

北京机动车治理再出狠招

国一、国二车五环内工作日限行,提早淘汰可多得两千元补助

政策速递

本报综合报道 11月21日,北京市环保局发布了最新修订的《北京市空气重污染应急预案》,同时宣布自2017年2月15日起,北京将对本市及外埠的国一、国二排放标准轻型汽油车,实施五环路(不含)以内道路工作日限行。

据了解,环保和交管部门目前已做好北京及外埠国一、国二轻型汽油车数据库与交通执法系统的对接工作。限行措施实施后,交管部门将采取现场和非现场相结合的方式执法。明年2月15日起,对于违反规定进入限行区域道路行驶的机动车,公安交管部门将按照相关法律规定罚款100元,每4小时计罚一次。

此规定将涉及北京市近40万辆国一、国二车。对此,北京配套推出了针对国一、国二车的《北京市促进高排放老旧机动车淘汰更新方案》(以下简称《方案》)。

据介绍,北京市现行《进一步促进本市老旧机动车淘汰更新方案(2015-2016)》将于2016年年底到期。此次配套推出的《方案》规定,从

2016年12月1日起至2017年年底,报废国一、国二排放标准的轻型汽油车可获得政府补助。

其中,小型客车如在2017年6月底前淘汰,可获得1万至1.2万元不等的补助,如在2017年7月至12月底淘汰,可获得8000至1万元不等的补助。新旧政策交叉期间,补助政策就不就低。车主可通过第三方交易平台“北京环境交易所”申请政府补助。通过核算显示,每辆汽车提早淘汰将多得2000元政府补助。

针对淘汰国一、国二排放标准轻型汽油车,并有贷款购车需求的车主,北京已组织引导商业银行提供优惠贷款产品,2016年12月1日起开始办理。

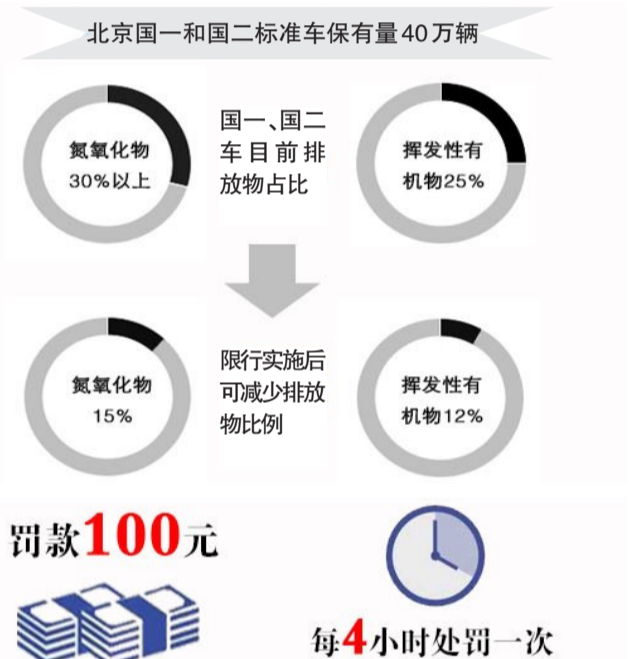
随着限行与配套淘汰补贴政策推出,40万辆国一、国二车辆将正式进入淘汰阶段。换句话说,这些淘汰后的车主将转换为市场潜在消费者,作为受车牌照影响年销量保持在50万辆左右的一线城市,北京2017年极有可能新增40万潜在消费者,这对于寻求在一线城市发展的众多厂家来说无疑是最大的利好。

图解

限行范围和时间



为什么限行



违反限行如何处罚

- 本市及外埠车辆处罚相同。
 - 交管部门有数据库,现场和非现场执法相结合。
- 制图/赵晓宇

政策解答

为何要对国一、国二轻型汽油车采取区域限行规定?

对机动车实行末位淘汰,一直是优化现有车辆结构、减少机动车污染排放的重要手段。2008年以来,北京率先对排放较高的黄标车采取限行措施,同时通过政府补助鼓励淘汰、优化排放达标监管等举措,于2015年率先在全国基本淘汰了黄标车。此后,国一、国二标准车辆就成为汽油车中排放污染最严重的车辆。

综合测算,同等行驶里程条件下,1辆国一标准轻型汽油车的排放相当于6辆国五标准轻型汽油车,1辆国二车相当于3辆国五车排放。

北京市国一排放标准车辆至今最短已使用13年,国二排放标准车辆至今最短也已使用10年。虽然保有量只占全市轻型汽油车保有量的8%,而排放氮氧化物约占全市轻型汽油车排放的30%以上,挥发性有机物约占25%。

经测算,国一、国二轻型汽油车执行五环路(不含)内工作日限行措施后,将减少氮氧化物排放15%左右,减少挥发性有机物排放12%左右(以上比例为占轻型汽油车排放的比例)。

国内外大城市治理高排放老旧车有何做法?

对老旧车淘汰实行末位淘汰制是国内外通行和首选的措施,取得了积极效果。伦敦、斯德哥尔摩、米兰、柏林等国际大城市均采取机动车低排放区政策,对高排放车的限制措施最高已升级至欧三标准(相当于我国国三标准)车辆。

对国一、国二车实行限行于法有据吗?

为了改善空气环境质量,依法治理大气污染,北京市广泛征求社会意见,借鉴国内外治理经验,于2014年3月1日发布实施《北京市大气污染防治条例》(以下简称《条例》)。

依据《条例》第七十二条“市人民政府可以根据大气环境质量状况,在一定区域内采取限制机动车行驶的交通管理措施”,和第七十八条“本市鼓励淘汰高排放机动车和非道路移动机械。市环境保护行政主管部门会同市财政、交通、公安、商务、质量技术监督等行政主管部门,根据本市大气环境质量状况和机动车、非道路移动机械排放污染状况,制定高排放在用机动车、非道路移动机械淘汰、治理和限制使用方案,报市人民政府批准后实施”。

依据《条例》,根据北京市大气环境质量状况和治理的需要,北京市制定了国一、国二排放标准轻型汽油车五环路(不含)以内道路工作日限行的政策。

车辆在北京报废领补助是否划算?

按照《方案》,从2016年12月起至2017年年底,报废国一、国二轻型汽油车将继续给予并提高政府补助。

出台补助政策前,有关部门曾做过调查,一辆国二小汽车明年6月底前淘汰,可获得1.2万元补贴,基本相当于残值(转出价格)的90%,另外购买新车时还有贷款上的优惠。而如果转出的话,京津冀、长三角、珠三角等大气治理的重点区域均设置了转入门槛,基本上不接收国三标准以下车辆,所以只能流向更加偏远的地方。

贷款优惠方面,首先会减免手续费,贷款利息上可能会给予15%左右的优惠,具体情况以各银行实际情况为准。

你的车该淘汰吗?

“算时间”

可以根据您的行驶本上标注的车辆注册登记日期来辨别。

在北京市2006年6月30日之后买的就不是国一、国二车了。

“数星星”

也就是看机动车年检发放的环保标志。如果是贴有星星、一颗星或两颗星的绿色标志的车,就是国一、国二车。

“看材料”

根据购买新车时汽车厂家出具的整车出厂合格证等材料标注的车辆排放标准。

“求帮助”

可以登录北京市环保局网站“机动车排放标准查询”栏目查询;

或者直接拨打12369北京环保投诉举报咨询电话查询。



特约刊出

传统动力车型平均实际油耗在2020年应降到5.7L

燃油车节能从哪儿挖潜?

◆本报记者刘潇艺

汽车行业已经达成共识:未来10到15年,甚至在更长时间内,传统燃油车仍将是行业的主流。因此,对于我国汽车行业,要应对日益严格的油耗及排放法规,除了发展新能源汽车,加快传统汽车节能技术的研究与应用也势在必行。

那么,传统燃油车还有多大的节能潜力?能耗的进一步降低要依靠哪些领域的优化?中国又将因此制定怎样的节能汽车发展路径?中国汽车工程研究院技术经济咨询部总工程师沈斌日前就此给出了自己的答案。

40%节能潜力从哪儿来?

传统乘用车在节能方面到底还有多大的空间?

沈斌介绍,从整车能量流的分析来看,目前传统乘用车发动机燃油产生的能量,最终传递到车轮实现驱动的能量仅占13.5%,由此来看,乘用车节能的空间非常大。同时,综合国内外几十家行业机构和上百位专家的意见,行业得出一个比较一致的结论:目前我国传统燃油乘用车的节能潜力还有40%以上。

那么,传统燃油车40%以上的节能潜力从哪儿来呢?

数据显示,从发动机领域来看,

目前我国自主品牌的发动机热效率(汽油机)约为32%~36%之间。而日本政府和汽车行业规划将下一代发动机的热效率目标定在50%,这意味着仅通过发动机技术优化就能实现15%以上的节能效果提升。

至于其他细分领域,变速器领域的节能潜力在6%以上,低摩擦技术应用在8%以上,轻量化在6%以上等。

在《中国节能汽车蓝皮书》中,选取目前市场上比较典型的节能车型进行了分析,可以看到通过传统节能技术实现能耗降低的一些实例。

新一代奥迪A3(三年前的车型)和前一代相比,其通过动力传动系统的优化、低摩擦技术和轻量化技术的应用,先进电子电器的应用,实现了22%以上能耗的降低。

马自达也通过创驰蓝天技术实现了传统车型能耗的降低。国产车型阿特兹比其上一代实现了约20%的能耗降低。

沈斌说,使用传统节能技术,例如大幅提升发动机压缩比,对变速器进行适度的优化,通过轻量化、低摩擦技术的提升和部分先进电子电器技术应用,就可以实现能耗20%左右的下降。

油耗下降目标面临严峻形势

我国的乘用车按照平均整备质

量可划分成四个整备质量段:小型、紧凑型、中大型以及中型以上车型。

“在2015年,我国乘用车企业平均能耗完成了三阶段油耗法规6.9L的目标,可以说这是非常来之不易的。”沈斌认为。为什么这么说呢?我国乘用车目前还是以传统的自然吸气汽油机车型为主,且大型化的趋势非常明显,乘用车平均整备质量不断攀升,已经从2013年的1339公斤增长到2015年的1371公斤。

沈斌说:“在整备质量不断上升的情况下,我国乘用车平均油耗能够实现每年1%~2%的降幅已经是非常不容易了。另外,从产品结构来看,轿车的比例在逐渐下降,而SUV、MPV的比例在逐年上升,这使我国在乘用车平均油耗逐年下降应对上,面临非常严峻的形势。”

沈斌说,要实现2025年4L的平均油耗,未来中大型车的油耗应该不能超过5L,这就要求乘用车企业必须加大对这些车型节能与新能源技术的应用,或者强迫乘用车企业多生产一些小型的节能车型来达到企业平均油耗的要求。

同时,对应具体目标,他提出了不同动力类型(即传统燃油、混合动力以及替代燃料乘用车)2020年和2025年节能技术路径的实施。“中国汽车节能技术发展,要在借鉴国外成熟成功经验基础上,通过制定具有中国特色的,并且符合我国产业政策、技术现状的路径来实现。”

加快节能车发展路径研究

目前,我国对发展新能源汽车的思路已经非常清晰,在此基础上,我们必须加快节能汽车技术发展路径的研究,以确保我国汽车工业节能减排和转型升级目标顺利达成。沈斌称:“因为传统燃油乘用车在未来10到15年甚至更长时间内还会是市场主流。”

根据工信部正在制定中的汽车产业中长期发展规划,未来的5到10年内,我国乘用车市场会呈现中低速的发展态势,在2020年之前预计在5%左右,2020年到2025年预计在3.5%左右。按照这样的增长速度,2020年我国乘用车销量大约为2650万辆,到2025年大约是3150万辆。同时根据国家相关规划,预测到2020年和2025年,我国新能源乘用车的销量将分别达到150万辆和660万辆左右的规模。

沈斌解释说:“在这样的大背景下,为了实现2020年5L以及2025年4L的平均油耗目标,通过推演多种产品结构,我们初步得出目前在行业中共识度比较高的结果:2020年要实现百公里5L的油耗,传统动力大概还是85%的市场份额,混合动力和替代燃料有接近10%的市场份额,新能源约为6%。到2025年,新能源汽车的比例预计会在20%左右,混合动力接近20%,替代燃料和传统动力车型约在60%左右。传统动力车型的平均实际油耗在2020年和2025年应降到5.7L和5.2L左右。”

汽车行业的专家和企业也提出,希望政府尽快制定和明确乘用车油耗管理办法、排放法规,包括NEV积分和碳排放配额制度。沈斌呼吁:“要有序推进汽车产业的法制化管理,创造公平的市场竞争环境和良好的法制环境,同时发挥市场的决定性作用,也就是政府不去限定企业采用哪种技术路线,而让市场和企业去选择更适合自己的节能技术路径。”



在近日重污染天气期间,环境保护部和北京市环保局联合开展路检抽测。结果表明,车龄10年以上车辆的超标率较高;行驶里程超过30万公里的出租汽车排放超标率达到80%~90%;重型柴油车超标问题比较突出,部分车辆用尿素添加剂不到位,一些车厂生产的新车存在问题。图为检验人员用小工具查验车辆配置,观看零配件标识编码。检查组供图