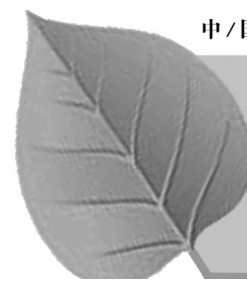


中/国/电/池/行/业/绿/色/发/展/领/军/企/业



超威 CHILWEE

特约刊出

第一块新能源私家车号牌花落谁家?

12月1日起,公安部正式在济南、无锡、南京、上海、深圳5个城市试点发放新能源汽车专用号牌,相信很多

人都很好奇,五地第一块新能源汽车专用号牌究竟花落哪些品牌、是什么号码呢?

上海 沪A D00806

本报记者蔡新华 见习记者刘静 报道 上海市第一块编号为“沪AD00806”的新能源汽车专用号牌日前在车管所发放。

根据公安部统一部署,上海已正式开展新能源车试点,对12月1日后申请注册登记的车辆核发新能源汽车号牌,对12月1日前已经注册登记的车辆,按自愿换发的原则分批换发。

在牌照发放现场,特斯拉轿车车主吴先生成为上海首张新能源车牌的获得者。记者看到,现场包括特斯拉、上汽荣威等各类新能源车车主纷纷赶来上牌,其中也包括部分换领牌照的车主。

记者从市交警总队车管所相关负责人处获悉,新能源车号牌有自己特殊的编排方式,不仅号码较普通车号牌增加了一位,号码容量也大大增加,可以

满足“少使用字母、多使用数字”的编排需要。

据悉,目前新车注册可以现场选号,也可互联网选号。已登记车辆车主可自愿选择换发新能源号牌,但是只能通过互联网选号。

新注册登记的车辆在车管所选号时,采用的方式是“50选1”随机选号。在互联网上可进行5次“10选1”号码和20个自编选号。已登记车辆车主只能在网上进行5次“10选1”随机选号。

交警特别提醒,新注册登记车辆网上选号后,须在3个工作日内办理注册登记,逾期未办理将取消预选号牌,同时列入“黑名单”,两年内禁止办理互联网预选号牌业务。用户名下若有多辆车,网上选号每次只能注册登记1辆,办理完后才可进行下一次互联网选号预约业务。

济南 鲁A D11111

本报记者周雁凌 季英德 董若义 报道 山东省新能源汽车专用号牌挂牌首日,济南市市民王先生通过自编号码,取得济南市也是全省第一个新能源号牌——鲁AD11111。同时,济南公交公司K73路、146路、166路共计21辆纯电动公交车也更换了新式号牌。

作为全国5个试点城市之一,12月1日起,济南开始对新注册的新能源汽车发放6位数的新式号牌,本地已挂牌的新能源车主可自愿更换。

对于外地车,从上海、山东、江苏、广东4个试点省份互相转入的,将予以核发新能源汽车号牌;对非试点省份转入的,暂不核发新能源汽车号牌。

值得注意的是,这次试点新式车牌的新能源车,包括纯电动、插电式混合动力和燃料电池动力,而那些无法外

插充电的混合动力汽车则不在新式号牌试点范围内。

济南市车管所相关负责人介绍,车主如无法确定自己的新能源汽车属于哪种动力类型,可以咨询汽车销售商,也可拨打济南市车管所服务热线查询。此外,如果是国产汽车,可以查看《道路机动车辆生产企业及产品公告》和《机动车整车出厂合格证》是否标注为新能源汽车;进口汽车则可查看《进口机动车辆随车检验单》。

济南市车管所有关负责人介绍,下一步计划对新能源车实行差异化交通管理,将享受交通管理的优惠政策,其他城市比如挂新能源汽车专用车牌可以走公交车道、区域免费停车、不受限行限购等优惠政策,都在济南的政策考虑范围之内。

南京 苏A D09999

1日上午8点半,位于江苏省南京市雨花台区的市车管所板桥分部内,等待检测上牌的纯电动公交车和3辆电动轿车早已到来。

一辆公交车很快就通过了检测,进入了拍牌的环节,和普通车辆上牌一样,机选号牌是50选1。公交车司机连点鼠标几下,屏幕上跳出了50个待选的号牌。“苏A08889F”,公交司机最终在这个号码下按了“确认”。此时是上午9点,南京第一块新能源汽车号牌正式“出炉”。15分钟后,这副号牌被现

场制作出来,安装在公交车上。

张先生和同事开着两辆江铃电动汽车来到这里,他说,这都是客户的车,店里负责上牌。“就是等新能源号牌发出来,客户觉得新号牌很漂亮也很有个性。”张先生说。5分钟后,张先生带来的两辆车通过了检测并办理好手续。张先生按下鼠标,“苏AD09999”,选了一个“豹子号”。张先生开玩笑说,这回客户要给他送锦旗了。至此,南京私家车首块新能源号牌也正式“面世”。

无锡 苏B D00100

1日一大早,江苏省无锡市车管所门前挤满了前来排队选号的市民。领取无锡首块新能源汽车号牌“苏BD00100”的,是一位白色特斯拉车主许女士。

许女士说,她这辆车由无锡一家研究汽车声学的企业所购买。“等了两个

星期了,终于等到12月1日来办理新能源汽车号牌。”许女士说,她代表企业一大早就来车管所办理新能源汽车号牌,就是希望能选到一个靓号。

在车管所民警的帮助下,许女士很快选中了“苏BD00100”。对于自己选的号牌,许女士表示很满意。

深圳 粤B D00080

1日,深圳市交警局车管所举行“新能源汽车号牌试点启动仪式”,正式为新能源汽车挂上新牌照。仪式上,30辆比亚迪新能源汽车亮相活动现场,产品覆盖客车、专用车、乘用车等多个领

域。比亚迪K7纯电动公交车和新能源乘用车“唐”作为代表车型参与授牌。

最终深圳首块新能源汽车号牌被比亚迪“唐”车主拿下,号牌是“粤BD00080”。

以上稿件除署名外据相关媒体报道

动力电池回收利用谁来管?

工信部拟出台办法规定:汽车厂商与电池企业共担责

◆本报记者刘潇艺

在国家政策的引导和推动下,我国新能源汽车产业发展迅猛。工信部数据显示,2009年至2016年上半年累计生产新能源汽车67.4万辆。中国汽车技术研究中心预测,到

2020年前后,我国纯电动(含插电式)乘用车和混合动力乘用车的动力电池累计报废量将达到12万~17万吨。车用动力电池报废渐成规模,如何进行处置将是影响新能源汽车发展的重大课题。

12月1日,工信部发布了《新能源

汽车动力电池回收利用管理暂行办法(征求意见稿)》(以下简称《意见稿》),对动力电池全生命周期的管理和要求做出详细规定,并提出了相应的奖励和处罚措施。

《意见稿》明确,汽车生产企业承担动力电池回收利用的主体责任。

先梯级利用,后再生利用

提高电池全生命周期使用价值

车用动力电池报废后如不进行必要的处理,会造成环境污染和资源浪费。中国电动汽车百人会研究咨询部张健指出:“我国车用动力电池绝大多数为锂离子电池,其中虽然不含汞、镉、铅等毒性较大的重金属元素,但如果处理不当仍会对环境造成极大污染。”

比如废旧锂离子电池的电极材料进入环境中,可与其他物质发生化学反应,造成重金属污染、碱污染和粉尘污染;电解液进入环境中,经过化学反应,可能造成氟污染和砷污染。

有研究显示,回收锂离子电池可

节约51.3%的自然资源,包括减少45.3%的矿石消耗和57.2%的化石能源消耗。锂离子电池材料中,包含很多有价值的材料。以一种三元材料电池为例,其中含镍12%、钴5%、锰7%、锂1.2%,如果通过回收工艺,将有价值材料再利用,会达到节约资源的目的。

张健指出,动力电池再利用还可以提高电池全生命周期使用价值。

“从新能源汽车上淘汰的动力电池,仍基本保持70%~80%的初始能量,如果直接拆解回收,是对电池剩余使用价值的浪费。”中国电动汽车百人会研究咨询部张成斌解释说,动力电池

报废后,除了化学活性下降外,电池内部的化学成分并没有改变,剩余能量完全可以继续满足家庭储能、分布式发电、微网、移动电源、后备电源、应急电源等中小型储能设备、大型商业储能和电网储能市场的使用。因此,如果废旧动力电池梯级利用技术提高、经济成本下降,在梯级利用领域,动力电池的全生命周期使用价值将会得到充分利用。

综上所述,《意见稿》明确提出,废旧动力电池应该进行梯级利用后再生利用。梯级利用企业对符合要求的废旧动力电池进行分类重组利用,按照国家统一编码标准对梯级利用电池进行编码和加贴标识。梯级利用企业生产梯级利用产品过程中产生的废旧动力电池,应移交至再生利用企业。

结构复杂,数据缺乏和成本偏高

阻碍回收再利用下一步发展

谈到电池回收利用面临的问题时,张健表示,首先,退役电池复杂性高,拆解不便。比如,电池有方型、圆柱形不同类型,其叠片、绕组形式也不同。这些复杂性导致电池回收再利用或者拆解时极为不便。如果进行自动化拆解,对生产线的柔性配置要求比较高,从而导致处置成本过高。因此,在目前自动化水平不高的情况下,多数工序是人工完成的。

“工人的技能水平可能会影响着电池回收过程中的成品率,同时手工拆解过程中,电池短路、漏液可能导致起火或者爆炸,对人身和财产有潜在安全隐患。”张健称。

此外,退役电池的再利用必须经过品质检测,包括安全性评估、循环寿命测试等。但是如果动力电池在服役期间没有完整的数据记录,再利用过程进行电池寿命预测时,准确度可能会下降,电池的一致性无法保障。张成斌补充说,如果一些存在问题的电池在筛选过程中没有被检验出来,而再次被使用,会增加整个电池系统的安全风险。

针对这一方面,《意见稿》要求,动力电池应采用标准通用性和易拆解的结构,并对电池使用国家统一编码,以利于后期的回收管理。

而对回收拆解行业而言,成本较高、经济性欠佳仍是个大问题。

目前,动力电池回收产业还未形成规模效应,国内还未建立成熟的回收体系,一些企业虽然涉及了动力电池回收业务,但是收效较低,投入超出电池价值,缺乏盈利点。

比如一家采用机械法和湿法回收废旧磷酸铁锂电池的公司,回收处理1吨废旧电池的成本为8540元,而再生材料的收益仅为8110元,亏损430元。

在动力电池再利用领域,由于电池检测和重组时,设备和人工投入成本较高,导致电池出厂价格偏高,用于储能并不具有经济性。

《意见稿》提出,汽车生产企业应负责建立回收服务网点,或与电池生产企业、回收拆解企业共同合作,形成电池回收服务网络。此外,《意见稿》还特别针对动力电池销售、使用维修阶段以及报废后的信息追踪和管理做出了详细说明。

重监管执行,有奖励处罚

充分实施“延伸生产者责任”制度

针对以上问题,《意见稿》提出,将由工信部会同国家标准化主管部门制订动力电池回收利用相关拆卸、拆解、包装运输、余能检测、梯级利用、材料回收利用等技术标准,建立动力电池回收利用管理标准体系。同时,将建立动力电池回收利用网点备案制度和溯源信息管理制度。

另外,工信部还将会同有关部门研究制定财税优惠、产业基金、积分管理等激励政策,探索动力电池残值交易等市场化模式,促进动力电池

回收利用。

《电动汽车动力电池回收利用技术政策(2015年版)》明确了电池回收责任主体和追责方式,但是对新能源汽车动力电池回收,目前尚未有明确的赏罚机制,企业也没有将动力电池回收看成是有利可图的事情。

在违规处罚方面,此次明确,如果汽车企业违反相关规定,由工信部责令限期整改,逾期未整改或整改未达标的,将暂停其《道路机动车辆生产企业及产品公告》中新产品申报;违反本办法有关规定的新能源汽车进口商,由有关监管部门予以处罚。

根据《意见稿》,电池生产企业若违反相关规定,已列入《汽车动力电池行业规范条件》企业目录》(以下简称《目录》)的,由工信部责令限期整

改;逾期未整改或整改未达标的,将撤销列入《目录》的资格;未列入的,工信部暂不受理《目录》申请。违反办法相关规定的动力电池进口商,由有关监管部门予以处罚。

平安证券研究员认为,处罚挂钩“白名单”,将促使相关企业照章办事。“考虑到相关企业目录或产品目录已经成为行业内经营的基本资质,这一处罚具备极高的可操作性及威慑性;配备有效的处罚措施有利于督促相关企业承担责任。”

张健还建议,应当鼓励商业模式创新试点。“在开展技术经济分析和评价的基础上,开展创新商业模式试点,积累经验之后,对具有推广价值的循环经济发展模式进行复制,避免一哄而上。”

此外,在利用补贴机制和优惠政策提高企业和消费者积极性的同时,要避免一些投机企业为了补贴,跟风进入这个行业,形成公平和良性的竞争机制,推动产业健康发展。

他山之石

美国

美国历来重视环境管理方面工作,针对废旧电池的生产、收集、运输和贮存等过程提出技术规范,并采取生产者责任延伸和押金制度。在立法方面,针对废旧电池立法涉及联邦、州及地方三个层面,其中《资源保护和再生法》《清洁空气法》《清洁水法》从联邦法规角度,采用许可证管理方法,加强对电池生产企业和废旧电池资源回收利用企业的监管。

在回收方面,美国国际电池协会推出了押金制度,促使消费者主动上交废旧电池产品。同时美国政府推动建立电池回收利用网络,采取附加环境费的方式,在消费者购买电池时,收取一定数额的手续费,电池生产企业交纳一部分回收费,作为产品报废回收的资金支持。

欧盟

欧盟建立了生产者承担回收费用的强制回收制度,并对电池使用者提出了法定义务。

自1990年开始,欧洲的车厂已开始强调在汽车生产中使用可回收的材质及零部件的再利用。欧盟2006/66/EC电池指令与电池回收直接相关,这一指令涉及所有种类的电池,并要求汽车电池生产商应建立汽车废旧电池回收体系。欧盟从2008年开始强制回收废旧电池,回收费用则由生产厂家来负担。

以德国为例,德国已建立较完善的回收利用法律制度。其中,电池生产和进口商必须在政府登记,经销商要配合生产企业向消费者介绍在哪里能免费回收电池,用户则有义务将废旧电池交给指定的回收机构。

日本

日本在回收处理废旧电池方面,建立了“蓄电池生产-销售-回收-再生处理”的回收利用体系。相关法律法规可以分为三个层面:第一层指基本法,即《促进建立循环型社会基本法》;第二层指综合性法律,包括《固体废物管理和公共清洁法》《资源有效利用促进法》《节能法》《再生资源法》等;第三层指专门法层面,包括根据产品性质制定的专门法规。

从1994年10月起,日本电池生产厂商开始执行电池回收计划,建立起“蓄电池生产-销售-回收-再生处理”的回收利用体系。

