

汽车产品 将实施生产者责任延伸制度

国务院办公厅印发《生产者责任延伸制度推行方案》



率先对电器电子、汽车、铅蓄电池和包装物等产品实施生产者责任延伸制度,并明确了包括汽车在内的各类产品的工作重点。



以汽车产品为例,方案指出

- 制定生产者责任延伸政策指引,鼓励生产企业利用售后服务网络与符合条件的拆解企业、再制造企业合作建立逆向回收利用体系; 建立电动汽车动力电池回收利用体系,并加快修订包括报废汽车回收管理办法在内的各类回收处理管理条例。

此外 方案提出

Table comparing 2020 and 2025 goals for producer responsibility extension, including targets for recycling rates and design standards.

制图 肖健坤

时速达到机动车标准、无证无照随意上路、缺乏产品技术标准、安全防护措施落后……老年代步车存在的安全隐患不容忽视。近日,国家层面首次把包括老年代步车在内的电动三轮、四轮车定义为机动车更是引发热议

飞驰在非机动车道上的“机动车”

本报记者 杨召奎

近年来,老年代步车在不少地方越来越常见,且数量有激增的趋势。然而,老年代步车在给出携带便利的同时,却因不用驾照、不用上牌等因素成为“安全陷阱”。

去年底,在十二届全国人大常委会第二十五次会议上,工商总局局长张茅曾表示,目前80%的电动自行车都存在“超标”问题,主要表现为车速快、产品质量差,电动三轮、四轮车实属于机动车,但飞驰在非机动车道上,安全隐患较大,监管也相对薄弱,这也是国家层面首次把老年代步车在内的电动三轮、四轮车定义为机动车。

中国消费者协会日前也表示,早在2013年,该协会就发布“老年代步车存在严重安全隐患”的消费警示。但如今,代步车非但不但没有退出市场,使用地区、人群、数量反而不断扩大,给交通安全带来严重隐患,全国消协组织收到有关代步车质量安全的咨询和投诉也越来越多,其中不乏导致消费者人身伤亡的恶性案件。

对此,中消协呼吁,有关部门应从源头上加强对代步车生产、销售和使用的监管,对市场进行规范,解决交通安全问题,维护消费者合法权益。

有关业内专家则表示,机动车时速达到机动车标准,安全防护措施却比较落后,产品技术标准和监管政策也处空白地带,相关主管部门应尽快出台标准对代步车进行规范。

商家诱导下,老年代步车热销

“只要开车上路就会发现许多老年代步车,车型花样百出,说它是机动车可是无牌照,说它不是机动车可它又有四轮还能上路。老年代步车不遵守交通规则,乱跑乱停,有关部门就不管管吗?”日前,湖南益阳的龚先生发微博吐槽说。

1月7日,记者在微博搜索发现,不少网友都对街头频频出现的老年代步车表示质疑。但与网友的质疑相对应的是,不少商家以“无需驾照、无需上牌”“价格低廉”“孝顺父母”为噱头,诱导消费购买,还有不少

商家为迎合消费者的消费心理,模仿宝马、路虎等国际品牌车企制造大量的“山寨”老年代步车进行销售。

因此,当下,老年代步车在不少城市都热销状态,甚至还有不少年轻人购买。

记者注意到,这些外形各异的老年代步车,价格从8000元到6万元不等,主要分电动助力和燃油助力两种,有三轮的也有四轮的。

记者在北京市朝阳区某小区采访发现,该小区里停放着多辆四轮代步车。一位大爷告诉记者,他的车牌被儿子用了,而代步车不用牌照,他就买了一辆方便接送孙子上学。

事实上,真正的老年代步车是一种医疗器械,车速基本控制在每小时10公里之内,且不能在机动车道上行驶。然而,现在市面上销售的老年代步车虽然挂着代步车的牌子,但内部刹车、油门、档位却一应俱全,俨然是机动车的配置,而且速度多在40-50公里/小时之间,最高可达80公里/小时。

存巨大安全隐患

2014年,安徽省一位残疾人驾驶“温心”牌四轮助残代步车发生交通事故,老人与妻子在事故中死亡。此事经媒体报道后引发了公众对老年代步车安全性能的担忧。

中消协有关负责人指出,老年代步车违规生产、违规上路问题十分突出,存在巨大的安全隐患。

在生产端,不久前有媒体调查老年代步车的生产环节发现,在山东一些地区,打着“新能源车”“内燃观光车”等擦边球生产代步车已形成聚集效应,还有部分企业不仅无证经营且工序简陋,通常买个电机,装个车壳即可出厂。

在使用端,由于很多老年代步车的使用者没有经过专门的驾驶培训,他们对基本的交通法律、法规并不熟悉,导致老年人在驾驶过程中经常发生闯红灯、占用快车道不避让、乱掉头、越线停车、违法乱停放、逆向行驶,在非机动车道内行驶等违法行为。此外,老年人的视力和身体控制能力比较差,一旦遇到突发情况,也容易引发事故。

中消协有关负责人进一步表示,代步车在安全防护措施、质量标准等方面较为落后,消费者在驾驶



2016年5月,山东聊城市一路口,一老年代步车在路口突然熄火,正在执勤的交警看到后主动上前将老人的车推到别处。

东方 IC 供图

过程中一旦出现交通事故,很容易造成人身伤害。

2016年12月29日,中消协公布的三款老年代步车碰撞试验显示,提请检测的“大阳”“雷丁”“金马”三个品牌电动车,均存安全隐患。在相关安全性碰撞试验中,前排乘员颅骨、肋骨骨折风险较高。

其中,洛阳北方易初摩托车有限公司生产的大阳牌代步车,车内模拟驾乘人员的假人头部受伤严重,前座发生位移,导致胸部受伤;山东梅拉德德能源动力科技有限公司生产的雷丁牌代步车,前置动力电池电动机结构人侵乘员舱,假人头部撞击方向盘;徐州恩莱德新能源有限公司生产的金马牌代步车,不仅没有配备安全带,碰撞过程中座椅也与车身脱离,假人直接撞击方向盘和挡风,而且前排内饰破裂产生大量碎片,可能导致实际人员伤亡。

亟待出台标准进行规范

交警部门表示,老年代步车只是一种商业叫法,是商家打法律擦边球,在交通管理及车辆管理的法律法规中,并没有“老年代步车”的概念和界定,这也使得低速电动车与电动轮椅都称自己为老年代步车。

事实上,随着老龄化程度的日益加深,老年群

链接

低速电动车行业洗牌加速到来

一般情况下,按照《中华人民共和国道路交通安全法》的规定,机动车经公安机关交通管理部门登记后,方可上路行驶。但是,只有在《国家机动车产品公告》登记范围内的机动车,车管所才给予挂牌,不少厂家生产的“老年代步车”未经国家相关部门技术检测,也不在相关部门公布的上牌登记目录范围内,因此就无法挂牌。

即便如此,据业内估算,2016年,国内低速电动车整体销量或超100万辆。山东省汽车工业协会的数据显示,今年1月~11月,山东低速电动车产销量分别达到54.61万辆和54.25万辆,同比分别增长53.8%和54.4%,预计全年将突破60万辆,此数据还是“山东省新能源汽车技术创新联盟”22家企业的情况。

对低速电动车产业而言,在销量快速增长的同时,随着新要求的确定,未来发展也充满不确定性,行业洗牌恐加速到来。

数读车市

10万辆 上海跃居全球新能源车拥有量最大城市

上海市经信委近日发布消息称,上海新能源汽车推广突破10万辆,产值突破百亿元人民币,跃居成为全球新能源汽车拥有量最大的城市,数量规模与欧洲新能源汽车报关的国家——挪威相当。

相关数据统计,上海2016年全年共上市新能源汽车45060辆;2013年至2016年累计推广新能源汽车10.2726万辆,成为中国新能源汽车推广应用总量率先突破10万辆的城市。另外,2016年1月至11月,上海市新能源汽车实现产值约115亿元,首次历史性突破100亿元。

据悉,上海新能源汽车目前自主技术水平保持内地领先,稳步走向国际竞争。2016年4月,《上海市鼓励购买和使用新能源汽车暂行办法》发布,首次将诚信体系作为购买新能源汽车的前置条件。

42.9% 经销商库存预警指数低于警戒线

中国汽车流通协会近日发布的“中国汽车经销商库存预警指数调查”显示,2016年12月其库存预警指数为42.9%,比上月下降7个百分点。一般情况下,库存预警指数以50%作为警戒线,50%以下均处于合理范围。库存预警指数越高,反映出市场的需求越低,库存压力越大,经营压力和风险越大。

构成该预警指数的5个分指数看:库存指数和从业人员指数环比下降;市场需求指数、平均日销量指数、经营状况指数环比上升;其中,市场需求指数和平均日销量指数环比大幅上升。

49480辆 大众汽车召回部分甲壳虫高尔夫汽车

由于刹车性能存在安全隐患,大众汽车(中国)销售有限公司将从2月6日起,召回部分进口甲壳虫、高尔夫旅行版系列汽车。据该公司统计,中国大陆地区共涉及49480辆。

资料显示,本次召回范围内的车辆,由于在安装制动助力器噪音过滤器的过程中出现偏差,可能导致用户在长时间使用定速巡航功能后出现制动力灯亮,制动力变硬的情况,影响车辆正常刹车性能,存在安全隐患。这些车辆涉及:2012年7月1日至2015年8月6日期间生产的部分进口2013年至2016年款甲壳虫系列汽车,共计44718辆;2012年7月1日至2013年7月6日期间生产的部分进口2012至2013款高尔夫旅行版汽车,共计4762辆。

大众汽车(中国)建议,相关用户在召回实施前暂时停止使用定速巡航功能。(王群根据媒体公开报道编辑整理)



东方 IC 供图

自动驾驶这个“小孩”有多大了

新华社记者 郭爽

自动驾驶技术已成为消费电子领域近年最热门的新兴技术之一。如果把比作人类培养的孩子,那么这个“小孩”现在究竟有多大了?要真正“长大成人”还有多久?各家“教育方式”又如何?

正在拉斯维加斯举办的消费电子展,几乎变成了自动驾驶技术的车展,人们或许可以管中窥豹。

要回答“我们到哪儿了”这个问题,首先需要知道“总共有多远”。按国际自动机工程师学会划分的级别,自动驾驶技术一共可以分为5级,如果加上完全由人类驾驶,不含任何自动驾驶技术的0级,那么就一共分6级。

第1级被称为辅助驾驶。这类技术可以帮助驾驶员实现某项单一功能,现在常用的自适应巡航功能就属于这一级别。虽然这类技术已比较普及,不过显然离我们要求的智能还太遥远,只能算最低级别的自动驾驶技术。

第2级被称为部分自动驾驶,即可以实现部分自动驾驶功能,但驾驶员双手不可脱离方向盘。这就好比让一个小孩帮你洗碗,但你得盯着点才不至于打破碗碟。特斯拉的自动驾驶系统就属于这一级别。它能实现自动减速、规避其他车辆等功能,但是驾驶员得盯着点,万一有麻烦就得赶紧自己动手。

第3级属于有条件自动驾驶。这类技术不仅可以自动规避车辆,更重要的是可以自主作一些决定,比如依照其感知到的路况自动更换车道等。不过,第3级的自动驾驶依然需要人类“看护”,比如天气糟糕,传感器可能就会不大灵光,或者当路面车道线不够清楚时,就可能出现判断失误。

尽管迄今为止,市场上还没有第3级以上的自动驾驶技术出现,但相信在未来几年内,人们将不会对这种技术感到陌生。

第4级可以算作高度自动驾驶。在这个级别,自动驾驶技术已可以基本“自主操控”车辆,不过仍需相对安全和单纯的行驶环境,比如突发情况不太多的路段。从第3级进化到第4级,需要跨越巨大的鸿沟。

如果把自动驾驶技术比作一个人,第5级自动驾驶技术才可以算是“长大成人”走向社会。第5级

自动驾驶技术叫作全自动驾驶,能在所有环境、条件、路况下实现安全自动驾驶。

只有第5级自动驾驶技术才能叫无人驾驶。无人驾驶的车辆已无需方向盘、踏板等传统配件,甚至不需要人坐在驾驶舱就能开走。到这个阶段,你坐上车,告知目的地(如果车子还不能自动获取你的行程安排的话),然后你就可以低头玩手机,等着车辆自动把你送往目的地。

这种分级方式已成为业界共识。依照目前情况看,研发自动驾驶技术的各位“家长”采取了两种截然不同的“培育方式”。其中两个典型就是谷歌和特斯拉,前者堪称“虎妈”,而后者可以说是“猫爸”。

以“虎妈”谷歌为代表的科技企业“生小孩”比较早。谷歌早在2009年就已推出无人驾驶项目,它的“培养”方式是通过研发激光雷达等传感器和人工智能方案,直接走向第5级自动驾驶技术,让这个“小孩”尽快“长大成人”。

步子太大,走得艰难。虽然拥有相对比较丰富的测试数据,但互联网巨头自主造车并不容易。去年12月,谷歌宣布将这一项目转移至其母公司“字母表”公司旗下的新公司Waymo,并由自主造车转为向汽车制造商提供成套解决方案。

而以“猫爸”特斯拉为代表的汽车制造商,则采取循序渐进的策略,通过高级驾驶辅助系统(ADAS)逐步升级进化到第5级,但也同样饱受“不负责任”的指责。特别是2016年发生几起涉及特斯拉自动驾驶技术的交通事故后,该公司受到了多方质疑。

传统汽车制造商、互联网企业、汽车零部件厂商、汽车共享服务商,以及越来越多研究人工智能、数据、芯片等技术的科技企业,正在联合起来推动自动驾驶技术。其中,最年轻的“家长”应该算是AT&T、英特尔、英伟达、高通等。

那么,什么时候才能实现3级到5级的自动驾驶呢?虽然各家发展情况不一,但业界普遍认为,目前我们离全自动驾驶即无人驾驶还很遥远,甚至连接近都算不上。依据各位“家长”公布的计划,2020年左右可能成为3、4级自动驾驶技术发展的关键年份。一些专家预计,到本世纪30年代,将会有15%出售的新车可以实现5级的完全自动驾驶。

有苗不愁长,自动驾驶技术总会日趋成熟。正如日产公司首席执行官卡洛斯·戈恩在本届消费电子展上所说,未来10年内,我们将看到的变化,会比过去50年加起来还要多。



深圳:免费停车场被僵尸车长期霸占

近日,深圳南山区

荔林公园停车场中停放了多辆僵尸车,长期霸占停车位,让其他车无处可停。一些开车来游玩的市民无处停车,有些停在停车场外的路边,影响了道路的通行。

视觉中国 供图

2016年12月国内汽车投诉:自主品牌投诉量已超过合资与进口品牌之和

本报讯 据国内缺陷汽车产品信息收集平台车质网发布的统计数据,2016年12月,该平台共接到车主有效投诉信息4754宗,环比增长12.3%,同比则大涨43.3%,刷新了该平台投诉量新高。同期,车质网共接到车企针对投诉回复反馈4044条,环比增长21.4%,与去年同期相比增长了60%。

数据显示,去年12月自主品牌投诉量已超过合资与进口品牌之和,2606宗投诉占到同期总量的55%,与11月相比增长了8个百分点。合资品牌投诉量为2082宗,无论占比还是投诉量环比均有所下降。进口品牌投诉量降幅最大,环比减少了47.6%。

此外,12月除美系、德系品牌投诉量环比有所下降外,日系、欧系、法系及韩系品牌投诉量环比均有不同程度增长。与11月相比,日系品牌投诉超过了德系,排名上升至第3位。虽然韩系品牌投诉量最少,环比5.6%的涨幅在12月所有国别中最高。

值得关注的是,随着新款车型故障投诉的逐渐增多,部分产品是否因成本问题而导致质量缩水,受到消费者的质疑。(卓君)

2016东风跨越400万辆

本报讯(记者郭明强)记者从东风公司获悉,2016年,东风公司累计销售汽车427.6万辆,同比增长10.44%,经营规模继续稳居行业第二,其中乘用车销售378.49万辆,同比增长10.62%,增速较快;商用车销售49.18万辆,同比增长9.06%,跑赢大盘。总体来看,东风乘用车并进,产品结构持续优化,实现效益提升基础上的销量增长。

不久前,东风自主乘用车AX5全系搭载着1.4T发动机、智能车载系统、五星标准车身等卓越自主技术上市,标志着东风自主乘用车全面进入“T时代”。

搭载最新技术的东风A9、东风风神AX5、东风风行SX6、东风风光580、东风商用车国五等一系列新品,市场表现良好,装载着“东风芯动力”等一系列先进技术的产品相继上市,提高了东风自主品牌汽车的技术含量和消费者喜爱度。

与此同时,2016年,东风集团、PSA集团、神龙汽车有限公司签署《联合开发“电动版共用模块化平台(eCMP)”项目协议》;新一代ISZ助力“创世纪”卡车合作项目启动;东风格特拉克双离合变速箱量产投放,工厂具备年产3万辆生产能力。