

# 汽车产品回收利用技术政策

为促进我国循环经济体系的建设和发展,保护环境,提高资源利用率,落实科学发展观,实现社会经济的可持续发展,国家发展和改革委员会、科学技术部和国家环保总局联合制定并发布了2006年第9号公告《汽车产品回收利用技术政策》(以下简称《技术政策》)。《技术政策》是推动我国对汽车产品报废回收制度建立的指导性文件,目的是指导汽车生产和销售及相关企业启动、开展并推动汽车产品的设计、制造和报废、回收、再利用等工作。国家将适时建立《技术政策》中提出的有关制度,并在2010年之前陆续开始颁布实施。本刊全文转载如下。

## 第一章 总则

**第一条** 为保护环境,提高资源利用率,落实科学发展观,实现社会经济的可持续发展,特制定本技术政策。

本技术政策是推动我国汽车产品报废回收制度的建立的指导性文件,目的是指导汽车生产和销售及相关企业启动、开展并推动汽车产品报废回收工作。国家将适时建立本政策中提出的有关制度,并在2010年之前陆续开始实施。

**第二条** 本技术政策所称汽车,是指《机动车及挂车分类》(中华人民共和国国家标准 GB/T15089-2001)中规定的M类和N类机动车辆。

**第三条** 本技术政策的适用范围,包括在我国境内销售、注册的新车型的设计、生产,以及在用汽车的维修、保养、报废拆解和再利用等环节。

**第四条** 要综合考虑汽车产品生产、维修、拆解等环节的材料再利用,鼓励汽车制造过程中使用可再生材料,鼓励维修时使用再利用零部件,提高材料的循环利用率,节约资源和有效利用能源,大力发展循环经济。

**第五条** 汽车的回收利用率,是指报废汽车零部件及材料的再利用和能量再生比率,通常以可回收利用材料占汽车整备质量的百分比衡量。

回收利用率参见《道路车辆可再利用性和可回收利用性计算方法》(GB/T 19515 - 2004/ ISO 22628:2002)等有关标准。

**第六条** 国家逐步将汽车回收利用率指标纳入汽车产品市场准入许可管理体系。

**第七条** 加强汽车生产者责任的管理,在汽车生产、使用、报废回收等环节建立起以汽车生产企业为主导的完善的管理体系。

**第八条** 政府主管部门将适时制定、修订配套政策、标准,加强指导和监督管理,引导我国汽车产业根据科学发展观,制定科学有效的发展规划,促进材料的高效利用,降低能耗。

建立报废汽车材料、物质的分类收集和分选系统,促进汽车废物的充分合理利用和无害化处理,降低直至消除废物的危害性,不断完善再生资源的回收、加工、利用体系。2012年左右,建立起比较完善的报废汽车回收利用法律法规体系、政策支持体系、技术创新体系和有效的激励约束机制,建立回收利用经济评价指标体系,制定中长期战略目标和分阶段推进计划。

**第九条** 国家对从事报废汽车处理业务的企业实行核准管理制度,从事收集、拆解、利用、处置报废汽车的单位,必须申请领取许可证。禁止无许可证从事报废汽车收集、拆解、利用、处置活动。

**第十条** 汽车产业链各环节要加强开发、应用新技术、新设备,以“减量化、再利用、资源化”为原则,以低消耗、低排放、高效率为基本特征,实施符合可持续发展理念的经济增长模式,力争在2017年左右使在我国生产、销售的汽车整车产品的可回收利用率与国际先进水平同步。

第一阶段目标:2010年起,所有国产及进口的M<sub>2</sub>类和M<sub>3</sub>类、N<sub>2</sub>类和N<sub>3</sub>类车辆的可回收利用率要达到85%左右,其中材料的再利用率不低于80%;所有国产及进口的M<sub>1</sub>类N<sub>1</sub>类车辆的可回收利用率要达到80%,其中材料的再利用率不低于75%;同时,除含铅合金、蓄电池、镀铅、镀铬、添加剂(稳定剂)灯用水银外,限制使用铅、汞、镉及六价铬。

自2008年起,汽车生产企业或销售企业要进行汽车的可回收利用率的登记备案工作,为实施阶段性目标作准备。

第二阶段目标：2012年起，所有国产及进口汽车的可回收利用率要达到90%左右，其中材料的再利用率不低于80%。

第三阶段目标：2017年起，所有国产及进口汽车的可回收利用率要达到95%左右，其中材料的再利用率不低于85%。

低速载货汽车、三轮汽车、摩托车以及挂车等车辆，也应参考M类和N类机动车比照执行，具体目标及实施日期另行确定。

汽车生产、使用、报废各环节应注重对环境的保护，产生的废物的处理和处置要符合国家环境保护标准及相关政策法规要求，减少直至避免对人类生存环境造成损害。

## 第二章 汽车设计及生产

**第十一条** 在我国销售的汽车产品在设计生产时，需充分考虑产品报废后的可拆和易拆解性，遵循易于分捡不同种类材料的原则。优先采用资源利用率高、污染物产生量少，以及有利于产品废弃后回收利用的技术和工艺，提高设计制造技术水平。

**第十二条** 尽量采用小型或质量轻、可再生的零部件或材料，生产用材的选择要最大限度地选用可循环利用的材料，并不断减少所用材料的种类，以利于材料的回收利用。

汽车产品的所有塑料材料的回收及再生利用率要持续增加。

禁用散发有毒物质和破坏环境的材料，减少并最终停止使用不能再生利用的材料和不利于环保的材料。

限制使用铅、汞、镉和六价铬等重金属，上述重金属需依据一个定期复核的清单只在某些特定情况下使用。

企业要对含有害物质和零部件进行标志、编码。

**第十三条** 汽车零部件配套企业需向汽车生产企业提供其供应配件的材料构成、结构设计或拆解指南、有害物含量及性质、废弃物处理方法等相关信息，以配合整车生产企业核算其产品的可回收利用率。

**第十四条** 条件成熟时国家将推进汽车生产企业或进口汽车总代理商选择其品牌销售商或特约维修店

进行旧零部件的翻新、再制造等业务，翻新、再制造零部件质量必须达到相应的质量要求，并标明翻新或再制造零部件。

**第十五条** 2010年起汽车生产企业或进口汽车总代理商要负责回收处理其销售的汽车产品及其包装物品，也可委托相关机构、企业负责回收处理其生产、销售的汽车及其包装物品。

汽车产品包装物的设计、制造，应当遵守国家有关清洁生产的规定，符合标准要求。

电动汽车（含混合动力汽车等）生产企业要负责回收、处理其销售的电动汽车的蓄电池。

**第十六条** 汽车生产企业或进口汽车总代理商要负责其产品回收并进行符合环保、回收利用要求的处理或处置，或按规定缴纳相关回收处理费。

不同类型汽车的回收处理费由有关部门根据我国不同时期报废汽车回收处理技术水平、再生能力、物价、委托处理业务等因素确定、调整。汽车价格因承担回收处理费而调整的，其增长部分不能超过规定的数值或比例。

回收处理费的管理、收支、用途等以公开、公正、公平的原则进行运作，并接受政府、企业及公众监督。

**第十七条** 汽车生产企业要积极与下游企业合作，向回收拆解及破碎企业提供《汽车拆解指导手册》及相关技术信息，并提供相关的技术培训，共同促进报废汽车回收利用率的不断提高。

**第十八条** 汽车生产企业要与汽车零部件生产及再制造、报废汽车回收拆解及材料再生企业密切合作，共享信息，跟踪国际先进技术，协力攻关，共同提高汽车产品再利用率和回收利用率。

汽车生产企业或进口总代理商要积极配合政府部门开展课题研究、政策制定等相关工作，主动开展提高汽车产品可回收利用率的科研攻关、技术革新、设备改造等工作。

## 第三章 汽车装饰、维修、保养

**第十九条** 汽车装饰、维修和保养过程中，要与汽车生产过程一样，选择和使用可回收利用率高、安全和环保的产品。

**第二十条** 拆卸及报废零部件，要分类收集存放，

妥善保管,在政策允许的前提下,鼓励合格的拆卸零部件重新进入流通,作为维修零部件装车使用;

对报废汽车零部件及维修更换的旧零部件,鼓励有技术、设备、检测条件的企业进行再制造,作为维修备件用于汽车修理;

对已不具备原设计性能,又无再制造价值的拆解及报废零部件,应分别交给相应的材料再生处理企业进行再生利用,不应以倾倒、抛洒、填埋等危害环境的方式处置。

**第二十一条** 汽车保养、维修过程中产生的蓄电池、催化转化器、废油、废液、废橡胶(含轮胎)及塑料件等要按规定分类回收、保管和运输,交给相关企业进行加工处理、改变用途使用,或作为能量再生使用。

**第二十二条** 对含有有毒物质或对环境及人身有害的物质,如蓄电池、安全气囊、催化剂、制冷剂等,必须交由有资质的企业处理。

危险废物的收集、储存、运输、处理应符合《危险废物贮存污染控制标准》、《危险废物填埋污染控制标准》、《危险废物焚烧污染控制标准》等安全和环保要求。

**第二十三条** 对处理污染废物及有毒物质的企业实行严格的准入管理,加强监督检查,减少进而避免对环境和人身健康造成损害。

取得环境保护部门颁发的经营许可证的单位,方可从事危险废物的收集、利用、储存、运输、处理等经营活动。

#### 第四章 废旧汽车及其零部件进口

**第二十四条** 除允许进口车用发电机、起动机及微电机进行再制造用于汽车维修外,不得进口废旧汽车零部件直接或经过再制造用于汽车组装生产或维修。

进口旧电机应符合《进口可用作原料的固体废物环境保护控制标准-废电机》(GB16487.8-2005)的要求。

**第二十五条** 在不违反相关环保要求的条件下,材料生产企业可按规定进口报废汽车(已经成为切屑)及其零部件作为生产原料,但禁止以此类进口件装车及进入流通环节。

禁止从进口废旧汽车上拆卸零部件直接或经过再

制造用于汽车组装生产或维修。

**第二十六条** 禁止进口加工能耗高、效率低、污染重或成本高,以及有毒、损害环境的汽车材料。

**第二十七条** 在发展资源再生产的国际贸易中,严格控制汽车废物和其他废物进口。

在严格控制汽车废物和其他有毒有害废物进口的前提下,充分利用两个市场、两种资源,积极发展资源再生产的国际贸易。

#### 第五章 汽车回收及再生利用

**第二十八条** 回收拆解及再生利用过程中,要本着程序科学、作业环保、再生高效、低耗的原则,提高再生质量,扩大再生范围,减少废弃物数量。

相关企业要科学进行报废汽车的预处理、拆解、切割、破碎、非金属物处理(可证实的再循环和以后有可能用于能量再生的物质),提高报废汽车零部件及各种物质的再利用、循环利用和回收利用率。

**第二十九条** 汽车材料、物质生产企业应积极开发可循环利用且环保的新材料,尤其要加大对再生材料和替代材料技术的开发应用,扩大回收材料的再生领域,提高再生产品质量,促进循环经济的快速、健康发展。

回收拆解、材料再生及其它回收利用企业应不断提高技术与管理水平,与汽车产品生产企业协力实现我国汽车产品回收利用率分阶段目标,保证社会效益和经济效益。

**第三十条** 报废汽车回收拆解及再生利用企业要满足第三章对拆解零部件、废油液、贵金属材料、固体废物等的要求。同时,企业制定的操作规范应符合我国法律、法规、技术标准和法规等要求。

**第三十一条** 回收拆解企业应有必要的专业技术人员,具备与处理能力相适应的专用设备、场地等。

回收拆解及再生企业要通过结构调整、产业优化、技术改造等措施建立必要条件,增强节约与环保意识,完善处理设施,提高处理能力,逐步实现专业化、规模化作业。

**第三十二条** 为防止环境污染,实现汽车生产企业或进口总代理商承诺的可回收利用率,报废汽车回收拆解企业应与汽车生产企业或进口总代理商签定协议,提高废旧汽车产品的拆解、再利用能力。

对不能达到或不再具备回收处理协议要求条件的回收拆解企业，汽车生产企业或进口总代理商可依法废止协议。

## 第六章 促进措施

**第三十三条** 为有效实现报废汽车产品的回收利用，对提前达到产品可回收利用率或超过当时政策规定限值的企业、在生产中使用再生材料达到一定数值的企业、开发并应用回收利用技术及设备的企业和引进专用处理技术及设备并进行国产化开发的企业，国家将给予必要的优惠政策，以鼓励汽车产品生产和回收利用企业提高汽车产品的回收利用率，主动使用再生材料。

**第三十四条** 鼓励相关企业通过合资、合作及技术引进等措施，消化、吸收国外先进的产品设计、新型材料及环保产品生产、报废车拆解、旧零部件再制造和材料回收再生技术，开发应用先进的检测试验装置及设备，建立新型、高效生产技术体系，提高汽车回收利用技术与设备的国际竞争力。

**第三十五条** 政府主管部门将组织研究、开发和推广减少工业固体废物产生量的生产工艺和设备，公布限期淘汰产生严重污染环境的工业固体废物的落后生产工艺、落后设备的名录。

生产者、销售者、进口者或者使用者必须在国务院经济综合主管部门会同国务院有关部门规定的期限内分别停止生产、销售、进口或者使用列入前款规定的名录中的设备。生产工艺的采用者必须在政府有关部门规定的期限内停止采用列入前款规定的名录中的工艺。依照前款规定被淘汰的设备，不得转让给他人使用。

**第三十六条** 政府主管部门将适时制定汽车限用材料时间表，引导企业积极采用环保、有利于回收利用的材料。

产品在一定时间内达不到可回收利用率要求的汽车生产企业或进口商，将受到相应的处罚，并对其加收环保处理费。

**第三十七条** 提倡有利于节约资源和保护环境的生活方式与消费方式；鼓励使用绿色产品，如环境标志产品、能效标识产品等。

政府采购汽车产品时，要优先选择可回收利用率

高的产品。

报废汽车车主、回收拆解企业等要严格按照国务院 2001 年颁布的《报废汽车回收管理办法》（第 307 号令）等相关政策法规交付、回收、拆解、处理报废汽车。

**第三十八条** 支持汽车发动机等废旧机电产品再制造；建立垃圾分类收集和分选系统，不断完善再生资源回收、加工、利用体系。

**第三十九条** 汽车生产主管部门及工商、环保等部门应依法加强监管力度，有效提高我国汽车产品的实际回收利用率。

**第四十条** 完善报废汽车回收利用网络，明确回收处理技术路线，制定促进报废汽车再生利用的法规、政策和措施。

政府有关部门将针对我国汽车产品回收利用情况，组织相关机构、企业等对有关政策、法规进行深入研究，制定、完善各项配套政策，力争如期实现我国汽车产品分阶段回收利用率目标。

## 附录：术语和定义

本技术政策及工作指南中的术语和定义参考《道路车辆可再利用性和可回收利用率计算方法》（GB/T 19515 - 2004/ ISO 22628:2002）。

1 车辆质量 vehicle mass

GB/T 3730.2-1996 中规定的整车整备质量。

2 再使用 re-use

对报废车辆零部件进行的任何针对其设计目的的使用。

3 再利用 recycling

经过对废料的再加工处理，使之能够满足其原来的使用要求或者用于其它用途，不包括使其产生能量的处理过程。

4 回收利用 recovery

经过对废料的再加工处理，使之能够满足其原来的使用要求或者用于其它用途，包括使其产生能量的处理过程。

5 可拆解性 dismantlability

零部件可以从车辆上被拆解下来的能力。

6 可再使用性 reusability

零部件可以从报废车辆上被拆解下来进行再使用的能力。

**7 可再利用性** recyclability

零部件和/或材料可以从报废车辆上被拆解下来进行再利用的能力。

**8 可再利用率** recyclability rate

新车中能够被再利用和/或再使用部分占车辆质量的百分比(质量百分数)。

**9 可回收利用性** recoverability

零部件和/或材料可以从报废车辆上被拆解下来进行回收利用的能力。

**10 可回收利用率** recoverability rate

新车中能够被回收利用和/或再使用部分占车辆质量的百分比(质量百分数)。

**11 危险废物**，是指列入国家危险废物名录或者根据国家规定的危险废物鉴别标准和鉴别方法认定的具有

危险特性的废物。

**12 处理**，是指对废旧物品及物质采用物理、化学等方法进行分解、清洁、组合、加工、再制造、再生等作业，达到再利用、无害化或减少危害程度、环保化要求的活动。

**13 处置**，是指将固体废物焚烧和其他改变固体废物的物理、化学、生物特性的方法，达到减少已产生的固体废物数量、缩小固体废物体积、减少或者消除其危险成分的活动，或者将固体废物最终置于符合环境保护规定要求的场所或者设施并不再回取的活动。

**14 汽车产品**包括汽车整车、零部件及其它车用物质；汽车指汽车整车。

**15 汽车生产企业**指汽车整车(含改装)生产企业；汽车产品生产企业包括汽车整车、零部件及其它车用物质的生产企业。