

# 国III标准实施：一场艰难的“环保改革”

本报记者 李明德 文/图

## 核心提示

近段时间汽车尾气排放标准成为车市倍加关注的焦点,根据国家环境保护总局规定,从2008年7月1日起,达不到第三阶段标准(即国III标准)的新车一律不得销售、注册登记和投入使用。郑州车市也执行了国III标准,市场上国II车型在7月1日前开始上演“疯狂降价”,此时的汽车市场犹如冰火两重天。国家已经出台的机动车国III排放标准,不但对汽车制造企业加了道紧箍咒,同时对汽车经销商来说也有正反两面的双中效应。

如今,那些达不到国III标准的新车该何去何从?而手中还囤有国II标准车辆的经销商们又是何种状况?新标准实施后,环保的“球”传到了谁脚下?在环保、民生的大考面前,制约国III新标准实施的瓶颈又在哪里呢?对此本报记者进行了深入调查采访。

## 国III来临 国II上演疯狂降价

郑州6月份的天气显得格外燥热,偶尔的几场小雨也未能改变闷热的天气。郑州市北环汽车城,各种不同品牌、款式的新新汽车整齐地排放在销售广场上,犹如列队的士兵。让人深感受意外的是,这些排放有序的崭新汽车,车顶上都放着一个写有降价处理的牌子。有的经销商干脆把车开到路口,白纸上用红墨水写着“喷血甩卖”等字样,来吸引过往人群的眼球。

放眼望去,整个汽车城成了廉价处理甩卖的大卖场,甚是壮观。造成这种“喷血甩卖”壮观场面的直接原因是,汽车尾气排放新标准国III再有不到一个月就开始实施了,这些被挂降价处理牌子的车属于国II排放标准。截至7月1日,这些达不到国III标准的新车一律不得销售、注册登记和投入使用。所以,为了赶上这趟末班车,汽车经销商们不得不忍疼割爱,挥泪大甩卖了唯一减小损失的办法。

据参与该标准制定的清华大学污染控制研究所所长傅立新教授讲,目前,世界汽车排

放标准并立,分为欧洲、美国、日本标准体系。欧洲标准测试要求相对而言比较宽泛,是发展中国家大都沿用的汽车尾气排放体系。并且,由于我国的轿车车型大多从欧洲引进生产技术,中国大体上采用欧洲标准体系。

据了解,我国机动车污染物排放标准中,污染物排放限值大体等同欧盟排放标准。因此,国内也沿用类似称呼,但两者仍存有一定的技术差异。我国制定的《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(I)》等效于“欧I”标准;《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(II)》等效于“欧II”标准,而欧III则比欧II标准上了个台阶。

为保证车辆在使用过程中稳定达到排放限值要求,在实施新标准时,一个名叫车载诊断系统(OBD)要被加装到汽车上,OBD系统将根据发动机的工作状况随时监测汽车排放的尾气是否超标,超标时即发出警告。

汽车尾气排放新标准国III的实施,事实上早在2001年,环保总局就启动了相当于欧III标准的中国标准的制定,并于2005年4月15日国家环保总局开始批准颁布。但由于该项改革涉及众多汽车生产企业及汽车销售商的切身利益,标准的提前公布,为生产企业及经销商做好实施准备创造了很好的条件,所以一直到3年后的7月1日才开始正式实施。

由于国III新标准的提前公布,使一些汽车生产企业及经销商在有限的时间内得到了充分准备,这样他们的损失也降低到了最小化。但对于一些尚有国II标准的汽车库存企业来说,他们不得不寻求新的销售模式。

郑州市北环汽车城一汽车销售商告诉记者,为尽早消化这些车辆,他们现在在赔钱卖车。为了避免客户买完车后不及时上牌而最终导致上不了牌,他们推出了“包牌价”售车的方式,并在客户购买前给予明确的提醒。“如果实在处理不完,那只好先给这些车辆上牌后再销售,虽然那时只能算做二手车来处理,但如果上不了牌那损失会更大。”

## 实施国III标准国II车何去何从

按照国家相关的规定,郑州汽车市场对机动车尾气排放实行国III新标准,这无疑将对不少汽车经销商造成冲击。但对于在7月1日前消费者所购买的国II标准的车,和正在使用中的国II汽车是否会被强制升级成了广大消费者最关心的问题。

记者在采访郑州市环保局机动车监察支队业务技术科赵新燕科长时,她表示,与郑州地区相比已经提前实行新标准的地区,其解决办法是:“旧车旧标准,新车新办法”的管理方式,新标准只针对新生产和销售的车辆;对已上路的汽车,仍执行目前的国II标准,不会限行或加速报废。目前已经办过手续,上过牌照的国II车消费者,在这方面不用过多担心。

针对国II车消费者的担心,郑州市车辆管理所相关人士也表示。只要是7月1日前办好的手续,新标准的实施不会对国II车消费者产生任何限制和影响。因为现在所实施的管理办法是“旧车旧标准,新车新办法”。但对于那些7月1日后还未能办理手续的国II车,影响很大,这些车将面临被市场淘汰的命运。

对于郑州市汽车销售市场,那些



没在7月1日前脱手的国II标准汽车,命运又将如何呢?7月6日上午,记者再次来到北环汽车城进行调查采访,7月1日前的国II标准汽车疯狂降价处理现象已经淡去,整个市场又恢复了往日的平静。

在一家汽车专营店门口,挂着一个醒目的条幅,上面写着“国II汽车国内最低价”。据销售人员讲,这些降价处理的“国II”标准汽车在7月1日前已经在车管所办好了手续,如果现在买,连车带牌照一块卖,他笑称这是“新二手车”。为了避免更大的损失,他们这样做,也是出于无奈,这也是没办法的办法。据记者调查了解,目前郑州市汽车销售市场上,在国III新标准实施前,那些未销售出去的国II标准汽车,大多采用了该办法。这样一来,市场上就出现了一批“新二手车”。

此外,随着国III排放标准的全面实施,国II产品正式退居“二线”后,针对二手车市场的影响,记者在采访旧机动车交易市场时,据一位“圈内专业人士”分析,“此次实施的新标准最主要是对达不到国III标准新车的销售、上牌、注册的限制,而对于未达国III排放标准的二手车来说,仍然可以进行过户转让和上路使用,故而影响不大。”

对于二手车公司是否会压低二手车II车的收购价格时,该人士则认为,由于7月1日之后,国II排放标准下的二手车仍然能够正常行驶,所以在收购价格上不会与先前有太大的区别,但压低价格收购的现象还是存在的。

## 国III实施改变商用汽车产业格局

目前,我国已经成为世界第二大汽车消费国和第三大汽车生产国,汽车工业的高速发展给国家的环境保护和能源供应造成了双重压力。实施国III排放标准有利于淘汰落后产能,调整产业结构,尽最大可能保护城市居民的身体。但是,新标准实施后不仅给国内商用车生产企业带来一场技术上的全面革新,现有产业格局也将面临重新洗牌。

对于普遍采用汽油机的乘用车来说,实现国III排放标准的技术门槛并不高。但对于柴油发动机居多的商用车来说,要达到这一要求并不容易。目前绝大多数国产柴油发动机还难以达到国III标准。大部分柴油商用车生产

企业只能依靠昂贵的进口发动机来确保自己至少不被政策淘汰。以重型卡车为例,发动机排放标准从国II到国III,技术提升有着本质的变化,需要将机械燃油喷射系统改成电控系统,是发动机及其排放控制技术的全新升级。据业内人士介绍,一台安装电控高压共轨系统的国III标准发动机要比国II发动机的成本高出4万至5万元左右。

因此,加大生产力度,全力减轻库存及销售现有产品成了今年上半年国内重卡生产企业无一例外的主旋律。不少企业都希望在今年上半年能完成全年销量的一大半甚至更多。今年一季度,全国主要重卡生产企业,如中国重汽、福田等都取得了不俗的销售成绩。但随着7月1日国III标准的实施,商用车市场慢慢开始出现了疲软现象。据中国汽车工业协会此前发布的数据显示,5月份商用车产销同比下降18.61%和14.74%。

国家信息中心信息资源开发部主任徐长明曾对媒体表示:“2008年重卡市场的走势将以7月份国III排放标准的正式实施为分水岭,走向低潮。”他认为,即将实施的国III标准,导致了以重卡为首的多类商用车的提前消费,许多人已经把下半年甚至是明年的购置计划提前实施了,这对今年下半年的市场将会产生较大的压力。

而中国重汽集团董事长马纯济在此前召开的集团年中销售大会上表示,实施国III是提高国内重卡水平,尽快与国际接轨的重要举措,有利于实现国家重卡行业整体水平提升的目标,同时也是建设环保型国家的重要要求。下半年重卡市场可能在国III标准实施后出现短暂回调,但会很快转向持续增长态势,市场需求不会出现逆转性的萎缩。

## 这是一场艰难的“环保改革”

汽车为人们提供了交通便利,但是传统的以石油为燃料的汽车也对环境造成了严重的污染,随着汽车保有量的增加,汽车排放的污染已经成为城市大气污染的重要因素。“没有环保就没有汽车的未来”,近年来,汽车尾气排放的标准也是越来越高。自今年7月1日起,国III排放标准的汽车在全国范围内推行,这标志着我国汽车行业在环保和节能减排方面正

在逐步与国际接轨。然而,在国III新标准在全国全面实施的同时,相关行业人士却对此提出了担忧。国III标准的实施,实际上也是一场艰难的“环保改革”。

中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬在接受媒体采访时曾说:“在节能减排的问题上,需要所有人的共同努力。比如在实施国III排放标准的过程中,确实还存在很多问题,包括油品问题、匹配问题、零部件供应问题、维修问题等。但汽车行业对于节能减排是责无旁贷的,存在困难、条件不具备,也要加快推进”。

据董扬分析,在全面实施国III排放标准的过程中,还存在着四大问题。

首先是油品问题,他说:“到目前为止,国家还没有出台燃油标准;石油化工部门的高标准改造也没有完成。这必然会影响到石油、柴油的优质低价问题,对汽车实施新的排放标准产生影响。而且如果油品质量太差,对发动机会产生过度磨损。”

其次是匹配问题,目前匹配工作已全面展开,但做得还不完善,在经济性上不能保证,油耗上升5%甚至20%。

第三是零部件供应的问题,他认为,新的电子式燃油系统有上千万的生产能力,但是在中国猛增200万的需求量,还是需要有个过程。而且由于此前汽车厂家的观望态度,生产准备不足等原因,完全供件也需要一定的时间。

第四是维修问题,过去的柴油机用户2/3自己修,1/3去4S店修。现在实施国III排放标准,全部要去4S店维修。有没有那么大的地方和人?原有的4S店人员会不会维修?都成了问题。

董扬还指出,实施新的排放标准大大增加了发动机的成本,每台柴油机大概增加2万元。此外,由于零部件企业的技术更新不够快,造成法规出台后,零部件供应系统又回到了供货商以及外商独资为主的情况,在产业安全以及成本控制方面都产生了问题。对此,董扬也表现出担心。

虽然困难重重,但汽车行业对于节能减排是责无旁贷的。自2007年开始,全球在治理排放问题上的共识有了巨大的进展,全球空前一致地认为与排放有关的问题对全球气候有重大影响,涉及人类的未来。

据董扬讲,根据国际化的惯例和趋势,后发展的国家在一定程度上要加快治理的进程。由于我们现在控制排放的进程明显落后,因此需要尽快缩短排放法规向前取得进展的进程。然而我们的条件不如美国和欧洲,因此全社会都要认识到节能减排对于中国来说是在条件不完全具备的情况下进行的。而且要承认条件不具备是一种常态,而不能等到条件完全具备了再进行工作。

作为服务行业的协会领导,董扬表示:“我们希望石油部门加快改造,赶紧供油;希望财政部门创造条件,给予优惠;希望运输部门,供给部门注意各个环节,保证运输过程中不要让油质变坏;希望汽车行业认识到自己的责任,加快自主创新的步伐,在节能减排方面多下功夫”。

由于我国的汽车环保工作长期在加快进程与协调企业不平衡的博弈中持续进行,因此,难免会出现矛盾。但各方在不具备条件的情况下都能坚持这项艰难而艰巨的工作,也足见对节能环保的重视。只期待在今后的推进过程中,各方都能够更加积极、和谐。



国II标准车型

# “人肉搜索”，当心演变成集体“私刑”

## 核心提示

“人肉搜索”，一个令人不寒而栗的名词,正在成为中国互联网的“新宠”。近来,从“网络虐猫事件”到“很黄很暴力”事件,从女白领的“死亡博客”到“赤裸特工”事件,成千上万的网民集体发起大规模的“人肉搜索”,在很短的时间内,就可以对这些事件的当事人进行“调查”“审判”,结果往往是公布个人信息令其无所遁形,有时更伴随过激性攻击言辞与行为,令这些“搜索对象”的身心遭受恶性压力。

复旦大学社会学教授于海认为,越来越多的“人肉搜索”事件正在向私刑的性质发展,亟待接受法律的规范。“人人都可以作道德评价,但是不能人人都来当警察。”更多来自法律界、社会学界、互联网领域的专家呼吁,提供“人肉搜索”功能的网站应当自我约束,并承担保护每一个上网公民隐私权的法律责任。

## “人肉搜索”从信息提供走向“网络暴力”?

“很黄很暴力”事件,成了2008年初国内最受关注的网络事件。仅仅因为在接受央视采访时说了一句“很黄很暴力”,北京一名13岁的中学生成为“人肉搜索”的受害者之一,她的个人信息在极短的时间内被全部曝光,网上还出现了大量“恶搞”其个人形象的



资料图片

视频片段……尚未成年的孩子在遭遇了“人肉搜索”的无妄之灾,身心严重受伤。

然而,人人可以参与,让人人都能成为“网络侦探”的“人肉搜索”,依然是互联网上最为“一呼百应”的游戏。窥探网络事件、网络人物的背后细节、隐私、背景,也成为互联网上一些群体最为热衷的活动。

互联网专家指出,一般来说,“人肉搜索”的起因是一起事件,在雅虎、百度等传统搜索引擎上无法找到明确的答案,于是动员社会更多的群体参与搜索,提供信息的一种机制。这些事件可以是犯罪行为,如撞人后逃逸,或者是不违反法律,但为主流道德观所憎恶的行为,如丈夫婚外恋导致妻子自杀。

“人肉搜索”的对象几乎没有限

制,物、事甚至人都可以称为搜索的“猎物”,但最具争议的还是对人的搜索。来自五湖四海、成千上万人通过不同途径从不同角度对同一个人进行搜索挖掘,很快就能掌握这个人的所有信息。“网络侦探”们在寻找事实真相的同时,往往也“人肉”出了当事人的照片、地址、电话、身份证号等等更多个人隐私。

由于互联网覆盖面广,“人肉搜索”的效率和成功率要比传统搜索方式高很多,热衷于此的网民往往通过“人肉搜索”成群结队公开评论,甚至通过各种方式入侵当事人的现实生活,已带有“网络暴力”倾向。

## 游走在道德界限内外的“人肉搜索”

“人肉搜索”处于互联网规范与现实社会法律监管的真空地带,今年以来事件频发,引起了社会各方强烈关注。“‘人肉搜索’是网络优势的体现,这是一种不可控的自由。”“拼命地去曝别人的隐私其实就是为了正义。”“很多时候那些不道德的事情让人感到气愤,之所以要把他找出来就是想给他点教训。”互联网上,“人肉搜索”不乏大量支持者。

一个在网上多次参与“侦破”并自称“网络福尔摩斯”的上海女白领说:“‘网侦’有时就是为了证明这个世界的美好。”她举例说,自己第一次参与网上侦破,缘起于网上著名的“海艺学

生虐师事件”。“当时就和网上的好友一起通过视频截屏以及服装上的细节来进行分析排除,最后大家得出了该学生到底来自哪所学校的结论,最后在大家的声讨下,这个学生终于认识到自己的过错并向老师道了歉。”

反对者则指出,在大量“人肉搜索”事件当中,“网络侦探”们已经超越了法律与道德的底线,侵犯当事人隐私权,而“人肉搜索”的衍生产品往往是威胁、中伤、暴露隐私等对当事人造成严重精神伤害的违法行为。

上海社科院互联网研究中心的张健敏说,以“很黄很暴力”事件为例,被搜索者仅仅是个孩子,她的世界观、人生观尚未成熟,仅仅是因为某些话说得不够得体,就沦为“人肉搜索”对象,遭遇了肆意的攻击、侮辱,这种行为暴露了我国互联网文化的某些畸变与偏差。

## 争当猎手,那谁是猎物?

“我们每个人都必须问问自己,如果自己已被‘人肉搜索’了,会有何种感受?”张健敏呼吁,不能放任“人肉搜索”影响社会安全。近来各种网络调查都显示,网上不少群体乐于做搜索

“猎手”,但普遍不愿成为被搜索的“鱼肉”。

张健敏指出,眼下,受到网络“人肉搜索”伤害的当事人还无法讨回公道。提供“人肉搜索”的网站往往敷衍塞责,采用“事后审查”的办法,即事后删除违法信息或者由权利人主张权利受损的信息。

其实争论的核心焦点是:“人肉搜索”是否违法,关键在于是否侵犯了隐私权。法律专家指出,我国《民法通则》上有关于保护个人隐私比较原则性的规定,关键在于一项行为的产生,是否对被披露人的社会形象产生损害。那么,谁来承担侵犯隐私的责任呢?

上海市律师协会电子商务与信息专业委员会主任商建刚律师曾是美国哈佛大学网络法研究中心的访问学者。他认为,“人肉搜索”过程中,一旦发生侵权、违法行为必须由论坛的管理员、网站的开办者来承担责任,因为网站提供“人肉搜索”是一种商业模式,必须承担相应法律责任。而发帖者一般来说很难被追究,发帖可以看做一种行为,并非违法的主体,而是客体,主体还是网站,而进行转载的网站也应该承担连带责任。

除了侵犯隐私权与引发“网络暴力”行为之外,同样值得关注的是缺乏法律规范的“人肉搜索”,正在各大网



资料图片

络的激烈商战硝烟中走向商业化应用之路。商建刚说,目前国内的“人肉搜索”已经渐成一种商业模式,已经有许多大的互联网公司大型的搜索引擎参与其中。“我们应健全法制,管住网络服务提供商,让他们负起责任,确保‘人肉搜索’不触及法律底线。”“人肉搜索”这项业务本身没有问题,但开展须规范管理,可以搜索、不得侵权。”商建刚认为。

张健敏也认为,政府对于国内所有提供“人肉搜索”服务的网站应加强管理,让它们在服务条款中严格界定属于威胁、中伤、诽谤、猥亵或其他有悖道德或违反法律的行为。