



新环保法实施十年

生态环境执法成效如何

下降66%和79%：
生态环境处罚案件呈下降趋势

赵群英说，十年来，生态环境部门充分利用新环保法的五个配套办法，查办按日连续处罚、查封扣押、限产停产、移送行政拘留和涉嫌环境污染犯罪等五类案件共计19万多件，查办环境行政处罚案件129.5万件，罚款金额总计860.2亿元。

2018年以来，随着新环保法的深入实施，全社会环境守法意识显著提升，企业环境治理力度不断加大，生态环境处罚案件呈现下降趋势，2023年共办理处罚案件8万余件，上述五类案件8300件，较最高峰时期的2017年分别下降66%和79%。

他说：“通过执法坚决遏制生态环境违法高发态势。”与此同时，生态环境部门不断创新优化生态环境执法新模式。一方面，强化科技赋能、智慧监管、数智执法，提高发现问题能力，精准打击违法行为。科学配置执法资源，强化分类差异化监管执法。另一方面，不断规范行政处罚行为，持续规范裁量权行使，提升执法质量，维护执法权威和公信力。加强守法服务，强化正向引导，提高企业自觉守法的内生动力。

48万个问题：
精准科学开展大气监督帮扶

赵群英说，今年以来，全国空气质量总体呈改善态势，但受多重因素影响，部分地区空气质量出现反弹。生态环境部精准科学开展大气监督帮扶，组织开展11轮次现场监督帮

新华社记者 高敬

被称为史上最严、“长了牙齿”的新环保法自2015年1月1日开始实施，即将满十周年。在生态环境部24日举行的新闻发布会上，生态环境执法局局长赵群英以一系列数据，详细介绍了以生态环境执法推动生态环境质量持续改善相关情况。

扶和14轮次远程指导帮扶，经技术单位测算，可推动污染减排20.4万吨。

他介绍，当前大气监督帮扶组织实施更科学，科学确定重点时段和区位，科学调配力量；工作内容更聚焦，重点抓住重污染天气应对和严控移动源污染排放；帮扶对象更精准，筛选确定重点行业企业和产业集群，精准识别问题线索；问题处置更加突出差异化，对于空气质量反弹明显、环境问题突出的城市，对于重污染期间顶风作案的违法企业，依法依规严肃处理。对于一般性问题，鼓励地方运用首违不罚、轻微免罚等措施，指导企业提升环境管

◆2023年共办理处罚
案件8万余件，较最高峰时期
的2017年分别下降66%和79%

◆2017年以来，生态环境部门共组织
投入11.5万人次，累计检查点位229万个，帮助
地方发现并推动整改问题48万个

◆自2022年10月以来，生态环境部联合几
部门开展专项整治，共查处1968家弄
虚作假第三方环境监测机构

◆污染物实现有效减排，经过技术
单位评估，专项整治实现氮氧化
物减排量约50万吨

理水平。

2017年以来，生态环境部门共组织投入11.5万人次，累计检查点位229万个，帮助地方发现并推动整改问题48万个，成为推动大气环境质量持续改善的关键一招。

查处1968家：
对监测数据造假“零容忍”

赵群英介绍，在污染源监测方面，排污单

位委托第三方检测机构开展的监测活动中，弄虚作假现象较为突出。生态环境部对监测数据造假保持“零容忍”的态度，坚决予以打击。

自2022年10月以来，生态环境部联合几部门开展专项整治，共查处1968家弄虚作假第三方环境监测机构，移送刑事案件167起，公开曝光62个典型案例，起到了强大的震慑作用。

为从根源上解决监测数据造假问题，生态

环境部将加强部门联动，并通过应用视频监控、北斗定位、数据和参数直联直采等技术，强化技术防控，实现“现场可视、设备可溯、监测可控、样品轨迹可追”。

目前，生态环境部正配合相关部门加快推进《生态环境监测条例》制定工作，推动赋予生态环境部门打假处罚权限，进一步压实排污单位数据质量主体责任，确保数据真实准确，同时提高违法成本。

减排50万吨：
专项整治机动车排放检验领域第三
方机构

机动车特别是重型货车尾气治理，已经成为大气污染防治的重要方面。机动车排放检验领域第三方机构，主要包括机动车检验机构和维修机构，是重型货车环保达标监管的重要环节。

赵群英介绍，今年9月起，生态环境部等部门针对机动车排放检验领域第三方机构组织开展专项整治行动。目前，有650家机构被采取断网等惩戒措施，580家被取消资质资格，110家性质恶劣的机构相关责任人被追究刑事责任。

他介绍，这次专项整治有效遏制了弄虚作假、超标排放等问题频发势头：不合格车辆维修量上升，根据交通部门的调度数据，11月机动车环保维修增长，15.1万辆次不合格重型货车通过环保维修实现尾气治理达标。重型货车问题比例下降，抽查显示，重点地区重型货车问题比例明显下降，比今年上半年问题率下降超过30个百分点。污染物实现有效减排，经过技术单位评估，专项整治实现氮氧化物减排量约50万吨。

(新华社北京12月24日电)



车主保费高、险企承保亏——

新能源车险两难局面如何破解

新华社“新华视点”记者
张千千 王辰阳

今年以来，新能源车大卖，在国内乘用车销量中已经占据半壁江山。然而，给爱车上保险的问题让不少新能源车主感到头疼。

一边是车主保费高，一边是险企承保亏，这样的两难局面如何破解？“新华视点”记者对此进行了调查。

保费高、投保难、承保亏

今年11月，家住浙江的陈先生想给家中新能源车上保险，但多家保险公司表示“给不了报价”。陈先生说，这辆车上一年的交强险，现在只有一家大型险企愿意承保，报价高达8800元，而去年保费仅4000元左右。

陈先生的报价单显示，所上险种中，仅车上人员责任险就近3000元。“车上人员每人保额30万元，我不想保这么高额，但低了保险公司就拒保。”

陈先生的遭遇并非个例，新能源车险保费高的问题切实存在。国家金融监督管理总局数据显示，2023年，新能源汽车车均保费为4395元，比燃油车高63%。扣除车龄等因素，新能源车保费仍比燃油车新车高约10%。

与此同时，虽然目前我国新能源车险投保率呈现平稳上升态势，但投保难、拒保等问题仍不时出现。

营运车驾驶里程远超私家车，风险水平较高，在商业险方面的矛盾尤为突出。上海网约车司机蔡先生表示，他一年出了三次险，下一年的保险费用从1万元涨到了1.8万元；有的同行还遇到拒保。

关于新能源车险，车主有怨言，保险公司也有难处。

金融监管总局数据显示，全行业2023年新能源车险综合成本率达109%，承保亏损67亿元；赔付率达84%，比燃油车高约10个百分点。

“车险自主定价系数有上限，保费不可能无限提高。有些网约车常见车型我们明知承保一定会亏损，但‘商业险愿保愿赔’的导向存在，我们还是会尽量承保。”某大型财险公司一名业务负责人说。

今年初，金融监管总局印发《关于切实做好新能源车险承保工作的通知》，提出“各财险公司要严格依法做好新能源车的交强险承保服务，不得拒绝或者拖延承保交强险”，要求大型财险公司“积极承保新能源车商业保险，确保实现愿保愿赔，满足消费者的保障需求”。



一位保险业从业人员告诉记者，针对高风险新能源车投保难题，目前一些地方行业协会采取了组织多家险企“轮值”的方式，探索解决之道。

两难局面谁之过？

记者调查发现，新能源车险保费高、承保亏，主要源于出险率高、维修价格贵、数据积累不足三方面因素。

某财险公司相关负责人告诉记者，该公司承保的新能源车事故发生率比燃油车高70%左右。一方面，新能源车年轻驾驶员、营运车占比较高；另一方面，新能源车起步快、声音小，智能驾驶功能、智能座舱等新技术应用也需要车主有更长的适应周期。这些因素都增加了事故发生率。

“目前还有部分私家车实际从事或兼职出险率更高的营运车业务，保险公司难以精准识别，保费上也难以区别。”北京大学经济学院风险管理系主任郑伟说。

维修价格高企是新能源车险保费居高不下的重要因素。

“新能源车在可维修性方面整体表现不如燃油车。”中保研汽车技术研究院相关负责人说，中保研开展的维修性研究显示，样本车型电动车表现优秀、良好、一般、较差的比例分别为7.41%、18.52%、33.33%、40.74%，燃油车

则分别为14.58%、14.58%、43.75%、27.08%。

零配件价格方面，中保研数据显示，约110个国内主流汽车品牌中，2021至2023年及2024年上半年分别有73、88、98和98个品牌常用配件价格上涨，平均增幅分别为9.91%、7.72%、7.53%和10.59%，其中59个品牌连续四年涨价。

专家表示，在新能源车行业，消费者可选维修渠道较窄，维修技术、配件供应、质保限制等方面存在壁垒。同时，新能源汽车常采用一体化压铸技术、无模组动力电池等高度集成化制造方式，并搭载大量智能化设备，维修难度和费用高。

此外，燃油车车险已有多年的数据积累，风险测算相对成熟。“新能源车迭代快，保险公司积累的历史经验数据的有效性快速衰减，新能源车型特别是新车型的费率厘定准确性不够高。”中国社会科学院保险与发展研究中心副主任王向楠说。

共同发力破解新能源车险难题

“丰富新能源车险产品，优化市场化定价机制，研究出台推动新能源车险高质量发展的政策措施，持续深化车险综合改革。”金融监管总局办公厅不久前发布的《关于强监管防风险促改革推动财险业高质量发展行动方案》，针对新能源车险的问题提出了具体举措。



第二届中国国际供应链促进博览会智能汽车链展区展出的轻量化铝制汽车零部件。

相关新闻

在第二届中国国际供应链促进博览会东风汽车展台，参观者在体验展车。
本组图片均由新华社发

新华社北京12月24日电（记者张晔洁 张辛欣）记者24日从工业和信息化部了解到，工业和信息化部近日发布《新能源汽车废旧动力电池综合利用行业规范条件（2024年本）》，进一步加强新能源汽车废旧动力电池综合利用行业管理，引导行业健康发展。

记者了解到，随着早期新能源汽车寿命到期，动力电池开始进入规模化退役阶段。动力电池蕴含锂、钴、镍等金属材料，退役后仍具有较高利用价值。

近年来，新能源汽车废旧动力电池综合利用产业快速发展，行业技术水平提升，技术指标提高。为引导企业有序投资、有序发展，工业和信息化部对规范条件（2019年本）进行了修订，形成规范条件（2024年本）。

规范条件（2024年本）优化技术指标体系，引导企业强化技术创新，提升工艺水平。同时，增补新能源汽车废旧动力电池拆解、编码标准，规范新能源汽车综合利用全流程管理，并新增电动自行车锂离子电池相关要求，强化产品质量管理和企业选址等要求。

下一步，工业和信息化部将遴选培育一批水平高、行业带动作用显著的标杆企业，同时加强动态监管，健全动力电池回收利用体系，助力新能源汽车产业高质量发展。

新版新能源汽车废旧动力电池综合利用行业规范条件发布

(新华社北京12月24日电)