

相比2年前,美国轮胎特保案给我国轮胎企业带来的冲击已稍有减缓,但即使是出口订单持续增加的轮胎企业对世贸组织的裁定依旧难以接受。贵州轮胎股份有限公司指出,特保案对轿车轮胎、轻卡轮胎产量较大的企业冲击很明显,对于以军用轮胎、载重汽车轮胎为主的企业影响相对较小。双钱集团股份有限公司认为,虽然公司的轿车轮胎、轻卡轮胎生产刚刚起步,目前没有受到大的冲击,但担心以后会受到影响。

在遭受国外市场挤压的同时,国内轮胎产业运行不利。业内人士认为,中美贸易纠纷只是企业面临挑战之一,目前我国轮胎产业集中度相对较低,轮胎企业多而不大、大而不强的生态格局是阻碍行业发展的关键症结,而地方政府的政策差异以及行业内部的混乱又阻碍了轮胎产业的优化整合,这种局面会大大削弱轮胎企业的国际竞争力。我国轮胎企业应该着力调整产业结构,促进行业整合升级,全面提高行业的运行能力。沈 彰

轮胎将被纳入 汽车产品召回条例监管之列

鉴于近年来频出的一系列汽车质量问题,我国相关主管部门有意加大监管力度,《汽车产品召回监督管理条例》(简称《条例》)将于2011年内出台,召回管理的范围也从过去的整车延伸至轮胎等重要零部件。

一旦《条例》出台,轮胎等将被纳入监管之列。与此前的相关召回法规相比,《条例》扩大了汽车产品的召回管理范围。《条例》征求意见稿第3条指出:“汽车产品,是指按照国家标准规定,由动力装置驱动或者牵引,用于在道路上行驶的汽车、汽车列车和挂车以及轮胎、底盘、儿童安全座椅等涉及安全的重要零部件。”而此前法规只针对“用于载运人员、货物,由动力驱动或者被牵引的道路车辆。”

多起整车质量事件源于某一批次零部件质量问题,因此主管部门将汽车零部件纳入管理体系中。按照这一思路,轮胎同一批次大面积爆胎也将受到《条例》的监管。

《条例》对违规者处罚力度加大。《条例》征求意见稿第40条明确列出对隐瞒缺陷责任的生产

者的处罚,“生产者故意隐瞒、虚报或者以不当方式处理汽车产品存在的缺陷的,构成产品质量法律法规规定的违法行为的,依照有关法律法规追究相关责任;未构成产品质量法律法规规定的违法行为的,责令停止生产、销售、进口,处以违法生产、销售、进口产品货值金额百分之二以上至百分之五十以下的罚款;有违法所得的,并处没收违法所得;情节严重的,责令停业整顿。”而此前,罚款上限仅为3万元。

《条例》一旦正式执行,汽车召回管理的监管范围、监管力度、威慑力、罚则上限等将全面升级,我国消费者的合法权利将得到保障。程 繁

我国严禁进口境外废旧轮胎

由环保部、商务部、国家发改委、海关总署、国家质检总局联合发布的《固体废物进口管理办法》日前开始实施。该法案明确规定了9项禁止进口内容,其中一项是禁止进口境内产生量或者堆存量且尚未得到充分利用的固体废物,废旧轮胎完全符合该项禁止进口固体废物的规定。

废轮胎严禁进口的国家政策在我国已实行多年。为规范固体废物进口管理,防止进口固体废物污染环境,早在1996年国家环保局、对外贸易经济合作部、海关总署、国家工商局、国家商检局就联合发布204号通知,2008年环保部、商务部、国家发改委、海关总署、国家质检总局联合发布第11号公告,2009年发布第36号公告,均明确规定禁止进口废轮胎及其切块,硫化橡胶废碎料、下脚料及其胶粉,各种形状的硬质橡胶废碎料等。

虽然国家已有明确规定,但国内仍有个别人鼓动进口国外废旧轮胎,且废轮胎的走私进口也未禁绝。近期,国内再次出现要求国家放开废旧轮胎进口和取消废轮胎进口限制的舆论,因此严防境外废旧轮胎进口绝非易事,可谓任重道远。

严禁废旧轮胎进口的重要意义在于:我国有大量的废橡胶资源,应首先处理好这些资源;维护国家环境安全,稳定行业健康发展;减小废旧轮胎存在量符合节能减排要求。李庆东