

重点

尴尬现状

不少出租车
检测5-10次才过

“这几天真是被尾气检测折腾得够呛。”21日下午,在济南市望岳路一家尾气检测点,正在排队候检的出租车司机许先生说,从今年9月份开始,车辆年检要加一项尾气检测,检测合格并取得环检标志才能顺利通过年检。主要包括两项指标,一是一氧化碳排放量不能超过9.2g/km,二是碳氢化合物和氮氧化物排放不能超过3.3g/km。

3天前,许先生驱车到检测点,包括刹车、灯光、方向等在内的检测项目都一次性通过了,唯独尾气检测这一项卡壳了。连续4次检测都没通过,现在他正排队等待第5次上线检测。“我已经排了3天队,不合格就维修,维修后还不合格。”许先生无奈地说。

据了解,自今年9月20日起,济南市正式启动机动车环保定期检验和环保标志核发工作。机动车所有者或者驾驶员在安全技术检验合格证有效期满前三个月(即与安检周期同步),到环检机构进行环保检验。

新政伊始,像许先生一样为尾气检测头疼的出租车师傅可不少。21日,记者在望岳路这家检测点院内看到,排队待检的机动车有30多辆,其中有不少出租车。出租车司机于先生说,他的车上线检测了6次都没有通过,今天已经是第7次上线检测了。另一位司机刘先生告诉记者,他检测4次才合格,“我还算是幸运的,跟我一批检测的一位司机的车上线17次才通过!”

在调查过程中,受访的十多位出租车司机中,没有一人能够一次性通过尾气检测,检测次数多在5次到10次之间。“我们公司跟我一起检测的那批车一共有40多辆,只有3辆车一次通过,其中2辆是只跑了一年多的新车。”刘先生说,这样算起来,一次性通过率只有7.5%!

算一笔账

还没过关
已搭进两千元

出租车司机霍先生说,按照环保部门和物价部门的规定,尾气检测小轿车一般收费55元/车次;货车收费30元。出租车采用简易瞬态工况法(主要为轻型汽油车)检验,收费减半。出租车每年要进行2次尾气检测,每次收费标准为27.5元。此外,在用机动车首检不合格的,复检免费;复检不合格需第三次检验,减半收费;第三次检验仍不合格需再检的,要全额收费。

“第一次检测费是27.5元,如果不合格,第二次检测不用交钱;如果还不合格,第三次要交13.75元;如果仍不合格,以后每次都要交27.5元。”出租车司机霍先生说,他的车已经上过6次尾气检测线,今天是第7次待检,即便今天检测通过,光检测费用也要花掉151.25元。这跟单次检测费用相差5.5倍。而那名检测了17次的司机,要交纳的费用高达426.25元,为单次检测费用的15.5倍!

“其实检测费还是小头,我们的损失远不止这点。”霍先生说,主要是反复检测占用出车的时间。就算今天能顺利通过,那么他仅环保检测就用了4天,每天营运毛收入按300多元计算,总计损失至少1200元,而这4天仍要向公司交纳每天130元的份子钱。

还有一个“大头”就是维修费。霍先生说,第一次检测时,碳氢化合物和氮氧化物排放达标,但是一氧化碳超标,他立马到专业维修店进行维修,将喷嘴、节气门和三元催化器好好清洗了一遍,一共花费320元;第二次检测却又变成一氧化碳达标,碳氢化合物和氮氧化物超标;无奈他又去维修点,将原来的93#汽油抽干,把油箱清洗一遍后改加97#汽油,一共花费240元;前后将近600元搭进去,第三次检测时却又变成两项指标均不合格;随后他又去维修点重新换了机油、机芯和火花塞,一共花费210元,第四次检测又变成一氧化碳超标。“光维修费已经花了800多元,加上误工费、检测费,为了拿到黄绿标,我2000多元搭进去了!”霍先生一脸无奈。

自今年9月20日开始,省城机动车必须进行环检,并核发环检标志,只有尾气检测合格才能通过年检,检测不合格的机动车禁止上路。新规实施月余,省城不少出租车司机向本报反映,在尾气检测过程中,鲜有出租车能一次过关,而反复检测就意味着反复交纳检测费,且耽误时间出车营业。出租车司机纷纷叫苦,认为不管是检测费还是维修费、误工费,这部分损失都不该由自己承担。

尾气检测屡试不过
出租车难领黄绿标

花钱多又熬人,费用该谁埋单

文/片 本报记者 宋立山



▲21日,济南望岳路尾气检测点,一出租车司机正排队等候检测。

迷局待解
提前报废或反复检测谁埋单

在尾气检测试运行期内,省城汽油车初检不合格的只有10%,而出租车却多达90%以上难过关。省城共有8000多辆出租车,其中多数已经改装烧气,而按照常理,天然气属于清洁能源,一氧化碳排放量远低于汽油。为什么出租车反而难过关?

“出租车跑的里程数多啊!”司机刘先生说,他开的是一辆5年的老捷达,5年下来一共跑了60多万公里,平均每年要跑10万多公里。而一般私家车,只在市区上下班运行,全年里程数多在2万公里以内。这就是说,出租车跑一年相当于私家车跑5年,跑的里程数越多,车辆损耗越大,

尾气排放量也越大。

“降低尾气排放,也可更换三元催化器,但费用太高,要3000元。”司机许先生说,不管怎样,这些负担不该转嫁给的哥。他说,如果严格按照标准执行,出租车的营运年限一般为6年,如果选择提前报废,损失由谁来负担?

许先生说,如果没人为车辆提前报废埋单,那就只能反复检测直至通过,而动辄上千元的检测费、误工费、维修费都要由司机承担。“明明知道检测不会通过,还是让车辆上线检测并重复收费,这样也不合理。”公司承诺报销检测费,但实际只报销一次性



一的哥向记者展示尾气检测表,其中两项指标均未通过。

通过所需费用。后续费用由司机自掏腰包。“环保部门应该为消费者多想一点。”许先生说,减排是项好政策,但是实际运行过程中出现偏差应及时纠正。

专家:
要环保需根治

“要从根本上减少尾气排放污染,需要从燃料品质、发动机技术、交通管理等方面多管齐下,仅靠环检,作用有限。”山东大学能源与动力工程学院副院长李国祥教授表示,机动车环保检验,如果是因为发动机后处理器三元催化器失效,消费者可以更换,如果是其他原因如发动机和油品质量问题,消费者就无能为力了。因此,从厂商的角度加强事前控制机动车污染,应该更行之有效。

李国祥说,三元催化器生命周期与汽车的使用保养状况、燃料品质密切相关,国产车通常行驶2万-3万公里,进口车行驶8万-10万公里就需更换。

据《经济导报》

武汉:
暂停“环保车”检测

“烧气”比烧油便宜也更环保,因此武汉市从2006年起开始了出租车“油改气”工作。然而,记者了解到,武汉机动车尾气检测启动不到两个月,便悄然暂停了油改气出租车的尾气检测,原因主要是这些“环保车”绝大多数都通不过尾气检测。 据《长江商报》

检测难过关滋生乱象

中介自称200元包过

“能用的招儿都用上了,我也是被逼无奈。”21日下午,刚刚通过尾气检测的于先生长舒了一口气。记者注意到,在检测点院内,有几名男子来回晃悠,不时上前询问,“200块钱包过,过不了不要钱。”这些人便是中介,他们多自称跟检测机构有些关系。

“不过,找人也不一定管用。”霍先生说,他也找过中介,但是最终还是没过。业务大厅环

检窗口的工作人员说,不要相信这些非法中介,他们都是碰运气的。

花钱租用三元催化器

除了找中介,还有一招就是,花钱租用三元催化器。司机王先生介绍,三元催化器可以将汽车尾气排出的CO、HC和NOx等有害气体通过氧化和还原作用转变为无害的二氧化碳、水和氮气。由于出租车跑的里程数多,三元催化器老化,净化作用

降低,但是更换一个新的要花费3000多元。而租用一次,只需300元左右。

不知是否两包烟奏效

司机刘先生说,检测时由专门人员操作,如果使劲轰油门,接着紧急踩刹车,燃烧不充分,排放尾气就多。“我的车检测了4次都没过。最后一次,给负责检测的小伙子买了两包烟,结果通过了。不知道是两包烟起了作用,还是真达标了。”刘先生。

相关新闻