

汽车报废新规引发猜想

酝酿多年的《机动车强制报废标准规定》终于正式亮相,私家车不再有使用年限限制,只要求行驶里程不能超过60万公里。看似是政策放宽了,实际通读全文你会发现。新规的出台,是要引导消费者报废自己的老旧车辆,尤其是在全国多数城市雾霾、污染严重的大背景下,这项报废车新规背后引发了更多的猜想。

猜想一

汽车报废无限制?

此次,商务部发布的《机动车强制报废标准规定》,明确根据机动车使用和安全技术、排放检验状况,国家对达到报废标准的机动车实施强制报废。

业内人士认为,机动车强制报废新政出台,意在加速我国的老旧车更新换代速度,提高尾气排放标准,尤其是在雾霾和污染连天的特殊背景下,机动车强制报废的出台更像是政治任务。

以前私家车的报废年限为15

年,如今的报废上限则是60万公里里程。从时间到里程的变化,究竟要如何比较?二手车买卖判断残值的重要一项指标就是购买时间,行驶里程没有很大的参考意义。“因为参考行驶里程并不可靠,调整里程表对二手车商来说小菜一碟。”

业内人士担心,原来按年份算车龄是否到报废年限,入户资料很难修改,如今只按公里算,岂不是让不法商家作假后销售易如反掌。

猜想二

新车将卖不动了?

新规不仅使车主的财产所有权得到了进一步的保障,而且,在很大程度上,还给予了车主决定自家汽车报废时间的自主权。只要车主使用得当,都可以让自己的爱车成为“老爷车”。

今后,按照一般情况下私家车每年使用1.5万-2万公里来估算,一辆精心保养的汽车,可以使用30-40年的时间,而如果使用量更少的话,甚至可以使用更长的时间,真正意义上的“老爷车”在中国的出现因此具备了可能性。新版的《机动车强制报废标准规定》对于中国汽车文化也有很大的贡献。

新规定也使得更多的待购车主出于汽车耐用性的考虑,对产品的可靠性会更加看重,在选购过程中,除了对品牌知名度、性价比等进行多方面的衡量以外,更会对产品的品质、口碑格外看重,这也敦促汽车企业生产制造出质量更令人放心、满足人们长久使用的汽车

产品来。也促使车企研发制造更安全、更环保、更先进、更可靠的产品,这对汽车市场的产品结构的优化显然有着很好的促进作用。在中国的道路上“老爷车”满地跑的时候,哪个品牌的“老爷车”占比更高,哪个品牌一定是在品质、技术上更能满足人们的需求,也更容易受到人们的认可。在车企们良性发展的过程中,汽车产业也会随之得以健康发展。更为值得关注的是,更多“老爷车”的出现,也表明众多的车主自觉地减少了车辆的使用频率,这种情形的出现,不仅对缓解道路交通拥堵有所帮助,而且,还减少了生产资料和能源的消耗,更重要的是可以有效地减少排放污染。

但同时,汽车商也大可不必担心汽车没有人买,因为大部分人有着“喜新”的心态,汽车产品的更新仍将是市场常态。而且,随着消费群体的更新换代,还会不断有新的消费需求出现。



猜想三

加速老旧车报废速度?

以北京为例,目前北京机动车保有量近530万辆,其中国三以下汽车为200万辆,占到总量的40%左右。如此庞大的老旧车群体,每年实际报废的总量不足1%。

业内人士表示,老旧车辆报废更新在整个行业已经形成了利益链条。一方面是很多老旧车车主主观不愿意报废,通过“车虫”

代为验车,只需付150-200元钱,就能够顺利“过关”。另一方面,报废车回流市场也成为了汽车行业潜规则,商贩通过低价购车,重新“美容”一番,就能再次回流市场。从新规细则来看,虽然对尾气排放、安全技术、以机动车检测情况等提出了更高要求,但是在机动车检测终端却没有任何责权要求和规范。而“车虫”往往能代办

验车,主要是与检测厂内部人员勾结,检测一辆车就提供一定比例的返点,逐渐形成灰色利益链。

可以说在很大程度上,报废车新政能否顺利实施,将取决于机动车检测能否做到公开、透明。业内人士也指出,报废新规虽然在政策层面指明了方向,但仍需通过有效地监管在终端地带提供有力保证。 **本报综合**

各国车辆报废规定大不同

日本限10年,美国补贴4000美元

相比较我国新的《机动车强制报废标准规定》,其他国家对于车辆使用年限和车辆报废的相关规定又是怎样的呢?

日本乘用车 平均报废年限为10年

日本国内汽车报废速度很快,一般乘用车平均报废年限为10年。每年报废车辆约550万辆,与新车销售量基本持平。

在2005年之前,由于缺乏行之有效的法律,日本每年有十几万辆旧车被非法丢弃。鉴于此,2005

年日本颁布《汽车循环法案》,该法案规定,日本消费者要在购买新车时缴纳回收再利用费,并要求在用车辆在法律实施后3年内缴纳回收再利用费。

韩国私家车 无报废年限规定

韩国汽车报废标准分为营运车和私家车两种情况,对营运车实行规定报废年限的强制报废制度,对私家车则无报废年限规定。具体规定为:公共汽车10年,个人出租车5年,公司出租车3年,对行驶里程没有限制。主要通过年检来对汽车的安全及技术状况进行监督和管理。

韩国报废汽车回收拆解主要由专门的废车回收拆解公司负

责。除废车回收外,拆解、压块及废钢铁加工等都在拆解企业完成。拆解下来的旧零部件继续流通销售,车身压块及经过初加工的废钢铁则销售给钢铁企业。

德国机动车 使用年限仅7-8年

德国每年注销机动车350万辆,平均使用年限为7-8年。按照德国的规定,新车在前3年是免检的,以后每年都要年检,每次年检的费用为500马克。一般说来,汽车使用的年限越长,通过年检需要的修理或维护成本就越高,达到汽车排放标准也就越难。因此,虽然德国法律并没有规定汽车在使用多少年后必须报废,但车主一般都将根据自己的经济实力,

使用几年就更换或淘汰。也就是说,车主的经济实力和汽车尾气排放能否达标,是德国汽车报废的决定性因素。

德国每年报废的车辆中,在德国报废拆解的不到100万辆,其余200余万辆则通过不同途径卖到俄罗斯、波兰等东欧国家以及西班牙等欧盟国家。

美国汽车 平均使用寿命约为13年

美国的汽车平均使用寿命约为13年。在这个平均使用寿命内,一辆美国汽车的行驶总里程约为12万英里,约合19万公里。

在美国,报废汽车不能被随便遗弃,必须送到专门的报废汽车回收利用企业进行处理。报废

汽车作为一种重要的材料资源,具有较高的残值,能够完全按照市场化运作方式进行回收利用。经过多年摸索,特别是采用了先进的回收技术和设备,如今美国已能把占每辆汽车质量80%的零部件回收并重新利用起来。

据统计,目前全美共有1.2万多家报废汽车拆解企业,2万家零部件再制造企业,200家拆后报废汽车粉碎企业。它们中的多数与汽车生产企业联合经营,将有再利用价值的发动机、电机和其他零部件拆卸翻新后,重新出售。

此外,由于美国对每辆报废车给予4000美元(约合2.52万元人民币)左右的高补贴,所以在美国人一般不会把报废汽车卖到黑市。

据《国际在线》