

僵尸车改装车何时销声匿迹

近日，国务院正式公布《报废机动车回收管理办法》(以下简称新办法)，并将于2019年6月1日起施行，同时废止2001年6月16日公布的《报废汽车回收管理办法》(以下简称老办法)。

按照老办法，“五大总成”(发动机、方向机、变速器、前后桥、车架)只能作为废钢铁回炉冶炼，废车收购价格参照废旧金属市场价格计价。新办法则明确，“五大总成”可以通过再制造予以循环利用。新办法同时还将报废企业认定改为资质认定，进一步明确了报废的规范操作，在环境保护、政府监督以及处罚力度等方面作出更为明确的规定。

对于报废机动车的现状和新办法出台的影响，记者进行了采访。



车主报废意识不强 价格相当于卖废铁

据媒体报道，目前我国机动车保有量达3.3亿辆，其中汽车保有量为2.46亿辆，按照国际上普遍4%—6%的报废比例计算，我国未来的汽车报废量将非常庞大；如果一辆报废机动车“五大总成”回收价估值5000—7000元，按照汽车回收率5%计算，这个拆解市场的规模应以万亿元计。

根据商务部市场体系建设司公布的2018年全国报废机动车回收情况，去年全国机动车回收数量为199.1万辆。

新办法正式问世之后，立刻引起热议。

一位车主告诉记者，自己家里的一辆车终于可以正式报废了，“不再是像卖废铁一样”。

据了解，当汽车的里程数达到60万公里以上的时候，会被引导报废；汽车使用了15年之后，车检会变成一年两检，如果年检不过就需要报废；私家车连续3年不参加年检将强制报废。

记者在采访中了解到，目前机动车报废依旧存在一些问题，有些车主的报废意识并不强。甚至还有车主告诉记者，曾经未做年检依然开车上路，被查处后才意识到要报废了，并且当时并不清楚私家车报废的相关规定。

北京车主王奋最近刚换了一辆新车，他

之前的那辆虽然已经十分老旧，但还“基本能开”。

“我把那辆车送给亲戚开了。”王奋说。

当被问及为什么不选择到报废企业进行报废时，王奋称，“那还不是跟卖废铁一样，还不如送人呢”。

老司机如此，有的年轻司机对于车辆报废更加茫然。一位20岁出头的司机对记者说，“有驾照不就行了”“坏了扔了不就行了”。

一些使用年限较长的汽车不去报废，并且长期停放不作任何处理，就可能成为“僵尸车”。

记者在北京某小区看到一辆银白色面包车，车窗上已满是灰尘和污点，雨刷器上的土很厚。一位小区居民告诉记者，他从年初搬进来，这辆车就一直停在这里。

“这辆车我们都不知道是谁的，放在这也没办法，只能算了，可是还占了别人的车位。”这位居民说，已经接到通知，近期有关部门将会对此进行集中检查、彻底清理。

随着社会经济的发展，一些面临报废的老旧汽车还被转移到了农村地区，处理难度同样较大。

记者了解到，2017年在宁夏南部地区的一个村庄，有两辆农用车和一辆小轿车被私自切割报废。当地在去年集中销毁报废车时，大多都是来自偏僻城郊和农村地区的汽车。

一位老家在农村的大学生告诉记者，自己邻居家就停了辆老旧的汽车，其中一辆玻璃都烂了，但还开着上路，另外一辆轮胎没气了，已经停了大约两个月。

私人拆解报价更高 没有正式资质场地

“车辆报废办理流程比较复杂，异地办理还不能保证新号，有些车主就会嫌麻烦。

我换了一台发动机，办理时材料大概要有四五个。”车主李新说，“特别是有些车没有正规身份，也没法走正规报废流程”。

据了解，机动车报废办理需提供《机动车登记证书(副表)》(到辖区交巡警支、大队车管所部门抽取)、《机动车停驶、复驶/注销登记申请表》、《机动车登记证书》、车辆号牌、机动车所有人身份证明等。

为了解报废车的具体情况，记者咨询了一家报废车回收拆解公司。问及每天报废车的数量是多少时，工作人员告诉记者“数量很少，或者一天下来都没有一辆”。此外，工作人员向记者讲解了报废车具体流程，但当提出看一下报废车现场时，工作人员拒绝了记者。

采访中，记者还了解到，由于各种原因，一些不合规定的私人报废小作坊比较活跃。

记者通过网络联系了一名从事汽车私人报废的人士并了解到，私人报废无法成立公司，都是自己在暗地里拆解组装。大部分私人报废不仅进行收购，同时还进行旧车翻新、售卖。

他们在某个有100多人在线的交流群中，不时发布一些翻新车的照片，在图片正中心标明价格，比如一辆蓝色的摩托车标价4500元出售，并注明“车况不错，轮胎电瓶都是新换的”。

当记者在群里说有一辆车需要报废时，立刻就会有人追问具体位置，还有人发布信息说，可以找他进行报废，价格比正规汽车报废企业更高。

记者还注意到，这个群成员之间也存在商品往来，他们会发布自己所需要的零部件，然后会有人进行对接，完成交易。

记者向这些从事私人汽车报废的人士提出要求看一下具体报废场所时，对方只是发来了照片，上面显示其所在地荒草很多且都是偏僻的瓦房。对方告诉记者，自己并没有公司，就是和几个朋友一起在搞这个。

记者又通过微信联系到了另一名专门从事私人汽车报废的男子，他主要从事两类业务：一类是收购报废车及其零部件，另一类是销售一些改装完成的各种类型的车辆，且价格比市面上的要便宜。

此外，他还在朋友圈发布了一些要出售的车辆。当记者询问一辆蓝色的大货车是否可以正常上路，相关手续是否齐全时，他告诉记者“放心用就好了”。

据《法制日报》

司法部、商务部负责人就《报废机动车回收管理办法》(以下简称新办法)答记者问时说，《报废汽车回收管理办法》是国务院2001年制定的，这部行政法规的施行，对于规范报废汽车回收活动，保障道路交通秩序和人民生命财产安全，保护环境发挥了积极作用。随着经济社会发展和人民生活水平提高，《报废汽车回收管理办法》已经不能完全适应新形势新情况的需要。

对于新办法正式实施后的积极意义和深远影响，记者采访了业内有关专家。

盈利模式不再单一 行业发展面临机遇

司法部、商务部负责人说，为适应循环经济发展的需要，新办法在明确规定国家鼓励特定领域的报废机动车提前报废更新的同时，不再规定拆解的报废机动车“五大总成”应当作为废金属交给钢铁企业作为冶炼原料，允许将符合再制造条件的报废机动车“五大总成”，按照国家有关规定出售给具备再制造能力的企业经过再制造予以循环利用，从而消除了汽车零部件再制造的法律障碍。

中国汽车流通协会常务理事贾新光认为，报废机动车回收行业不再算特种行业以及允许“五大总成”出售是办法的两大亮点。

“过去不允许零部件再利用，拆解行业均按废铁价格来回收。由于旧车回收几百元一辆，车主利益严重受损，从而催生了地下黑车交易市场。因此，机动车回收行业的焦点问题，是对机动车零部件回收利用、再制造。”贾新光说。

中国再生资源回收利用协会报废车分会秘书长张莹认为，有些车主对于合法、合规、

合理处置报废车并不十分了解，也不重视。有些需要报废车辆的车主嫌报废车“残值”价格低，通常会选择按照二手车交易方式将报废车进行转移，或者以高于“残值”的价格把报废车交给没有拆解资质的企业。这样不仅增加了车主的风险，也造成了报废车回收拆解企业“吃不饱”的现状。

据张莹介绍，目前报废汽车拆解行业的盈利模式单一化，主要以拆解后的废旧金属销售为主要收益来源，在回用件和“五大总成”上无法体现其循环再利用的价值。销售价格以2018年废钢铁的平均价格计算，仅为

1500元/吨，大多数企业存在盈利难的问题。

“允许将报废机动车‘五大总成’出售给再制造企业的政策不仅适应循环经济需要，更为汽车拆解企业稳基础增效益。但‘五大总成’的再制造在国内仍处于起步阶段，在交易方式及标准划分上仍然有很长的一段路需要探索。”张莹说。

亟待改善行业环境 强化监管落实到位

司法部、商务部有关负责人说，为适应绿色发展、加强环境保护对报废机动车回收拆解提出的更高要求，切实解决回收行业整体环保水平偏低，一些企业随意处置危险废物、固体废物等问题，新办法在报废机动车回收企业资质认定条件中，有针对性地增加了企

业在存储拆解场地、设备设施、拆解操作规范等方面需符合环境保护要求的规定。

据张莹介绍，为适应生态文明建设和绿色发展理念，新办法加强了环保安全和拆解工艺的管理，突出环境保护，对报废机动车回收行业提出了更高要求，切实解决回收行业整体环保水平偏低，一些企业随意处置危险废物、固体废物的问题。在事中事后的监督检查中发现报废车企业不具备新办法规定资质认定条件的，责令限期改正；拒不改正或者逾期未改正的，由原发证部门吊销其资质认定书。

“从报废车回收拆解来说，拆解得越细

专家建议

运用科技强化报废车行业监管

致，回收利用价值越高。过去那种粗放式拆解不仅浪费资源效率低，而且也不环保。”贾新光说，新办法放宽了报废车回收拆解行业门槛，允许“五大总成”出售，这些都有利于报废车回收拆解朝着精细化方向发展。

在回答“新办法在深化‘放管服’改革方面有哪些实际举措”时，司法部、商务部有关负责人说，一是取消了不必要的行政许可，不再对报废机动车回收企业实行特种行业许可。二是完善行政许可条件，在回收企业资质认定条件中，删去了注册资本、场地面积、从业人员数量等实际意义不大的条件。三是对报废机动车回收企业实行“先照后证”制度，企业依法取得营业执照后，再申请取得回收资质认定。四是删去报废机动车的收购价格参照废旧金属市场价格计价的规定，由市场

主体自主协商定价。五是按照审批更简、监管更强、服务更优的精神，推行网上申请、网上受理，方便企业办事。

其中，规定主管部门应当充分利用云计算、大数据等先进技术手段，为申请人提供便利条件，让申请人可以通过网上提出申请；主管部门应当通过政务信息系统实现信息共享，减少企业重复报送信息，减轻企业负担；加强对报废机动车回收企业的监督检查，建立和完善以“双随机、一公开”为重点的日常监督检查制度；加强部门之间执法活动的衔接，形成监管合力。

张莹认为，根据新办法相关精神，报废机动车回收行业未来“放管服”改革的重点将放在优化营商环境和回应民意方面。根据简政放权的总体要求，释放社会资本的内生动力和企业自主权，还包括释放行业协会等社会组织潜力，吸引社会不同方面参与报废机动车回收拆解，从根本上改善行业环境，加快行业发展和转型。

“对于报废机动车回收行业来说，优化管理和严守规范标准，将会促进市场发展。”张莹说，新办法在执行过程中的核心任务是建立完善的行政执法监督制约机制，对于报废机动车回收拆解行业中小企业的投诉举报能及时回应处理，同时对不合法合规、缺少自律的企业需要及时查处，做到有错必究，对相关责任人员依法问责。

贾新光则认为，目前存在的主要问题是报废车具体数量不太明确，这加大了管理难度，所以在办法正式实施后，相应监管工作还应进一步加强，运用大数据等先进手段，把报废车行业管理好，让办法落实到位。

据《法制日报》