



车检新规

让车主看到希望

小型私家车6年内免于上线检验、全国范围内推行省内异地检车……近日,公安部与国家质检总局联合下发《关于加强和改进机动车检验工作的意见》,一系列的新举措令民众有些目不暇接。而“喜大普奔”的车主们在纷纷研究自己能与哪些政策“搭上边儿”、省下多少钞票后,对车检也有了更多希望。

[现场] “能省一回是一回”

5月16日午后,间或有车辆驶入位于北京西大望路的中美机动车检测场。不大的院落里,待检车辆有序排列穿行。印着“周六正常营业”、“全民参与防范”、“车虫”有孔难入、“验车不求人,远离‘车虫’防止上当受骗”等提示的红色条幅,在检测场低矮的楼体外侧错落悬挂。

接车等候区设在一片树荫下,已经把爱车送检的人们三三两两坐在长椅上休息。对于车检新规,大多数车主表示“听说了”,并给予正面评价。

“我觉得检验车不麻烦啊。”年轻女孩儿小徐推了推眼镜说。2012年她成功摇到号牌,今天是第一次来检验车,因为事先进行了预约,基本没有排队。“以前我在路边经常看到有人拿个牌子,写‘帮忙车检’、‘验车’之类,还纳闷儿,这有什么好帮忙的?今天自己过来,不都挺顺利的吗。”

小徐的车在“6年免检验”范围内,这意味着她两年后可以免去一次线上验车。“你要再晚几个月买车,连这次也用不着,直接等满6年一起检验就行了。”旁边一位中年男子饶有

兴致地帮她算计着“利益最大化”,小徐知足地笑笑,“没事儿,我这不还早开了好几个月嘛,能省一回是一回。”

临近16时,待检车辆明显减少。陈女士玩着手机,不时抬头环顾张望。虽然早在2008年就买了车,但这几年一直在国外,车子借给了亲戚朋友,今天是她第一次自己来检验车。

虽然没有预约,但陈女士到达时间较晚,不用排队了,这也让她有点儿喜出望外。和大多数因不在“6年免检验”范围略带遗憾的车主不同,陈小姐反倒希望每年能来检一检。她指指线上检验车间,“让他们看一看,告诉我车子哪儿有问题,缺什么东西,挺安心的呀。”

她当然听过朋友抱怨车检的痛苦,冬天排队几个小时,冻得人想哭。也听说过车检会检验出各种“毛病”,得花钱解决。

“可能因为我这车以前都是别人在开,我刚从国外回来,自己也不是很懂,想让人多查查检查吧。今天过来我还特意问了师傅,说需要多少钱啊,我没带银行卡。人家还说你这车况挺好,也就200多块钱,我感觉挺正规的。”陈女士说。

[回顾] “北京的汽车灯都是坏的”

此次颇为“大手笔”的车检改革,被普遍视作社会各界持续呼吁的“阶段性胜利”。

早在2009年,“童话大王”郑渊洁便在自己的博客中讲了一个不是童话的童话:“北京的汽车灯都是坏的”。自1991年购车后的18年间,他所使用的各档汽车在检验时从未一次性通过。从质疑验车时调灯光的潜规则,到呼吁废除机动车小车年检,郑渊洁一直没有中断与车辆年检的斗争。新规出台后,不少网友第一时间涌入他的微博报喜。

向私家车年检开火的不止郑渊洁一人,今年年初的深圳两会上,深圳政协委员张学虎提交《关于取消私家车强制年检的提案》,指出机动车年检制度混乱、流于形式,建议取消强制年检,推动年检向市场化方向发展。

此后的全国政协十二届二次会议,政协委员施杰提出,建议改革机动车年检制度,取消7座以下私家车的年检。全国人大代表黄细花也于两会期间在微博发声:“我的车,我做主,建

议取消小汽车强制年审”,得到众多网友响应。

大排长龙、过程繁琐、形式主义、“车虫”泛滥……提起车检,不少车主能回忆起令人皱眉的经历。宁波白领洪越2011年检车时,明明“前一天才做了保养”,结果单子显示后轮刹车有问题。正当她郁闷时,有个年轻小伙子过来“表示关心”,安慰她说:“小问题,拿100块钱意思一下,给里面熟人打个电话就行。”嫌麻烦的洪越掏了钱,又走了一遍检测,就合格了。

哈尔滨有二十余年驾驶经验的田先生表示,检测场门口的“车虫”简直成了“标配”。车主不愿排队,或者自己想让大灯更亮,私装了增亮器,尾气不合格的都直接找“车虫”,消除计分也是“车虫”的重要业务,根据违法的性质和地点,每分收费在50元至150元之间。

“大概只有十分之一的车自己检验,要么是第一次检验的新车,确实挑不出毛病。要么是单位的车,不怕花钱,说哪儿不合格就修呗,开发票就行。”田先生说。

[争论] 干脆把车检功能下放到4S店

在对车检新规给予积极评价的同时,也有车主认为,改革的步子不妨迈得更大些。

在洪越看来,车检与4S店的保养形成了无谓的重复。“我的是进口车,状况比较好,平时5000公里左右就会保养一次。4S店对车的各项数据和状况肯定最了解,保养完成后这车肯定能通过车检的标准吧?为什么不干脆把车检功能下放到4S店里呢?”

更为车主诟病的是车检在保证车辆性能安全方面形同虚设,“如果能比4S店查得更彻底也算多一重保护。”田先生说,“但你看车检都查什么?外观、灯光、测个尾气,在检测线上测喇叭、刹车、底盘,就那么一会儿,浮皮潦草的,能发现什么问题呢?”

清华大学汽车碰撞实验室主任张金换也持同样观点,此前他在一次采访中曾表示:“汽车的安全性与年检本身无直接关系。真正影响汽车安全性能的检查并不能全靠年检来完成,更多还是在于平时对车辆的维修保养。”

而车主刘元烁因“按年份检车”觉得有点儿冤。虽然她早在2009年就买了车,但因为上下班怕堵,上班地点离家近的她专门买了一辆电动自行车,只有周末去超市购物或去郊区玩的时候才开车,5年开了不到2万公里。眼看着满6年后要每年一检,对比有同事“一年就能跑出这个数,反倒不用检”,她认为按里程划分年检频次更为合理。

作为老司机,田先生有自己的理解。“我认为定的年限是有综合考虑的,车子不怕开,就怕放,不是说用得少就不折旧了。比如轮胎,花纹没有磨下去,橡胶也会老化,跟新轮胎是没法儿比的。一幢楼房20年,住人的话变旧房子,不住人也会变成旧房子。”

他更希望推行的是全国范围内的异地验车,而不只是省内异地检车。因为他平时开的是天津公司的车,每年在哈尔滨验车时需要天津车管所出具委托检车函,天津环保局出具尾气达标证明,还需要单位的组织机构代码证,手续繁琐。“听说可以异地验车本来挺高兴,细看原来是省内异地,那对我来说并没有方便,希望以后可以推行跨省异地验车吧。”

[正说] 政府制定标准 有资质的机构按此检测

罗磊(中国汽车流通协会副秘书长):

这次改革首先是个进步,方便了广大车主。至于说时间上卡得比较死,总要划条线嘛。这么一划,把我的车划出去了,我的车是2010年4月买的。划线的原因,我认为汽车制造工艺在国内是逐年提升的,包括排放标准等多个方面,能够在划线时间后达到国家的要求。

我们现在的车检标准,不以里程作为年检指标,只在频次上作出调整。10年前,我们的新车还是每年一检验,后来变化为前6年内每两年检验一次。因为车辆开了多少公里,里程表是否被更改,是很难监控的。按年头儿,相对来说比较容易操作,况且也存在车辆自然老化的因素。按座位划分也是如此,大部分家用车的车型在7座以下,再往上商业性质的、单位的公务车等会更多一些。所以要解决主流问题,用座位进行功能的划分更为便捷。包括走高速免费与否,也是按座位进行区分的。任何一个政策的出台,没有绝对的公平,只能是相对公平。

今后的改进方向,可以使车主感到更为方便,比如在促进大家去预约、网上办理业务方面,还可以做点工作。再一个,车检中心这个机构还在,没有跟商业机构进行有序的并轨,这是可以考虑改变的地方。只要能够达到公安对车检执行机构的标准,有能力的企业,比如4S店,是不是就可以去申请和执行车检这种功能?

万庆涛(华南城市研究院城市公共政策研究中心主任):

过去我对车检的感受是,不方便,不负责,只要你给了钱就可以过。这次一下提出18项改革,我认为是很大的进步,当然还可以继续进步。

其实自己有车的人都知道,平时每当节假日要出远门的时候,肯定要去4S店把车子进行认真的检测,因为自己要对自己的安全负责。比较理想的状态是,政府制定一个标准,比如车检都是什么项目,在每个项目上建立一个标准,更能查出车辆的安全隐患。把这个标准给4S店,或者现有的车检机构也可以,但要跟政府脱钩。有检测资质的机构按照标准检测,花多少钱也都执行一个标准。范围可以扩大,时间上也可以更灵活一些。

从全国来讲,应该是整体一盘棋。改革里面提到,在全国范围内推动省内异地年检。其实一个省内还有很多外省牌照的车,只要按照国家标准,在有资质的机构进行检测,我就承认你检验了,就可以了。

(据《北京晚报》)