

大量报废汽车改头换面重新上路

5 月 22 日《经济参考报》刊发题为《大量报废汽车改头换面重新上路》的报道。文章称,福建省晋江市安海镇的车主陈勇最近遇到了一件烦心事,家里十几年的老捷达已经跑了将近 60 万公里,快达到强制报废条件,如果送当地正规拆车厂,这台车目前只能按废金属卖 500 元。而陈勇在网上搜索咨询后,不少车贩子主动“找上门来”,开出的价格高了好几倍。

公安部最新数据显示,截至 2017 年底,我国汽车保有量已达 2.17 亿辆。市场调查机构智研咨询测算,2018 年我国报废汽车数量预计达 907 万辆。不过,《经济参考报》记者调查了解到,流入正规报废汽车拆解厂的报废汽车不到三成,大量报废汽车经过无正规从业资质的“黄牛”之手流入“黑市”,最终改头换面成拼装车重新上路行驶,为公共交通安全带来极大隐患。

隐患重重

大量报废汽车流向“灰色地带”

在网上搜索报废汽车、汽车回收等关键词,会弹出诸如“补贴价格同行业最高”、“免费上门办理”等广告语,着实吸引眼球。记者了解到,在“黑市”上仅小汽车的方向机价格就在 500 元以上,成色较好、品质较高的发动机可以卖到五六万元,价格远远超过汽车正规报废所得。与福建省晋江市安海镇车主陈勇面临的情况相似,在全国其他省份也出现了同样的情况:南京市苏物汽车报废公司李经理告诉记者,正规渠道报废一台小货车或者小轿车,车主仅可得 200 元至 300 元。在广州也是按吨计算,小汽车报价每吨 280 元。在江苏,一辆 16 吨重的柴油货车在资质拆解企业只能拿到 9000 元补贴。事实上,《报废汽车回收管理办法》规定,当汽车达到 60 万公里数等条件时,应送到有资质的企业拆解报废;拆解下来的发动机、方向机、变速器、前后桥、车架等“五大总成”禁止违规出售,应作为废金属强制回炉;车主可领到回收废金属而得的报废残值。违规处置报废汽车,以及未取得报废汽车回收企业资格认定擅自从事报废汽车回收活动的,将面临没收违法所得和罚款的处罚。尽管国家已有相关规定,但是在利益驱使下,不少车主、车贩子铤而走险,使汽车老了仍“不得善终”。根据中国再生资源回收利用协会报废车分会的数据显示,按照 2015 年到 2017 年回收数据来看,流入到正规报废汽车拆解厂的报废汽车,占比不到 30%。业内人士透露,大量报废汽车流向了“灰色地带”,非法回收的待报废车主要有两个流向:其一,直接被“套牌”转卖到了农村、偏远山区。“这些车辆往住安全性能堪忧;如果车辆迁出不落地,一旦出事,原车主是要担责的。”广东恒聚拆车王科技有限公司市场总监廖智勇说。北京的郝先生就曾遇到过这样的陷阱,2016 年时,他通过网络获得了中介姜某的联系方式,将自己开了 13 年的桑塔纳交由姜某进行报废处理,没想到姜某在提车回程途中将一名 6 岁儿童当场撞死并逃逸,经查该车所有人为郝先生,被撞儿童家人将其及姜某共同诉至法庭,要求丧葬费、死亡赔偿金、精神损害赔偿金等各项经济损失 60 余万元。其二,被非法拆解之后部分零部件流入汽配交易市场。廖智勇说,报废车经非法拆解后,汽车零部件有可能转到汽配交易市场进行交易,甚至“五大总成”会被车贩子以各种方式出售给汽修厂,大量报

废汽车零部件被重新装到车上,变成一颗颗奔跑在路上的“定时炸弹”。据了解,车辆“五大总成”均带有独一无二的 VIN(车辆识别码),这就像每个人的身份证一样,通过一串数字,便可看出是什么车、什么配置以及车型年款等信息。如果拼装车上路后发生交通事故,可通过 VIN 追溯到原车主,原车主将承担法律责任。

两极分化

车辆报废现状不容乐观

据业内人士透露,从广告、收车、车辆评估、二次售卖再到零部件拆解,全国各地的车贩子已形成了固定的流通系统,庞大的报废车“黑市”规模已超过 100 亿元。反观正规报废汽车回收企业,则大多处于“吃不饱”的状态。记者在汽车零部件交易聚集地之一的广州市白云区陈田村暗访时看到,有着 1500 多个档口的汽配城经营着各种各样的汽车配件,例如车轮毂、车灯、轮胎等等,一些载着各种汽车零部件的三轮车穿梭在汽配城中。一个三轮车车主告诉记者,附近两公里之外有一些零散的拆车车间,他会根据汽配城内店铺的需要,将拆好的零件从拆车车间运到门店。尽管汽配城的部分墙面上写着“严禁收购、销售汽车‘五大总成’”,一些店铺门口还是“大摇大摆”地写着“方向机”。记者询问一家门口写着“方向机”的店铺,该店铺老板说他家只做方向机生意,顾客开来的车可以在他的车间拆车,但他只收方向机。记者与汽配城一名保安聊天了解到,汽配城附近很多拆车车间都是人工拆车,“三个人拆一辆车就半个小时,像切肉一样,想要哪块切哪块。”还有一些 4s 店也会来这边找零件。“如果你从正规渠道订货,要好几个月才能到。”与汽配城红火的零部件交易相比,正规报废汽车回收企业则是“门可罗雀”。记者在位于广州市白云区的广州市金属回收有限公司购销部看到,院内一侧堆满了待报废的各类车辆,一侧是正在经“机械手”拆解的报废车辆。记者采访期间,一名员工操作拆解车将报废车拆成废钢、塑料、薄料、有色金属等四大类,短短二十分钟,一辆小汽车就被拆解完毕了。广州市物资再生协会副秘书长郭启志介绍,目前广州地区具有拆解资质的报废汽车拆解回收企业一共有 5 家,年拆解能力达到 15 万辆。但是实际上,2017 年广州市共回收报废机动车 8.1 万辆,其中汽车 3.3 万辆。“正规报废车厂大多处于‘吃不饱’的状态。”以广州市金属回收有限公司购销部白云区站点为例,年拆解能力大概是 1 万



辆,但是实际拆解也就是 3 千辆。

寻根究底

报废车“送终路”缘何坎坷不平

究竟是何原因导致正规报废厂“吃不饱”、报废车另辟蹊径?业内人士认为,主要包括拥有正规资质的报废汽车拆解企业数量少、非法拆借灰色地带广泛存在等因素。第一,报废汽车拆解企业分布不均。郭启志说,国家规定城市汽车保有量达到 50 万辆才可设一家有正规资质的报废汽车拆解企业,由此,一些偏远地区、乡村的待报废汽车走正规报废程序成本大,“开几百公里过来报废换几百块钱,还不够油费”。扬州市海众旧机动车交易市场有限公司吴经理透露,海众公司曾向扬州市商务局市场处申请开展报废汽车回收拆解业务,但被该处以有关文件规定“国家和省对报废汽车回收企业实行总量控制”、“地级市原则上只设一个报废汽车拆解回收企业”为由“不予受理”。第二,逐利趋势导致非法拆借的灰色地带广泛存在。广州市金属回收有限公司综合部部长江进雄表示,现在正规渠道报废车辆回收价格偏低,对报废车回收的报价取决于市场上废钢铁和有色金属的价格,正规报废汽车拆解厂的盈利空间小,五大总成只能交给钢铁企业作为冶炼原料,只有部分塑料、铜线等可以通过再回收盈利。“回收的价格都是按重量计算,也会根据市场上有色金属的回收价格进行调整,但变动不大,一辆小汽车大概也就 500 块钱。”郭启志说。此外,由于一般个人车主没有发票可以抵扣,企业税费超过 19%,“本身盈利空间就有限,加上车源少,已有的拆解能力就被闲置了。”江进雄说。第三,周边城市政策刺激导致市场观望情绪较浓。根据《深圳市

老旧车提前淘汰奖励补贴办法(2017-2018 年)》,按规定提前淘汰的老旧车最高可获 3 万元补贴;广东省肇庆市则对于出租车走正规报废程序进行补贴。郭启志表示,广州一些车主也持观望的态度,也希望地方财政多补贴一些。此外,早几年广州实行了黄标车的淘汰和老旧汽车更新补贴,也促使一部分正常报废的需求提前释放,目前进正规拆车厂拆解的车辆大多都是公车。第四,不少车主对汽车报废方面的知识十分匮乏。江苏省宿迁市泗洪县政府办干部许磊坦言,在苏北乡镇,报废汽车依法合规处理方面的宣传很少,他作为政府工作人员也不太了解。

制度革新

万亿级汽车后市场有待规范

英雄难逃迟暮,汽车也有自己的“生老病死”全生命周期。穿过高山,越过峡谷,踏雪行冰,伴你一路,当汽车“老了”,归程何处?业内人士建议,修订相关法律法规,建立相关产业标准体系和更加完善的汽车回收产业链,从而实现精细化拆解、资源循环利用。中国物资再生协会秘书长高延莉表示,目前不少发达国家已做到精细化拆解、资源循环利用,我国报废汽车处置领域蕴藏万亿级市场潜力,亟待建立相关产业标准体系,破解政策门槛高、有资质企业少、远离金融市场、技术水平低、创新能力不足等老问题。业内人士表示,目前国家有关部门正对 2001 年公布的《报废汽车回收管理办法》进行修订,有望取消报废汽车回收拆解企业总量控制的要求,实行先证后照的制度;允许拆解回用件进入市场流通,开展绿色汽车消费;鼓励“五大总成”交给有资质的再制造企业进行再制造。“报废汽车新政实施后,一车一价,由市场自主协商定

价。车主有望得到更多实惠,更多待报废汽车将回归正规拆解渠道,也有利于推动汽车后市场精细化、规范化发展。”高延莉说。业内人士对于即将出台的修订版管理办法充满期待的同时,也建议建立起更加完善的汽车回收产业链:——建立循环经济产业园区,实施“分散回收、集中拆解”。重庆大学法学院副教授杜辉建议,布局环保设施共享网络,引导行业向环保拆解和废弃物资源化再利用方向发展。“在循环经济产业园区内,相关企业共享环保设备,强化与环保企业合作,既降低环评成本,纾解企业经营之困,也有利于废弃物规范处置,便于国家统一监管”。——落实汽车生产者责任制,实施汽车全生命周期管理。浙江京衡律师事务所高级合伙人李迎春建议,以立法手段要求汽车生产者,通过信息技术手段绑定发动机号,对即将报废车辆进行警示,汽车生产厂成立专门的报废车回收处理部门或子公司,对回收报废车辆实施补贴奖励。“当前亟待在法律上明确回收主体,或由生产厂家负责回收,或由专门的汽车回收企业回收;实行报废汽车强制回收制度,明确报废汽车标准,授予相关部门按法定程序强制处理的权限。”重庆邮电大学网络空间安全与信息法学院教授朱涛呼吁,对“假报废真改装”的违法行为加大打击力度,明确报废汽车监管机构和监管职责。——通过政企合作、打造全国联网的统一平台,提高行业网络化和技术化水平。汽车报废服务平台“报废专家”创始人赖晓凌建议,可借助网络统一平台,引导车主通过网络平台将报废汽车提交到正规的拆解企业,缩短中间环节,逐步淘汰黑市“黄牛”。

/ 新华社