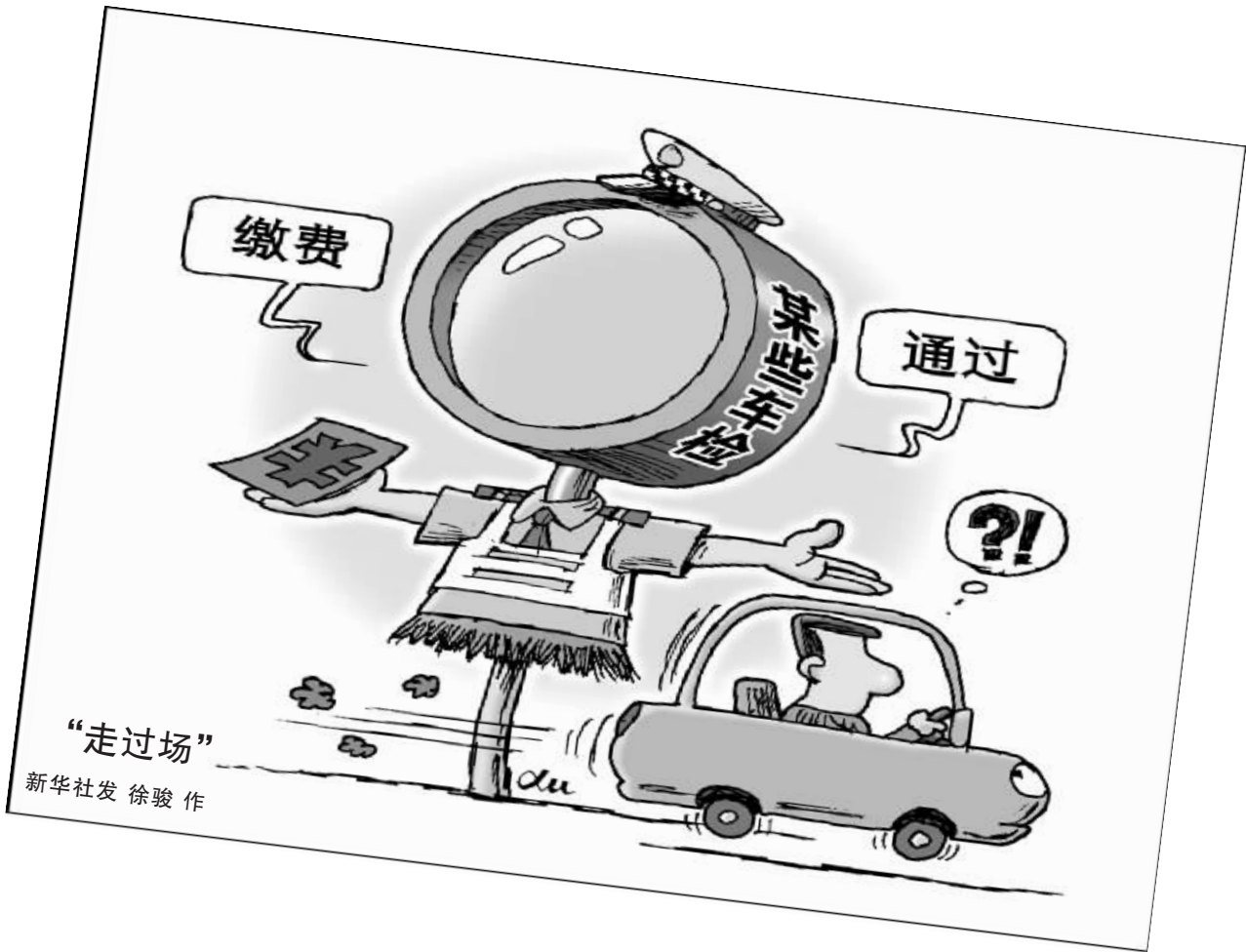


年检七千万辆次收费 100 多亿元

——争议缠身的车检制度改改行不行



不可或缺的“车检”？

公安部交管局今年 1 月公布的数据显示：截至 2014 年底，我国机动车保有量达 2.64 亿辆，其中汽车 1.54 亿辆；机动车驾驶人突破 3 亿人，其中汽车驾驶人超过 2.46 亿人。

按照《道路交通安全法》及实施条例规定，营运载客汽车和大型、中型非营运载客汽车分别 5 年以内和 10 年以内每年检验 1 次，超过后每 6 个月检验 1 次；小型、微型非营运载客汽车 6 年以内每 2 年检验 1 次；超过 6 年的，每年检验 1 次。

“机动车年检相当于是一次‘体检’，目的在于及时发现隐患，防患于未然。”湖北省宜昌市公安局交警支队车辆管理所副所长邓祖波介绍。

天津市交管局安监处负责人表示，对机动车进行检测比较重要，一年驾龄的驾驶人大概占到全部驾驶人总数的一成以上，三年驾龄以下的驾驶人更是占到了将近四成。相对年轻的汽车驾驶人结构，自身并不足以承担汽车安全的识别、消除，如果取消年检，汽车本身存在的安全隐患就很难被发现。

在公安部与质检总局联合召开的加强和改进机动车检验工作电视电话会议上，有关部门透露，我国“平均每年检验汽车 7000 多万辆次，及时发现严重安全隐患车辆 300 多万辆，对预防和减少道路交通事故发挥了重要作用”。

但在官方数据的背后，公众看到的更多是车检中存在的种种问题，甚至屡屡引发“集体吐槽”。

专家测算，我国平均每年 7000 多万辆次车辆年检，每次车辆检验需要 100~200 元，全国在车辆检测上要花费 100 多亿元。

河南车主彭伟说，每次验车都要排队拥挤，浪费时间。“一大早就到检测场，然后就能看到已经有一大堆车在排队。每一项检查都排着大队，即使车没有任何问题，至少也要半天的时间”“纯属浪费时间走形式”。

“走过场”的问题更是让人恼火。天津车主小李有一辆经过改装的三菱轿车，“进排气系统、发动机、轮毂、刹车系统和车载电脑全改了。”按照规定，这样的车辆肯定无法通过年检，但实际上他的车每

年都能顺利通过年检。“把别人的车轮换上，临时拆掉改装的尾翼，没人会拆开发动机看。”小李说。

尤其恶劣的是，在一些地方，车检检测线之外一条庞大的灰色利益链已成为“公开的秘密”。“黑中介”、“车托”之类的“寄生”者勾结检验部门部分工作人员的问题屡见不鲜。检验不严格，花钱就能过；有的“黄牛”瞅准生财之道办起“代检”业务。

中国汽车流通协会常务理事贾新光认为，汽车年检的初衷是为了确保车辆安全性，但一些地方在管理上出了问题，有些检测站沦为牟利的一种形式。

事实上，车检“形式主义”，检测沦为“花架子”，正使得车检制度存在的必要性大打折扣。

放宽时限直至取消车检是否大势所趋

2014 年 5 月，公安部与质检总局联合推出机动车检验改革新规——《关于加强和改进机动车检验工作的意见》，试行非营运轿车 6 年内免检，并推进检验机构社会化。

以宜昌市为例，以往检验机构没有社会化，具有资质的检测点只有 1 家，每逢车检高峰期，时常出现检测“供不应求”的状况，部分车主需要长时间等候。目前，宜昌全市已经有 12 家具备检测资质的社会化机构。

机动车检验改革新规中，放宽了检测时限，提出试行非营运轿车 6 年内免于上线检验、直接领取检验标志。湖北、天津市等多地交管部门接受记者采访时指出，这是考虑到当前汽车产品质量不断提升，许多私家车出行频率不高、行驶里程偏少、定期保养较好等实际情况，而作出的针对性调整。

但有观点认为，车检新政只是解决了部分问题。武汉大学知名社会学者尚重生指出，随着条件的逐渐成熟，应当逐步探索取消车检制度。华中科技大学公共管理学院教授王国华认为，对于非营运

轿车从放宽时限到最终取消车检制度，应该是大势所趋，因为非营运轿车的车检更多体现的是“对自己负责”。

事实上，放宽乃至取消车辆年检制度在现实中似乎并不是问题。比如，美国的车检是由各州自己管理负责的，部分州没有汽车年检的立法，法国新车前 4 年不需年检，加拿大则没有年检之说。

但取消车检亦不乏反对意见，不少人对于取消汽车年检是否会增加交通事故心怀顾虑。公安部数据显示，2013 年，全国仍有 133.8 万辆大中型客货车逾期未进行安全检验。在人员伤亡事故中，有 6790 起是由于机动车安全性能不合格导致的，造成一万多人伤亡。

理不辩不清，事不面对不行。或许，取消非营运车辆年检不可能一蹴而就，但在专家和公众广泛讨论的基础上，直面问题，完善调整，及时契合社会的发展和现实的要求，而非固守既有制度，一成不变，无疑是必须的。

（据新华社电）