

编者按: 2014年5月16日,公安部、国家质检总局联合公布《关于加强和改进机动车检验工作的意见》(以下简称《意见》),出台了一系列机动车检验制度改革的新措施,包括加快检验机构审批建设、试行私家车6年内免上线检测、推行异地检车等服务以及加强对检验机构的监管、政府部门须与检验机构脱钩、强化违法违规问题责任追究等多个方面。这些改革新举措的出台,对广大车主意味着什么?能否改变以往政企不分的状况?对此,笔名“国家手工业者”的行业人士发表了他对《意见》内容的看法。



解读车检新规十八条对市场的影响

◆文/国家手工业者

一、背景与内容解读

《意见》第一条明确指出,近年来机动车保有量迅猛增长,而与该势头相对应的,是检验机构数量增长的严重滞后。老百姓验车费时费力、劳民伤财,由此而派生的检验机构违规作业、快速验车、快速收钱、暴敛横财的现象层出不穷,民声沸怨临近崩发,怎么办?增加检验机构!尤其在车辆密集的大中型城市,加快车辆检验机构建设迫在眉睫!

据相关部门统计的数据显示:自2001年我国汽车产销状况出现井喷式的增长以来,截至2013年底,全国机动车保有量达到2.5亿辆,其中汽车保有量从2003年的2421万辆飙升到2013年的1.37亿辆,并继续以每年1500万辆的速度增长。而同期,社会机动车检验机构的增量却严重滞后,2000年全国机动车检验机构总量约为2400家,其中固定式机动车安全技术检验机构约1500家,机动车综合性性能检验机构约900家;到2013年,全国机动车检验机构总量约6700家,其中固定式机动车安全技术检验机构约3700家。很显然,社会机动车检验机构的增速远远落后于机动车保有量的增长。面对如此庞大的车辆受检群体,各地的车辆检验机构车满为患、验车队伍拥堵拖沓,在利益的驱动下,黄牛党与车检机构里通外合、敷衍式的违规验车现象层出不穷。面对权力寻租下资源分配所获建的有限的车辆检验机构,相关职能监管部门执法时也不免有点力不从心,甚至可以说无能为力!如何才能科学推进车辆检验机构的同步发展,切实规范车检机构的有序、合法经营呢?当务之急只有摒弃资源寻租的持续可能,松开车辆检验机构繁冗的建设审批程序,加快社会车辆检验机构自主建设,让车辆检验成为真正的市场化第三方服务机构,让车辆检验机构自身公平公正地参与市场合法竞争,车辆检验规范有序的氛围才能逐步形成。

《意见》的第三、四条内容则表述了“资源规划审批下的现有检验机构太少”的原因,以及强调了一些新的要求性规范与督促意见。《意见》的第二条内容是常规的政府行文——加快建设,但要依法。

《意见》的第五、六、七、九条内容传递出这样的潜在讯息:下一

步,相关职能管理部门将会加强对车辆检验机构的日常运行规范性行为的密切监督,以及对违规运营行为的强力查处。检验机构可以多建,但必须规范运营、规范作业;政府相关部门一旦发现车辆检验机构违规违法的作业行为,将会加大对检验机构的违规惩处!即对机构自主建设似乎放松了要求,但只要触犯了条规,也可能被立即勒令停止。

《意见》的第八条则技术性地强调了车辆必须进行周期检验和车辆检验机构存在的必要性。关于在用车辆的周期性检验,除了车辆稀少的极少数国家,全球近90%的国家都会对在用车辆进行周期性安全或环保性能的检验。据笔者了解,在美国,绝大部分的州都在应用简易工况法对在用车辆的排放状态进行周期性强制检验;在日本,国家检测场和民间检测场分别承担新车上牌检验和周期性检验的工作;在德国,全是由民间投资建设的第三方收费服务机构承担车辆周期性强制检验工作。毫无疑问,车辆进行周期性性能检验,对监督和尽可能减少车辆运行安全和环境污染隐患至关重要,同时对道路交通安全事故的责任溯源以及对在用车辆的排放污染状态的控制也起到了依据性保障和技术性探究。

《意见》的第十、十一、十二、十三、十四条内容切实考虑了民生意见,颁布了若干条惠民便民的措施,《意见》明确了进一步扩大新车免检的范围,即所有新出厂的轿车和其他小型、微型载客汽车,在办理机动车注册登记前,不再进行安全技术检验。2014年9月1日起,试行6年以内的非营运轿车和其他小型、微型载客汽车(面包车、7座及7座以上车辆除外)免检制度,每2年需要定期检验时,车主提供交通事故强制责任保险凭证、车船税纳税或者免征证明,处理完交通违法、交通事故后,可直接向公安交管部门申请领取检验标志,无需到检验机构进行安全技术检验。

那么,车主如何计算自己的爱车是否属于免检范围?

按照《意见》规定,对于2010年9月1日(含)之后注册登记的私家小汽车,可以享受免检政策;2010年8月31日之前注册登记的私家小汽车,仍执行原检验规定。需要提醒大家注意的是,检验周期是法

定的，此次私家小汽车检验周期没有发生变化，仅是试行对6年内新车免于上线检测。因此，车主还是要每2年申领一次检验标志。另外针对广大车主反映的检车难、排队长、程序烦等问题，《意见》推出了扩大新车上牌前免检范围，推行机动车异地检验、预约检验、延时检验等多项便民服务措施。

《意见》的第十六、十七、十八条内容则再次明确了政府部门的“权利”，或者也可以说是“责任”，强调了车辆必须进行周期性检验和车辆检验机构存在的必要性。同时强调检验机构必须规范守序经营，并接受群众的监督举报！

当一个社会的信用体系和法制体系还未得到切实实践行的时候，以《意见》的形式对行业进行规范和约束，不失为摸着石头过河以解决阶段性问题的权宜之策！

二、《意见》的推出对机动车检测行业的影响

《意见》出台后，笔者听到诸多检验机构经营者表达出的担忧：车辆检验机构放开建设后，僧多粥少，以后检验机构自身还能维持正常经营吗？检验机构亏本经营如何为继？一些检测设备制造从业人员也担忧，车辆6年免检，还有人再投资建设经营检验机构吗？汽车检测设备的市场销售是否会出现滞销状况？很显然，这些担忧是片面的，是缺乏对市场情况准确了解与预测的。我们不妨从以下专业角度来进行分析。

目前，国内的小型、微型非营运载客汽车占社会汽车保有量的比例在80%左右。《意见》出台前，根据《道路交通安全法实施条例》的规定，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；超过15年的，每6个月检验1次。《意见》出台后，6年以内的小型、微型非营运载客汽车试行免检制度，但对于在用超过6年的小型、微型非营运载客汽车以及营运车辆仍沿用《道路交通安全法实施条例》的相关规定，每年至少检测一次。具体如下：

- ① 运载客汽车5年以内每年检验1次，超过5年的每6个月检验1次；
- ② 载货汽车和大型、中型非营运载客汽车10年以内每年检验1次，超过10年的每6个月检验1次；
- ③ 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，超过15年的每6个月检验1次。

根据《机动车强制报废标准规定》，小型、微型非营运载客汽车并无使用年限限制，行驶60万公里后将引导报废，其他类型车辆则不仅参照使用年限报废，还可参照车辆行驶里程，二者只要有一项达标，就可强制报废。我国汽车报废使用年限及行驶里程具体规定如表1。

全球汽车平均使用寿命约为15年，发达国家汽车的平均使用寿命一般为7~12年，发展中国家汽车使用年限普遍较发达国家长，使用寿命约在15~20年之间。

根据上述条件，假定国内小型、微型非营运载客汽车的使用寿命为12年，其他营运车辆的使用寿命为10年，车检频率为每年1次；各年度国内小型、微型非营运载客汽车占汽车保有量的比例为80%；2014~2017年，国内汽车销售量稳定在2013年的水平。

表1 国内汽车报废使用年限及行驶里程参考表

车辆用途及类型		使用年限(年)	行驶里程参考值(万千米)
载客	出租客运	小型、微型	8
		中型	10
		大型	12
	租赁		15
	教练	小型	10
		中型	12
		大型	15
	公交客运		13
	其他	小型、微型	10
		中型	15
大型		15	
专用校车		15	
非营运	小型、微型客车、大型轿车*	无	
	中型客车	20	
	大型客车	20	
载货	微型	12	
	中、轻型	15	
	重型	15	
	危险品运输	10	
	三轮汽车、装用单缸发动机的低速货车	9	
	装用多缸发动机的低速货车	12	
专项作业	有载货功能	15	
	无载货功能	30	

那么，《意见》出台前，2013~2018年国内汽车年检需求测算如表2，与2013年的数据对比见表3。

《意见》出台前，2014年国内汽车年检总量将上升至8682.05万车次，较2013年增长1262.95万车次，此后将保持快速增长，到2018年，国内汽车年检总量约为14121.45万车次，较2013年的车检总量增长90.34%，远超出现有机动车检测站的最大负荷，供需矛盾将不断加剧。

在同样的假定条件下，《意见》出台后，2015~2018年国内汽车年检需求测算如表4，与2013年的数据对比见表5。

《意见》出台后，2015年国内汽车年检总量将下降至6442.85万车次，比改革前的2013年车检总量减少656.75万车次；2016年国内汽车年检总量仍将上升至8098.43万车次，比改革前的2013年的车检总量增加679.32万车次；此后，车检需求将持续增长，到2018年，国内汽车年检总量将达到10603.99万车次，仍比改革前的2013年车检总量增加3184.89万车次，增长42.93%。

需求方面，根据上述测算结果，年检制度改革后的第一年，车检需求下降，到第二年已超过年检制度改革前的水平，此后车检需求仍将持续增长。

供给方面，在改革意见中，公安部、国家质检总局明确提出，要加快检验机构建设，及时掌握本地检验机构和检车需求的具体情况，对符合法定条件的申请人，一律简化审批流程，加快审批工作进度。目前，直辖市、省会市、自治区首府市车辆管理所和一等车辆管理所已试行由汽车品牌专卖店(4S店)开展本品牌小型、微型非营运载客汽车安全技术检验工作。未来，新建检测站的审批流程将得以简化，社会化检测机构会不断增加。

表2 《意见》出台前2013~2018年国内汽车年检车次测算表

单位: 万辆

年份	销售量	2013		2014		2015		2016		2017		2018	
		小微非营运	其他	小微非营运	其他	小微非营运	其他	小微非营运	其他	小微非营运	其他	小微非营运	其他
2002	324.31	259.45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2003	432.93	346.35	-	346.35	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2004	506.12	404.89	101.22	404.89	-	404.89	-	-	-	-	-	-	-
2005	575.74	460.59	115.15	460.59	115.15	460.59	-	460.59	-	-	-	-	-
2006	718.36	574.68	143.67	574.68	143.67	574.68	143.67	574.68	-	574.68	-	-	-
2007	879.15	703.32	175.83	703.32	175.83	703.32	175.83	703.32	175.83	703.32	-	703.32	-
2008	938.05	-	187.61	750.44	187.61	750.44	187.61	750.44	187.61	750.44	187.61	750.44	-
2009	1364.48	1091.58	272.90	-	272.90	1091.58	272.90	1091.58	272.90	1091.58	272.90	1091.58	272.90
2010	1806.19	-	361.24	1444.95	361.24	-	361.24	1444.95	361.24	1444.95	361.24	1444.95	361.24
2011	1850.51	1480.41	370.10	-	370.10	1480.41	370.10	-	370.10	1480.41	370.10	1480.41	370.10
2012	1930.64	-	370.10	1544.51	386.13	-	386.13	1544.51	386.13	-	386.13	1544.51	386.13
2013	2198.41	-	-	-	439.68	1758.73	439.68	-	439.68	1758.73	439.68	-	439.68
2014	2198.41	-	-	-	-	-	439.68	1758.73	439.68	-	439.68	1758.73	439.68
2015	2198.41	-	-	-	-	-	-	-	439.68	1758.73	439.68	-	439.68
2016	2198.41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	439.68	1758.73	439.68
2017	2198.41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	439.68
合计		7419.11		8682.05		10,001.49		11,401.67		12,899.55		14,121.45	
增长额		-		1262.95		1319.44		1400.17		1497.88		1221.90	
增长率		-		17.02%		15.20%		14.00%		13.14%		9.47%	

表3 《意见》出台前2013~2018年国内汽车年检车次与2013年比较表

年份	车检次数	较2013年增长	较2013年增幅
2013	7419.11	-	-
2014	8682.05	1262.95	17.02%
2015	10,001.49	2582.39	34.81%
2016	11,401.67	3982.56	53.68%
2017	12,899.55	5480.44	73.87%
2018	14,121.45	6702.34	90.34%

表4 《意见》出台后2015~2018年小型、微型非营运载客汽车年检车次测算表

单位: 万辆/万车次年份	销售量	2015		2016		2017		2018	
		小微非营运	其他	小微非营运	其他	小微非营运	其他	小微非营运	其他
2004	506	404.89	-	-	-	-	-	-	-
2005	576	460.59	-	460.59	-	-	-	-	-
2006	718	574.68	143.67	574.68	-	574.68	-	-	-
2007	879	703.32	175.83	703.32	175.83	703.32	-	703.32	-
2008	938	750.44	187.61	750.44	187.61	750.44	187.61	750.44	-
2009	1364	1091.58	272.90	1091.58	272.90	1091.58	272.90	1091.58	272.90
2010	1806	-	361.24	1444.95	361.24	1444.95	361.24	1444.95	361.24
2011	1851	-	370.10	-	370.10	1480.41	370.10	1480.41	370.10
2012	1931	-	386.13	-	386.13	-	386.13	1544.51	386.13
2013	2198	-	439.68	-	439.68	-	439.68	-	439.68
2014	2198	-	439.68	-	439.68	-	439.68	-	439.68
2015	2198	-	-	-	439.68	-	439.68	-	439.68
2016	2198	-	-	-	-	-	439.68	-	439.68
2017	2198	-	-	-	-	-	-	-	439.68
合计		6762.36		8098.43		9382.10		10,603.99	
增长额				1336.07		1283.67		1221.90	
增长率				19.76%		15.85%		13.02%	

表5 《意见》出台后2015~2018年国内汽车年检车次与2013年比较表

年份	车检次数	较2013年增长	较2013年增幅
2015	6762.36	-656.75	-8.85%
2016	8098.43	679.32	9.16%
2017	9382.10	1962.99	26.46%
2018	10,603.99	3184.89	42.93%

综上分析,《意见》出台前,车检供需矛盾突出;《意见》出台实施第一年,车检需求减少,将在一定程度上从需求方面缓解车检供需矛盾;《意见》出台第二年后,随着汽车保有量的增长,汽

车年检的需求仍会持续增长。目前,国内汽车年检能力依然不足,机动车检测行业仍需增加设备投资,提升车检能力。另外,要加快检验机构建设,应从供给方面根本解决车检供需矛盾。未来,新建机动车检测站的审批流程简化,审批周期缩短,可以预计,机动车检测站的数量将会显著增加,检验机构的投资回报尽管没有以前的暴利,但随着社会机动车保有量的持续高额净增,检验机构保持营收盈利状态依然存在,社会对机动车检测设备的增量需求也将会呈现更为乐观的局面。M