

正规报废车厂数量少出价低 黑市车贩上门取车出价更高

国三营运货车淘汰背后的利益博弈

>>车主有话 残值加补贴 仍低于车贩出价

纠结之下,车主刘凯还是做出了“再等一等”的决定,理由很简单,因为车辆的残值加上政府的补贴仍不及车贩给出的回收价格。

1月8日上午,家住博山的货车车主刘凯告诉本报记者,日前,在得知淄博市国三营运柴油货车报废可领取政府补贴的消息后,他便进行了多方咨询,计划将名下的一辆货车报废注销。

刘凯名下的是一辆中型载货汽车,初次登记年限为2008年2月,运营时间已超过10年。

“咨询后了解到,根据政府出台的淘汰补贴政策,我这辆车可以领到5600元的补贴,当时还觉得很划算。”

随后,刘凯与正规的报废车厂取得了联系,而在核算了车辆残值和淘汰补贴后,他又改了主意。

“如果走正规报废车厂,车辆残值约为1500元,加上5600元的补贴,到手也就7000多元,而此前已有车贩出价超过8000元。”

刘凯介绍说,两者相比,不仅要少卖1000多元,还得搭上自行将车拖至正规报废车厂的几百元费用。

调查中记者发现,随着城市汽车保有量的增加,报废车辆回收利用问题变得迫在眉睫。而随着新版《报废机动车回收管理办法》的出台,也取消了报废车收购价格旧金属计价的规定,改为由市场主体自主协商定价。

“而实际情况是,废旧车辆车主与正规报废车厂之间几乎没有议价空间,这便导致不少车主即使面对淘汰补贴政策,仍在持车观望,甚至有人选择将车辆私下里卖给车贩。”刘凯说。

一边是正规的机动车回收拆解资质企业,一边是私拆乱解的违规灰色产业。未进入正规报废车厂的车辆究竟去了哪里?不符合规定的非法拆解又存在哪些危害?

同是一辆面临淘汰的本地国三营运柴油货车,卖给正规报废车厂,领了政府补贴,仍不及黑市车贩的出价高。

“如果走正规报废车厂,车辆残值约为1500元,加上5600元补贴,也就能卖7000多元,而此前已有车贩出价超过8000元。”有车主说。

“走报废注销,你这辆车的残值卖不到1000元,即使加上补贴,总价也不会超过5000元,还得自己花钱将车拖到报废车厂,而我可以出6000元收。”车贩子说。

2019年12月17日,淄博市发布了《淄博市国三营运柴油货车淘汰补贴工作实施方案》,确定市及区县两级财政对淘汰国三营运柴油货车给予资金补贴。根据统计,方案规定范围内共涉及车辆18902辆。

一边是正规的机动车回收拆解资质企业,一边是私拆乱解的违规灰色产业。淘汰补贴政策之下,如何打破正规报废车厂在收购价格上的垄断,根治非法拆解所带来的隐患?日前,鲁中晨报记者对此进行了调查。

文/图 记者 姜涛

>>记者调查 车贩上门取车加价争抢生意

1月9日,记者通过同城网站查询,很容易便联系到了多名高价回收报废车的车贩。经过简单沟通之后,一名自称姓刘的邹平籍男子爽快地答应与记者面谈。

当天下午,在位于周村南外环的一处汽修厂附近,记者表示自己手中有一辆2007年登记的轻型国三营运柴油货车需要出手,但由于车辆故障无法正常开动,只能拖车。

“拖车由我们负责,费用也是由我们承担,回收的价格主要是看车况,如果车况好,可以给你算6000元钱。”对方说。

“如果将车卖给你,我是不是就没有办法报废注销?”记者问。

“走报废注销,你这个车的残值卖不到1000元,即使加上补贴,总价也不会超过5000元,还得自己花钱将

车拖到报废车厂。”对方说。

随后,记者在咨询了正规报废车厂后了解到,上述登记年限为2007年的轻型国三营运柴油货车为例,政府淘汰补贴标准为4000元,残值为500元/吨,综合计算确不如车贩所给的回收价格高。

1月10日,记者还走访了淄博中心城区周边的多处汽修企业。记者发现,在汽修企业的周边不少车贩都在从事报废车回收生意。

在位于张店区昌国路的一处汽配市场,记者佯装前来选购报废车五大总成中的变速箱,一名经营业主表示,当天订货,次日便可从济南发来进行安装。当记者进而询问订货配件是否标注为“报废汽车回用件”时,这名经营业主却表示只知道是“拆车件”,同时,还不提供质保。

而记者查询发现,根据新版《报废机动车回收管理办法》的规定,报废机动车五大总成只能卖给有再造能力的企业,不能卖给个人;拆解的五大总成以外的零部件,符合保障人身安全强制性国家标准且能够继续使用的可以销售,但应当表明“报废汽车回用件”。

1月11日下午,在淄博汽修行业从业多年的孙召明向记者透露,一直以来,没有进入正规渠道的报废车,其实一直处于监管缺失的状态。

“在缺乏拥有再造能力企业严格把关的情况下,通过私拆乱解的方式流入汽车维修市场的报废车零配件实则存在重大安全隐患,不仅如此,无法得到有效处理的车辆危废更会对环境造成严重污染。”孙召明说。

>>专家说法 根治私拆乱解打破价格垄断 应放开回收企业的总量控制

记者查询发现,为推进绿色交通发展,助力生态淄博建设,保障人民身体健康,2019年12月17日,淄博市政府办公室发布了《淄博市国三营运柴油货车淘汰补贴工作实施方案》,确定淄博市及区县两级财政对淘汰国三营运柴油货车给予资金补贴。根据统计,方案规定范围内共涉及车辆18902辆。

《方案》明确了补贴实施时间,确定对在方案规定范围内的国三营运柴油货车,凡在2019年1月1日至2020年9月30日之间淘汰的,均给予相应的淘汰补贴;《方案》明确了补贴资金申领流程,车主将车辆交给具有资质的报废汽车回收拆解企业报废拆解后,携带相关证明到各区县联合办公窗口提交申请;《方案》明确了相关部门的职责分工,各区县交通运输、生态环境、公安、财政、商务等部门于2019年12月31日前建立联合办公窗口,开展联合办公,采取“一站式”服务方式,提高补贴资金核发效率。

1月13日下午,目前淄博唯一一家有合法手续的报废机动车回收拆解资质企业(淄博捷迅工贸有限公司)办公室主任孙继国告诉记者,接上级通知,公司于2019年12月23日对方案规定范围内的国三营运柴油货车展开回收拆解,至2019年12月31日,共回收拆解货车532辆,目前,回收拆解工作仍在继续。

“同时,公司还提高了报废汽车的收购价格,对于危废的管理也是严格按照标准交给有资质的危废回收企业进行处置。”孙继国说。

而针对不少车主所反映的报废汽车收购价格较低,拖车至正规报废车厂距离远、费用高等的问题,记者调查发现,主要是由于有合法手续的报废机动车回收拆解资质企业数量太少所致。

根据已有的报道显示,对于报废汽车收购价格方面,山东省只有29家公司有报废机动车回收拆解资质,因此在一定程度上造成了垄断。而在淄博,有此资质的公司目前也仅为上述一家。同时,根据2019年6月1日起实施的《报废机动车回收管理办法》的相关规定,国家对报废机动车回收企业实行资质认定制度,未经资质认定,任何单位或者个人不得从事报废机动车回收活动。

1月13日,华中科技大学产业经济学副教授左月华表示,新版《报废机动车回收管理办法》的出台打破了行业发展的桎梏,但要从根本上解决报废车辆私拆乱解的困局,还应放开对报废汽车回收企业的总量控制,让这一行业真正走向市场。

1月13日,淄博一家报废机动车回收拆解资质企业内停放的被拆解的报废货车。



鲁中晨报

公告挂失寻人

■ 咨询电话:0533-3595671

挂失声明

★ 王锦超丢失身份证,号码:320924198209020696,声明作废。

地址:柳泉路280号晨报大厦东办公楼101室