

车检改革方便了“高龄”车

自10月1日起,优化调整非营运小型微型载客汽车、摩托车检验周期

□本报记者 王力

据公安部交管局消息,近日,公安部、市场监管总局、生态环境部、交通运输部联合印发《关于深化机动车检验制度改革优化车检服务工作的意见》,部署深化车检制度改革。其中,备受车主关注的改革措施为,自2022年10月1日起,进一步优化调整非营运小型微型载客汽车、摩托车检验周期。

“希望它能陪我再战五年”

本次车检改革中一个显著的变化是,对非营运小型微型载客汽车,将原10年内上线检验3次(第6年、第8年、第10年),调整为检验2次(第6年、第10年),并将原15年以后每半年检验1次调整为每年检验1次。这对有“高龄”车不愿意换又嫌一年两检麻烦的车主来说绝对是个好消息。

车主刘先生告诉记者,听到年检新规的消息后感到十分开心。刘先生的车是2008年10月份买的,到现在已经14年多了,这期间共跑了16万多公里。眼看这辆车到15年了,正在考虑是否把它卖掉换辆新车,可这辆车陪自己走南闯北东奔西走,也有了深厚的感情。“卖了吧,卖不了几千块钱也不管什么用,不卖放着开吧,一年两检又太麻烦,还得买保险养着。”刘先生很是纠结。

“车检改革新政策出来太好了,不用一年两检了,方便多了,我希望它能陪我再战五年。”刘先生高兴地对记者说。

车主们需要注意的是,非营运小型微型载客汽车自注册登记之日起第6年、第10年进行安全技术检验,在10年内每两年向公安交管部门申领检验标志;超过10年的,每年检验1次,并向公安交管部门申领检验标志。为便利群众网上办理业务,公安部已在全国推广应用电子检验标志,广大车主可以登录“交管12123”手机APP申领电子检验标志,不需要再申领、粘贴纸质检验标志。

车检改革有利于形成汽车文化

车检改革实施后会使得很多老车主不急于换车,二手车源会不会减少,对二手车市场有什么影响呢?

在石家庄从事二手车交易工作的肖先生认为,车检改革对二手车市场车源供应以及价格影响都不大。他对记者说,目前二手车市场的平均车龄是5年,10年以上的“高龄”车很少,而对于这些“高龄”车,其价格是由车况决定而不是车龄,所以对车源影响几乎没有影响。

肖先生告诉记者,车检改革后大街上“高龄”车会多



■一辆汽车在检测线上接受检测。(安鹏 摄)

了起来,现在很多私家车15年也跑不了多少公里,车辆使用得比较少,车况保持得好,这些车主会继续使用原有车辆,这样以来会减少不必要的更换车辆,减轻车主负担,同时也有利于节约资源和环境保护。

肖先生认为,车检改革也有利于形成中国的汽车文化。汽车进入普通家庭才20多年的时间,中国到现在为止都没有形成自己的汽车文化,除了因为中国汽车产业发展比较晚之外。很大程度上是因为过去的政策是加速淘汰老旧的汽车。但是随着年检政策的放宽,很多人手里的一些老车也重新焕发了价值。这对于喜欢汽车收藏的朋友们来说,也是一个特别利好的事情。

机动车检测行业竞争更激烈

“以超过6年不满11年的私家车为例,最早满6年后一年一检,后来为两年一检,新规实施后只需一检。上线检测的次数从4次到2次再到1次,这对机动车检测站的运营有一定的影响。”石家庄莅通机动车检测有限公司负责人单春朋认为,未来机动车年检周期延长,车辆上线检验次数减少,预计检车数量会有明显的降低。

据了解,目前石家庄全市有100多家机动车检测站,业内人士预测,车检新政实施后行业竞争会更加激烈。如何应对将来的竞争,单春朋认为,单春朋认为,机动车检测站为了吸引更多的客户,将会在提高服务质量方面做文章,比如通过网络预约、专人对接、临近服务提醒、上门开车等项目服务客户,让客户享受的“随到随检”、“交钥匙”到“取钥匙”的一站式服务,检验工作由检验机构工

作人员一次性负责办结。

对于“检车费”将来会不会便宜?多位业内人士对记者表示不方便做出预测。记者了解到,目前机动车检测行业属于竞争性行业,“检车费”是实行市场调节。采访中,也有业内人士对记者称,近年来随着物价、人工、设备、租金等成本上涨,经营压力随之增加,机动车检测站也存在涨价压力。

链接

新改革不适用于哪些车型?

此次车检改革推出的优化检验周期新措施适用车型包括非营运小型微型载客汽车(9座含9座以下,不含面包车)和摩托车。有两种情形不适用新措施:一是面包车不适用,因为面包车实际使用中非法改装、客货混装等问题较多,由此引发的群死群伤事故时有发生,仍需按原规定周期检验。二是免检车辆如果发生造成人员伤亡的交通事故或者非法改装被依法处罚的,对车辆安全性能影响较大,仍需按原规定周期检验。

需要提示的是,车主在车辆免于上线检验期间,应注意经常检查车况,定期到专业机构对车辆制动、轮胎、灯光等安全项目进行检查保养,通过全面检查,及时发现潜在的安全故障隐患,及时维修,保障车辆安全性能。擅自改装机动车会影响道路交通安全,属于违法行为,一旦发生事故还应承担相应法律责任。公安交管部门将加大上路检查的力度,一旦发现车辆违法改装的,依法查处并责令恢复原状。

智能网联汽车加速融入百姓生活

为期4天的2022世界智能网联汽车大会日前落下帷幕,智能网联汽车产业化发展成为各方关注的焦点。目前,自动驾驶出租车、无人巴士、自主代客泊车、干线物流以及无人配送等多场景示范应用有序开展,以新能源汽车为主体的智能网联汽车加速融入百姓生活。

随着汽车产业智能化、网联化、电动化趋势加快,自动驾驶测试应用加速推进。公安部副部长刘钊在大会上表示,截至8月底,我国新能源汽车保有量达到1099万辆,与去年同比增长65%,汽车智能化趋势明显加快,L3级以上高度自动驾驶技术逐渐在城市出租车、干线物流、末端配送等特定场景和限定区域开展应用。

工业和信息化部副部长辛国斌在大会上表示,近年来,我国采取一系列措施,激励技术创新、完善政策体系,优化发展环境,有力推动智能网联汽车发展取得积极成效。

辛国斌介绍,截至6月底,全国开放各级测试公路超过7000公里,实际道路测试里程超过1500万公里,自动驾驶出租车、无人巴士、自主代客泊车、干线物流以及无人配送等多场景示范应用有序开展。17个测试示范

区、16个“双智”试点城市完成3500多公里道路智能化升级改造,装配路侧网联设备4000余台。

在大会期间,《国家车联网产业标准体系建设指南(智能网联汽车)(2022年版)》(征求意见稿)公开向社会征求意见,标志着我国智能网联汽车产业标准体系愈发成熟。

中国汽车技术研究中心有限公司副总经理吴志新说,新版智能网联汽车产业标准体系分为三个层级,分别规定了标准体系的基本分类、标准内容范围和技术等级、技术逻辑分类,共137个标准项目,为筑牢智能网联汽车安全底线、推动产业高质量发展提供支撑。

与会专家认为,在建设思路,新体系面向单车智能和网联赋能发展思路,兼顾企业产品研发和政府行业管理需要;在技术架构方面,考虑智能网联汽车技术深度融合和跨领域协同的发展特点,形成“三横两纵”核心技术架构。

智能网联汽车产业将进入商业化运营阶段。为兼顾自动驾驶的发展与安全,北京市顺义区与交通运输部公路科学研究院联合共建“交通强国—自动驾驶汽车运输安全服务”试点,开展自动驾驶营运车辆技术管理体系先

行先试。北京市顺义区有关负责人表示,我国智能网联汽车产业即将从技术开发和市场运行阶段进入到商品化销售和商业化运营阶段,高级别自动驾驶技术的落地仍需要产业链上下游企业携手努力。

“自动驾驶卡车、自动驾驶出租车、自动配送等高级别自动驾驶目前尚处于区域规模化商业探索期,但实现全场景大规模商业化落地运营还面临着三个挑战,即自动驾驶长尾问题、自动化‘装货及上门交付’和用户体验的提升、充电维修保养。”美团副总裁、自动驾驶配送部总经理夏华夏说。

“我们将乘行业快速发展的‘东风’,加强产业上下游合作,打造更智能的自动驾驶小巴,推动不同等级自动驾驶方案落地,共同奔赴自动驾驶发展的全新时代。”自动驾驶公司、轻舟智航联合创始人于骞说。

(新华社记者 陈旭 任超 阳娜)



扫一扫了解
更多汽车信息