

报废后的汽车去了哪里？



在宜路通汽车拆解公司停产场内，停满了等待拆解的报废汽车。

晚报

视点

当你的机动车达到国家报废标准，你会怎么做？根据报废汽车回收管理办法规定，正确做法是送到有资质的企业进行拆解，使资源回收再利用。这不仅是保护环境的需要，也是促进循环经济发展，保障道路交通安全的需要。

2019年，我国机动车保有量达3.48亿辆，按照国际每年4%—6%的报废比例平均水平，我国报废率远远低于国际水平，安庆也不例外。

□ 本报记者 常艳 文/图

随着生活水平的提高，家庭购买小汽车越来越多。截至目前，我市机动车保有量已达到97万辆，其中汽车60万辆。与之相对应的，报废汽车的数量也在增长。那么，这些报废的汽车流向了哪里？

汽车拆解

98%可回收再利用

拖运、称重、验车、登记……7月2日，在怀宁县月山镇安庆市宜路通汽车拆解有限公司（以下简称宜路通）里，一辆报废面包车被拖运至此，办完拆解登记手续后，该报废面包车被转移到拆解公司停车场内，等候拆解。记者在现场看到，在100多亩的停车场上，密密麻麻地停着小汽车、货车等报废车辆近1000辆，因场地有限，有些报废汽车还叠起“罗汉”，架起3层高。

在我国，报废汽车的报废标准包括行驶里程达到60万公里、运营车辆超过8年等，或者虽然未达到国家报废标准，但发动机或者底盘严重损坏，经检验不符合国家机动车运行安全技术条件，或者不符合国家机动车污染物排放标准的机动车。根据报废汽车回收管理办法规定，当汽车达到报废条件时，应送到有资质的企业拆解报废。

为了促进报废汽车的回收再利用，有资质的汽车拆解企业，成了汽车报废后的第一站。

在宜路通汽车拆解车间及旁边存放场地记者看到，10余名员工正在各自的拆解岗位上忙碌，庖丁解牛一般，将汽车内的水箱、发动机、轮胎、内饰等车辆零配件一一拆解，分门别类、成堆放置，甚至连车座内的海绵、车内的线路、传感器等小零部件、各类的金属也一一细化，分类放置。

据了解，一辆小型车在拆解完后，大约会拆分成60个大类、1000多个小项。安庆市宜路通总经理李平生介绍，拆解车辆经过验车后，首先要将车内的汽油、柴油、防冻液等危废清理干净，通过分类收集，达到一定量之后，交由有资质的回收企业，进行二次加工利用。再将车内零部件分别拆解，而汽车拆解后的铁、铝、蓄电池、塑料、发动机等，同样需要交给相应的回收企业。

“我们每年拆解汽车的数量在3000辆左右，除了玻璃、部分纺织品无法再利用之外，98%的零部件都有它的去向，通过回收，可发挥新的作用。”李平生介绍。

僵尸车 拼装车 非法拆解隐患多

宜路通公司为安庆市唯一有汽车拆解资质的企业，但并不是所有安庆报废汽车都在此走完最后一程。

据安庆市车管所统计，2020年应报废汽车11340辆、摩托车87000辆、大型汽车1704辆，上半年实际总注销的车辆仅为7120辆。

为什么一部分报废车辆不选择注销报废呢？回收价格偏低为主要因素。

一位刚换新车的出租车司机告诉记者，一辆汽车送到拆解公司后，获得的残值也只是一两百元，如果需要拖运，说不定还要倒贴钱。另外，还有一些车辆因违章太多，如果办理正规注销后续，处理违章的费用高达数万，而车辆本身的价值又不高时，也会选择不处理、不注销。

那么，不注销的报废汽车又去哪了？记者了解到，这些报废车或成为僵尸车，或当成废铁处理，或成为拼装车流入一些偏远地区。

“非法拆解的价格比正规拆解公司高出3倍以上，有的达到10倍，对于消费者来说，自然偏向于价值更高的非法拆解。此外，还可以卖配件，汽车报废并不是所有零配件都坏了，有些还可以使用，拆开卖的价值更高。”一位从事汽车修理业多年的老板向记者透露。

这些应废未废、非法拆解的汽车存在不少隐患。首先是环保方面。李平生告诉记者，有资质的正规拆解企业都要遵守拆解标准，含铅的蓄电池、废汽油机油等，都需经过环保处理，而非法拆解企业却无法做到，长此以往，给环境造成污染。

此外给交通安全带来隐患。发动机、方向机、变速器、前后桥、车架为汽车的“五大总成”，均带有独一无二的车辆识别码，是禁止违规出售，而非法拆解后一旦组成拼装车，造成交通事故，原车主还应承担法律责任。

新规实施

朝阳产业呼吁细则出台

每年汽车保有量在增长，报废汽车随之增加，汽车拆解市场潜力巨大。同时作为循环经济，涉及环保、交通安全，因此对其管理也相当严格。

记者在市商务局了解到，报废汽车企业在2000年前后布点结束后，一直是限制指标布局，2014年，报废汽车拆解企业资质许可还是冻结审批事项。

“强限的目的就是为了严管。”市商务局网点办主任潘小海说。

但由于限制指标，安庆有且仅有一家有资质的拆解企业，一方面拆解点少、承接量有限，另一方面也带来了价格的垄断。也正因为如此，使利润高、违规成本小的非法拆解难以根除。

为最大化减少危险车上路的隐患，提高汽车报废率，市车管所采取车主名下有未报废汽车时，停止办理任何车管业务的措施。

“通过这项措施的实施，提高了汽车的检验率和报废率，危险车上路机率减少，大大提升了交通安全。”市车管所所长杨安乐介绍。

在杨安乐看来，报废汽车拆解暴露出的问题不一定是坏事，管理部门需要从中思考，找到解决问题的办法。“应该整合市场，进行引导和规范，让非法变成正规，让无资质变为有资质。”

2019年6月1日，国务院发布新《报废机动车回收管理办法》，对之前管理办法做出调整，拆解的报废机动车“五大总成”具备再制造条件的，可以按照国家有关规定出售给具有再制造能力的企业，经过再制造予以循环利用。同时，新规定取消了“特种行业”限制，也就是说，未来会有严格遵守技术标准和环保要求的企业进入汽车拆解行业，此举将打破垄断。

“‘五大总成’可回收再利用后，车辆的总体价值随之提高，市场放开后，又会形成有力竞争，这将提升报废汽车回收利用的价值，提高车主报废积极性。”潘小海说，目前，新《报废机动车回收管理办法》已实施，正在等待安徽省出台更详细的细则。