

报废车回收新办法带来哪些利好

新办法规定，部分报废机动车“五大总成”具备再制造循环利用条件的，允许再制造再利用，这为报废机动车回收行业提质升级、制止乱象、迈上新台阶赢得了契机。对此，政府要尽快制定行业回收标准，充分发挥经济杠杆的导向作用。

最近，笔者到一家机动车报废回收企业进行调研，这里属于典型的“散乱污”，用触目惊心来形容一点儿不为过。为什么会这样？企业负责人讲，企业回收能力与政府要求和社会需求严重失调，公司有资金、有技术、有规划，一直在筹划搬迁工作，但在选址扩建上举步艰难。要么地方太小，要么不符合产业政策，发展遇到瓶颈。

随着国内机动车保有量的快速增加，如果按照10—15年报废年限，或者按照行驶公里数来计算，再参考4%—5%的国际报废率，预计在2020年左右将逐步迎来机动车报废高峰。

新《报废机动车回收管理办法》将于6月1日实施。与旧办法相比，新办法主要有三大亮点：一是先照后证，取消特种经营许可，优化行业发展环境，体现了“放管服”要求；二是回收利用，允许将报废机动车“五大总成”出售给再制造企业，促进更新淘汰，体现了循环经济理念；三是强化监管，明确生态环境保护强制标准和要求，开展事中事后监管，体现了绿色发展的理念。各级政府要借新办法实施契机，做好行业发展帮扶工作，把报废机动车回收行业纳入区域发展总体规划，打破行业垄断，未雨绸缪，打造一个公平、公开、公正良好经营环境，为迅速增长的机动车报废市场提供足够的空间和容量。

旧办法不允许零部件再利用，拆解均按废铁价格来回收，制约了行业发展。如报废一辆车只有几百元钱，远低于非法拆解企业的市场回收价格，甚至低于废品回收站的价格，而非法拆解零部件获得收益高出正规机动车报废收益的几十倍甚至上百倍。受利益驱使，非法拆解企业的回收力度远高于正规企业。据不完全统计，全国每年报废机动车在700万辆左右，通过正规渠道回收的只有160万辆左右。新办法规定，部分报废机动车“五大总成”具备再制造循环利用条件的，允许再制造再利用，这为报废机动车回收行业提质升级、制止乱象、迈上新台阶赢得了契机。

对此，政府要尽快制定行业回收标准，充分发挥经济杠杆的导向作用。参考二手车残值定价，提高相应的回收定价标准。给予零部件回收一定补贴，维持在一定的合理价格。相信通过提高车主报废和企业回收积极性，报废机动车回收行业会打破乱象、步入正轨。

新办法对报废机动车不再实行特种行业管理，而是按照先照后证要求，企业依法取得营业执照后再申请获取回收资质，鼓励报废机动车回收行业朝着专业化、集约化发展。但这并不意味着放宽标准，相反进一步推动实行全生命周期监管。明确了企业的主体责任，提高了事中事后监管力度。

报废机动车与人民生命财产安全密切相关，关乎生态环境保护工作，必须要按照最严格的要求、最严格的标准进行管理。在强化执法宣传、严格高压打击非法拆解的同时，建立“双随机、一公开”机制，对违法违规行为进行处罚；实行身份登记制度，从制造开始，给每一辆车登记注册一个身份证，通过物联网，对每一辆车实行全生命周期、全过程跟踪管理。在何处何时报废、车辆报废之后的零部件如何回收利用等，再不需要沿用以往的检查方式。通过大数据，足不出户，就能够做到一目了然，大大提升了执法监管效率。（刘四建 作者单位：北京市丰台区环保局）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/140081.html>