



车辆年检制度确实该改一改了

代表、委员纷纷献计 拉长年检周期或是改革方向

青年报记者 顾卓敏 范彦萍

本报讯 “随着车辆更新换代的加速，年检是不是可以取消？”日前，在新疆两会上，有政协委员提出，除去环保因素，仅从安全角度来说，已经完全没有必要进行车辆检测。消息一出，立即在网上引发热议。带着众多私家车主的呼声，昨天青年报记者在上海两会现场采访了相关领域的代表、委员，对于“改革车检制度”大家普遍持支持态度。



昨日，胡传平代表接受本报记者采访。

青年报记者 杨磊 摄

未来车检或是车主自愿”

“哦，就是这两天微信上都在转的事情啊。”当青年报记者提及此事时，市人大代表、公安部第三研究所所长胡传平脱口而出就是这句话。

胡传平告诉记者，公安部推出车辆年检制度有一定历史背景的。那时候车辆的质量比较差，上路一年后可能就不成样子了，经常也会有车在马路抛锚。但随着时代发展，如今汽车的质量跟当年完全不同了。“我以一个技术人员的角度看，对年检制度进行改革是势在必行。但是，这个改革不是说不检，而是拉长周期，比如说5年、10年都是可以商榷的。”

胡传平代表指出，年检制度在制定之初就是出于安全、环保这两方面的考虑。“从安全角度来说，每个私家车主都会尽可能地确保车辆本身的安全。而就汽

车生产厂商来说，也有一套召回体系，这是法律明确的责任。从一个侧面也是保证了车辆的安全。未来车检很可能是车主的自愿自发行，或者是基于保险公司的要求，而不是政府的强制规定。”而在提到绿色环保这个问题时，胡传平代表认为，这是有必要检测的。“政府部门可以借助第三方机构进行分析、测评，要求某一个年代的车、具体什么型号进行强制检测。但总的来说，一年一检这个做法确实需要改一改。”

“每年年检是没什么必要”

而作为汽车生产厂商，市人大代表、上海通用汽车有限公司总经理王晓秋表示，对于任何一个生产企业来说，安全永远是第一位的，尤其是对于我们生产汽

车的厂家来说，安全是等同于生命的。“如果从安全出发，我觉得每年年检是没什么必要的。一方面，厂商对于每一辆出厂的汽车都经过了严格的安全、性能检测；另一方面国家现在有更严格的召回制度，一旦发现安全风险，厂家必定是会召回的，不然是要承担刑事责任的。虽说汽车的保修期是三年，但召回是覆盖全生命周期的。”

而就环保问题，王晓秋代表认为，一般情况下，在18万公里的行驶里程内是不会出现什么超标排放问题的。

“完全取消车检会出问题”

市政协委员、市公安局原副局长吴延安表示，车辆年检是国家规定的保障车辆安全出行推出

的举措。随着车辆状况愈来愈好，国家应该研究关于延长车辆年检的时间。目前，有关部门正在研究相关标准。

吴延安透露说，具体的研究将根据车辆发展的情况和车况的情况，具体情况具体分析，分类进行。比如一些好的车型可以适当放宽年检时间。涉及到有的车辆本身有报废时间，报废时间内可以不检。“但这都是一种建议，还没实行。”

他表示，这些年陆续有人在提相关的建议，所以建交委和交管部门在研究此事。但由于我国车辆情况状况比较复杂，如果一刀切地完全取消年检，每辆车的状况不一样，可能会引起安全问题。“有关部门可能会根据车辆状况，研究哪些车可以延长年检时间，哪些不宜延长。”

“相关的车辆状况技术标准，可以研究、可以探讨，但公安部门会按照国家规定来制定验车的时间和标准。”吴延安表示。

【链接】

根据公安部《道路交通安全法实施条例》第十六条规定：机动车应当从注册登记之日起，按照下列期限进行安全技术检验：第三款小型、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。

■两会声音

呼吁私车牌照拍卖纳入立法

市人大代表潘书鸿提交了一份关于建议加快立法制定上海市公共资源调控法的议案，呼吁汽车牌照拍卖纳入立法成为议案的主要内容之一。

潘书鸿代表在议案中提出，现如今，公共资源的稀缺性是一个不争的事实。如何能够调控好有限的资源，是摆在立法者面前一个不能回避的问题。例如，私车牌照和停车资源都是公共资源的一种，如何调控好这些公共资源，使广大人民群众可以自由利用这些资源是值得深思的问题。

虽然私车牌照拍卖政策曾经发挥过作用，但现有的一些负面现象和合法性、合理性的问题，不得不引起对这项政策的重新评估与改进。

解决私车牌照拍卖制度的问题并不能一蹴而就，为今之计只能是缓步而行。在现阶段还不可能取消私车牌照拍卖的情况下，政府部门需要制定更合理的法律来确保该公共政策的透明度，以此来表现政府的公信力。

同时，完善的法律制度也会对由私车牌照拍卖而衍生出的一系列非法产业链进行有力的打击，使需要上牌的市民不再受到非法牟利者的负面影响，减小损失，降低不利影响。

青年报记者 卢燕

纸质驾照变IC卡？信息化集成不是没可能

青年报记者 顾卓敏

本报讯“我们现在所使用的驾驶证还是传统的纸质版，款式也已沿用了几十年，从实际情况来看有诸多不便，建议将驾驶证升级为IC卡或者智能卡，并拓展信息承载量。”市人大代表谈兵提交一份“关于升级驾驶证为IC卡的建议”的书面意见。对此，市人大代表、公安部第三研究所所长胡传平站在一个技术专家的立场上表示，他完全赞成这种改进，并认为在技术上也是完全可行的。

谈兵代表在书面意见中指出，目前的机动车驾驶证从实际使用情况来看有诸多不便。首先是材质较差。证件正本和副页为纸质材料，塑封

后装在塑料皮夹内，经不起长时间使用的磨损。其次是携带不便。目前驾驶证有正证和副页组成，必须一起携带。很多驾驶员因携带不便而将驾驶证放在包内或者车上，结果造成在驾驶其他车辆时没有随身携带，在发生事故后给执法也带来不便。而最主要的是，目前的驾驶证功能单一，仅仅记录了驾驶员的基本信息和准驾车型等，副页仅记录档案编号和验审记录，对驾驶员的违章记录等情况无法登记，不利于信息化管理。

而借鉴国外经验，很多国家的驾驶证都是IC卡或智能卡式，

不仅体积小，携带方便，可直接插入普通钱包内，而且可以记录大量信息，便于管理。因此，谈兵代表建议，根据升级采取逐步更换、自愿更换的原则，将驾驶证升级为IC卡或者智能卡，并拓展信息承载量，将驾驶员的违章记录、年检情况等记录在卡上。

“我是赞成对驾驶证进行升级换代的。”胡传平代表认为，把驾驶证变成IC卡有很多的好处，同时也是城市管理智能化的一种体现。“这不仅是读卡

方便、验证方便，还可以和现在信息系统进行整合，搭载很多新的功能。比如和银行卡结合起来，以后可以直接用这张卡支付罚款；还可以结合网络身份证的功能。”

减少尾气排放 控制雾霾天气

市政协委员屠海鸣提交了一份《关于减少汽车尾气排放，有效控制雾霾天气的五点建议》的提案，认为治理大气污染重在控制尾气排放。

“日益增多的汽车带来的空气污染问题并不是上海所独有的情况。建议借鉴国际大都市成功治理经验，针对汽车尾气的排放污染问题，上海若能在法律、技术、管理上采取综合措施，是在雾霾治理方面取得一定成效的。”屠海鸣建议，上海借鉴香港经验，调整车牌额度拍卖制度，控制本市汽车数量增长。

屠海鸣表示，要治理汽车尾气污染，根本上还是要控制新增机动车总体数量。随着城市生活水平的提高，私家车需求增长是经济发展中必经的阶段。目前上海每年10万辆左右的新增私有机动车额度，加上每年上外地牌照却在上海行驶的私家车以及企业用车的增长，全市一年的整体机动车新增数量相当可观。而上海采取的车牌拍卖制度，虽然对获取本地车牌的经济门槛有所提高，但对总量控制的效果尚需进一步加强。

青年报记者 范彦萍

