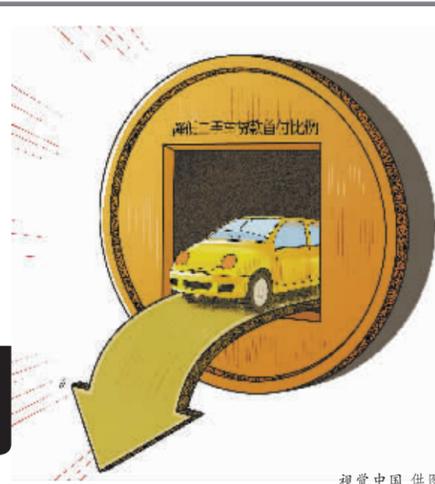


近日,国务院出台《关于促进二手车便利交易的若干意见》,明确指出,各地政府不得制定限制二手汽车限迁的政策,除京津冀、长三角各省市和珠三角的部分城市外,已经实施限制二手车迁入政策的地方,要在2016年5月底前予以取消

# 限迁政策即将终结 二手车市迎爆发期



视觉中国 供图

□本报记者 孙喜保

二手车限迁政策终于迎来“终结”的希望。

这个严重影响全国市场形成的壁垒政策,因为国务院的一纸文件,将进入历史。

## 限迁政策终结在望

3月25日,国务院出台13号文《关于促进二手车便利交易的若干意见》,明确指出,各地政府不得制定限制二手汽车限迁的政策,除京津冀、长三角各省市和珠三角的部分城市外,已经实施限制二手车迁入政策的地方,要在2016年5月底前予以取消。

这意味着从今年6月份开始,大部分省份将不再限制外地二手车辆的自由流通。

对于这一意见的出台,整个汽车经销界都感到兴奋,中国汽车流通协会则是其中的代表。这个在一定程度上代表经销商利益的协会,两年多来一直呼吁国家相关部门应该尽快督促各地政府取消二手车限迁。为此他们曾多次配合发改委、商务部等部门进行了大量的调研,也为此次意见的出台贡献了一定的力量。

功夫不负有心人,在各地限迁政策陆续实施多年之后,这一明显违背市场公平、

存在地域歧视的政策终于将迎来“终结”期。

所谓二手车限迁,是指一些地方政府以环保的名义,限制异地一定条件的二手车进入本地区。根据中国汽车流通协会统计,目前全国已经有95%的地级市实施了二手车限迁政策,其中实施国五标准(目前国内最高标准)限制的城市多达18个,国四标准的超过230个城市,国三也有44个。

在中国汽车流通协会会长沈进军看来,二手车限迁政策的实施,严重影响了我国二手车全国市场的形成,让这一市场处处存在“肠梗阻”,同时在一定程度上推迟了国内二手车市场的爆发期到来。

从限迁的历史背景来看,这种措施始于北京、河北,由于北京最早实施淘汰老旧机动车的鼓励政策,政府甚至对于那些外迁车辆给予很高的补贴,一时间,最早进入汽车社会的北京二手汽车纷纷外迁至河北等临近省市,其中因为流通成本较低,绝大多数车辆迁入河北省。

这导致了两个后果:河北省的环境压力增大;河北省当地的新车交易量受到影响。在这种背景下,河北省率先开始实施对外地迁入车辆的限制政策,并从国三开始,一路升级,目前许多城市甚至限制国五标准二手车进入。

北京市也很早就对外地汽车迁入实施

更加严格的准入标准。

北京和河北的率先限制,逐渐在全国形成示范,也导致了目前全国性的限迁局面形成。

## 全国市场形成在即

在业内人士看来,这种政策严重损害了消费者的利益,导致消费者的财产权受到一定程度的影响。“汽车无法流通到相邻地区,只能提前报废或者流通到更偏远的地区,使整个汽车的销售成本增加,变相贬值。”

作为二手汽车拍卖平台优信拍的执行总裁,庞见维对于13号文有关取消二手车限迁的政策非常支持,他深深知道,限迁对于老旧二手车带来的贬值影响有多大,在一些二手车限迁城市,有的国三以下标准的车辆实际上车况还不错,但因为无法正常流通,被迫以几百元交易甚至最终报废,实际上,这样的车辆在有些偏远地区甚至能卖出上万元的价格。“限迁取消后,这样的车辆不至于被提前报废,那样会造成资源浪费。”

中国的汽车市场层次比较分明,北上广深这些地区最先迈入汽车社会,相对而言,由于汽车更新较早,二手车也会向二线、三线甚至农村市场转移,这本是正常的商品流通渠道,也有利于资源的合理配置,但各地的“限迁”严重影响了这一市场的正常流动。

据中国汽车流通协会统计数据,2015年我国二手车交易量为941.71万辆,虽然比上一年有所增长,但由于受到限迁政策的影响,这一增速远远低于GDP的增速。按照中国1.7亿的汽车保有量来看,这样的增速,还远远不够。

因此,尽快打破这种限迁带来的阻碍,成为汽车流通领域的共识。

据记者了解,中国汽车流通协会曾多次调研并向有关部门申诉这一情况,希望放开二手车市场的处处限迁政策。“中国汽车流通协会近两年来搜集各方材料,多方调研,与各相关部委充分沟通交流,以期改变限迁状况,取得了这样的成果,从这一点来说,让行业看到了政府自身的改革对经济促进的决心和示范作用。”中国流通协会二手车分会副秘书长沈荣说。

值得一提的是,此次取消限迁,并非采取“一刀切”的手段,而是将京津冀、长三角的上海、江苏、浙江和珠三角的多个城市排除在外,仍然允许这些省市暂时可以实施限迁政策。原因则是这些地区有着更加严格的环境要求。即便如此,已经让市场人士很满意,“毕竟还是走了一大步,二手车的全国大流通已经在相当大的区域和范围之内形成,这也满足了大家的期待。”沈荣说。

不过,在一些专家看来,能否落实国务院的意见,则要看各地的实际执行情况,同济大学汽车后市场研究所所长陈荣章认为,政策出台之后,下一步就是落地的问题,各个地方政府能否切实执行是关键。

沈荣认为,这并不是太大的问题,也大可不必担心,“国家文件下达后,必定会有一个督办的机制,规定具体的落实时间表,这个时间不会太久。”

## 二手车市场或将爆发

除了取消限迁之外,13号文其实对于活跃国内二手车市场,还有更多的要求和规定,比如,进一步完善二手车交易登记管理,加快

完善二手车流通信息平台,加强二手车市场主体信用体系建设等内容。意见还提出,进一步优化二手车交易税收政策,适当降低二手车贷款首付比例,加大金融服务支持力度。

在业界看来,中国的二手车市场已经进入了一个即将“井喷”的时代,无论是汽车的保有量还是增长量,中国都处于世界第一的水平。

发达国家经验也证明,在一个国家的汽车工业发展到一定程度之后,二手车市场将成为一个非常有分量的市场,在美国、德国等汽车工业大国,二手车的交易量远远大于新车市场的交易量。

正是看准了这一点,近两年来,各路资本纷纷进入二手车市场,这就包括百度、阿里巴巴、腾讯等大型互联网公司。

二手车的电商平台也不断推出创新产品,一些平台甚至迅速做大。比如车易拍、人人拍等发展迅速。

但以往由于受到限迁、税收、临时产权登记制度等不利因素的影响,中国的二手车市场多少受到阻碍。

但此次国务院13号文的出台,在中国汽车流通协会副秘书长罗磊看来:“压在二手车流通行业的‘三座大山’终于看到了移开的可能。”

沈荣则直言:“二手车市场(爆发)的大势来了。”

政策的障碍被扫除之后,多位业内人士指出,下一步就是要解决我国二手车市场的信息透明度问题,而这完全可以通过市场的力量优胜劣汰。

- 1. 营造二手车自由流通的市场环境
- 2. 逐步完善二手车交易登记管理
- 3. 加快完善二手车流通信息平台
- 4. 加强二手车市场主体信用体系建设
- 5. 优化二手车交易税收政策
- 6. 加大金融服务支持力度
- 7. 积极探索二手车流通模式创新
- 8. 完善二手车流通制衡体系建设

来源:《关于促进二手车便利交易的若干意见》 视觉中国 供图

## 链接

# 激活二手车市场,政府应不越位不缺位

新华社记者 欧向丘 李建国

国务院办公厅近日印发《关于促进二手车便利交易的若干意见》,要求营造二手车自由流通的市场环境。取消二手车“限迁”政策,消除二手车自由流通的主要障碍,政府不越位、不缺位,可为汽车市场注入新的活力。

近年来,针对流入本地的二手车,各地以保护当地环境为由,纷纷出台高于当地在用车辆排放标准的排放标准,以此限制异地二手车迁入。中国汽车流通协会的数据显示,截至2015年9月,全国共有299个城市对迁入机动车有排放限制,占全部地级以上城市的90%以上。其中,实施国五排放标准城市18个,实施国四标准的城市共有230个,国三排放标准的城市有44个。

这种备受诟病的“限迁令”人为制造出地

区封锁和贸易壁垒,几乎堵塞了大半二手车异地流通通道,不仅抑制了二手车的交易量和市场活力,降低了消费者换车积极性,也损害了消费者的财产权益。

“限迁令”背后是地方保护主义思维作祟,政府之手过度干预市场。《中华人民共和国反垄断法》明确规定,禁止行政机关对外地商品规定与本地同类商品不同的技术要求、检验标准,限制外地商品进入本地市场。然而,近年来类似的地方保护主义政策,在机动车、空调、白酒等行业都不同程度存在,成为市场健康发展的阻碍。

二手车消费是各国汽车市场的重要组成部分。以美国为例,美国全年汽车市场规模约为6000万辆,其中二手车4000万辆,占75%,二手车置换对新车销售的贡献率达60%。商务部的数据显示,我国每年新增新车超过2400万辆。发达国家二手车与新车流

通量比例一般在1.5比1以上,按照这个比例计算,未来我国二手车年交易量可望超过3600万辆,远超过2015年的1200万辆,交易额近2万亿元。

正是基于正确的理念和规律性,《关于促进二手车便利交易的若干意见》要求各地人民政府不得制定实施限制二手车迁入政策,国家鼓励淘汰和要求淘汰的相关车辆及国家明确的大气污染防治重点区域有特殊要求的除外。已经实施限制二手车迁入政策的地方,要在2016年5月底前予以取消,各级政府应落实意见要求,尽快取消“限迁”禁令,引导形成汽车梯次消费的市场结构,让二手车流通形成从中心城市向二三线城市、从城市向乡镇流通的基本格局,同时加强对机动车生产、使用、淘汰等全过程环保监管和技术升级改造,让社会效益和经济效益实现最大化。

公众对拥堵费关注的焦点,已经不再是拥堵费何时征收,更重要的是,政府征收拥堵费后,能用这些资金提供怎样的交通服务?

# 拥堵费不能只是“一收了之”

□舒年

拥堵费好比一把达摩克利之剑,已经高悬了五年之久。

早在2010年12月,北京市出台28条缓解交通拥堵措施时,就包括了研究制定“重点拥堵路段或区域交通拥堵收费方案”。北京市交通委曾表示,2016年该将研究试点征收拥堵费。该市相关负责人亦表示,拥堵费问题不是为了收费而收费,更不可能拍脑门。

随着发挥市场在资源配置中的决定性作用成为业界共识以及相关配套设施不断完善,公众对拥堵费关注的焦点,已经不再是拥堵费何时征收,而是一旦征收如何“用好”的问题。

征收拥堵费如同上涨停车费一样,是运用市场手段分配都市中有限的交通资源。运用市场手段调控机动车使用强度,而非运用行政手段限制机动车使用和拥有,来达到治理拥堵的目的,是发达国家和地区的通常做法,例如伦敦不菲的拥堵费、东京高昂的停车费等。

换言之,公众关心的焦点,不仅仅是拥堵费收多少,怎么收,也关心拥堵费的出台,会不会伴随着行政调控手段的退场,更重要的是,政府收了拥堵费,又能用这些资金为公众提供怎样的交通服务?

拥堵费征收后,一个可以预期的情况,就是部分有车族会弃车转乘公共交通,或者通过出租车等方式出行。但是,如果依然维持现有交通供给不变,这些有车族发现,地铁安检依然排着长队,出租车依然一车难求,公交车依然久等不到,那么这些有车族还会弃车吗?就在3月25日,北京轨道交通全路网

日客运量首次突破1200万人次,达1209.89万人次,如此大客流下的乘坐体验,不言自明,在路网建设上,仅今年城市中心区需要打通的断头路就高达50条,路网建设存在的短板由此可见一斑。

如果最终结果只是有关部门“多收了三五斗”,开车人多掏了一笔开支,而交通拥堵依然未能缓解,交通资源的优化调节也自然无从谈起,那么,征收拥堵费就偏离了这项政策的设计初衷。

收费对于缓解拥堵的效果只是暂时的,如果不愿陷入越收越堵的怪圈,就需要正视居民的交通出行刚性需求,从供给侧发力,将拥堵费切实用于改善交通设施,并提升道路管理、公共交通的智能化、信息化水平。其实,如果拥堵费切实征收,就要运用包括电子车牌在内的一系列新技术,这些新技术的运用,也有助于提升城市的交通智能水平。

事实上,北京的治堵措施,往往会被国内其他城市借鉴。拥堵费只是调节机动车使用强度的经济手段中的一种,不同城市,其城市规划、路网覆盖、公交设施、通勤距离和汽车保有量均不一样,不可一概而论。对于北京这种机动车保有量已经达到一定规模的城市,适宜调节使用强度,而对于汽车保有量尚未达到规模的二三线城市而言,则并不适合。

因此,拥堵费不能只是一收了之,更要用好收上来的拥堵费,增加交通服务供给,满足不同人群的需求,特别是原有开车一族的舒适出行需求,并借此提升整个城市的智能化交通水平。

如果只是为了收费而收费,难免最终事与愿违。

2016年纽约车展在这个春天如约而至,虽然并不能与日内瓦、法兰克福等五大国际性车展相提并论,但本届纽约车展也是不容小觑。很多新车选择在这里亮相,各大厂商带来了20余款全新或新款车型,其中车展上的各款微型车不仅吸引媒体关注,也受到诸多参观者的追捧。

相关资料显示,随着用户消费水平的提高和细分市场结构的完善,微型车市场的萎缩已经日益明显,市场持续呈现出下滑趋势。有些车企依然认为,随着城市汽车保有量不断增加以及能源问题的显现,小微型车市场反而会有更大的发展机遇。

2016纽约车展于3月25日~4月3日对公众开放。

视觉中国 供图



# 纽约车展:微型车受追捧



## 公安部:确保驾考改革顺利实施

据新华社电(记者邹伟 白阳)驾考制度改革将于4月1日起正式落地,社会关注的自学直考试点等将启动,各项考证领证服务新举措全面实施。目前,准备工作已进入冲刺阶段,确保为改革顺利实施打下良好开端和坚实基础。

这是记者从公安部交管局23日召开的有关会议上获悉的。会议指出,试点自学直考、自主报考是此次驾考制度改革的热点、焦点和难点。承担自学直考试点任务的16个城市要确保调整业务流程、设定训练路线、设置标志标识、制作印制牌证、完善执法制度等准备工作就绪;依法查处违反规定上路学车行为,保证学车路段的道路交通安全有序。对自学过程中发生的交通事故,要依法调查、依法处理,积极协助理赔。4月1日前,试点地要完成全要素演练和测试,确保驾考制度改革启动当天学车专用标识能够依法发放,自学人员可以上路学车。

同时,承担自主报考试点任务的28个城市将加快互联网自主报考平台应用,非试点城市也将列出时间表,加快平台建设应用,争取在今年年底前全面实现自主报考,培训和报考彻底分离。

公安部表示,要让群众考证领证更便捷、更高效。各地要增加考试供给,积极推行使用社会考场,增加专兼职和社会考员,向县以下下放延考业务,解决考试供给不足、群众往返不便等问题;选用社会考场要坚持公平竞争、公开择优,全程接受社会监督,避免变相审批、暗箱操作;调整工作程序,增设服务窗口,优化办事流程,加强宣传提示。

公安部同时强调,各地要牢固树立红线意识和底线思维,强化考试制度执行、监督和落实。落实随机安排考试,杜绝人为干扰,实现考试全程公开。完善音视频、指纹认证、人脸识别等监管手段,推广使用全国统一的考试评判和监管系统,严格考试过程事后倒查,严格实行“一案双查”,凡违法违规考试发证的,既追究从严追究当事人责任,又倒查相关领导责任和监管责任。

## 探访拆车件之乡 广州陈田汽配城



广州白云区陈田汽配城汇集了全国最多的拆车件。这里聚集着上千家的拆车件商户,门市面积普遍在20-30平方米左右。正所谓“麻雀虽小,五脏俱全”,这20多米的空间内,摆放着各种车辆配件。大到车壳、车头和大型覆盖件,小到车灯、线束和小饰条。另外,在每个商铺门面的醒目之处基本都会挂一块牌子,告知顾客店铺内经营范围和近期新到车辆,“搬运工”们都会在门口喊一嗓子“某某车某配件有没有”,如果没有则立刻调头询问下一家,如果有需要的配件,那么就看货、比价、谈价格。

东方IC 供图

## 数读车市

### 1500元 上海将下调电动车补贴标准

近日,有媒体对外披露了《上海市鼓励购买和使用新能源汽车暂行办法(2016年修订)》草案。与2015年的政策相比,该草案对新能源汽车的补贴标准降低,补贴门槛提高,监管更为严格。

比如,纯电动乘用车按照续航里程分级补贴,续航R≥150km补贴3万元,100km≤R<150km仅补贴1万元,插电式混合动力乘用车(含增程式)补贴也为1万元。客车的补贴指标从原来只按照车身长度,转变为车身长度、电池续航里程、单位载重量能量消耗量三项指标综合评估,补贴标准整体下降。专用车的补贴范围增加了插电式混合动力(增程式),补贴标准由每千瓦时补贴2000元、总额不超过15万元降低至每千瓦时补贴不超过1500元,但未设上限。

该草案称,除燃料电池汽车外,国家和上海市财政补贴总额原则上不超过车辆售价的50%。

### 2万 玛莎拉蒂在华召回两车型

因驾驶员侧地毯、脚垫和加速踏板存在缺陷,玛莎拉蒂(中国)汽车贸易有限公司将召回部分进口总裁系列汽车和吉博力系列汽车。

这批问题汽车的生产日期为2013年3月22日至2015年12月3日,在中国大陆地区共涉及20842辆。召回车辆的驾驶员侧地毯、脚垫和加速踏板存在缺陷。在驾驶员脚垫未被正确固定的情况下,脚垫会向前移动,导致加速踏板可能被堆叠的脚垫卡住;或者由于加速踏板附近地毯的安装不规范,导致加速踏板与其侧面的地毯之间的距离过小。这些缺陷有可能导致加速踏板被卡滞在工作位置,增加车辆发生碰撞的风险。

据了解,玛莎拉蒂(中国)汽车贸易有限公司将召回范围内的车辆免费进行加速踏板饰罩和驾驶员脚垫的更换,并检查加速踏板与其侧面的地毯之间的距离。(王群根据媒体公开资料编辑整理)