

近期，“新华视点”记者接群众举报称，在河南、安徽省际毗邻地区，一些机动车检测站让年审不合格车辆异地“通关”。记者暗访发现，这些检测站主要客户为外地车辆，一些明显有问题的车辆确实能过关。

“问题检测”为何没能得到有效监管？如何才能消除监管盲区，让车辆不再“带病”上路？



项城市鸿祥机动车检测服务有限公司。(据新华网)



在阜阳境内检测不合格的机动车。(据新华网)

本省车检过不了， 换个省份就“通关”？ ——机动车检测乱象调查

不合格车辆异地“包过”

据群众反映，近年来，靠近安徽的河南省周口市沈丘县、项城市、鹿邑县等地乡镇陆续开了多家机动车检测站，其主要客户群体是安徽等地车主，主打“卖点”是不合格车辆也能“包过”。

采访中，记者遇到一名车辆存在问题的安徽车主赵先生。他的燃油车是2013年购置的，去年在本地年检时，由于尾气不达标而被检测站要求维修。他去修理时，维修店人员告诉他，可以帮忙去河南代检，确保能通过。“车送回来时，确实过检了。”赵先生说。

今年3月下旬，赵先生将燃油车送到安徽阜阳一家机动车检测站检测后，不出意外地再次收到了车检不合格的告知单。他准备沿用去年的方法，再去河南“碰碰运气”。赵先生说：“今年车前挡风玻璃裂了，尾气也不达标；如果河南那边检测也通不过，我就打算把车报废了。”

3月26日，记者跟随赵先生来到项城市秣陵镇的项城市鸿祥机动车检测服务有限公司。这里地处乡镇，毗邻106国道，距离豫皖交界处约20分钟车程。记者在这里看到，待检车辆有许多来自安徽、江苏、山东等地，包含大货车、皮卡车、私家车等车型。等了两三个小时，赵先生的车再次成功过检。

在另外几个检测站，记者也看到类似情况。两辆在阜阳境内不符合检测标准的机动车，其中一辆仪表盘上显示发动机故障，皮卡车反光标识不完整，右后方刹车灯罩破损，另一辆排气管中的车用三元催化器缺失；这两辆车分别在沈丘县境内顺风机动车检测有限公司和腾达机动车检测管理有限公司顺利过检。

记者暗访的几家机动车检测站均位于乡镇，多被麦田包围。在与检测站内工作人员或“黄牛”交谈时，对方多表现出谨慎态度。

据有关部门通报的材料显示，去年上半年，周口市检验机构受托检测异地车比例约为47%；记者暗访的项城市鸿祥机动车检测服务有限公司、沈丘县顺风机动车检测有限公司，外地车检验占比分别约78%和93%。

皖北一家机动车检测站负责人说，机动车检测应严格执行国家标准，不合格、不达标的车辆必须维修好、符合标准后才给予通过；这些检验机构放松标准，既不利于大气污染防治，也导致大量本地车不愿意在本地检验。

阜阳市公安系统某车辆管理单位负责人表示，异地过检“问题车辆”主要是在本地辖区内行驶；让“问题车辆”过检，会给当地带来事故量增加的风险。

为何放任“问题检测”

同一辆车，在不同地方的检测机构检测结果南辕北辙。这种非正常现象，暴露出一些地方省际毗邻地带机动车检测在监管环节存在短板。

一方面是基层监管执法能力弱，难以实现有效监管。

根据国家相关管理办法，基层市场监管和生态环境两部门每年会按照一定比例开展“双随机、一公开”联合检查。记者采访了解到，项城市、沈丘县两地市场监管部门在核查这些异常检测站点时，均反馈未发现明显问题。

未查出问题的背后，是基层检测人员力量与素质的不足。“设备上的数据很专业，我们也看不明白。”沈丘县生态环境分局移动源股负责人樊长来说，“市局没有专家；去年才开始的培训，还是从省里请来专家。县级执法人员的理解能力不一，很难看出猫腻。”另一方面，对机动车检测机构的监管执法体系仍不健全。

项城市市场监督管理局检验检测监管股负责人刘东和沈丘县市场监督管理局检验检测股股长窦静均负责了去年通报的异常站点的检查工作。据介绍，他们检查了异常站点的资质认定证书、部分检测车辆检测报告复印件等材料，并要求检测站出具异地车辆比例高的情况说明，但并未有交管部门和生态环境部门进行联合现场检查。

刘东表示，他们按照职责范围进行检查，但相关检测专业性强，他们缺乏技术手段，想查出安检和环检中可能出现的扰乱市场行为确实难。

除了省内部门间缺乏有效协同机制，省际间也存在数据壁垒。

阜阳市某机动车检测站负责人告诉记者，阜阳尾气检测不合格的车辆，需要在交通运输部门指定的机动车维修站进行维修方可复检，否则其他检测站都无法检测。安徽省生态环境厅也通过智能软件对有问题嫌疑的车辆进行通报，县级环保部门会再核查。

但记者调查发现，在安徽初检不合格的车辆，可以在河南境内再检，且无初检未通过记录。阜阳市某生态环境分局相关负责人说，跨省数据壁垒让机动车检测存在治理盲区。

让机动车安全上路

针对机动车非法检验问题，市场监管总局办公厅2024年7月印发关于开展机动车检验专项整治行动的通知，明确要求进一步完善跨部门联合监管机制，积极联合公安、生态环境、交通运输部门加强机动车检验机构监管。

一些受访干部群众表示，目前机动车检测站准入门槛不高。记者从项城和沈丘两地车管所了解到，两地机动车保有量均为10万辆左右，但开设的机动车检测站分别达到9家和15家，沈丘近年来还陆续有新增。常规机动车检测站一般布局县域城区，但这两地分别有3家和9家检测站建在临近安徽的乡镇。

刘东说，一些领域的无序竞争容易演变为内卷式恶性竞争，打价格战，或导致一些检测机构行为异化。

一些基层干部认为，应合理设定机动车检测准入门槛，并从严落实退出机制。“比如，省级市场监管部门可根据汽车保有量合理布局布设点，适当提高机动车检测站资质审批和评审标准。”窦静等表示。

周口市、阜阳市受访干部建议，省域内可明确机动车检测监管牵头部门，探索多部门联合执法；同时，探索省际毗邻地区建立联合监督执法机制，打破数据壁垒，形成监管合力。

阜阳市公安部门和生态环境部门负责人提醒，问题车辆要及时维修，车主莫要贪图一时便利、抱侥幸心理；安检和环检的严要求，既是在守护公共利益，也是在保障车主自身安全。

记者从周口市有关部门获悉，周口市当天迅速成立由市场监管局、市公安局、市生态环境局等相关部门组成的联合调查组，第一时间对报道涉及的三家机动车检测机构的资质手续、检测标准等进行调查；调查结果明确前，暂停相关业务。对于涉嫌违法违规的，将依据相关法律法规严肃处理。同时，举一反三，对全市机动车检测机构进行排查整治。

(据新华社北京4月7日电)