

征收拥堵费 对电动车是福还是祸

近日有消息称,北京市正在研究收取拥堵费,以缓解交通拥堵问题。该消息引发业内热议,有人建议,征收拥堵费后,应逐步取消机动车限行和限牌政策。

这是继 5 月北京传出“将于 2016 年实施有位购车”之后的又一重磅消息。不过,早在 2010 年,北京就传出要征收拥堵费。2012 年 8 月,北京市发布的《“十二五”时期交通发展建设规划》提出,将“综合利用经济、法律、科技和必要的行政手段,强化交通需求管理,抑制机动车的过快增长和过度使用,努力缓解中心城区交通拥堵。”

规划还提出,“控制机动车过快增长,引导小汽车合理使用”是影响交通发展的“六大关键”之一。根据规划内容,北京将出台拥堵收费管理政策及相应配套措施,并重点建设交通拥堵收费管理系统、拥堵收费监测评价系统等。当时,北京市交通委有关负责人表示,交通拥堵收费正处于技术准备阶段,采取何种形式收取,何时开始收取,还没有具体的时间表。

今年 4 月,北京市环保局局长陈添向媒体表示,拥堵费政策还在研究中,已经出了几个不同方案。还有消息称,交通拥堵收费将分级设置收费标准,实行动态调整。分级就是以环线或重点商圈等常见拥堵点为界限设置收费标准,动态调整就是根据不同时间段收取不同费用,早晚高峰收取的费用高,平峰时段可能不收费。

时至今日,尽管北京已经实施了限牌、尾号限行等政策,但交通拥堵依然严重,PM2.5 数值居高不下,限牌政策的弊端也日益暴露出来。全国乘用车联席会副秘书长崔东树认为,摇号政策已经难以为继。目前北京有 316 万人的摇号购车大军,很多是全家齐动员抢北京牌照。北京号牌分拨给新能源汽车的数量将从 3 万个逐步升级到 6 万个,汽油车摇号的年成功率只有 3.5%。有些摇号的暂时不需要车,想用车的多年摇不到号,这必然催生暗箱违法操作。

互联网和智能化的提升也为征收拥堵费提供了条件。随着车辆的智能化水平提升,智能汽车和互联网+的概念已经逐步走到前台,收费的系统设计和实用效果已经很成熟。部分城市的收费桥梁等都是采用不停车即可收费的模式,北京很容易实施五环内



收费的模式,现有的摄像头和智能体系就能基本解决监控问题。

对于北京是否该征收交通拥堵费,资深汽车评论员张志勇认为,相对于目前的限牌政策和限行政策,征收交通拥堵费显得更加合理,如果征收标准和措施得当的话,能更好地解决拥堵和环境污染问题。“限购不仅有违公平,还不利于汽车产业乃至旅游业等相关行业的发展,但征收拥堵费既不影响消费者的购车权利,同时也能引导消费者合理用车。”

崔东树认为,收取拥堵费应该说是一种比较合理的手段,比目前的摇号政策更好,因为目前北京中心城区已经无力支撑快速增长的机动车保有量。此外,征收拥堵费对北京市市的影响不会很大,因为拥堵费仅仅集中在中心城区,限制汽车使用,并没有影响汽车购买。“摇号购车政策必然要改,拥堵费是目前最实用的措施,体现了从控制购买拥有转为控制用车频次的管理思路的转变,直接有利于改善拥堵的

缓解,是从教条主义转为务实发展的好政策。”

他认为,收费的调节效果远强于限购。限购是最简单的懒政做法,让消费者分成有车阶层和无车阶层,有车阶层可以随意用车,无车阶层备受痛苦。拥堵费取代限购政策有利于社会公平。北京城市太大,交通不便,有时需要私车出行。控制私车出行的最佳方式是靠灵活调整收费,让高峰期的出行减少,让有需要的人能以私车快速出行,确保部分城区的交通流量相对合理。

目前,新加坡、英国等国家已经采取了征收拥堵费措施。新加坡是世界上首个征收交通拥堵费的国家。自 1975 年起,新加坡在市中心 6 平方公里控制区域,对进入车辆每天收 3 新元“道路拥堵费”。从 2003 年开始,伦敦对市中心的车辆征收道路拥堵费,星期一到星期五的早上 7 时到下午 6 时半,普通轿车都需缴纳 5 英镑的费用,但出租车、警车、消防车、救护车

不需收费。2008 年 3 月,美国纽约市也决定在曼哈顿区征收交通拥堵费。

伦敦的交通管理采用“车牌光学自动识别系统”,该系统通过道路上的摄像头对车牌拍摄彩色和黑白两幅照片,然后与收费数据库对比,最后确认。伦敦征收拥堵费后,每天进入伦敦市中心的小汽车减少 20%~30%,公交车提速 25%。

如果开征拥堵费后取消摇号和尾号限行政策,会不会对新能源车带来灭顶之灾呢?目前,电动车在北京享受单独摇号政策,中签率远远高于燃油车,同时,电动车不限行的政策也吸引了很多消费者。因为多年摇不到燃油车号牌,很多消费者不得不选择了电动车。但是,如果开征拥堵费、取消摇号政策,还有多少消费者愿意购买电动车?

有消息称,北京可能会效仿伦敦的做法。目前,伦敦交通拥堵收费区内行驶的电动车、碳排放低于 75g/km 以及满足欧五排放标准的环保车型均免征拥堵费。北京开征拥堵费后,电动车也将免征拥堵费。但崔东树表示,如果征收拥堵费,一辆燃油车每年增加的拥堵费成本大约为 1 万元,依然比购买电动车划算可靠。

“消费者买新能源车不是为了环保和发展产业,而是满足有车的出行生活。当北京取消摇号政策后,相当于价值 10 万元的新能源车牌补贴没有了,绝大部分消费者必然会买汽油车。从其他城市新能源车的购买热情看,国家和地方补贴还不足以刺激消费者买新能源车,只有强力抑制的需求才能分流消费者买新能源车。因此,取消摇号后,北京新能源车的发展必然严重受阻。”崔东树说。

今年 6 月,北京参与电动车摇号的人数为 6454 人,电动车号牌资源为 5697 个,中签率 88%。在各级补贴、减免购置税、不限行等政策的强力推动下,北京电动车市场终于迎来了爆发期。但是,开征拥堵费取消摇号政策后,纯电动汽车的销量势必大减。曾被北京政策排除在外的传统混动和插电混动将赢得消费者青睐。

对此,汽车行业分析师张志勇认为:“收取拥堵费有可能推行,但是取消限行和限牌政策不太可能,从目前情况来看,应该是同时存在。”(据《中国青年报》)

览众风骏 C7 房车:

为您旅途增添无限惬意

览众风骏 C7 房车的出现,是为满足客户多样化的需求。宽敞舒适的生活空间、高档的家具质地、富有生活气息的色系搭配、人性化的精巧设计、超大空间行李方舱等全面的提档升级,都为您的旅途增添了无限的惬意与可能。

专用底盘,安全耐用。览众风骏 C7 房车采用房车专用底盘,配备 ABS+EBD 系统、四门防撞钢梁、倒车影像等,实现了主被动安全的全面覆盖。览众风骏房车采用分时四驱系统,离地间隙 195mm,保证了车辆对复杂路面的适应能力。

强劲动力,无限可能。览众风骏房车柴油版搭载行业知名的绿静 2.0T 高效柴油发动机,配合 VGT 增压中冷技术,使噪音控制达到最优。最大输出功率为 110kw/4000rpm,在 1800~2800 转时可以爆发出 310N.m 的强大扭矩,是国内动力最强劲的柴油发动机,同时排量放达到欧盟认证的 IV 标准,更节能环保。

流线外观,典雅内饰。览众风骏 C7 房

车较风骏 C4 房车更加饱满厚实,经典的流线造型使得 C7 房车依旧灵动。多窗、大尺寸设计,多一缕阳光,多一块明亮,真正体验“家融自然”之感。览众风骏 C7 房车在色系搭配上更加注重景与家的和谐,酒红色布艺中和了冷暖两色系,与欧洲风格的板式家具共同营造出了闲适而不失典雅的房车生活。

览众风骏 C7 房车的大生活空间作为最大的亮点为人们所期待,驾驶室上方的双人床、可拼双人床的对坐沙发及车体后部的单人床可供 4 人同时休息;可调节角度的电视,满足 4 人在对坐沙发上娱乐的需要;大区域的灶台空间给人们的厨艺发挥提供了更大空间和便利;卫生间设有沐浴器、可旋转马桶,大空间设计使人更具舒适之感;大行李方舱无疑是风骏单排房车另一大亮点,各式装备也有了足够的收纳空间,使得房车生活更加舒爽惬意。

(长城)

汽车库存指数连续 9 个月超预警线

2015 年 7 月 1 日,中国汽车流通协会发布的 6 月中国汽车经销商库存预警指数为 64.6%,环比上涨了 7.3%,与去年同期相比上涨 5.7%。这也是库存预警指数连续 9 个月超预警线。

中国流通协会产业协调部副秘书长郎学红表示,2015 年 6 月中国汽车经销商库存预警指数达 64.6%,这主要是受到了 5 月降价促销的影响,与此同时,集客量相比上月有所下降。郎学红表示,经销商在 7 月销售压力依然较大。业内人士表示,在库存连续 9 个月超出预警线的情况下,不仅仅是经销商要做出对策,生产企业也应根据市场变化适时调整产品生产计划。同时,中国汽车流通协会还发布了 6 月份成交价格的调查结果,据调查结果显示,经销商中认为成交价格下降的比例由 66.7%降至 63.2%,认为涨价的比例由 4.7%降至 3.8%;认为成交价格与上月基本持平的比例由 28.7%升至 33%。

此外,中国汽车流通协会进口车专业委员会副主任王存对 2015 年上半年的进口汽车市场做了分析,数据显示,2015 年上半年

进口车数量累计同比下滑 22.3%;进口乘用车 8.8 万辆,同比下滑 30.3%,SUV 车型主体地位稳定,占比 64.9%。从进口车结构来看,其趋势继续向小排量倾斜,3.0 升以下车型的份额 1 至 5 月份为 93.7%。值得注意的是,进口车的总体市场平均优惠 8 万元,环比增长了 0.6%。

(据《北京日报》)

汽车消费 投诉热线

在汽车和旅游消费时,如果您的合法权益受到侵害,请拨打维权热线 0394-8599345 投诉,本报将联合有关部门共同帮您维权。