

编辑 蓝朝晖 美编 代小杰 责校 李月 电话:84285566-3202 sbsdcar@vip.sina.com

专家视角

汽车“三包”和召回是否需要大修



贾新光

多,汽车生产者、经营者、有关管理部门都应该认真研究,切实执行。

对于汽车消费来说,新消法修改涉及汽车“三包”和召回问题,两个办法与新消法之间有一些内容上的冲突。

一、谁来举证。消费者举证难、鉴定难一直困扰着汽车“三包”和召回实施,以前的文件都说得含含糊糊。如“三包”办法规定:“处理家用汽车产品‘三包’责任争议,需要对相关产品进行检验和鉴定的,按照产品质量仲裁检验和产品质量鉴定有关规定执行。”召回条例规定:“生产者认为其汽车产品不存在缺陷的,可以自收到通知之日起15个工作日内向国务院产品质量监督部门提出异议,并提供证明材料。国务院产品质量监督部门应当组织与生产者无利害关系的专家对证明材料进行论证,必要时对汽车产品进行技术检测或者鉴定。”鉴定费用昂贵导致维权成本过高,而新消法第二十三条规定举证倒置:“经营者提供的机动车、计算机、电视机、电冰箱、空调器、洗衣机等耐用商品或者装饰装修等服务,消费者

根据2013年10月25日十二届全国人大常委会第五次会议《关于修改消费者权益保护法的决定》第二次修正,新的消费者权益保护法(以下简称“新消法”)将从2014年3月15日起开始施行。新消法内容修改量很大,涉及方面很

自接受商品或者服务之日起6个月内发现瑕疵,发生争议的,由经营者承担有关瑕疵的举证责任。”

二、消协地位。“三包”办法第三十二条规定:“家用汽车产品‘三包’责任发生争议的,消费者可以与经营者协商解决;可以依法向各级消费者权益保护组织等第三方社会中介机

导节约资源和保护环境的合理消费,提高消费者维护自身权益的能力;二是参与制定有关消费者权益的法律、法规和强制性标准;三是对侵害众多消费者合法权益的行为,中国消费者协会以及在省、自治区、直辖市设立的消费者协会,可以向人民法院提起诉讼。这明确解决了消协法律地位问题。

三、对经营者的处罚。新消法第五十六条规定:经营者违法,“可以根据情节单处或者并处警告、没收违法所得、处以违法所得1倍以上10倍以下的罚

款,没有违法所得的,处以50万元以下的罚款;情节严重的,责令停业整顿、吊销营业执照”。“三包”办法规定,“处1万元以上3万元以下罚款”,召回条例的规定是“处5万元以上20万元以下的罚款”,看起来太轻了。此外,新消法还规定了惩罚性赔偿和精神赔偿等。

综上可以看出,新消法与汽车“三包”和召回存在很多冲突之处。因此,建议有关部门抓紧时间研究一下。为了避免实际执行中各个办法彼此掣肘,汽车“三包”和召回这两个办法需要修改。

· 演席谈 ·

汽车限购:一剂镇痛的杜冷丁

刘葳漪



在刚刚过去的这个周日傍晚,天津长江道汽车街及空港汽车园马路两旁密密麻麻地停靠着各种车辆,以往经过这里,绝对不会见到这样的场景。随便进入一家4S店的大厅,摩肩接踵的男女,人声鼎沸的嘈杂,仿佛是临近除夕前的火车站售票大厅。几乎每家经销商的财务结算窗口都排着长长的队伍,粗略估计约有70人左右。

与此同时,天津的一个二手车市场过户大厅灯火通明,众多购车者抢在零点前,排队等候过户。当然,在16日零点之前签订的购车合同有效,不在限购范围内。

这源于几个小时前,天津市政府召开新闻发布会,宣布从2013年12月16日零时起在全市实行小客车增量配额指标管理,并将自2014年3月1日起按车辆尾号实施机动车限行交通管理措施。

消息一出,众多中低端汽车品牌4S店内一车难求,原本几个月前有购车打算的顾客,得知这个消息后,一家三口齐齐出动,马上来4S店里挑车了。据一位自主品牌的店员陈述,在12月14日白天就有大批客流,大多还持币观望者,限购令一出,成交率突然升高,保守估计,在12月15日全天仅夏利的销量就已过千。

至此,中国四大直辖市中,天津是继上海、北京后第三个对汽车增量实施限制措施的城市。

据媒体采访获悉,因为天津传出或将进行限购的传闻,市民们有的将购车计划提前,有的则是为了多占车牌。有市民认为:“依据以往北京和广州限购实施情况,天津限购应该属实,这种事宁可信其有不可信其无,只是实施早晚的问题。”

梳理过去几年的情况不难发现,限购城市的治堵、抗霾效果并不理想。上海从多年前就对新增的客车额度实行拍卖制度,今年冬天的雾霾依然非常严重;2010年12月23日,北京正式公布《北京市小客车数量调控暂行规定》,2013年1月的雾霾天数为59年来最多。

很多发达国家的汽车保有量远超我国,但是交通状况与大气环境相比之下则要好得多。在形成限购决策的过程中是否考虑到了其决策的导向结果——正面效应还是负面作用?这些决策是否建立在科学、民主和合法的基础上?试图通过收费来治堵,远期看会加剧社会不公,很可能将城市公共交通资源变成高收入者和公车的特区。

汽车限购更像是一剂镇痛的杜冷丁。

纸上谈车

摆脱对政策的依赖未必是坏事

蓝朝晖



近日出台的《党政机关厉行节约反对浪费条例》中,明确提出“坚持社会化、市场化方向,改革公务用车制度”,“改革公务用车实物配给方式,取消一般公务用车”。这成为公车改革迄今最严厉的措施,也势必将成为车市的一大转折点。

公务用车减少采购数

量,对于减少“三公经费”的支出、推进党风廉政建设有着极大的积极意义。但高兴之余,担心并没有消除,这可能导致汽车企业,尤其是自主品牌失去借此树立品牌的机会。

对于汽车企业而言,公务用车采购数量的减少肯定会有一定的影响。目前全国约有200万辆公车,每年更新量大约是50万辆,绝大多数是一般公车。对于积极开拓公务用车市场的企业而言,势必会面临销售转型问题,这也是汽车企业不愿看到的局面。

公务用车改革是把双刃剑,在减少公车采购的同时,也刺激了私人汽车

消费市场的增长。从杭州公车改革的经验来看,杭州市在2009年推行市级机关公车改革,所有的市管干部无论级别高低、官职大小都不再配备公车,导致这些人大量购买私人汽车,公务用车需求转移成了个人购买。

近年来,我们看到太多的车企,推出新产品时都会强调针对公务用车市场而开发制造,虽然这个市场每年采购数量并不大,但多少能带来品牌效应,这让车企有了前期的销量铺垫。

但从长期来看,摆脱对政策扶持的依赖未必是坏事。公务用车改革让车企

的研发有了调整方向。一方面原打算依靠利好的新规进入公交车市场以提高品牌影响力的企业现在要重新制定产品策略;另一方面刺激了企业转型,更加专心的发展市场需要的产品,而不是政府需要的产品。

一般公务用车取消之后,企业的竞争将回归到中国私人消费市场。谁都不知道未来的中国汽车市场竞争有多激烈,车企唯一能做的是趁早加快开发符合市场需求的产品,在中国的私人购买市场提前占据更好的栖身之地。只有在市场的压力下,经过竞争者的挑战和消费者的挑剔,才能健康存活。

中国应该有自己的特斯拉

王万利



随着国家新能源车型推广政策的逐渐清晰,新能源汽车市场快速升温,11月国内整车企业生产节能与新能源汽车2495辆,环比10月增长近50%。一时间,公众对新能源车型的关注度高涨,这从特斯拉北京侨福芳草地体验店日渐增多的客流量上即可看出。

有分析指出,汽车尾气排放是造成城市环境

污染的主要原因。同时需要警惕的是,中国现在是世界第一能源消费大国,57%的石油依赖进口,已经超过了美国53%的对外依赖度,即将突破60%的安全线,而其中近60%是被汽车所消耗。一组组数据证明,能源危机已上升为国家战略安全问题,中国发展新能源汽车比任何国家都更紧迫。

特斯拉现有产品均为纯电动车,能源危机、气候变化、环境污染所带来的系列问题使其迅速蹿火,成为全球最热的电动车品牌,被冠以“汽车业的苹果公司”之名。但是,定位高端,用IT的理念造车,以硅谷的想像力,集众家技术链打造的

特斯拉豪华电动车适合中国市场吗?答案是否定的。从目前中国的整体经济水平来看,特斯拉仅能是少数富人的玩具,动辄几十万元的车价大多数消费者难以承受。

中国消费者需要自己的特斯拉。事实上,我们也不缺乏具有代表性的新能源车企。如从电池业务发展至IT行业,以微软的创造力,垂直整合产业链跨入汽车行业的比亚迪,早已在新能源车的研发制造领域取得了突破,从自然吸气、TID、绿混,到双擎双模、纯电动,均有上市量产车型。

特斯拉看重资本运作,进入中国市场的首要目的是逐利,其目标消费

群体是那些对时尚、环保拥有巨大热情的富人。比亚迪是自主品牌,以消费者使用需求为第一出发点,立足整车安全潜心研发,旨在造出更多老百姓买得起、用得方便的新能源汽车。与特斯拉吸引富人的目光不同,生于中国长于中国的比亚迪更重视大众市场,以责任为使命。

而且,令人欣慰的是,目前我国拥有制造高品质新能源车型能力的车企远不止比亚迪一家,上汽、北汽、奇瑞、吉利等多家本土企业均已在该领域有所建树,近几年不断有技术可达国际水平的产品推出,属于中国的特斯拉距离我们并不遥远。

本版漫画 韩玮