

## 汽车

新京报 Automobile

## 杂志

激情 驾驭 梦想

B24·本地商圈

二手车交易火爆  
收车价格走高

一位工作人员介绍,春节后花乡旧机动车交易市场开业以来,交易情况火爆,他们每天都忙得不可开交。此外,春节前部分经纪公司清库存,目前库存量较少,而购买量较大,供不应求进一步造成目前二手车收购价格走高。

B19-B22·突破之路

自主品牌的野心  
在天花板上

2011年,自主品牌经历了难过的一年。然而,这种不得志的局面更像是一个结构调整的阶段,而长远来看,中国自主品牌车企的发展势头依然强劲,而且伴随着企业整体竞争力的继续,大有捅破天花板,进入更高层次的趋势。



## 来也

## 雪佛兰迈锐宝正式上市

作为上海通用汽车今年最重要的全新车型之一,雪佛兰迈锐宝上周在上海正式上市,2.0L和2.4L两种排量共五款配置车型的官方价格区间为16.29万-22.99万元。其中,2.0L车型的起步价格低至16.29万元,创下合资品牌主流中高级车价格的新低。

B11·新车聚焦



■一周谈

## 别指望汽车三包一步到位

从2004年到现在,中国汽车销量从500万辆跃升到1800万辆,但被消费者认为是保障自身权益的最重要法规——汽车“三包”(《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》)却经历了与市场发展完全不相称的艰难制定过程。近期,国家质检总局公布了第二次征求意见稿(下称二稿)，“三包”立法呼之欲出,但仔细探究后发现,车主的美好时代还远未到来,那种坚定地保护的还是感觉还是很渺茫。

立法的纠结反映出立法者立场的游移。毫无疑问,在消费者与制造商之间,立法者在寻求一种平

衡,也就让人怀疑这个“三包”到底是要保护消费者的权益还是制造商的权益。如三包期限由两年或4万公里延长至两年或5万公里,这完全不是站在消费者角度的立场,一年开到2万公里的家用汽车实在不多,最终肯定是三包的两年期限先到,5万公里的行驶里程又有什么意义?

立法后的执行又是另外的困难。二稿条款中加入的用来解决争议的第三方机构,要经争议双方同意后,各级质量技术监督部门和有关机构才可以选择专家参与调解工作。但事实上,如果消费者与销售者能那么容易地达成一

致,或许也就不这么渴望三包的出台了。更重要的在于,法规并没有垫高消费者的姿态,在面对“第三方”机构的时候,举证与论辩的优势依旧在销售者一方。而且,就算被判有责任,销售者所要付出的成本也太低了,无非就是换车退车而已,这算什么惩罚吗?

汽车“三包”7年的时间积累已经够丰厚,第二稿的改变也的确不少,但纵观全文,心里依旧没有底。在我们与汽车之家联合调查中,厂商和经销商并没有对三包政策有激烈反对,这或许从一个方面反映出政策还未触及根本。

我们不得不羡慕美国消费者,在那个被称为“轮上国家”的地方,汽车质量立法顶住了制造商的重重压力,完全站在了消费者的一面。对于真正的质量问题,没有繁复的举证与诉讼环节,退车、换车是非常通畅的流程。因为一旦上升到诉讼层面,企业可能面对的将是天文数字的判罚。且不说那些几百亿美元的赔偿官司,几周前由于2010年未及时公布车辆缺陷、拖延召回338700辆汽车,宝马接到了美国国家公路交通安全管理局(简称为NHTSA)开出的高达300万美元的民事罚单。宝马必须在30日之内

支付以上罚款。看好了,这才叫给消费者撑腰!

当然,于消费者来说,也急需正确建立在汽车消费过程中的权益观。

毫无疑问,我们热烈鼓励消费者坚定的维权意识,这种态度的存在是维护权益的基础和动力。但从另一个角度看,也会发现公众对于权益的理解有时候是片面的。有的翻车造成重大伤亡,消费者千夫所指车辆安全性不佳,但却忽视了自身安全驾驶意识,并将极端情况与日常使用混淆起来;有的车轮胎鼓包,引发众口一词地指责轮胎生产商,但事实上这却是轮胎使用

中因为路况和使用方式而难免发生的;在小尺寸备胎这样的事件上,媒体甚至消费者一起以偏激的言论与厂商对峙,却不曾仔细了解行业常规与白纸黑字的说明书……维权要有,但究竟维什么权,我们需要更成熟理性地应对。

中国的汽车质量立法已经落后于市场发展太多,这一次汽车三包即使能够出台,恐怕仍然不是一个完美的政策。一步到位、自此扬眉吐气只是个设想罢了。维权之路漫漫,但请相信,新京报《汽车周刊》抱有理性,怀着坚定,站在您身边!

□崔卓佳