

# 一周新闻透视

北京正则大成汽车信息咨询中心

2011年9月第四周

## 卷首语

本周汽车业有两件大事，件件与产业、与消费者相关，值得厂家和消费者关注，更值得媒体深度关注。

第一件事：政府调整了节能汽车的补贴政策，这将使厂家更难获得补贴；对消费者而言，能够买到比以前的节能车更加节能的车辆。同时，该政策将刺激厂家采用新材料、新技术，以顺应市场的需要。法规和市场始终是驱动汽车工业发展的两个车轮，相信新补贴政策的出台后，将有更多节能环保车辆开到百姓身边。

第二件事：国家质检总局发布了汽车“三包”规定征求意见稿。此事引起了媒体的热议，但复述条文的多，提出意见的少。而逐条阅读下来，该征求意见稿确有值得改进和补充的地方。

编者

## 目录

|                        |   |
|------------------------|---|
| 厂家获节能补贴更难了·····        | 3 |
| 汽车“三包”（征求意见稿）并不完善····· | 4 |

# 厂家获节能补贴更难了

**新的节能补贴政策将从 10 月 1 日起执行。**

**新规缩小了补贴范围，提高了对燃油经济性的要求。**

9 月 19 日，财政部、国家发展改革委、工业和信息化部联合发布通知成为重要新闻。该通知指出，对去年 6 月 1 日至今年 9 月 30 日实施的节能汽车推广补贴政策将予废止，10 月 1 日起代以新的鼓励政策。

此次调整主要有两方面的内容：一是缩小了补贴范围，二是提高了对燃油经济性的要求。原来的补贴按车辆的整备质量，从 750 公斤以下到 2510 公斤以上分为 15 个等级，而新标准则是从 750 公斤到 1320 公斤的 7 个等级，减去了 1320 公斤以上 8 个等级的整车则不在补贴之列，从而将补贴车型实际限制在了 A00-A 级车范围。按照新的补贴政策，纳入补贴范围的 7 个等级车辆的综合油耗，必须比原补贴规定的油耗下降 7.1%-9.2%。

| 整车整备质量 (CM)      | 具有两排及以下座椅且装有手动挡变速器的车辆 | 具有三排或三排以上座椅或装有非手动挡变速器的车辆 |
|------------------|-----------------------|--------------------------|
| Kg               | 油耗下降幅度                | 油耗下降幅度                   |
| CM ≤ 750         | -7.7%                 | -7.1%                    |
| 750 < CM ≤ 865   | -7.3%                 | -8.5%                    |
| 865 < CM ≤ 980   | -8.6%                 | -8.1%                    |
| 980 < CM ≤ 1090  | -8.2%                 | -7.7%                    |
| 1090 < CM ≤ 1205 | -7.7%                 | -7.4%                    |
| 1205 < CM ≤ 1320 | -8.7%                 | -8.3%                    |
| CM > 1320        | -8.2%                 | -9.2%                    |

**新补贴政策获是得了中央批准后才推行的。**

**新补贴政策有利于拥有先进技术的合资企业。**

**新补贴政策将刺激节能型发动机的开发和使用。**

**油耗核查仍按原政策执行。**

《通知》指出：“为继续引导和鼓励汽车生产企业加大节能技术研发投入，促进产品结构优化升级，逐步降低油耗水平，根据行业节能技术进步、油耗标准推进等情况，财政部、国家发展改革委、工业和信息化部报经国务院批准同意，决定对现行节能汽车推广补贴政策进行调整。”

拥有先进技术的合资企业将是新补贴政策的受益者，一些自主品牌产品或因发动机技术和材料轻量化技术方面存在差距而无法获得补贴。但由于中国的石油对外依存度已经超过了美国，在能源安全问题日益严峻的时候，在没有新能源车作为替代品的情况下，政府必须通过鼓励政策来引导厂家生产更节能的产品。

9 月 24 日，中国自主品牌企业长城开发的 1.5T 发动机实现批量生产，其动力水平相当于 2.0 自然吸气式发动机，其油耗低于新补贴政策给出的限值标准。据悉，目前开发涡轮增压发动机的自主品牌企业不在少数。相信在该政策的刺激下，各厂家将加快涡轮增压发动机推向市场的速度。

关于曾有消费者质疑厂家送交国家检验油耗的车与销售车辆不一致的问题，《通知》指出：“有关核查工作暂按《“节能产品惠民工程”节能汽车（1.6 升及以下乘用车）推广专项核查办法》（工信

部联装〔2010〕566号)执行。”去年,工信部曾就产品一致性问题抽查过节能环保车,但包括被指实际油耗与工信部公布标准不符的车在内,所有厂家的节能车都通过了检查。

## 汽车“三包”(征求意见稿)并不完善

**“三包”征求意见稿受到热捧。**

近日,国家质检总局公布了《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定(征求意见稿)》,即民间俗称的汽车“三包”(征求意见稿)。

**宣传口径比较统一。**

“三包”征求意见稿(下称:《规定》)面世后,立即成为上周所有媒体关注的焦点,各媒体对征求意见稿给予了积极的评价,其中用得最多的热词为:“千呼万唤始出来”。表现出消费者对“三包”规定的期待可用“望眼欲穿”来形容。

值得注意的是,9月25日,各大媒体都转载了《人民日报》对《规定》的报道,该报道只是对部分条款进行了引述,但没有对其内涵是否存在问题、存在什么问题提出异议。

### 《规定》的亮点

从《规定》的体例上看,形同一部结构完整、比较简单的法律,但却不是一部法律。《规定》用法律明确了一些事项,这将有利于保护消费者的利益:

**明确了最低保修期。**

《规定》指出,整车三包有效期应不低于2年或者40000公里,以先达到者为准。主要总成和系统的质量担保期应不低于3年或者60000公里,以先达到者为准。

**明确了“三包”的范围。**

《规定》要求,家用汽车产品售出后30日之内,出现因产品质量问题而产生的车身开裂、制动系统失效、转向系统失效、燃油泄漏等严重安全性能故障,消费者可以选择退货、更换或修理。若消费者要求退货,销售商应当负责免费退货。

**修车配件的质量不得低于原装件。**

《规定》要求,销售商向消费者交付家用汽车产品时,应当明示家用汽车产品三包有效期和三包条款。修理商用于三包修理的零部件应当是制造商提供或者认可,并检验合格的原装零部件,其质量标准应不低于家用汽车产品生产装配线上的产品。

**规定了修理时限和修理次数的限制。**

《规定》强调,在整车三包有效期内,因产品质量问题修理时间累计不得超过35日;超过35日的,或者同一质量问题累计修理超过5次的,消费者可以凭三包凭证、修理记录、购车发票,由销售商负责更换同品牌同型号整车。且这种情况下,每次修理时间,包括等待维修备件时间,超过5日的,修理商应当为消费者提供备用车,或给予合理的交通费用补偿。

**对退换条件和经销商给出答复的期限作出了限制。**

在整车三包有效期内,若发生因严重安全性能故障累计进行了2次修理,严重安全性能故障仍未排除或者又出现新的严重安全性能故障;或是发动机、变速器、车身因产品质量问题,累计更换总成2次后,仍不能正常使用等情况,消费者可以要求退货。销售商应当自消费者要求更换、退货之日起10个工作日内,作出答复。超过15个工作日未答复,或者符合规定更换、退货条件而答复不符合规定的,或者未按规定负责更换、退货的,视为故意拖延或者无理拒绝。

**《规定》没有明确举证责任与责任认定等关键问题。**

**《规定》没有明确因车辆产生的其他费用的负担问题。**

**没有罚则是硬伤。**

### **《规定》存在的缺憾**

在举证责任方面，我国的司法实践中遵循的是“谁主张谁举证”的原则。而消费者要证明汽车存在质量问题是有一定困难的，尤其在法庭上出具的证据，往往是要权威部门出具的鉴定报告。对于消费者而言，谁能出具这个鉴定报告？谁能接受鉴定要求？鉴定费用是多少？费用由谁来付？鉴定结果的公正性如何保证？这些问题《规定》中均没有说明。即便是《规定》要求举证责任倒置，还有个举证的公正性问题，即厂家能够自己证明自己清白吗？同理，消费者如果未按规定使用车辆，如将豪华轿车开到越野道路上行驶造成了底盘部件的损坏，谁来证明其违反了使用规定？

在少数退换整车的案例中，厂家与用户曾经出现退换车辆上牌费用、保险费用、纳税由谁来负担的争议。按照厂家的说法，这笔费用不属于整车买卖合同的范围内，因此不应由厂家来负担。而在消费者看来，因为买了这辆车才造成了这些费用的发生，因此这笔费用应当由厂家或者经销商来负担。该问题如何处理，在《规定》中也没有体现，这将给日后问题的处理埋下隐患。

纵观《规定》，用得最多的词是“应当”，没有规定有责任一方不作为或者不当作为如何处理、谁来处理的问题。一部没有罚则的法规怎么能够得到良好的贯彻？

### **基本评价**

整体看，《规定》经过6年的反复终于开始征求意见了，这本身是件好事，但目前看，这是一件尚不圆满的好事。如果关键性的条款不作出明确规定，不仅影响到法规的执行，更重要的是对国家形象和立法机构权威性的损害。