

更透明、更规范、更周到

2016 汽车新政让有车生活更美好

■记者 陈丹丹

2016年伊始,汽车行业一批新的政策法规开始陆续实施,例如缺陷汽车召回新规、电动汽车充电接口新国标、燃油限值标准更替等。据业内人士称,随着更多新政的刺激,汽车产业也将进入全新的阶段,这一条条政策导向都将牵动着国内汽车市场的“神经”。那么,这些新规里有哪些内容是与车主息息相关的呢?记者为此对今年元旦起实施的汽车新政做了一个总结梳理,以供消费者在购车、用车时参考。

缺陷汽车产品召回新规更透明

政策内容:

《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》于1月1日起正式实施,是《缺陷汽车产品召回管理条例》的细化规章。新规进一步明确和强化了生产者召回责任主体义务,实行质检总局和省级质检部门二级监管模式,明确实施目录管理制度,增加了缺陷信息分享机制,丰富了缺陷调查工作手段。

解读:

对消费者来说最大的好处在于遇到缺陷汽车产品召回情形时,新规明确了技术鉴定标准和召回管理的协调机制。如果遇到车企不作为的情况,消费者可以依据此规定寻求相关机构的帮助,监督生产企业公开调查结果,而不会求助无门。

同质配件获认可

政策内容:

《机动车维修管理规定》中首次明确定义了“同质配件”,即“产品质量等同或者高于装车零部件标准要求,且具有良好装车性能的配件”,同时阐明托修方、维修经营者可以使用同质配件维修机动车。

解读:

在同质配件受到正式认可的背景下,消费者就可以更加放心地前往社会汽车维修单位选购到价格更低,同时可媲美“原厂配件”的同质配件,这样可以有效降低用车成本。而目前电商也在积极布局汽车后市场,通过电商销售的同质配件可以从生产商直接抵达消费者手中,省却了中间环节,消费者的使用成本更加低廉。

修车不必被4S店“绑定”

政策内容:

交通部对现行的《机动车维修管理规定》提出了十项修改意见,修改后的《规定》于1月1日起实施。其中第五条第二款规定:“托修方有权自主选择维修经营者进行维修。除汽车生产厂家履行缺陷汽车产品召回、汽车质量‘三包’责任外,任何单位和个人不得强制或者变相强制指定维修经营者。”

解读:

4S店存在的小病大治、只换不修、工时费虚高等问题一直是车主们集中抱怨的地方,此规定实施后,消费者就可以按照实际情况选择价格体系更实惠、经营机制更灵活的社会汽车维修单位,而不必被4S店“绑定”。

充电桩新国标缓解“里程焦虑”

政策内容:

新修订的电动汽车充电接口及通信协议5项国家标准从1月1日起实施,电动汽车充电桩在安全性和兼容性方面取得突破性进展。在安全性方面,明确禁止不安全的充电模式应用,能够有效避免发生人员触电、设备燃烧等事故,保证充电时电动汽车以及使用者的安全。兼容性方面,用户仅需更新通信协议版本,即可令新供电设备和电动汽车能够保障基本的充电功能。

解读:

新国标使得电动汽车与充电设施的兼容性问题得到了实质性的解决,扩大了车与充电桩之间的适应性,过去不同品牌新能源车型的充电效率有高低之差、充电桩不通用的局面有望得到改变,电动汽车用户的用车体验将得到完善。随着新国标的落地,长途行车充电不便、小区内安装充电桩面临诸多阻碍等问题有望陆续解决。

汽车维修信息强制免费公开

政策内容:

《汽车维修技术信息公开实施管理办法》要求从1月1日起,汽车维修技术信息须无差别无延迟公开。交通部等八部委将强制汽车生产者应采用网上信息公开方式,公开所销售汽车车型的维修技术信息,其中包括车辆定期维护、总成及零部件的拆装方法等。

解读:

此《办法》一经实施,4S店在汽车维修技术信息方面的垄断将被打破,社会汽车维修单位的维修资源将得到加强,他们在维修专业性方面将有比肩4S店的基础和可能,消费者未来保养、修理车辆的选择将更加多元化。

2016年新能源车补贴标准退坡

政策内容:

2016年起,针对续航里程大于等于80km小于150km的纯电动汽车和包含增程式在内的插电式混合动力乘用车,补贴金额分别降低了6500元和1500元;针对续航里程大于等于250km的电动汽车和燃料电池乘用车,补贴金额分别提高了1000元和2万元。对纯电动汽车的最低续航里程要求提高至100km,最高车速要求不应低于100km/h。

解读:

补贴标准退坡幅度逐年增大,对纯电动汽车的技术要求有所提高,同时对技术含量更高的新能源汽车补贴更多,目的在于刺激新能源汽车产品质量和性能的提升,最终受益的仍然是消费者。

因车辆质量问题退货可退车船税

政策内容:

国家税务总局制定的新车船税管理规程于1月1日起施行。新规程第四章对纳税人因质量原因退货,已完税车辆被盗抢、报废、灭失等情形而申请退税的要求,应当予以办理。规程中指出,已经缴纳车船税的车船,因质量原因,车船被退回生产企业或者经销商的,纳税人可以向纳税所在地的主管税务机关申请退还自退货月份起至该纳税年度终了期间的税款,退货月份以退货发票所载日期的当月为准。

解读:

新规程的施行有助于购买到问题车辆的消费者挽回部分损失,减轻纳税人办税负担,督促各地各级税收、保险、代收等相关单位在处理消费者退税要求时积极予以配合。

车企燃油限值降低至百公里6.7L

政策内容:

1月1日起,我国第四阶段燃油消耗标准将正式实施,平均燃料消耗量调整为百公里6.7L,不达标企业的新车上市和扩产都将受到影响。从2015年到2020年,工信部为当年生产乘用车设立的平均油耗目标分别为百公里6.9L、6.7L、6.4L、6L、5.5L和5L。

解读:

面对越来越严苛的车企燃油限值标准,采用更先进的发动机技术和发展新能源板块成为各大车企必须解决的重大问题,政策倒逼企业进行技术革新,消费者最终会从产品端获益。