

对汽车“三包”期望不宜过高

历经 7 年坎坷路的《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》(俗称汽车“三包”)今年已进入第八个年头,继去年发布意见稿征求意见、召开听证会后,上月国家质检总局公布了第二次征求意见稿(下称二稿),再次向社会公开征求意见,“三包”立法呼之欲

出,已有媒体报道“三包”将于今年年内推出,但仔细探究后发现,不要对汽车“三包”期望过高。

总体来看,新版“汽车三包”规定征求意见稿比老版有了明显进步,多项条款的修改明确向消费者靠拢,对消费者权益保护的力度进一步加大,

但仍然存在许多硬伤。日前一项调查结果显示,消费者对于“三包”及退换货期限延长的条款修改并不买账,增加的第三方鉴定机构也并不被看好。同时对于悬而未决的折旧费等争议问题,消费者和厂商、经销商呈现出明显不同的立场。

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 2 年或 4 万公里延长至 2 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 万公里的家用车实在不多,最终肯定是三包的 2 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。更重要的是,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。

汽车“三包”酝酿 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。再次向社会公开征求,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,比如没有明确汽车生产商和经销商应负的责任等等。

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。而反观我国,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。而且如果政策执行不力的话,就很难惠及消费者。因此不宜对汽车“三包”期望过高,中国消费者维权之路依然漫漫。

(雍君)

广告