

“汽车三包”或成产业助推剂



八部委详解上海自贸区热点

本报上海9月29日电 记者沈则瑾 李治国报道：在今天举行的中国(上海)自由贸易试验区情况说明会上，商务部、国家发展和改革委员会、中国人民银行等八部委相关负责人介绍了为试验区设计的配套政策。

主要任务

上海自贸区的首要任务是加快政府职能的转变

商务部国际经贸关系司司长尹宗华指出，《中国(上海)自由贸易试验区的总体方案》概括起来讲，主要是涉及五大方面任务。

上海自贸区的首要任务是加快政府职能转变，主要是深化行政管理体制改革，改革创新政府管理模式，按照国际化、法制化的要求，积极探索建立以国际高标准投资和国际贸易体系相适应的行政管理体系，推进政府管理由注重事先审批，转为注重事中、事后监管。

任务之二是扩大投资领域的开放，选择金融服务、航运服务、商贸服务、专业服务、文化服务以及社会服务领域；同时推进外商投资管理体制改革，主要探索建立负面清单管理模式，此外，还将深化境外投资管理方式的改革，进一步减少审批，对境外投资开办企业实行以备案制为主的管理方式，对境外投资一般项目实行备案制。

任务之三是推进贸易发展方式转变，包括鼓励跨国公司设立亚太地区总部和营运中心，深化国际贸易结算中心、融资租赁业务创新，期货保税交割，跨境电子商务服务等领域的改革试点，推动服务业外包业务的发展，探索形成具有国际竞争力的发展之路和运作模式。

任务之四是深化金融领域的开放创新，包括加快金融制度创新，在试验区区内对人民币资本项目可兑换，金融市场利率市场化，人民币跨境使用等方面先行先试。增强金融服务功能，推动金融服务业对符合条件的民营资本和外资金融机构全面开放的措施。

任务之五是营造良好的监管和税收制度环境，同时，在维护现行税制公平统一的前提下，探索与试验区相配套的税收政策。

负面清单管理

对于未列入清单的外商投资一般项目，将按照内外资一致的原则，把项目的核准制改为备案制

上海市政府副秘书长、试验区管委会常务副主任戴海波表示，负面清单共190条管理措施。对于未列入负面清单的外商投资一般项目，最快4天可以拿到营业执照、机构代码和营业登记。

据戴海波介绍，负面清单具体有190条管理措施，约占试验区1069个小经济行业分类的17.8%。对于列入负面清单的外商投资，试验区将按照原有办法进行管理。而对于未列入清单的外商投资一般项目，则将按照内外资一致的原则，把项目的核准制改为备案制，把原来合同章程的审批改为备案管理。

国家发展改革委利用外资和境外投资司司长孔令龙表示，在负面清单之外的领域投资，上海自贸区将按照内外资一致的原则，管理方式上实行准入前国民待遇，即由核准制管理改为备案制管理(国务院规定对内资项目保留核准的除外)。备案管理按照深化行政管理体制改革的要求，简化备案程序，做到统一受理，分工协作，并联备案。同时，注重风险控制，与国家安全审查机制进行有效的衔接。对于试验区内的境外投资项目，进一步实行改革，对区内注册企业的境外投资一般项目实施备案制管理，并大幅度提高备案项目的规模上线。这必将有力提升区内企业境外投资的便利化程度，增强企业国际化经营的能力。

税制环境

总体方案不包括此前市场流传的“企业所得税税率降至15%”

据财政部关税司司长王伟介绍，上海自贸区内的税收政策将实行“7+2”，即7项明确实行的税收政策和2项探索实行的税收政策，包括鼓励投资的政策和促进贸易的政策；前者主要涉及非货币性资产对外投资、股权激励等2项政策，后者主要涉及融资租赁出口退税试点、进口环节增值税、选择性征税、部分货物免税、启运港退税试点等5项政策。

此外，王伟还透露，财政部正在积极研究完善适应境外股权投资和离岸业务发展的2项税收政策。

王伟说，上海自贸区总体方案不包括此前市场流传的“企业所得税税率降至15%”，一是因为上海自贸区注重经验的“可复制、可推广”，更强调制度创新而非政策优惠；二是自贸区税制改革要符合国家税制改革的方向，遵循税制公平、统一、规范的原则，自贸区税收政策的前提是不导致利润转移和税基侵蚀，在区内按15%征收企业所得税目前尚不成熟。

贸易便利化

允许利用舱单备案信息“先入区、再报关”

海关总署加工贸易及保税监管司司长张皖生表示，为推动上海自贸区内贸易便利化，海关总署创新监管模式，允许利用舱单备案信息“先入区、再报关”。

据张皖生介绍，海关总署通过升级改造信息化系统，改变了“先报关、后入区”的现行做法，允许企业利用舱单备案信息，实现“先入区、再报关”。同时，上海海关为适应上海自贸区区内高速物流的需求，将采用分批送货、集中报关和自行运输的模式；此外，还将在试验区创建统一的海关信息化系统和中央监控平台，协调四个海关特殊监管区的物流监管，升级卡口的智能化，对试验区进行围网管理。



10月1日，《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》(即“汽车三包”)将正式实施。这项规定的出台，历经12年，前后有9版意见稿、4次公开征询意见和50余次激烈讨论。

“汽车三包”规定会对经营者、消费者产生什么影响？经营者、消费者该如何面对？

规定

本报北京9月29日讯 记者刘松栢报道：国家质检总局日前宣布，汽车三包规定实施在即，各项准备工作基本就绪，包括汽车三包专家管理系统已正式上线，汽车三包备案与发布管理系统已于9月2日全面投入使用，汽车三包争议处理信息系统已经完成测试。

实施在即



生产商：

抢跑“三包”

国庆节临近，北京亚运村汽车交易市场虽不如往年火热，但也有不少人前来咨询。在一些4S店，销售人员已经将提前实施汽车三包政策当作主打卖点。

随着三包政策实施日的临近，抢跑三包已成了各大车企的一股“流行风潮”。9月18日，广汽菲亚特宣布，9月1日起购买Viaggio菲翔的客户可提前享受三包政策；9月2日，上海通用汽车也宣布，旗下雪佛兰

科鲁兹车型执行三包政策。合资品牌中，上汽通用更是抢先。比亚迪早在8月31日便宣布提前进行三包服务。据了解，目前包括奇瑞汽车、大众汽车在内，已有20多家车企提前执行三包政策。



经销商：

面临考验

与汽车厂商的积极姿态相比，经销商的心情则比较复杂。三包政策规定，三包责任由销售者承担，再由销售者向生产者、其他经营者追偿。这意味着，作为销售主体的4S店成了三包政策落实的核心环节，一旦在执行环节上出现问题，其很容易成为利益受损的一方。

上海大众某4S店质保经理钟腾表示，目前提前执行三包政策的车企，其执行效果至少60日后才能显现，但从可以预计的情况看，对经销商的不利影响肯定存在。

钟腾告诉记者，三包规定对修理的时



消费者：

喜忧参半

中国消费者协会律师团团长邱宝昌说，“汽车三包明确了汽车退换条件与标准，这是以前所缺失的，解决了汽车维权的难点——没有标准可依，难以退换的问题。”

除了可以退换，保修期也延长了。全国乘用车市场信息联席会秘书长饶达告诉记者，目前我国的保修期平均仅2年多一点，新规实施后，可使国内不满3年的5000多万辆新车的保修期自动延长为3年。

此外，今年国家质检总局已着手建立汽车三包信息管理系统和技术咨询专家库，当

5种情形消费者可以选择换货或退货

- 从销售者开具购车发票60天内或者行驶里程3000公里之内，出现转向系统失效、制动系统失效、车身开裂、燃油泄漏等情况的；
- 转向系统、制动系统、悬架系统、前后桥、车身当中的同一主要零件累计更换2次后，仍然不能正常使用的；
- 发动机变速器累计更换2次，或者发动机、变速器的同一主要零件因其质量问题，累计更换2次后，仍不能正常使用的；
- 严重的安全性能故障累计做2次修理仍然没有排除故障，或又出现新的严重安全性能故障的；
- 因产品质量问题修理时间累计超过35日的，或者因同一产品质量问题累计修理超过5次的。



今年国内轿车市场逐步走弱，众多车企纷纷调整市场策略，提前执行三包政策

到沉默，再到积极支持。”北京汽车销售公司副总经理王铭东说。

多家车企有关负责人表示，作为厂家，非常欢迎三包政策的实施，同时也承认该政策的正式实施将对公司经营产生压力。一些企业担心一些消费者过度维权；一些汽车厂商则表示，三包政策实施后，会对厂商的运营成本产生影响，至于到什么程度，还有待评估。

三包规定的实施对汽车厂商来说是一个挑战，但同时也是一个战略机遇。江淮汽车总质量师李德斌说，随着汽车微利时代的来临以及汽车厂商间竞争加剧，汽车三包规定将给整个汽车业带来深刻变化，促进汽车企业做大做强。

作为销售主体的4S店成了三包政策落实的核心环节，不注重服务的经销商将面临考验

间、次数做出了硬性规定，如果在规定时间内不能把车修好，或者维修不彻底，达到规定次数上限，消费者可以直接要求换车、退车。“问题是，现在4S店普遍缺少技术过硬的维修人员，这对我们来说压力很大。”

此外，维修储备件以及出现类似大众DSG的事件，也会增加经销商资金压力。

当然，增加的成本并非全压在经销商头上。一般而言，属于产品质量问题，应由厂商负责；而属于售后服务问题，则由经销商负责。对此，东风雪铁龙销售人员坦言，经销商与厂家相比处于弱势地位，具体如何操作目前仍在探索之中。

有业内分析人士因此指出，三包政策或最终导致部分经销商破产倒闭。但也有乐观观点认为，生产企业为了维护自己的市场，会主动和经销商完善相关流程，分担费用。

可以预计，随着生产商和经销商之间的市场博弈，不注重服务的经销商将面临考验。而《汽车品牌销售管理实施办法》也正在修改，未来的调整方向是要让经销商拥有市场主导权。当前普遍采用的4S模式将进入裂变期，未来或将形成各种形式并存的经销商体制。

汽车三包明确了汽车退换条件与标准，但取证难、鉴定难仍是消费者最担心的问题

汽车三包明确了汽车退换条件与标准，但取证难、鉴定难仍是消费者最担心的问题

取证难、鉴定难仍是消费者最担心的问题。汽车分析师张志勇表示，处理三包争

将消费者权益维护到底

杨忠阳

上，汽车三包规定为消费者增加了一枚砝码，使得消费者在涉及质量问题需要退换时有法可依。

谁都知道，在汽车消费领域，只修不退换的政策使得消费者长期处于弱势地位，随着国内汽车保有量的急剧增加，关于汽车质量问题的投诉也与日俱增，如何保护消费者合法权益成为“老大难”。虽然我国已有汽车召回条例，但其针对的还是批量产品出现的质量问题，而三包规定则更针对个案，直接关系到消费者的利益。近几个月购车的消费者主动要求“延缓提车”至10月1日后，则体现出市场对这一政策的期待。

更重要的是，实施汽车三包规定对于提升我国汽车产业发展质量具有“正能量”。表面上看，这个规定似乎在强调更好地保护消费者的合法权益，对生产商、销售商产生冲击，但由于倒逼机制的作用，它会迫使汽车制造商和经销商不断提高汽车产品质量和服务水平，客观上促进汽车产业升级。

随着包括三包规定在内的汽车消费政策的实施，“举证难”、“鉴定难”、“索赔难”等问题，以及汽车金融、保险理赔等其他软环境建设，将会受到越来越多的关注，而这些不断增加的关注就是我们解决问题、完善法规的真正动力。

更更重要的是，实施汽车三包规定对于提升我国汽车产业发展质量具有“正能量”。表面上看，这个规定似乎在强调更好地保护消费者的合法权益，对生产商、销售商产生冲击，但由于倒逼机制的作用，它会迫使汽车制造商和经销商不断提高汽车产品质量和服务水平，客观上促进汽车产业升级。

随着包括三包规定在内的汽车消费政策的实施，“举证难”、“鉴定难”、“索赔难”等问题，以及汽车金融、保险理赔等其他软环境建设，将会受到越来越多的关注，而这些不断增加的关注就是我们解决问题、完善法规的真正动力。

本版编辑 韩叙 周颖一
美编 夏一
本版邮箱 jrbjrcj@163.com



国家质检总局颁布的《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》即将正式实施。包括北京奔驰、东风裕隆等在内的数十家整车企业已宣布提前实施这一规定，有的车企还主动升级了三包规定中的条款，以更好地服务消费者。也有观点认为，这不过是车企作秀罢了。因为就目前的汽车三包规定而言，难以达到有效保护汽车消费者合法权益的初衷。

为什么？主要原因在于当前的汽车三包规定本身尚存不少“缺陷”。作为耐用消费品的汽车，技术复杂、制造成本高、价值链长，使用环境复杂、管理涉及面广等，这将使得汽车产品实施

三包面临着“举证难”、“鉴定难”、“索赔难”等诸多问题，而且换车和退车又涉及工商、税务、保险等多个部门，没有上述部门的配合与支持，仅凭国家质检总局一个部门规定，汽车三包在实施中难免会出现“扯皮拉筋”。甚至还有一些业内人士担心，一些消费者过高和过度的要求，势必会增加汽车企业售后服务成本和总成本，这些成本最终会转嫁给消费者，增加消费者的负担。

将要实施的汽车三包规定并非完全成熟版本，但不能因此否认当下推出汽车三包规定的双重现实意义。

首先，在消费者与汽车厂商博弈天平