

取消维修保养霸王条款、不强制使用原厂配件、零部件实行统一编码 汽车后市场出台新规打破垄断



2016年的1月1日,汽车后市场震荡涌起,维修保养霸王条款终被取消、不能强制使用原厂配件、零部件统一编码国家标准等政策新规开始实施,将改善汽车后市场资源垄断的局面,或许在不久的将来,汽车后市场的竞争格局更加的公开与透明。 郑州晚报记者 谢宽

政策: 新规“震荡” 汽车售后 行业

去年,由交通运输部发布的《机动车维修管理规定》从今年元旦开始实施,其中规定,“除明文规定产品的质量、三包责任外,任何单位和个人不得强制或变相强制指定经营者,托修方可以选择维修经营者进行修理”。

同时,新规对零件的供应商和维修保养机构松绑,除了要求非4S店也需要提供“同质配件”之外,还要逐步对车辆维修记录进行统一存档管理,将一辆车的所有维修保养记录电子化并全行业可查。

除此之外,今年1月1日,实施的还有国家标准委批准发布的由中国物品编码中心、中国自动识别技术协会等单位起草的GB/T32007-2015《汽车零部件的统一编码与标识》国家标准。从今以后,汽车零部件的统一编码与标识将有标准可以依据。

这些新规的实施牵一发而动全身,车企的“谨慎”、4S店的“恐慌”、维修连锁的“欢欣鼓舞”、加上零部件供应商的“迷茫”……汽车售后行业大变局已暗潮涌动。

从《关于促进汽车维修业转型升级,提升服务质量的指导意见》到如今的《机动车维修管理规定》,近几年汽车后市场的新政不断更新,其政策的指向性也越来越清晰明确,“打破垄断”已经走上日程。

在今年实施的新规上,首先不难看出的是打破了厂家和4S店的垄断,终于让汽车厂家和经销商不能再绑住消费者了,消费者可以自行选择给爱车进行维修保养的服务方。也就是说,如果以后4S店有诸如“你在别人那修,出现问题4S店不管”的说法,将涉嫌违规。

其次,打破原厂配件的垄断。新规所规定的意味着所谓的“原厂配件”将不再是消费者必须选择的,车主可以自己购买一个质量、配置差不多的零配件进行更换,4S店或厂家不能以此为借口推卸责任。

而零部件统一编码国家标准,则是对规范汽车维修市场,提高企业管理效率、降低运营成本,实现消费者配件查询、配件可追溯体系的建立提供了技术手段。

“可以说,各种新规在今年1月1日实施并非偶然,各项规定相辅相成,相互补充。”业内人士判断:“未来政策若能落到实处,或将撼动厂商和4S店的垄断地位,有利于更多符合资质的汽修企业参与到市场竞争中来。购车市场和后市场之间的通道一旦被打通,消费者的选择权更多,使得新车的保养维修更加便捷,同时还可能会节约用车成本,杜绝市场上假冒伪劣零配件的滥用现状。”

各方 观点

“新规的实施,旨在打破目前汽车厂家和零件生产企业在汽车后市场的垄断地位,这对车主和汽修厂来说,是个好消息。”河南安路汽车服务有限公司技术负责人说,汽车维修行业一直有“潜规则”,在质保期内的车必须在4S店进行维修保养,不然4S店和厂家

将会因此拒保,“很多车主因此只能在4S店做维保。”目前汽修行业存在鱼龙混杂的现象,新规要求统一零配件管理和维修记录,也将对一些非正规的汽修厂造成致命打击。这样一来,汽修行业也将变得更规范、更亲民。

该负责人还表示,以前零配件编码只有主机厂知道,而新规的实施,将打破汽车厂家对原厂配件的垄断。“以后,汽修厂可以直接向生产厂家要货,少了流通环节,汽车维保的价格也会进一步下降。”

汽修厂:打破垄断 春天已经来临

移动互联平台:打破垄断还需市场考验

“各项新规实施,无疑对汽车后市场的服务商都是一个利好消息。”郑州修车人电子商务有限公司创始人CEO王向都认为:“移动互联网的平台思维里面重要的就是去中间化,对于我们平台来讲,破除垄断,一方面为电商规避了法律上的风险;另一方面,汽车配件厂不再受主机厂制约,产品通过平台直接进入汽修厂,降低采购成本、交易成本。”

“但要打破垄断并非短期可以实现的,行政的新规只是先行,而市场的滞后性仍然存在。”在他看来,看似简简单单的新规,其背后仍有大量的工作要做。比如零配件要统一编码,就全国来说,零配件体系非常的庞大,几亿的数据不是短时间内可以统计完的,

而且这个数据每天都在不断地更新,因此不可能在短期看到新规在市场的成效。

王向都的疑问并非空穴来风,实际上修车人APP移动互联网平台早在2013年就已经开始了收集零配件厂家数据,直至去年年底上线后才算告一段落。因此,在他看来,要做行业规范的执行者,不如做行业规范的引领者来得更可靠。

“目前,我们修车人APP正在稳步的建设之中,我们的零配件会在行业编码的标准之上,结合美、日韩、德、国产等派系重新分类,做到完成而统一。”王向都坦言:“如此一来,才能让车主体验到实惠、便利的服务。”

车主:看法不一 观望再说

不管新规出台何时见效,作为终端消费者,无疑是最终的买单方。经过多年汽车市场的沉淀,消费者对汽车后市场的局面也有着自己的认识。

采访中,日系车车主赵松明说:“在4S店做一次常规保养,要收我500元,而在汽修厂,只收我300元左右。”

我自3年前购买了汽车之后,差不多有2年的时间都是在汽修厂做的保养,因为4S店维保规定要使用原厂配件,价格要比汽修厂高出很多。”

新规的出台,让赵松明充满了期待,“现在可以‘名正言顺’地去汽修厂做保养了”。不过,车主韦先生却并不这么认为。

“汽修厂毕竟没有4S店来得专业,而且汽修厂良莠不齐,很难提供应有的保障。”韦先生的说法代表了相当一部分车主的意愿,虽然汽修厂的价格要低很多,但他们还是愿意去4S店,“在服务、环境、配件质量上,4S店更有优势,就当多花点钱,买个放心。”

邱女士认为:“新政从实施到成效也会有个过程,等等看情况再说,不过,就算让我去修车厂维修保养,我也不会随意挑一家就进的,还是听周围朋友推荐,才敢去。”

解读: 项庄舞剑 意在沛公

