

配件换一遍,费用抵12辆新车

配件供应垄断致汽车维修暴利,买了车就只能挨宰

近期,国内首次汽车“零整比”系数研究成果显示,国内不少车型零配件价格贵得离谱,一款奔驰车型零配件总价竟是整车价12倍多。

价格畸高背后,是对消费者权益的肆意侵害,更反映了我国汽车市场长期存在的弊病。专家指出,我国汽车市场管理的制度缺陷已导致垄断危害的产生,监管部门不能再视而不见。

【暴利惊人】

国外数据中,汽车零整比仅300%

买得起,修不起,是中国大多数车主长期以来的切身感受。汽车售后环节“宰客”,零配件奇贵,大概也不是什么新闻。然而,商家“黑”到什么程度,攫取暴利到了怎样疯狂的地步,大概很少有人能弄清。

权威数据揭开了中国车市中的“黑心”一环。日前,中国保险行业协会、中国汽车维修协会联合发布国内常见车型“零整比”系数研究成果,首次披露了18种常见车型的“整车配件零整比”和“50项易损配件零整比”两个重要系数。两协会表示,发布研究成果的目的,在于维护消费者的知情权,保护消费者合法权益,让维修价格更透明。

数据表明,国内一些车型的“零整比”系数令人咋舌。如北京奔驰C级W204车型,系数高达1273%,最通俗的理解,就是在中国更换这辆奔驰车所有配件的花费,可以购买12辆多新车;华晨宝马3系E90 LCI车型,系数也高达661.74%。除了豪华品牌,在中国保有量巨大的丰田,在零配件定价上也毫不“手软”,旗下车型雅力士达到

720.28%,卡罗拉达到625.22%,凯美瑞则为503.80%。其余品牌中雷克萨斯、大众、奥迪、比亚迪被调查车型“零整比”系数也超过400%,仅有少数几种低于300%。

“零整比”系数越高,显然就代表零配件定价越贵。那么,本次调查数据,反映出我国某些品牌车型的零配件贵得有多离谱呢?

中保研汽车技术研究院院长冯君说:“在国外的研究数据中,300%左右的整车配件零整比是最常见的。600%、700%这么高的数据显然不合理,尤其是外国车企抬高了零配件定价,目的就是攫取暴利。”

“‘零整比’揭示出我国汽车消费领域的不良现象。”一位业内专家指出,车企侵害消费者的“黑洞”在国内并不少见,例如有些车型肆意加价销售问题等,但售后环节可能是最“黑”的一环,因为在销售环节消费者可以不买账,一旦买了车,就必须被迫性“挨宰”,否则几乎买不到配件修不了车,这就是垄断惹的祸。

【制度缺陷】

国内法规恰恰保护了配件供应垄断

零配件高价,4S店保养高价,正规渠道维修高价,中国汽车售后环节弥漫的关键词,仿佛就是“贵”。那么这些超常规的高价,又是怎么来的?

近年来,中国汽车市场很多环节的“贵”,根源的指向性似乎越来越明确——垄断。而且我国汽车市场越来越多不合理现象甚至涉嫌垄断的行为,都指向实施多年的《汽车品牌销售管理实施办法》。

中国汽车流通协会常务理事贾新光说,2005年4月1日开始实施的《汽车品牌销售管理实施办法》,并不是为了汽车售后服务垄断而设,但却间接强化了国内汽车售后维修与配件供应的垄断。其中该办法第二十五条规定:“汽车品牌经销商应当在汽车供应商授权范围内从事汽车品牌销售、售后服务、配件供应等活动。”

贾新光认为,汽车生产厂商和汽车经销商实际上都想从自身的渠道获利,而这条规定恰恰保护了生产商+经销商的固定模式,维修与配件供应自然也就被这两方牢牢控制。按照欧洲汽车售后相关法律法规,经销商、维修厂是可以从符合标准的配件厂商直接进货的,也就是打破了垄断。但在国内,这种方式无疑被“汽车供应商授权范围内”这个框架给禁锢了,价格畸高也就自然产生了。

亚运村汽车交易市场商务信息中心郭勇坦言,中国汽车“零整比”系数畸高,反映的是《汽车品牌销售管理实施办法》之一种制度授权的“服务垄断”,这是由汽车生产厂商、销售商一起组成的垄断体系。这种垄断体系排除了社会上一些合理的零部件生产、销售个体,现在绝大部分4S店销售商都规定,如果不在4S店内做修理换零件,就不能继续享受一系列的质保,这完全是一种不公平的垄断。

“4S店模式实际上是一种高成本经营,但是前期各销售商打破头来取得品牌销售权,就是因为垄断产生高回报。”郭勇说,“以前4S店的暴利主要来自新车的加价销售,目前已转向售后维修保养,由于垄断产生的‘零整比’畸高,即使卖车不挣钱,维修保养的超额利润足以维持高成本运营。”

北京大成律师事务所合伙人魏士虞指出,制度缺陷导致了垄断产生,从法理上来说,目前《汽车品牌销售管理实施办法》确定的管理模式,变相导致了垄断经营行为,损害了消费者权益。

【被动挨宰】

连续曝光却无监管部门回应

我国私家车保有量10年涨了13倍,早已突破8500万辆,涉及的车主和家庭成员数以亿计。然而,在中国汽车消费市场,一些不公平现象却长期存在,各种涉嫌垄断行为造成的超额利润,就是伤害市场公平、侵犯消费者权益的“首祸”。那么,诸如“零整比”畸高导致消费者“被动挨宰”的现象,到底要几时休?

中国保险行业协会财险工作部主任郭红表示,汽车作为耐用消费品,初始购置成本和后续的使用维护费用都是一笔大额支出,与广大消费者的日常生活息息相关。发布“零整比”系数,可以在一定程度上揭示汽车产业链定价过程中前端与后端一些相背离的现实,能够在现有条件下更大程度地提升消费者的选择权和

知情权。然而,从实际情况来看,提高知情权相对容易,提升选择权就没那么容易了。全国乘用车信息联席会秘书长饶达说,汽车零配件暴利是我国汽车行业普遍现象,但反垄断监管长期缺失。“媒体曝光4S店宰客,零配件价格畸高,已不是一年两年,但始终没有得到监管部门的回应。”

魏士虞认为,从法理上分析,现行的《汽车品牌销售管理实施办法》的某些规定实际造成了垄断,侵害了消费者权益。有专家坦言,如果该办法不修改,消费者将继续无奈接受“被动挨宰”的命运。但该办法的修改也很复杂,最复杂的问题就是制定该办法的三大部门,正是我国反垄断监管部门。 据新华社

分析

汽车反垄断 何时能出手?

因为垄断的力量,在品牌授权4S店,汽车零配件敢卖十多倍的“天价”,维修人工费成倍高于市场价,机油等耗材价格水分极大……可以说,如此攫取的暴利,从消费者口袋里多掏走的钱,缺乏正当性。

中国汽车市场的“垄断之祸”远不止售后服务市场暴利一项。必须看到,当前国内汽车市场乱象丛生,涉嫌垄断行为频繁出现,某些企业疯狂赚取暴利,与我国现行的行业管理办法存在制度性缺陷不无关系。市场上明显存在的种种侵害消费者正当权益的不合理现象,一次次佐证了现有行业管理规定,已经严重不适应市场现实,甚至沦为某些厂商牟取暴利的“挡箭牌”。

令人遗憾的是,尽管市场投诉不断,媒体曝光频繁,有关行业主管部门和反垄断监管部门也只是表态“要调查”“要研究”,却迟迟没有下文,依然让汽车市场按原有“惯性”继续滑行,让翘首以盼的消费者希望落空。

涉嫌垄断,就要查;认定垄断,就要罚;制度有漏洞,就要改;规定不合理,就要废。期待反垄断部门“该出手时就出手”,还消费者公平,使市场起到决定性作用。 据新华社

“零整比”透视买车容易养车难

什么是汽车零整比?

中国保险行业协会发布的一种汽车系数,便于消费者清楚地了解各品牌、各车型之间维修成本的差异,将来为保险公司车险定价作参考



$$\text{整车配件零整比} = \frac{\text{车辆全部零配件价格之和}}{\text{整车销售价格}} \times 100\%$$

18种常见车型中



50项易损配件零整比

$$= \frac{\text{选取事故车维修过程中使用频率、赔付金额最高的50项配件价格之和}}{\text{整车销售价格}} \times 100\%$$

18种常见车型中



中国平安 PINGAN 平安直通车险 不止于领先

买车险就是买平安

打一次车有人贴你5块,打一个电话,平安送你免费好礼! 4-5月到期未投保私家车主



来电就送 棒球锁

山东全辖(青岛、临沂、潍坊、烟台、淄博、日照、威海除外)

快快拨打: 4008-000-000