

加价提车 谁做下的局？

■ 本报记者 郝帅

为了适应节奏日益加快的生活和工作,北京市民程女士准备买辆车。在经过一番考察后,她选中了有“神车”之称的高尔夫6,但准备购买时程女士却发现,很难一手交钱一手交货,而是只能订车。同时,需要长时间等待才能提到车并且在提车时需要交纳车价以外的费用。

3月5日至9日,《中国企业报》记者走访了多家4S店后发现,程女士的遭遇并不是个例,而是一种普遍现象。

提车需加价
否则长时间等待

“加价的形式多种多样,有的直接要钱,有的要求做店里的装饰。否则的话就要等。”程女士向记者表示。

记者以购车者的身份与程女士一起来到了在临近北京北五环的一家一汽大众4S店,在这里,来咨询购车的消费者络绎不绝,每位4S店的工作人员都在忙碌。

“您好,决定了吗?”之前接待过程女士的销售顾问热情地打着招呼。

“基本上看好了,我喜欢1.4T自动挡白色黑内饰的,随时可以签合同。”程女士说。

“那好,我们这里提车需要加3000块钱,要不就需要等3个月左右。”该销售顾问毫不避讳地说。

“车款不是明码标价的吗?为什么提车需要加钱呢?”程女士问。

“高尔夫6多火啊,要的人多,不加钱就只能等着。就是加钱也不是现车,需要等2个月左右。”该销售顾问说。

由于觉得加价提车不合理,程女士离开了上述4S店。

随后,程女士与记者又来到了北京航空航天大学附近的一家一汽大众4S店,在这里,销售人员表示,提车不需要加价,但是需要在店里做装饰。

“我们跟一汽的关系好,能比较快地提到车,但是要做装饰。做了装饰1个月左右就能提车了。”该店销售顾问表示,“装饰是以套餐形式出现的,最低的一款是6800元,其中包括贴膜、发动机护板等等……”

“为什么提车还必须在你们这里做装饰呢?”程女士问。

“这是我们的规定,我们作为工作人员也没有办法。如果您真想要的话我可以去跟领导申请一下。看看能不能少一些。但最低估计也要做5000元的装饰。现在高尔夫6卖得火,不做装饰就只能等。来我们这里买车基本上没有不做装饰的。”

随后,程女士与记者又到过几家一汽大众4S店,基本上都需要加价才能提车,而且在加价的基础上也不是现车,只是订车,消费者需要等待一段时间后才能提到车。

多方寻找后,程女士与记者终于在紫竹院南路上找到了一家不用加价的一汽大众4S店。

“我们提车不会加1分钱,但是等待的时间比较长。估计要5个月的样子。”该店销售顾问可表示。

随后,该店工作人员向记者者与程女士道出了加价提车的原因。

“高尔夫6从上市之后销售就非常火爆,属于比较紧俏的车型。而且现在正是2011款停止生产,2012款陆续上市的时候,可以说是青黄不接,所以就造成了经销商的优势地位。他们利用这种优势地位和消费者着急提车的心理,要求消费者加价提车。”该工作人员表示。

记者观察

“加”的岂止是钱？

■ 本报记者 郝帅

可能加价车在中国市场上来说已经不是一件新鲜事了。尽管汽车厂家一再声明严禁经销商私自对紧俏车型加价,发现加价现象一定严肃处理,可事实上热门车加价销售的现象从未停止过。如目前愈演愈烈的国产奥迪Q5、上海大众途观等,提现车皆需加价3—5万左右。

面对这样的局面,有些人认为汽车价格由市场供需关系决定,多出几千几万元钱可提前享受,“加”在情理之中;另一些人认为买加价车就是上了奸商的当,应该坚决抵制。

从表面上看,加价提车似乎是个周瑜打黄盖,一个愿打一个愿挨的事



王利博制图

“而由于加了钱,所以在厂家拿车时必然会积极争取,多多少少会有优势。所以就造成了我们这种不加价提车的销售商需要更长时间的等待。而且程女士所要的车型和内饰又是所有高尔夫中最抢手的,所以等待的时间才会那么长。”

最终,虽然可能需要漫长的等待,但程女士还是选择了上述不需要加价提车的经销商。

“我着急用车,也非常喜欢这款车。并且从经济角度上说多花点钱也是无所谓的事情。但是已经明码标价的车被要求在提车时加价,心里不舒服,有被欺负的感觉。所以就是等我也在这里买,花钱也花个舒心。”程女士向记者表示。

紧俏车型
加价提车现象普遍

事实上,程女士的遭遇并不是个例,记者通过调查发现,紧俏车型加价提车的现象很普遍,而且加价的理由和形式多种多样,甚至已经有“潜规则”之势。

以上述高尔夫6为例,不仅在北京市场有加价提车的现象,很多地区都是如此。日前就有媒体爆出,一汽大众重庆经销商的2012款高尔夫订金5000元,提车周期为2个月,其中自动挡需加价1万元。

事实上,汽车市场上的汽车品牌 and 型号多种多样,高尔夫6绝不仅仅是加价提车的唯一。而那些受消费者追捧的紧俏车型普遍存在着加价提车现象,而且加价的数额不定,会随着市场冷暖的变化而增减。

之前就有媒体爆出,龙年春节前奥迪Q5提车的加价有的已经达到7万元,相对于该车38.36—56.77万元的官方指导价格,其加价程度已经超过总车款的10%。

而7万元,也不是提车加价中的冠军,有媒体曾爆出,保时捷卡宴的提车需要加30万元。

而加价提车的理由和形式也是多种多样。

某业内人士表示,“提车加价一般是加装饰、保险、保养在哪消费由经销商决定、运输费和直接加现金4种形式。”

情,究竟加还是不加仅仅取决于消费者觉得值不值。中国汽车市场发展到现在,最近十年也出现过一些车型有阶段性的加价。在个别的市场,在个别的时间段出现加价的行为是正常的市场调控行为,至于值不值得买看消费者自己来选择,愿意加这个钱快点提车,那就值,如果愿意等的话那就是不值。

无论是买方市场还是卖方市场,只要消费者不买单,经销商也好,生产商也好,都无法实现利润。而且在当今这种竞争日趋激烈的市场,消费者应该被绝对地放在“上帝”的位置。因为从企业层面来说,虽然在当今市场上可能占有一定优势地位,但如果不好好珍惜,反而用这种优势地位去榨取消费者的利益从而实现自己的利益最大化,只是短期之术,不是长期之道。而且任何企业通过千辛万苦才取得的市场地位都不是一劳永逸的。如果只寻求短期利润,其地位很可能会被其他目光长远、诚信经营的企业所替代。

从消费者层面来说,面对越来越丰富以及可以提供个性化服务的市场,对某种车型的美感以及忠诚度都随时可能发生变化。当消费者特别是高端消费者面对“牛气冲天”的经销商时,是否会继续选择该种车型或者该经销商,这可能是企业亟待思考的问题。

更为重要的是,如果容许经销商实行加价提车,是对正常排队等待提

“加装饰是车辆与配件、装饰等混搭在一起销售,是购车中的一种变相加价行为。这种加价行为在购车时比较常见,也是较为初级的加价方式。”该人士表示。

“保险、保养在哪消费由经销商决定是因为市场竞争越发激烈,汽车经销商单凭销售汽车本身,能赚取的利润越来越少。而当消费者购车时,强行让消费者在本店上保险、购买保养卡则成了经销商获利的途径。这种行为,其实也是加价提车的一种表现。”该人士说。

该人士表示,“而运输费是一款新车上市后,一般情况,汽车厂商是全国性铺货。但由于地区消费能力存在差异,导致同一款车,一线城市的货源紧张,而二三线城市货源相对富裕。在加价卖车时,有些经销商会表示目前手头没有现车,但可以从别的地区调车,但这样就牵扯到运输费的问题,从而告诉车主需要支付几万元的费用。但运送车辆的费用哪有这么昂贵呢?一方面,经销商购买外地货源,相比之下要比从厂商进车价格高,而这部分差价则让当地经销商赚取一部分费用。另一方面,在给予被调车经销商一部分利润的同时,本地经销商无疑也会从中赚取差价,而这些费用全需要消费者掏腰包。”

该人士说,“另外,其实从外地调车销售并非是安全之举。首先,这种方式很有可能导致车辆手续不齐全,从而消费者无法顺利上牌。另外,也无法保证车辆的出厂时间,如果一旦是库存车,那么消费者购买后,直接影响的还是车辆的免费首保期限,以及日后的保修时间。”

相关规定缺失
甚至纵容提价

经销商是和消费者直接接触的,因此,经销商的价格,也就是市场终端价格。企业是以营利为目的,对于经销商而言一款畅销车型必然能从中获取更多利润。从而热销车型在经销商手中也变成了变相加价、明码提价的利器。

不过,也有部分经销商表示,厂家“搭配供货”压力大,加价卖车也是不得已而为之。经销商所言的“搭配供

货”的类型大致分为两种,其一是在厂商供给经销商车辆前,就已为车辆加装了选装配置,从而抬高车价。第二种就是厂商为经销商搭配供货。某豪华品牌经销商曾表示,如果从厂商进一辆热销车型,那么需要在搭配1—2款相对销量欠佳的车型,如果不这样,那么得到热销车型的配额就相对要少。

苦于加价无奈的消费者本想通过国家政策为自己撑腰,但一则“加税令”让民众伤透了心。今年,国家税务总局对修订车辆购置税征收管理办法进行了研究,并起草了《车辆购置税征收管理办法》修订稿初稿,并发布征求意见稿。

其中显示,修订稿拟对购车款之外的售车增配费、装饰美容费、加价费统一开票征税。也就是说,消费者不仅要为“加价”买单,还要被征收税费。与此同时,相关部门不但没有打击购车加价的不良现象,还变相认可这种行为。这不让无助的消费者再次受到打击。

事实上,虽然加价提车让经销商获得了实际利益的同时没伤害到任何生产厂家的利益,但是由于加价使得消费者与经销商产生的矛盾日益突出。

2011年8月18日,“汽车之家”网站上一则“车主砸途观专治加价提车”的视频,使得年轻的长沙顾客曾先生成为“网络名人”。曾先生在大众途观上市前交了1万元订车费,半年后4S店仍没有主动联系他。8月6日,曾先生再次前往该4S店时,工作人员告诉他“依然没货”,但如果加3万元装饰费用则可以提到车,曾先生在4S店的车库里看到了停满的大众途观,情急之下他砸坏一辆和自己所选型号一样车辆的尾灯。商家拨打110报警,后在警察调解下,曾先生提走这台尾灯损坏的车辆,而修车费仅仅花了380元。该视频出现后不到10天的点击量已达15万多次,绝大多数网友对曾先生的过激行为持同情甚至赞赏的态度。

而自从加价提车现象出现的那天起,争议就没有停止过。曾有法律界人士认为提车加价涉嫌违反《价格法》、《合同法》、《税法》。还有业内人士认为,加价款应作为延期提车消费者的补偿款,消费者遭遇“价外价”可投诉。

与此前,贾康呼吁,对低质量轮胎生产厂家施加“劣汰”压力的制度建设和司法改进亟待抓紧实施。

有过车祸亲身经历的贾康觉得,对于百姓中每一个驾车者而言,社会上有所流传的经验性的关于低质轮胎评判的“知识”,只是辅助性的,真正能够有效保障轮胎安全的制度建设,必须依靠政府和司法机关从产品质检、企业竞争制度和司法制度的源头抓起,形成实质性的、严格有效的对低质轮胎生产者的问责、劣汰机制和相关司法审理中的公平正义伸张机制,改变目前受害者通过司法程序讨个公道难上加难(几无成功先例)的现状。

贾康呼吁,没有质检、消费者权益、企业赔偿、司法等制度共同形成可持续的“劣汰”机制,就无法阻止“正常行驶的车辆因轮胎问题而变成突然启动的杀人机器”这种悲剧的不断上演。有关部门应该予以高度重视,抓紧推进相关的制度体系建设和司法改进,化解随我国社会发展而凸显的轮胎安全问题这一突出矛盾。

现行“驾驶规则”亟待改变

从车祸中死里逃生的贾康对现行驾驶规则的其中一条提出了自己的不同意见。

贾康说,所谓爆胎后驾驶者不可猛打方向盘和猛踩刹车制动的规则,其实只能适用于爆胎发生而车辆还未失控的那几秒钟,一旦轮胎与地面发生硬接触而车辆失控,只有努力打方向盘调整方向和踩刹车降速才有利于降低事故的受损害程度——其实这是一条非常浅显的常识性的认识,如多年来在规则中被荒唐地否定,在不少案例中还成为追究有刹车动作的司机“法律责任”的依据,同时就屏蔽掉了对低劣质量轮胎生产者责任的追究。

“只有废止此项‘替罪羊’式的规则条款,才能把保障轮胎安全的压力合理地真正传递到轮胎生产、供给环节,体现法规保障公民安全的精神实质与本义。呼吁有关管理部门高度重视、抓紧研究实施此项规定的改正,以利民生福祉。”贾康表示。

全国政协委员贾康 亲历车祸后的提案

■ 本报记者 王敏

在今年的两会上,一条关于汽车轮胎的专门提案引起了《中国企业报》记者的极大关注。

在这份关于《加强汽车轮胎安全防范风险改善民生》的提案中,全国政协委员、财政部财科所所长贾康表示,我国目前一年因发生道路机动车辆交通事故引起的死亡人数(按事故发生后24小时内统计)超过6万人,约相当于每天坠毁一辆大中型客机引起的死亡规模,防范此类事故风险显然是改善民生的大事之一。

贾康说,发生人员死亡的机动车交通事故中,又以高速公路车辆轮胎爆胎引发的居首位,可以称之为“第一杀手”。

京沪高速遭遇“第一杀手”

贾康的这份轮胎提案让人想起去年秋天发生在京沪高速沧州德州段的那起车辆爆胎事故。

2011年9月3日,和大多数人一样,《中国企业报》记者从经济学家贾康的微博中得知了他们一家人在京沪高速上的遭遇。贾康在去年9月3日的微博中写道:9月1日下午3时40分左右开累计行程六万公里、作了全面保养的韩产胜达非SUV驶于京沪高速沧州德州段,时速100多公里路平但觉车抖却不跑偏,对坐副驾位的玲说是不是车有问题了,话音未落车突然失控,觉左后方向一声硬响车猛向右撞向护栏,我绝望地看到蓝色天空和栏外坡下的一条河。

贾康说,当时感觉到的只有“绝望”二字,他不顾一切猛打左轮并踩制动,可能0.1秒间剧烈碰撞发生!他瞬间感觉此生休矣。

“但护栏未被冲破,车以一个斜角冲上去又反弹回在路上飞转约一大圈后落地我加力一脚踩死刹车横停路上。驾驶室里面有一股青烟。玲大喊:‘蹦开车门!’我向左方找到中控unlock键按下,一拉,车门开了!出后见玲和坐后排的女儿也都出来,死里逃生!”贾康继续在9月3日的微博中写道。

“保险公司现场勘察左侧前后爆胎后,发现就是人们质疑多时的锦湖轮胎。人命关天的事,如此质量,令人气愤!忠告所有使用此类轮胎的朋友,加强警惕以防不测避免悲剧。我们以侥幸逃出生天者的身份强烈呼吁有关部门加强监管和查处!”气愤的情绪透过贾康的微博可以强烈地感觉到。

“作为死里逃生骨折身伤的幸存者,我希望一辆辆正常行驶的车辆,不再因轮胎问题而变成一台台会突然启动的杀人机器。”贾康对当时的车祸仍心有余悸。

这一遭遇促使他在今年的两会上提出了这份关于汽车轮胎的提案。

“汽车社会”轮子的安全

贾康表示,随着我国进入“汽车社会”,高速路也建越多,总里程目前已在世界各国中名列前茅,汽车开上高速路后的正常运行状态就是时速100公里或以上的高速行驶状态,而一旦发生爆胎,平均约3秒钟后车辆会失控,极易形成剧烈的连环碰撞,造成十分严重的生命财产损失。据统计,时速一百公里以上情况下,事故死亡率近乎100%,在一个轮胎爆裂后,跟随的往往是若干条鲜活生命的伤残或断送,一个乃至几个家庭的莫大悲剧。

由此,贾康建议,轮胎使用过程中质量监控、强制更换(或强制胎压监测)的明确标准与施行机制亟待设立与落实。

目前,我国还没有关于汽车轮胎使用年限和行驶里程的明确规定,关于磨损程度的规定也很不清晰。这种状况对应的却是事故的高发率。

“当下亟须政府管理部门在组织专家做出一系列相关分析、特别是有一定样本规模的具体事故案例分析的基础上,明确发布打足安全系数的轮胎质量标准和使用标准,改变现时标准模糊而宽松的现状。”贾康说。

在提案中,贾康明确表示,轮胎质量标准应涉及物理、化学、工艺等方面主要的、可操作的评判量值;使用标准要在生产日期(装车年限)、已行驶公里数和磨损程度等重要方面作出清晰量化,作为强制更换和形成责任制度的权威依据。这些标准目前不清楚、不普及,在有资质的4S店也不明确、不统一。

与此同时,贾康强调,对低质量轮胎生产厂家施加“劣汰”压力的制度建设和司法改进亟待抓紧实施。

有过车祸亲身经历的贾康觉得,对于百姓中每一个驾车者而言,社会上有所流传的经验性的关于低质轮胎评判的“知识”,只是辅助性的,真正能够有效保障轮胎安全的制度建设,必须依靠政府和司法机关从产品质检、企业竞争制度和司法制度的源头抓起,形成实质性的、严格有效的对低质轮胎生产者的问责、劣汰机制和相关司法审理中的公平正义伸张机制,改变目前受害者通过司法程序讨个公道难上加难(几无成功先例)的现状。

贾康呼吁,没有质检、消费者权益、企业赔偿、司法等制度共同形成可持续的“劣汰”机制,就无法阻止“正常行驶的车辆因轮胎问题而变成突然启动的杀人机器”这种悲剧的不断上演。有关部门应该予以高度重视,抓紧推进相关的制度体系建设和司法改进,化解随我国社会发展而凸显的轮胎安全问题这一突出矛盾。

现行“驾驶规则”亟待改变

从车祸中死里逃生的贾康对现行驾驶规则的其中一条提出了自己的不同意见。

贾康说,所谓爆胎后驾驶者不可猛打方向盘和猛踩刹车制动的规则,其实只能适用于爆胎发生而车辆还未失控的那几秒钟,一旦轮胎与地面发生硬接触而车辆失控,只有努力打方向盘调整方向和踩刹车降速才有利于降低事故的受损害程度——其实这是一条非常浅显的常识性的认识,如多年来在规则中被荒唐地否定,在不少案例中还成为追究有刹车动作的司机“法律责任”的依据,同时就屏蔽掉了对低劣质量轮胎生产者责任的追究。

“只有废止此项‘替罪羊’式的规则条款,才能把保障轮胎安全的压力合理地真正传递到轮胎生产、供给环节,体现法规保障公民安全的精神实质与本义。呼吁有关管理部门高度重视、抓紧研究实施此项规定的改正,以利民生福祉。”贾康表示。