聚焦“三包”倒计时系列报道之二

“三包”争议新焦点浮出水面：

补偿系数谁来定？

自《车天下》上周发起关于汽车三包问题的微信互动以来，我们的微信平台就成为了各界车友热烈讨论新三包政策的平台，随着话题的深入，我们也在车友们的意见中归纳并总结出了几个新三包政策中最具争议的焦点问题，在与国内各界声音对比后我们发现，在计算合理使用补偿费用的公式中的赔偿系数问题，其受关注的程度已经渐渐赶上了此前关注度最高的责任认定问题，这个系数制定得妥善与否，也将直接影响新三包政策能否对车主的权益有实际的保障。

现代快报记者 张瀚中

漫画 俞晓翔

补偿系数有决定性影响

补偿系数的争议源于三包中的一个条款，那就是对整车更换或退货时，消费者应向汽车销售商支付补偿费用，规定中还给出了一个具体的公式，那就是[(车价款(元)×行驶里程(Km))/1000]×n%。从这个简单的数学公式不难看出，补偿费用的高低，基本取决于那个不确定的变量n，而这个变量，在目前的三包规定中是由制造商规定的范围在0.5–1之间。虽然是个小数字，但它却能对整个三包法规的实施产生巨大的影响，因为它直接涉及消费者的利益，一辆行驶1万公里，车价20万元的轿车如果符合三包退换车的条件，受到补偿系数的影响，消费者可能要向经销商支付1万–2万元不等的费用，这对于该级别车辆的车主来说，也是一笔不小的开支。

消费者不满系数由厂商制定

“我的车买来的时候30多万，已经开了2万多公里了，假如我的车不幸出问题要退换，我可能还要付给经销商五六万的补偿，万一车企把补偿系数定高了，谁能受得了？”有车主在接受记者采访时表示，他还认为，作为消费者，当然希望补偿系数越低越好，而作为生产商，当然希望补偿系数越高越好，这本身就是一对矛盾，为什么把制定的权利完全交给厂商呢？

厂商对补偿系数也有烦恼

在消费者眼中，厂商在补偿系数的制定中也许占有绝对的主导地位，但在一些汽车厂商眼中，获得这个系数的制定权不仅没有多大好处，反而是一件令人头疼的事情。

“这不是个随随便便就能定的系数，我们现在内部有不少人在专门研究这件事儿。”快报记者在致电一位车企公关负责人时，得到了这样的答复，“定高了吧，消费者不高兴，可能就不买我们的车了，定低了吧，车企和经销商要承受的成本太高，我们也不会愿意的。”从这名负责人的话中不难看出，车企对补偿系数的制定也颇为头疼。

有业内人士表示，补偿系数的制定对于汽车厂商来说的确是一件复杂的事，不同的车型、不同的配置、不同的车龄，它们的补偿系数都应该是有区别的，仅仅靠厂商单方面制定系数，不仅会让消费者心存疑虑，也会增加厂商的负担，所以补偿系数的计算与制定，第三方的相关部门应当采取更加主动与积极的做法。

车市动态

比亚迪G6提前享受三包

根据国家质检总局日前通报，汽车三包规定将于2013年10月1日正式实施。但为了让十一之前购车的消费者能提前享受到三包政策的关怀，比亚迪宣布于8月31日开始实施汽车三包政策。其热销B级车比亚迪G6可提前享受该项政策服务，有购车意向的消费者无需坐等观望，可放心购车。这一举动让我们看到了企业的诚意，也彰显了比亚迪对自己产品品质的信心。

自8月31日起，车主购买比亚迪G6不仅可享受汽车三包政策，还可享受“四年或十万公里”的超长质保。所谓超长质保，即比亚迪G6车型上99.9%的零部件均可享受超长质保，其易损件质保期超过市场主流质保期两倍。这一政策推出，让比亚迪G6不仅在产品竞争力上优于同价位车型，在售后服务上也有了更大优势。

无论是提前享受三包政策，还是推出了四年或十万公里的超长质保，这一切都源自比亚迪G6过硬的产品品质，源自于比亚迪强大的IQS标准化品质管理体系。

马自达6最低首付2.8万起

日前，一汽马自达推出相当“给力”的金融购车方案——购买2013款Mazda6，在最低首付拉低至2.8万元的基础上，更可享受18–24期、零利息、零手续费的组合消费信贷优惠。调整至12.98万的低价，再加强力推出消费信贷优惠，彰显mazda6抢夺A级车市场的雄心和市场策略。

针对购车者不同的现金预算和付款方式偏好，一汽马自达为他们量身定制了4种金融购车方案：首付50%，尾款1年后一次性还清，零月供，零利息，零手续费；首付20%，18期零利息，零手续费；首付50%，24期零利息，零手续费；首付50%，36期零利息，低手续费。比如说，如果购车者选择“首付20%，18期零利息，零手续费”的贷款方案，购买2013款Mazda6自动挡时尚型，最低首付仅需20%，更可以享受长达18个月的免息贷款，还没有手续费的负担。这意味着只要首付2.8万元，就能轻松拥有新款Mazda6。而其他三种金融购车方案则提供了12至36个月期限不等的车贷服务，最低的月供仅需2000元，为各类理财风格的消费者提供了实惠便利的车贷服务。