

有关部门出台意见 规范车企“付费解锁”

方向盘加热、远程启动车辆、四驱功能……这些车上自带的功能，不额外花钱就无法使用。很多车主认为这些功能已经包含在购车成本里，不该额外收费。记者采访了解到，目前越来越多的车企采用“硬件预埋+软件订阅”的商业模式。对于“付费解锁”功能的收费行为，国家有关部门日前也出台了规范意见。



■消费者在了解一款汽车的功能。
新华社记者 陈思汗 摄

方向盘加热功能要付费?

近日石家庄的某豪华品牌车主刘女士遇到了一件“糟心事”，正在这天寒地冻的时候，她的汽车方向盘加热功能突然不能用了。刘女士对记者说，这辆车已经开了三年，各项功能一直挺正常，前天她的车机反复弹出提示：方向盘加热功能要付费订阅。“方向盘加热功能本来挺人性化的，这么冷的天，现在要收费才能使用，真是难以接受。”刘女士很不满意。

针对刘女士的抱怨，记者电话咨询了该品牌的客服。客服人员回应说，方向盘加热功能属于付费服务，车辆使用三年免费期后需续费才能继续使用，方向盘加热功能需要软件激活，车主可根据需求选择是否续费。该品牌石家庄一家4S店的销售人员解释说，这是考虑不同区域和消费者的个性化需求，比如广东车主常年都用不到方向盘加热功能，而石家庄的车主可以根据需要购买方向盘加热功能，避免浪费。

刘女士的遭遇并非个例。比如某款汽车的远程服务功能很贴心，冬天可以远程控制启动暖风、夏季提前开启空调、下雨可以遥控关窗、查看车辆位置等，但车主免费使用一段时间后，若想继续使用则要收取每年近500元的费用。某豪华品牌宣传的后轮转向功能，只有付费解锁后才能使用。除了硬件，软件付费方面也有类似情况。有车主反映，车企原本承诺基础流量终身免费，涵盖语音助手、在线导航、SOS紧急救援，后来却把这些核心功能划归娱乐流量，过了免费期后就自己续费。

据了解，目前随着汽车智能化程度的提高，很多汽车功能都需要另外付费才能使用。如上所述后轮转向的永久买断需要16998元，远程控制一年收费400多元，方向盘加热要4600元。明明这些功能的硬件都在车上，却要通过解锁收取二次费用，车主认为这些功能应包含在购车成本里，不该额外收费。

功能付费成了商业模式

随着技术的进步，越来越多的车企采用“硬件预埋+软件订阅”的商业模式。在这一模式下，车主付款购买车辆，拥有车辆的所有权，但并不意味着拥有了车辆所有功能的使用权。诸如四驱系统、方向盘加热等功能，需额外付费才能启用。

车主买了车就应该可以使用车辆的所有功能，本来已经花钱买了车，想要某些功能却还要二次付费，超出了很多人的理解范围。因此不少车主质疑：难道买了车只买了所有权，没买使用权？当然车主有

选择不付费、不解锁功能的权利。可是车主已经为买车付了钱，要是不付费，这些功能硬件就成了摆设。

据了解，目前很多车企把“硬件预埋+软件订阅”当作一种盈利的商业模式。石家庄一家汽车4S店总经理赵先生对记者说，目前车市价格竞争很激烈，单纯靠卖车已经无利可图，车企需要开辟新的盈利空间，付费会员服务成了新的收费来源。

赵先生对记者说，有些商家在销售过程中故意混淆概念，把车辆预埋的方向盘加热、座椅加热、四驱系统等功能当作销售的噱头，对付费才能使用的情况闭口不谈。也有些商家进行虚假宣传，把暂时免费的服务当成永久免费的权益。

赵先生认为，车主对付费功能抱怨的原因在于商家在销售环节没有向消费者做好解释说明工作。比如，车辆的哪些功能是永久免费的基础功能，哪些需要二次付费才能使用，收费项目的收费依据和标准是什么，这些事关消费者切身利益的事项，务必在成交前讲清楚说明白，这是对消费者负责，也符合车商的长远利益。

规范“付费解锁”功能的收费行为

据了解，目前“硬件预埋+软件订阅”这种商业模式在新能源汽车中应用范围较大，主要来自自动驾驶软件、智能座舱软件、车联网软件三个方面。相关资料显示，某国外知名汽车品牌的软件订阅收费服务占营收比例高达28%，而国内几家新势力品牌车企的软件订阅服务也带来了不菲的收入。

从业内观点来看，为功能付费有其合理性，但如何规范汽车的功能付费模式，保护消费者合法权益也是我们要面对的问题。

12月12日，国家市场监督管理总局就《汽车行业价格行为合规指南（征求意见稿）》公开征求意见。意见提出，汽车生产销售企业应当规范“付费解锁”功能的收费行为。对于有免费期的功能，销售时应当告知免费期限、后续收费标准等内容，免费期自车辆交付消费者之日起计算，免费期结束前应再次提醒消费者；对于需收费的差异化增值功能，销售时应当明确告知，未明确告知的差异化增值功能不得收费。

业内人士认为，规范功能付费模式应该做到明确基础功能与额外服务的划分，规定禁止额外收费的功能范围，规范提醒方式与告知义务。同时还应该落实监管执行，重点聚焦收费模式公平性、是否存在误导性陈述。

本报记者 王力

工业和信息化部许可 两款L3级自动驾驶车型

新华社电（记者 周圆 唐诗凝）记者日前从工业和信息化部获悉，根据有关规定，经受理、审查、公示等程序，工业和信息化部附条件许可了两家汽车企业提交的搭载L3级有条件自动驾驶功能的智能网联汽车产品准入申请。

据悉，两款产品分别是长安牌SC7000AAARBEV型纯电动轿车，可以实现在交通拥堵环境下高速公路和城市快速路单车道内的自动驾驶功能，目前该功能仅限在重庆市内环快速路、新内环快速路（高滩岩立交—赖家桥立交）及渝都大道（人和立交—机场立交）等路段开启；极狐牌BJ7001A61NBEV型纯电动轿车，可以实现高速公路和城市快速路单车道内的自动驾驶功能，目前该功能仅限在北京市京台高速（大兴区旧宫新桥—机场北线高速）、机场北线高速（大渠南桥—大兴机场高速）及大兴机场高速（南六环—机场北线高速）等路段开启。

前期，工业和信息化部会同有关部门按照《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》要求，研究制定工作方案，编制指引文件，组织专家团队，严格按规范、按流程开展初审、择优、测试与安全评估工作。两家汽车企业已按要求完成并通过了产品测试与安全评估。

下一步，两款车型将由重庆长安汽车科技有限公司、北京出行汽车服务有限公司两家使用主体在上述区域内开展上路通行试点。工业和信息化部将联合有关部门及地方主管部门加强车辆运行监测和安全保障，及时总结经验，不断健全智能网联汽车准入管理和标准法规体系。

车主课堂

冬季汽车胎压 怎么调才安全

近日石家庄的气温持续走低，很多车主会发现车辆胎压也随之降低，甚至亮起了胎压警示灯。这是轮胎“热胀冷缩”的表现，因为低温下轮胎内气体活性减弱，压力自然下降。相关实验数据显示，外界温度每降10℃，胎压大约下降0.1bar。

如果胎压过低对汽车的影响也是明显的，比如汽车油耗会上升，轮胎摩擦力增大导致爆胎风险增加，同时胎压低了还会影响汽车的制动性能和悬挂系统稳定性。但是如果发现胎压降低，车主也不要过于惊慌，胎压轻微波动是正常季节变化，只有降低超过0.5bar或接近最低值时，才要立即充气。

冬季多大的胎压算是正常呢？有经验的汽修师傅建议的原则是“以汽车厂家建议值为基准，适当调高”，普通家用车的标准胎压一般是2.5bar，冬天可在此基础上调0.1—0.2bar。想知道自己车的标准胎压，车主可以查看用户手册、驾驶室B柱贴纸、油箱盖内侧，或者驾驶座旁抽屉，这些地方一般都有标注。车主应该注意的是，厂家给的是“冷却胎压”——停车至少三小时或行驶不超2公里时的测量值。

有的车主为了省油，习惯性地把胎压调得高一点，在冬天这样做是比较危险的。因为胎压高会减小轮胎与地面接触面积，抓地力减弱，急加速或刹车时容易打滑，特别是冰雪路面。如果冬天经常走冰雪路，为汽车更换雪地胎才是最稳妥的，它的橡胶和花纹设计更适合冰雪路况，抓地力更强。

无论在什么情况下，车主最好还是按照厂家制定标准胎压为轮胎充气，因为汽车在设计之初就已经考虑了车身重量、悬挂参数、轮胎性能等因素，兼顾了安全、油耗和舒适，擅自改变会影响行车安全。

最后提醒车主：冬季最好每月检查一次胎压，充气前要检查气门嘴和气门芯是否正常，刚停下的热胎别马上充气，等散热后再操作。按车辆标准值调整，定期检查，冬天出行就能更安心。

本报记者 王力 整理