



全国旧机动车鉴定估价师职业资格培训教材

旧机动车鉴定估价

国家国内贸易局组织编写



人民交通出版社

384

7-72476-43
G98

全国旧机动车鉴定估价师职业资格培训教材

JIUJIDONGCHE JIANDING GUJIA

旧机动车鉴定估价

国家国内贸易局组织编写

人民交通出版社

内 容 提 要

本书较全面地介绍了旧机动车的技术基础知识和旧机动车鉴定估价的理论基础知识,系统地介绍了如何对旧机动车进行技术鉴定和价值估算的方法及具体操作程序,阐述了国家对旧机动车交易的有关政策、法规及旧机动车交易过户、转籍的办理程序。本书具有较强的理论性、实用性和可操作性。除了适合旧机动车鉴定估价师作为培训教材外,还适合即将发生旧机动车产权变动、转让、交易等经济行为的广大企事业单位、政府有关部门、个体工商户、为汽车消费提供贷款的金融机构、为司法裁定的法院等有关人员阅读和参考。

图书在版编目(CIP)数据

旧机动车鉴定估价/国家国内贸易局组织编写.-北京:人民交通出版社,2000.6
ISBN 7-114-03657-4

I.旧… II.国… III.①机动车-技术-鉴定②机动车-价格-评估 IV.F407.471

中国版本图书馆CIP数据核字(2000)第09985号

全国旧机动车鉴定估价师职业资格培训教材 旧机动车鉴定估价

国家国内贸易局组织编写

版式设计:刘晓方 责任校对:张捷 责任印制:杨柏力

人民交通出版社出版发行

(10013 北京和平里东街10号 010 64216602)

各地新华书店经销

北京牛山世兴印刷厂印刷

开本:787×1092 1/16 印张:19.75 字数:488千

2000年6月 第1版

2000年6月 第1版 第1次印刷

印数:0001—3000册 定价:33.00元

ISBN 7-114-03657-4

U · 02646

前 言

随着我国经济体制改革的不断深化,社会主义市场经济的发育成长,国民经济的持续稳定发展,全国机动车保有量迅速增加,尤其私人机动车保有量和城乡不同层次需求量的猛增,企事业单位用车行为的市场化,使得旧机动车交易日趋活跃。作为旧机动车产权的变动、转让、交易等经济行为中不可缺少的旧机动车鉴定估价工作,近年来虽然得到了迅速发展,但没有一套科学的鉴定估价标准和方法,迫切需要总结近年来旧机动车鉴定估价的操作实践经验,加强旧机动车流通行业的理论建设,满足本行业和社会的需要。国家国内贸易局组织国家从事旧机动车流通的管理工作者、武汉汽车工业大学的专家、教授和旧机动车交易中心的实际工作人员,编写了《旧机动车鉴定估价》一书。

参加教材编写的有:李国青(绪论),张克勤(第一章),徐阳(第二章第一~七节),王琛(第二章第八~十二节),杨功兴(第二章第十三~十四节),崔鹰(第三章),邵海忠(第四、五、七、九章及第六章第三、四节,第十一章第二、三节。第十二章第一、二节),李博光(第六章第一、二节),杨万福(第八章),余宸光(第十章和第十二章第三节),马增荣(第十一章第一节)。全书由杨万福教授总纂,李海婴、邓楚南二位教授审阅了初稿。

教材是严格按照劳动和社会保障部颁布的《旧机动车鉴定估价师国家职业标准》组织编写的,在教材的编写大纲拟定过程中,蔡家玲、沈进军、杨林、葛恒双等同志提出了许多宝贵意见。中国劳动技能培训中心宋健处长对编写大纲提出了许多专业性意见,并对结构作了较大的调整。国家国内贸易局生产资料流通司副司长李国青就本书的编写提出了原则性意见,在百忙之中阅审了编写大纲。国家国内贸易局副局长姜增伟还为本书欣然作序。

华中汽车批发市场、湖北旧机动车交易中心对教材的编写工作给予了大力的支持,在此一并致以衷心的感谢。

由于成书时间仓促,限于编者水平和经验,书中难免有不当,甚至错误之处,恳请读者和同行专家不吝指出。

编 者

绪 论

对旧机动车鉴定估价实行职业资格制度是我国旧机动车流通行业发展的必然要求,作为旧机动车鉴定估价师不仅需要掌握旧机动车鉴定估价的基本理论和方法,而且对我国汽车流通行业的概况、旧机动车市场的发展、国外二手车市场的基本情况以及我国旧机动车交易市场存在的问题与发达国家的差距都应该有一个全面的了解。只有充分了解我国旧机动车市场的宏观情况,理解国家有关政策和规定产生的原因和条件,才能把这些政策和规定自觉落实到实践工作当中。

一、我国现代汽车流通新体系

近年来,随着我国国民经济的发展和市场经济的不断完善,全国汽车保有量迅速增加,尤其是进入 90 年代以来,每年以 100 万辆的速度递增,汽车流通渠道和方式由过去的单一分配同时转向多元化。在新形势下,生产企业和流通企业都感到必须稳定工商关系,建立一个利益共同体,共担风险、共拓市场,在汽车流通领域建立一套完整的运行规则已成为汽车行业的迫切需要。根据李岚清副总理“汽车产品工作要抓好从‘生’到‘死’的管理”的指示精神,国家商品流通行政主管部门提出在汽车流通领域建立现代汽车流通新体系,实现汽车行业流通体制和经济增长方式的转变,建立专业化、规模经营、高效通畅的流通渠道,形成适度分工、适度竞争的流通秩序,培育促进生产、保障消费的流通功能,达到低成本、高效率、高质量的流通效果。因此把新车营销、旧机动车交易和报废车回收(拆解)三个方面,相互有机地结合在一起,加快推进营销方式的改革,用科学化、法制化管理的手段建立现代汽车流通新体系是当前汽车流通体制深化改革的重要任务之一。

二、国内旧机动车交易市场概况

1. 旧机动车交易市场的概念

旧机动车交易市场是旧机动车信息和资源的聚集,买主和卖主进行旧机动车的商品交换和产权交易的场所。

旧机动车交易市场的形成是随着我国社会主义市场经济体制建立和发展而逐步形成的,它的形成是市场经济条件下的必然产物,是市场经济发展的必然趋势。在计划经济时期,机动车作为一种重要的生产资料,资源短缺,高度集中、统归公有,即使被闲置也不能流动处置。改革开放以后,尤其在党的十四届三中全会以后,中央明确提出了要“明晰产权关系”,“让产权流动和重组”。因而使得国家行政事业单位、企业、个体工商户等各类经济组织,为实行机动车辆的优化配置和节约有效使用而实行产权的合理流动,在国家的正确引导和管理下规定,旧机动车的产权只能在旧机动车交易市场中交易、转换。很大程度上来说,旧机动车交易市场是为满足旧机动车的产权流动而建立的产权市场,是一种中介服务机构,其主要业务就是接受产权交易双方委托并撮合成交,并对旧机动车交易及产权交易的合法性进行审查。

2. 旧机动车交易市场的建立

在计划经济体制条件下,机动车属计划分配的紧俏商品,改革开放初期,我国汽车工业得以迅速发展,汽车保有量、私人汽车需求不断上升,以公有制为主体的运输车辆、社会零散车辆开始向私有运输业主流动,旧机动车交易买卖双方自行交易而有市无场。随着我国经济体制的不断深化,社会主义市场经济的逐渐形成,国民经济持续稳定发展,全国汽车保有量、私车保有量迅速增加,以汽车为主导的旧机动车交易也摆脱了以往束缚而蓬勃发展,为了正确引导和满足社会对旧车交易的客观要求,国家把旧车交易纳入汽车市场流通进行管理。1985年9月国务院办公厅转发国家工商行政管理局《关于汽车交易市场管理暂行规定》的通知明确指出:旧的机动车辆(计划进口的旧汽车除外),必须在各省、自治区、直辖市人民政府指定的市场交易,凭市场交易凭证办理过户手续。按规定应报废的机动车辆禁止销售。至此,各地相继建立旧机动车交易市场。旧机动车市场的建立,完善了我国汽车从“生”到“死”的流通体系(即汽车流通的新车营销、旧车交易、废车回收与拆解)。满足了汽车消费者不同层次的需要。

3. 旧机动车交易市场的发展

旧机动车市场的发展是随旧机动车的交易量的增加而发展的,旧机动车的交易量和市场的发展是由多方面因素影响的,我们认为:国家经济体制改革、国家宏观政策和经济环境的影响最为深刻。旧机动车的发展,我们大体上把它分为缓慢发展时期和快速发展时期。

(1)旧机动车交易市场的缓慢发展时期。这个时期我们分为两个阶段:第一阶段是,1985年旧机动车市场建立以前,在计划经济时期,各种产品均实行“统管统分”,虽然广大群众对价廉实用的旧机动车有着广泛的需要,但是由于当时客观环境及各种条件限制,致使旧机动车交易市场发育始终处于一种低速迟缓状态;第二阶段是1985年下半年至1993年上半年。在这个时期内,国家经济体制改革由计划经济向有计划的商品经济过渡,最后确定社会主义市场经济,在这个历史变革时期,机动车资源还不充足,汽车市场呈卖方市场,价格居高不下,私人购买能力相对不足;开始,有些车主对旧机动车到指定市场交易的政策观念淡薄,有些车辆管理部门对旧机动车交易的政策执法不严,致使旧车场外成交严重等原因,虽然旧机动车交易量呈上升趋势,但增加缓慢,旧机动车交易市场大都建立在经济发达的省会城市、计划单列城市和经济发达的地区。

(2)旧机动车交易市场的快速发展时期。这个时期是1993年下半年至今。1993年11月,党的十四届三中全会通过的《中共中央关于建立社会主义市场经济体制若干问题的决定》指出:“要明晰产权关系”、“让产权流动和重组”,从1994年初开始,为加速社会主义市场经济新体制的建立进程,国家加大了改革力度,相继出台了一系列改革措施,之后的几年间,国民经济持续稳定发展,汽车产量逐年上升,受国家宏观调控政策的影响,汽车市场呈买方市场,其价格逐年下降,随着经济发展的多元化,私营企业投资汽车营运业,私人汽车保有量以平均每年27%的速度迅速增长,社会汽车保有量也不断增多,加之,国有企业经营滑坡,致使富余车辆大量流动,在这个时期,旧机动车的交易量大幅增加,有资料显示,从1994年以来,旧机动车交易每年均以20%~30%的速度增长,致使旧机动车交易市场发展迅速。根据预测,到2000年我国汽车保有量将达到2000万辆,年产量将超过300万辆。随着改革的不断深化,私人购车的比例还会大大增加,企事业单位的用车行为也会更加市场化,汽车用户将根据自己的需要,及时地选择、调剂用车,再加上官车私有化的实现必然会形成一个庞大的市场。根据国外旧车业的情况,也将证实这一点。总之,旧机动车市场发展的前景是好的,潜力是很大的。

4. 我国旧机动车流通现状

旧机动车流通业的迅速发展,致使旧机动车市场及交易量逐年上升,并呈现其流通新特

点。据 1995 年统计,全国共有旧机动车交易场所 387 家,交易量 40 万辆,交易额 110 亿元。从市场格局来看,省会城市 107 家,交易量占全国的 60%,地级城市 162 家,占全国交易量的 34%,县以下 118 家,占全国交易量的 6%。由此看出,旧机动车交易相对集中于经济发达、汽车保有量大的一些中心城市;从旧机动车的流向看,有 60% 是流向乡镇和农村;从发展趋势来看,旧机动车交易越来越活跃,以每年 25% 的速度增长,前景十分广阔。另外,从旧车交易开拓农村市场来看,旧机动车交易市场的发展可以有效地刺激农村的消费需求,满足农村对交通运输车辆不同层次的需要,对促进农村经济发展也将会起到积极的作用。但是我国的旧机动车交易市场发育还很不成熟,也很不完善,突出表现在以下几个方面:

(1)旧机动车流通渠道混乱。乡镇、个体搞旧机动车交易的现象严重,他们无场地、无资金、无专业人员,并存在许多非法交易行为,成为走私车、盗窃车、拼装车、报废车的销赃场所,还有的在交易中存在“私卖公高估价,公卖私低估价”的现象,造成国有资产严重流失。这不仅扰乱了正常的流通秩序,而且使消费者的合法权益得不到有效保障。

(2)监督执法部门办市场的现象依然存在。有些地方的监督执法部门对商品流通部门培育的市场不支持、不配合、另起炉灶,自己批市场、办市场,从中获取一定的利润,难以保证监督、执法的公正性。

(3)我国机动车交易市场缺乏统一规划和规范管理,市场功能单一,缺乏必要的服务设施和手段,有些市场仅仅是办理过户的场所,不利于旧机动车市场的健康发展。如何将旧机动车交易引入到企业经营的轨道上来,大力开展旧机动车的收购、销售、代购、代销、寄售、租赁、拍卖、卖新收旧、以旧换新、维修美容、配件供应、信息咨询等,以保障旧机动车消费的合法权益,已成为行业上下的当务之急。另外完善各项功能所需的配套政策,比如税收、牌证管理、价格的评估标准等还没有理顺,因此,在挖掘城乡潜在购买力方面比较薄弱,难以吸引广大客户,形不成较大的交易规模,更谈不上走入良性发展的轨道了。

(4)我国的旧机动车流通行业与西方发达国家相比在经营手段和服务功能等方面也有较大的差距。一是国外较大的二手车交易所,都普遍采用了电脑管理和科学定价方法,具有完备的检测维修和配件供应设施,并开展了二手车的收购、销售、寄售、代购、代销、租赁、拍卖、美容及信息咨询等多功能的营销活动;二是二手车价格差距太大,如新西兰成交一辆使用了 4 年,行驶了 10 万 km 的日产高级轿车,仅需支付相当于 2 万元人民币,而在我国则需要 10 万元以上;三是经营旧机动车的利润差距较大。从国外新、旧车及维修服务的利润构成看,在总利润中,通常新车占 7%,二手车占 48%,维修和零部件供应占 45%,而我国的旧车经营目前主要以收取过户服务费为主,还没有认识到更没有挖掘出旧机动车经营的潜在效益。针对旧机动车流通行业迅速发展的现状和行业存在的问题,借鉴国外发达国家的先进经验,国家商品流通行业行政主管部门近年来采取了积极措施对旧机动车交易体系进行了培育和建设,扶持旧机动车流通行业的发展。一方面在省会、直辖市、计划单列市等中心城市有选择地培育了 33 家规模较大、设施完善、功能齐全、管理规范、旧机动车交易中心,并引导他们逐步将市场化的运作方式向企业化的运作方式转化,通过这些中心的样板和带动作用,再逐步将中心的范围扩大到地级城市,目前地级城市的旧机动车交易中心已达到 162 家,在中心城市与中小城市及乡村之间初步形成了规范合理的旧机动车流通网络,初步实现了旧机动车在大城市与中小城市及乡村之间的顺畅梯次流通;另一方面加强有关旧机动车流通的法规建设,出台了《关于加强旧机动车流通行业管理意见》和《旧机动车交易管理办法》等,三是协调国家税务总局解决旧机动车流通工作的有关税收问题;四是采取积极措施推动旧机动车拍卖、租赁等新型营销方式,引

导汽车生产企业、新车营销企业和旧机动车经营企业共同开展汽车卖新收旧、以旧换新工作；五是会同劳动和社会保障部制定并颁布《旧机动车鉴定估价师国家职业标准》，通过对旧机动车鉴定估价人员进行培训和考核，在整个行业推行持证上岗制度；六是建立旧机动车流通行业中介组织，架起政府和企业之间的桥梁，建立市场供求信息网络。随着对旧机动车流通行业的规范管理，我国的旧机动车交易市场初步形成了以旧机动车交易中心为龙头带动旧机动车流通向深度和广度发展的态势，整个旧机动车流通行业已经步入法制化管理、良性发展的轨道。

5. 旧机动车交易市场的管理

旧机动车流通涉及车辆管理、交通安全管理、国有资产管理、社会治安管理、环境保护管理等各个方面，属特殊商品流通，其管理涉及内贸、工商、公安、国有资产、物价、税务等多部门的综合管理。1990年，经国务院批准由四部委联合下发的计工二[1990]767号文件中，对交易市场的管理问题明确指出：各地工商行政管理、公安车辆管理和物资部门要按照职责分工，各司其职，各负其责，加强对旧车市场的监督管理。物资厅（局）应在当地工商行政管理、公安车辆管理部门的支持配合下整顿办好旧车市场。根据文件精神，明确了各自的管理职责，在不同的时期，针对市场出现的不同问题，各职能部门加强了市场的管理。在此期间，国内贸易局作为旧机动车流通行业的主管部门，根据旧机动车交易市场发展和管理的需要，本着建立高效通畅的旧机动车流通网络，有选择地在我国省会、直辖市、计划单列市培育和建立设施完善、功能齐全、规模较大、管理规范、旧机动车交易中心，并适时印发了《关于加强旧机动车流通行业管理的意见》和发布了《旧机动车交易管理办法》等法规文件，指导了全国旧机动车市场的工作，规范了我国旧机动车交易市场，引导旧机动车流通逐步走向法制化管理的良性发展轨道。在各旧机动车交易中心的龙头作用下，积极带动了周边地区旧机动车流通的发展，活跃了旧机动车的交易。

6. 旧机动车交易市场的功能作用

旧机动车交易市场是旧机动车产权交易的场所，是机动车商品的二次流通的场所，它具有中介服务和商品经营的双重属性，它应具备经营和服务的功能是：旧机动车鉴定估价、收购、销售、寄售、代购代销、租赁、拍卖、检测维修、配件供应、美容及信息服务，并为客户提供过户、上牌保险等多功能服务；另外它是地方各级人民政府指定的交易市场，因此它辅之以必要的政府协调功能，严格按照国家的有关法规审查旧机动车交易的合法性，坚决杜绝盗抢车、走私车、非法拼装车和证照与规费凭证不全的车上市交易。旧机动车交易市场要接受行业主管部门的业务领导，接受工商、公安、税务、物价、国有资产局等综合管理部门的监督管理。

7. 旧机动车流通企业应树立的市场观念

旧机动车交易市场是我国社会主义市场经济新体制下建立的现代市场，因此旧机动车流通企业要牢固树立为顾客服务的观念，社会市场营销的观念，只有在现代市场营销观念的指导下，企业在经营活动中，才会统筹兼顾企业效益、顾客需要和社会三方面的利益，只有这样才能服务好顾客、管理好市场。

三、国外旧机动车交易市场情况简介

1. 国外旧机动车交易市场情况综述

世界各国经济发展水平不一样，其旧机动车的交易市场的情况也不一样。一般来说，一个国家旧机动车的交易量和旧机动车交易市场的成熟程度，与这个国家的经济体制、经济发展水平、汽车工业的发展水平和汽车保有量、国内交通车辆管理政策、社会文化背景等都有很大关

系。

发达国家经济发展水平很高,汽车工业高度发达,汽车保有量很高。如1987年美国仅加利福尼亚州的汽车保有量就相当于当时苏联、中国、日本等国的总和。美国人“喜新厌旧”的观念最为突出,更新率特别快,车主基本上每3年换一辆车。因此,使得美国二手车交易频繁,而且价格便宜。德国绝大多数人都有一辆车和数辆车,其更新率也很高,一辆车使用5~6年,最多7~8年就会淘汰。有钱人追求时髦不到二年换一辆车,有些车主将淘汰而又卖不到多少钱的车干脆登报送人。日本人有一种跑10万km就是旧车的心理,有大约每5年换一次车的习惯。日本每年外销旧车36万辆,其中10万辆销至新西兰、俄罗斯、爱尔兰等国。这些国家由于对车辆的更新率高,使得交易量大,且旧机动车市场发育也很成熟,国内相关政策健全、完善,如健全的中介组织,完善的税收政策,方便的转籍过户,科学的鉴定估价等等。

下面以澳大利亚和新西兰两国的旧机动车交易市场情况为样本介绍如下,读者由此窥见一斑。

2. 澳大利亚、新西兰旧机动车交易市场简介

澳大利亚、新西兰都是以私有制为基础的国家,他们地广人稀,人均拥有资源十分丰富,人们生活水平很高,车辆和交通非常发达。以澳大利亚维多利亚州为例,全州共有人口450万人,其中350万人居住在墨尔本市,人均拥有一辆车,全州的道路主干线长22160km。新西兰共有人口370万,汽车240万辆。总的来讲,澳、新两个国家旧机动车交易相当普遍,办理手续简便快捷,售后服务非常完善,管理十分规范。

澳大利亚、新西兰两国的旧机动车交易十分活跃,几乎到处都可以看到规模较大的旧车商行、旧车交易市场及汽车交易一条街的景象,澳、新两国旧机动车半年交易量占社会汽车保有量的25%~30%,澳大利亚仅维多利亚州每年的旧车交易量就达82.5万辆,墨尔本市就有700家旧车商行,而且经营旧车的利润比新车高近二分之一。

澳、新两国汽车经销商主要有三种形式:一是新车行;二是新、旧车一体化经营;三是专业从事旧车交易。三种形式中,新车专卖店相对较少。旧车行的旧车来源主要是卖新收旧、拍卖行竞买、国外进口、委托销售、寄售销售等。另外,旧车交易商之间也可以互相调度资源。

澳、新两国的旧机动车经营商都非常重视企业形象,营业厅简洁、明快、高雅,设施非常现代化。工作人员精干、热情。营业厅各种车辆按品牌排放整齐,洁净明亮。个别车辆还用金属架托出高出地面半米的位置,很有层次和立体感,客户不仅可看到车辆的外观,而且还可以看到车辆的底盘。每辆车的前窗都贴有各种各色的价格标签,非常醒目。车行还通过报刊、电视、杂志等新闻媒体做广告,搞一些促销活动。

澳、新两国旧机动车销售价格都很便宜,而且提供优质的售后服务。如新西兰某地成交一辆使用4年、行驶10万km的日产高级轿车,仅需支付不到2万人民币的购车费,25元的过户和车价4%的印花税即可。旧车行都有自己的维修加工车间和许多协议修理点,新西兰规定各经营企业旧车售出后给用户5000km的质量担保里程,在质量担保里程内,在正常使用情况下,如出现故障,可免费保修或退货。维修时,还可为客人提供代用车辆,可见服务之周到。另外,每个旧车行都可以为用户代办转籍过户手续,但代办转籍过户手续的车行,要有路署(交通管理部门)的书面认可,并每年还要年审。

澳、新两国政府都有健全的交通法、车辆管理法、道路安全法和上路标准、车辆注册及驾驶执照管理、汽车检测及汽车进口管理、二手车经营管理的严格规定,特别是进口二手车两国都有严格的质量标准和修复行驶的标准及具体的检测措施。旧机动车由政府指定的维修车行进

行检测,维修车行的检测设备也要符合政府规定。新西兰对未售出的二手车每半年还要检测一次,否则不准销售。

关于旧机动车鉴定估价,在澳大利亚,具有专门资格的鉴定估价部门,根据汽车市场行情和多年经验,结合车况向全社会定期公布各类车型的市场参考价格,这些部门多数是政府与汽车中介机构共同指定的旧机动车鉴定估价单位。另外,在一些大学里,也设置鉴定估价方面的课程,开展这方面的培训。新西兰则没有专门的鉴定估价机构,车辆的价格完全市场化。

澳、新两国汽车行业的中介组织十分发达。澳大利亚的皇家汽车俱乐部是全国最有权威、影响最大的中介组织,已有 75 年的历史,目前已有会员 350 万,同时还有 57 家代理公司、250 家代理拖车公司、800 家农村巡视代理公司,悉尼总部有 850 人。它的主要业务范围有:向会员提供保险服务;道路救援工作;汽车的检测;旧车的质量和价格的评估;咨询服务、法律服务;定期的杂志和宣传资料服务等。每个会员的人会费为 46 元,每年的年会费为 46 元,该协会每年仅处理路面救援就达 230 万人次,检测审查考核达 120 万人次。另外还有汽车经销商协会等中介组织,可以受理投诉事件等。新西兰汽车行业的三个主要中介组织汽车工业协会、进口汽车经纪行协会、汽车经纪行协会分别来协调整个汽车行,并强调行业的自律。它们定期到政府的有关部门听取、交流意见、咨询理解新政策,不断改进行业的管理工作。各协会每年会费为 70 元,可以免费向会员提供车辆的咨询、技术帮助、救援服务,并可帮助会员向政府游说,按会员的要求来调整有关政策,同时还受理客户的投诉等。

在澳、新两国旧机动车经销企业的资格审批由政府部门来管理。在澳大利亚申办汽车经销企业,须向政府汽车经销委员会申请,由委员会审查公司的经营资格,并每年对公司情况进行年审。新西兰的汽车经销企业须经国家持牌汽车经济管理协会批准,再到政府工商部门公司注册处注册,方可营业。持牌经济管理协会是协助政府的中介组织,为保持该组织的公正性,政府要在该组织中指定律师、消费代表和经销商代表。在审查经销企业资格时特别注重:第一、企业的财务规定;第二、法人无犯罪记录;第三、企业符合国家法律规定;第四、企业要接受每年的年检。被批准的经销企业要遵守该协会的自律规定,并交 200~300 澳元/年的信用金。协会要求这些企业对车辆的状况进行公开描述,不能搞欺骗。出现问题,用户可以向协会投诉。

在澳、新两个国家,无论是新车上牌,还是旧车转籍过户,都十分方便,如澳大利亚维多利亚州每年要转籍过户 82.5 万宗,其中 31 万宗由路署办理过户,51.5 万宗由路署的合同代理方代办完成。过户时要求买卖双方在合同契约上填写好双方及车辆的基本情况,包括上路许可证情况、车辆的转让费情况等。车辆转让费主要包括 25 元过户费和车价 4% 的印花税等,直系亲属转让车辆时不需交纳转让费。一般旧车办理过户的时间不超过 48 小时。目前维多利亚州路署除直属 39 个办公室和下设 50 个分支机构专门办理新车上牌和旧车转籍过户外,还积极推广车行进行代理登记的做法,也可通过银行、网络、电话、商店等实行一人一照、登记入网、全国查询的方式服务于老百姓。目前,已有 880 家车行代办登记、上牌。该州于 1997 年 12 月 9 日启动 MAXI 系统对全州车辆进行电脑管理,该系统可以 24 小时为客户提供服务,客户可以通过遍布全州的网络,随时随地办理付年费、更改姓名、变更地址、学习加强知识、申请驾驶许可、预约考试、信息查询、购汽车零部件、办理汽车过户等。由于澳大利亚的车辆管理网络还没有实现,车辆在办理异地转籍时只能采用先退后办,重新办理登记、注册的办法,但手续还是非常简单方便的。新西兰办理旧车过户更为简单,全部由邮局代办,买卖双方只要在过户单上签字,买方需向政府交纳 9.2 元的过户费,即可办理。另外,大的旧车商行也可以为客户代办

过户手续和发放牌照。新西兰的异地转籍,全国是统一管理的。

四、我国旧机动车交易的发展趋势

首先,我国的汽车市场是一个巨大的潜在市场,目前的汽车保有量是 1300 万辆,人均 100 人拥有一辆车,这与西方发达国家每人拥有一辆以上车相比较有着很大差距,随着我国经济的发展和人们生活水平的日益提高,汽车保有量将呈现加速度发展,这为旧机动车交易的发展提供了潜在的发展空间。第二,随着经济体制改革的深入,汽车消费结构发生了很大变化,据统计,目前私人购车量已占到汽车销量的 50% 以上,另外国有企事业单位的用车制度也逐步走向市场化,由于二手车满足了城乡居民多档次、多品种、低价位的需求,具有较大的选择空间,已经成为一种消费时尚,使得旧机动车交易市场充满了活力。第三,旧机动车交易量在整个汽车经营中所占比重将会逐步增加,与发达国家差距将逐步缩小。比如美国人,基本上每三年就换一辆车,形成二手车交易频繁。1997 年汽车交易量为 5030 万辆,新车销售量为 1530 万辆,二手车交易为 3500 万辆,占到交易总量的 70%,汽车报废 1250 万辆,年新增汽车 280 万辆。正是因为有如此巨大的“二手车”流通市场为后盾,美国才会有如此巨大的新车市场,汽车工业也因此大受其益。我国旧车交易量按目前每年 60 万辆计算,仅占汽车销售量的 30%,在汽车市场中所占比例很小,与发达国家旧车销售占总量 70% 的比例相差很大,说明旧机动车交易市场的潜力还没有得到充分挖掘,随着旧机动车交易方式的多样化,各种制约市场发展矛盾的陆续解决,旧机动车交易不仅日益活跃,而且交易规模也将日益扩大。第四,随着我国的旧机动车流通行业科学化、法制化管理体系的形成,各种政策将逐步完善,各方面的关系和流通渠道将进一步得以理顺,使消费者的合法权益能够得到有效保障,对旧机动车交易市场的健康发展将会起到积极的促进作用。总的看来,我国的旧机动车交易市场具有良好的发展趋势,发展前景广阔。

五、机动车与旧机动车概念

1. 机动车与旧机动车的定义

机动车:是由金属及其它材料制成,由若干零部件装配起来的机械结构,在一定的动力驱动或牵引下,能够自行行驶,并能完成某些专项工作的装置。如汽车可在公路上运行,完成载运旅客或货物的工作,叉车在厂(场)区运行,可完成短距离搬运物品的工作等,机动车区别于非机动车和其它机器的本质特征一是机动车具有轮式行走系统,二是具有动力装置(挂车除外)。

旧机动车:是指经过公安交通管理部门登记注册,在国家法定的报废标准内或在经济寿命期内服役,并可续用的机动车辆的总称。

2. 机动车的分类

(1)按照公安交通管理部门对机动车辆的管理可分为:汽车、拖拉机、农用运输车、轮式专用机械、摩托车、电车、挂车七大类。其中轮式专用机械系指有特殊结构和专门功能,设计行驶速度在 50km/h 和 50km/h 以下,可以在道路上自行行驶的轮式工程机械。它包括:叉车、装载机、平地机、挖掘机和其它专用机械。设计速度大于 50km/h 的轮式自行专用机械按汽车分类。挂车分全挂车和半挂车,本身无行驶驱动装置,由牵引车辆牵引行驶。从行驶安全的角度考虑,故亦列为机动车辆管理。

(2)按照国家对机械产品的用途,把机动车分为:公路运输机械、农业机械、工程机械、起重

运输机械。公路运输机械主要指各类型汽车、摩托车;农业机械主要指拖拉机、农用运输车;工程机械是指设计速度在 50km/h 以下的轮式专用机械;起重运输机械主要指短距离运输的轮式车辆,如叉车、电瓶车等。

3. 机动车的结构组成共性

机动车是一部机器,其结构组成有机器的组成共性,也有其本质的特征。尽管机动车辆性能、用途、结构是千差万别,但它都是由动力装置、传动装置、行驶系统和操作控制系统组成,有些车辆还有其特殊结构完成某项专项作业的工作装置。如汽车起重机和叉车的起升机构,挖掘机的抓斗等。对于机动车的结构组成和功能原理,将以其典型产品汽车的教学给予介绍。学员通过典型产品的学习,达到举一反三,触类旁通的目的。

六、旧机动车鉴定估价师中级和高级的职业技能要求及区别

国家有关部门决定对旧机动车鉴定估价人员进行职业技术培训、鉴定,实行职业资格证书制度。目前,旧机动车市场发育还不完全、不完善,旧机动车鉴定估价的理论和实践刚刚完成从无到有的初级阶段。评估工作还要向中级、高级阶段发展。因此,《旧机动车鉴定估价师国家职业标准》对旧机动车鉴定估价师职业分为中级和高级两个等级。根据职业等级规定,中级和高级的技能要求是依次递进,高级鉴定估价师技能要求除了能达到中级鉴定估价师的技能要求外,主要的还要达到以下几个方面要求和能力:

(1)具有一定的英语水平。即能与国外客户进行简单的语言交流,能看懂进口汽车铭牌。基本能够看懂进口机动车的使用说明书。

(2)熟悉进口机动车机电一体化的新结构、新技术及其工作原理。

(3)对机动车的故障有较强的判断能力,包括常用检测仪器的使用。能够知道排除车辆故障所需的维修费用。

(4)具有一定的计算机操作水平。能够利用计算机收集评估信息资料,处理评估日常工作,利用计算机鉴定估价软件进行估价。能够指导旧机动车鉴定估价师处理工作中遇到的较为复杂的问题。

根据技能要求的不同,我们在教学内容的编排上基本上是按中级和高级排序的。第一篇是中级和高级鉴定估价师都必须掌握的基本知识;第二篇是中级和高级鉴定估价师都必须掌握的实务操作,其内容编排是按职业活动顺序编排的。第三篇主要介绍旧机动车高级鉴定估价师应掌握的比较复杂的内容。

七、学习本课程的目的和要求

旧机动车鉴定估价工作在我国还是一项新的工作,也是一项政策性强、技术要求高、涉及面广的工作,鉴定估价从业人员都有一个学习、熟悉和提高的过程。鉴定估价人员从事旧机动车评估业务的操作,他们的业务素质的高低直接影响着鉴定估价工作的质量,因此通过本课程的学习和岗前培训,主要达到以下三个目的:

(1)熟悉国家的有关政策、法规,它包括旧机动车交易法规,资产评估的有关法规和机动车辆管理的有关法规等,使鉴定估价工作严格遵守国家的政策和法律规定。

(2)掌握机动车的结构原理、性能参数和技术状况鉴定的方法。

(3)掌握旧机动车估价的基本原理和基本方法,掌握完整的操作规程,能够独立地完成旧机动车的鉴定估价工作任务。

八、本课程的教学方法和教学安排

旧机动车鉴定估价是一门边缘性学科,它是机械工程技术与经济相结合的学科,它既包括一些经济类课程的知识,又有一些机械工程技术课程的知识。它涉及的知识面比较广,实践性强。因此,在教学中采取课堂教学和现场教学相结合的教学方法。根据职业标准要求,本教学总课时 80 学时,以脱产集中学习的方式完成学习任务。

第一篇 旧机动车鉴定估价基础知识

第一章 汽车概述

第一节 汽车的分类

随着汽车用途的日趋广泛,汽车结构装置不断地改进,种类也越来越多。汽车分类方法较多,主要是按用途和结构来分类,还有的按有关标准法规分类。

一、按用途分类

国家标准 GB3730.1—88《汽车和半挂车的术语和定义车辆类型》中规定了在公路、城市道路和非公路上行驶的国产汽车的分类:

(1)货车(载货汽车)——是主要用于运送货物,有的也可以牵引全挂车的汽车。

①微型货车——是在公路运行时,厂定最大总质量小于或等于 1.8t 的货车。

②轻型货车——是公路运行时厂定最大总质量大于 1.8t,但小于或等于 6t 的货车。

③中型货车——是公路运行时厂定最大总质量大于 6t,但小于或等于 14t 的货车。

④重型货车——是公路运行时厂定最大总质量大于 14t 的货车。

(2)越野汽车——是主要用于无路或无路地区的全轮驱动的,具有高通过性的汽车,也可牵引挂车。

①轻型越野汽车——是越野运行时厂定最大总质量小于或等于 5t 的越野汽车。

②中型越野汽车——是越野运行时厂定最大总质量大于 5t,但小于或等于 13t 的越野汽车。

③重型越野汽车——是越野运行时厂定最大总质量大于 13t,但小于或等于 24t 的越野汽车。

④越重型越野汽车——是越野运行时厂定最大总质量大于 24t 的越野汽车。

(3)自卸汽车——是以运送货物为主且具有可倾卸货厢的汽车。

①轻型自卸汽车——是公路运行时厂定最大总质量小于或等于 6t 的自卸汽车。

②中型自卸汽车——是公路运行时厂定最大总质量大于 6t,且小于或等于 14t 的自卸汽车。

③重型自卸汽车——是公路运行时厂定最大总质量大于 14t 且厂定量轴载质量小于公路许用轴载质量的自卸汽车。

④矿用自卸汽车——是主要用于矿区和工地的自卸汽车。

(4)牵引汽车——是专门或主要用于牵引挂车的汽车。

①半挂牵引汽车——是牵引半挂车的牵引汽车。

②全挂牵引汽车——是牵引全挂车的牵引汽车。

(5)专用汽车——是装置有专用设备,具备专用功能用于承担专门运输任务或专项作业的汽车。

①厢式汽车——是具有独立的封闭结构车厢或与驾驶室联成一体整体式封闭结构车厢,装有专用设施,用于载运人员、货物或承担专门作业的专用汽车。

②罐式汽车——是装置有罐状容器,而且通常带有工作泵,用于运输液体、气体或粉粒状物质,以及完成特定作业任务的专用汽车。

③起重举升汽车——是装置有起重设备或可升降作业台(斗)的专用汽车。

④专用自卸汽车——是装有由本车发动机驱动的液压举升机构,能将车箱卸下或使车箱倾斜一定角度,使货物能够依靠自重自行卸下的专用汽车。

⑤仓栅式汽车——是具有仓笼式、栅栏式结构的车厢,用于运输散装颗粒食物、蓄禽等货物的专用汽车。

⑥特种结构汽车——是具有桁架形结构、平板结构等各种特种结构的专用汽车。

(6)客车——是具有长方箱形车厢,主要用于载送人员及其随身行李物品的汽车。有单层也有双层的,有铰接的,也有牵引挂车结构的。

①微型客车——是车辆长度小于或等于 3.5m 的客车。

②轻型客车——是车辆长度大于 3.5m 但小于或等于 7m 的客车。

③中型客车——是车辆长度大于 7m 但小于或等于 10m 的客车。

a.中型城市客车——是用于城市或城郊载送乘客的中型客车。车内设有座位和供乘客站立与走动的通道。

b.中型长途客车——是用于城市之间载运乘客及其随身行李物品的中型客车。车辆内无专供乘客站立的位置,有乘客存放行李物品的设施。

c.中型旅游客车——是用于载送乘客观光游览的视野开阔、乘坐舒适、设备齐全的中型客车。

d.中型团体客车——是用于载送职工上下班和公务用的中型客车。

④大型客车——是车辆长度大于 10m 的客车。

a.大型城市客车——是用于城市和城郊载送乘客的大型客车。车内设有座位和供乘客站立与走动的通道。

b.大型长途客车——是用于城市之间载送乘客及其随身行李物品的大型客车。车厢内无专供乘客站立的位置,有存放乘客行李物品的设施。

c.大型旅游客车——是用于载送乘客观光游览的视野开阔、乘坐舒适、设备齐全的大型客车。

d.大型团体客车——是用于载送职工上下班和公务用的大型客车。

⑤特大型客车——指铰接客车和双层客车。

a.铰接客车——是由铰接装置相连接且互相连通、乘客可在其间走动的两个刚性车厢体所组成的客车。

b.双层客车——是具有上下两层座位的客车。

(7)轿车——指用来载送人员及其随身物品,而且座位布置在两轴之间的四轮汽车。

- ①微型轿车——是发动机排量小于或等于 1L 的轿车。
- ②普通级轿车——是发动机排量大于 1L 且小于或等于 1.6L 的轿车。
- ③中级轿车——是发动机排量大于 1.6L,但小于或等于 2.5L 的轿车。
- ④中高级轿车——是发动机排量大于 2.5L,但小于等于 4L 的轿车。
- ⑤高级轿车——是发动机排量大于 4L 的轿车。

二、按结构分类

1. 按汽车的行走方式进行分类

- (1)轮式汽车——是用车轮作为行走装置的汽车。
- (2)履带式汽车——是用履带作为行走装置的汽车。
- (3)半履带式汽车——是用履带作为驱动装置、用前轮作为转向装置的汽车。

2. 按动力装置进行分类

(1)内燃机汽车——是用内燃机作为动力装置的汽车。通常,内燃机汽车的主要形式有:

- ①汽油机汽车——是用汽油机作为动力装置的汽车。
- ②柴油机汽车——是用柴油机作为动力装置的汽车。
- ③气体燃料发动机汽车——是发动机用天然气、煤气等气体作为燃料的汽车。
- ④液化气体燃料发动机汽车——是发动机使用液化气体(液化石油气)作为燃料的汽车。
- ⑤旋转活塞发动机汽车——是用旋转活塞发动机作为动力装置的汽车。

(2)电动汽车——是用电动机作为动力装置的汽车。根据电源形式可将电动汽车分为:

- ①无轨电车——是从架线上接受电力,以电动机开动的大客车。
- ②电瓶车——是用蓄电池作为电源的电动汽车。
- (3)燃气轮机汽车——是用燃气轮机作为动力装置的汽车。

3. 按发动机的位置进行分类

- (1)前置发动机汽车——是将发动机安装在车辆前部的汽车。
- (2)后置发动机汽车——是将发动机安装在车辆后部的汽车。
- (3)中置发动机汽车——是将发动机置于前后桥之间的地板下方的汽车。

4. 按驱动方式进行分类

- (1)前轮驱动汽车——是用前轮作为驱动轮的汽车。
- (2)后轮驱动汽车——是用后轮作为驱动轮的汽车。
- (3)全轮驱动汽车——是前后轮都可以作为驱动轮的汽车。

5. 按发动机位置和驱动方式进行分类

- (1)前置前驱动(FF)汽车——是前置发动机的前轮驱动汽车。
- (2)前置后驱动(FR)汽车——是前置发动机的后轮驱动汽车。
- (3)后置后驱动(RR)汽车——是后置发动机的后轮驱动汽车。
- (4)中置后驱动(MR)汽车——是中置发动机的后轮驱动汽车。

6. 按有无车架进行分类

(1)有车架汽车——是在构成车辆底盘的骨架上安装了悬架、车桥、发动机和车身等总成的汽车。

(2)无车架汽车——是一种没有底盘骨架,底盘和车身成为一体使其具有一定强度的汽车。

三、按公安机关管理分类

为了便于机动车辆技术检验、核发牌证以及进行专门管理,公安机关根据目前我国汽车工业标准和公安机关管理的需要,汽车可分类如下:

1. 大型汽车

总质量 $\geq 4500\text{kg}$,或车长 $\geq 6\text{m}$,或乘坐人数(不含驾驶员) ≥ 20 人的汽车称为大型汽车,具体又可分为:

(1)大型客车——普通大客车、铰连式大客车、其它大客车。

(2)大型货车——栏板式大货车、厢式大货车、倾卸式大货车、半挂列车、其它大货车。

(3)大型特种车——大型消防车、大型救护车、大型警车、大型工程救险车、其它大型特种车。

(4)大型专用载货车——大型专用罐车、大型冷藏保温车、大型邮政车、其它大型专用载货车。

(5)大型其它专用车——大型起重车、大型牵引车、大型仪器车以及其它大型专用车。

2. 小型汽车

总质量 $< 4500\text{kg}$,车长 $< 6\text{m}$,乘坐人数(不含驾驶员) < 20 人的汽车称为小型汽车,具体又分为:

(1)小型客车——吉普型小客车、旅行型小客车、轿车型小客车、其它小客车。

(2)小型货车——栏板式小货车、厢式小货车、倾卸小货车、其它小货车。

(3)小型特种车——小型消防车、小型救护车、小型警车、小型工程救险车、其它小型特种车。

(4)小型专用载货车——小型专用罐车、小型冷藏保温车、小型邮政车、其它小型专用载货车。

(5)小型其它专用车——小型起重车、小型牵引车、小型仪器车、其它小型专用车。

第二节 车辆识别代号编码和机动车编号规则

一、车辆识别代号(VIN)管理规则

现在世界各国汽车公司生产的汽车大部分使用了VIN(Vehicle Identification Number)车辆识别代号编码。“VIN 车辆识别代号编码”由一组字母和阿拉伯数字组成,共17位,又称17位识别代号编码。它是识别一辆汽车不可缺少的工具。VIN的每位代码代表着汽车的某一方面信息参数。按照识别代号编码顺序,从VIN中可以识别出该车的生产国别、制造公司或生产厂家、车的类型、品牌名称、车型系列、车身形式、发动机型号、车型年款、安全防护装置型号、检验数字、装配工厂名称和出厂顺序号码等。我国机械工业部于1996年12月25日发布了《车辆识别代号(VIN)管理规则》,规定:“1999年1月1日后,适用范围内的所有新生产车必须使用车辆识别代号”。

1. 基本要求

(1)每一辆汽车、挂车、摩托车和轻便摩托车都必须具有车辆识别代号。

(2)在30年内生产任何车辆的识别代号不得相同。