



普通高等教育“十一五”国家级规划教材

汽车技术法规 与法律服务

张开旺 庄继德 程诚 邹广德 编著

北科院





中国政法大学法律硕士专业学位研究生系列教材

汽车技术法规 与法律服务

张其江 张博博 张强 张广博 编著



普通高等教育“十一五”国家级规划教材

21 世纪高等学校教材

普通高等教育“十一五”汽车类专业（方向）规划教材

汽车技术法规与法律服务

张开旺 庄继德 程 诚 邹广德 编著



机械工业出版社

本书主要包括两方面内容：汽车技术法规和汽车法律服务。

本书全面论述了汽车技术法规提出的依据，欧、美、日与我国汽车技术法规体系的比较分析，以及安全、排放、噪声和油耗法规的试验法规与标准。在汽车法律服务方面，主要探讨了汽车消费的法律对策、WTO 法律规则的适应对策，以及对外贸易领域的法律服务等。

本书是国内第一本系统论述汽车技术法规和汽车法律服务的教材，填补了国内空白，将对我国汽车产业的发展起到推动作用。

本书为高等院校车辆工程、汽车服务工程专业教材，汽车类专业均可采用，也可作为汽车服务领域相关从业人员的培训教材或参考书。

图书在版编目 (CIP) 数据

汽车技术法规与法律服务/张开旺等编著 —北京：机械工业出版社，2006.4

普通高等教育“十一五”、国家级规划教材 21 世纪高等学校教材
普通高等教育“十一五”汽车类专业（方向）规划教材

ISBN 7-111-18515-3

I. 汽… II. 张… III. 汽车管理-法规-世界-高等学校-教材 IV. D912.29

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 011621 号

机械工业出版社 (北京市百万庄大街 22 号 邮政编码 100037)

责任编辑：赵爱宁 版式设计：冉晓华 责任校对：程俊巧

封面设计：王伟光 责任印制：洪汉军

北京京丰印刷厂印刷

2006 年 8 月第 1 版·第 1 次印刷

184mm×260mm·13 75 印张·339 千字

定价 21.00 元

凡购本书，如有缺页、倒页、脱页，由本社发行部调换

本社购书热线电话 (010) 68326294

编辑热线：88379711

封面无防伪标均为盗版

普通高等教育汽车类专业 (方向)
教材编审委员会

主任: 北京理工大学	林逸
副主任: 黑龙江工程学院	齐晓杰
湖北汽车工业学院	陶健民
扬州大学	陈靖芯
西华大学	黄海波
机械工业出版社	邓海平
委员: 吉林大学	方泳龙
吉林大学	刘玉梅
北京航空航天大学	高峰
同济大学	陈永革
上海交通大学	喻凡
上海大学	何忱予
哈尔滨理工大学	徐雳
武汉理工大学	张国方
山东理工大学	邹广德
山东交通学院	李祥贵
燕山大学	韩宗奇
长沙理工大学	张新
青岛理工大学	卢燕
河南科技大学	张文春
南京工程学院	贺曙新
淮阴工学院	刘远伟
秘书: 机械工业出版社	赵爱宁
机械工业出版社	冯春生

序

汽车被称为“改变世界的机器”。由于汽车工业具有很强的产业关联度，因而被视为一个国家经济发展水平的重要标志。近 10 年来，我国汽车工业快速而稳步发展，汽车产量年均增长 15%，是同期世界汽车产量增长量的 10 倍。汽车工业正在成为拉动我国经济增长的发动机。汽车工业的繁荣，使汽车及其相关产业的人才需求量大幅度增长。与此相应地，作为人才培养主要基地的汽车工业高等教育也得到了长足发展。据不完全统计，迄今全国开办汽车类专业的高等院校已达百余所。

从未来发展趋势看，打造我国自主品牌、开发核心技术是我国汽车工业的必然选择，但当前我国汽车工业还处在以技术引进、加工制造为主的阶段，这就要求在人才培养时既要具有前瞻性，又要与我国实际情况相结合。要在注重培养具有自主开发能力的研究型人才的同时，大力培养知识、能力、素质结构具有鲜明的“理论基础扎实，专业知识面广，实践能力强，综合素质高，有较强的科技运用、推广、转换能力”特点的应用型人才。这也意味着对我国高等教育的办学体制、机制、模式和人才培养理念等提出了全新的要求。

为了满足新形势下对汽车类高等工程技术人才培养的需求，在中国机械工业教育协会机械工程及自动化学科教学委员会车辆工程学科组的领导下，成立了教材编审委员会，组织制定了多个系列的普通高等教育规划教材。其中，为了解决高等教育应用型人才培养中教材短缺、滞后等问题，组织编写了“普通高等教育‘十一五’汽车类专业（方向）规划教材”。

本系列教材在学科体系上适应普通高等院校培养应用型人才的需求；在内容上注重介绍新技术和新工艺，强调实用性和工程概念，减少理论推导；在教学上强调加强实践环节。此外，本系列教材将力求做到：

1) 全面性。目前本系列教材包括汽车设计与制造、汽车运用与维修、汽车服务工程、物流工程等专业方向，今后还将扩展其他专业领域，更全面地涵盖汽车类专业方向。

2) 完整性。对于每一个专业方向的系列教材，今后还将继续根据行业变化对教学提出的要求填平补齐，使之更加完善。

3) 优质性。在教材编审委员会的领导下，继续优化每一本教材的规划、编审、出版和修订过程，让教材的生产过程逐步实现优质和高效。

4) 服务性。根据需要，为教材配备 CAI 课件和教学辅助教材，召开新教材

讲习班，在相应网站开设研讨专栏等。

相信本系列教材的出版将对我国汽车类专业的高等教育产生积极的影响，为我国汽车行业应用型人才培养模式作出有益的探索。由于我国汽车工业还处于快速发展阶段，对人才不断提出新的要求，这也就决定了高等教育的人才培养模式和教材建设也处于不断变革之中。我们衷心希望更多的高等院校加入本系列教材建设的队伍中来，使教材体系更加完善，以更好地为高等教育培养汽车专业人才服务。

中国汽车工程学会 常务理事
中国机械工业教育
协会车辆工程学科 副主任
林 逸

前 言

我国汽车工业虽然在产量上不断取得突破,但就产品的竞争力和企业的实力而言,离汽车强国还有很大的距离。我国的技术积累明显不足,在自主开发方面还相当薄弱。

专家认为,我国汽车产业的振兴,不仅取决于核心技术的掌握,还得依靠政策法规体系的支撑。韩、日等国发展汽车工业的历史表明,制定和实施一系列适合国情的政策和法律是汽车产业持续发展的保证。在我国,有关汽车政策法规体系的建立和完善还是一个薄弱环节,国内很多汽车行业的从业人员对汽车有关政策法规知之甚少,有的还关心不够,高等学校汽车专业培养的学生也缺乏政策法规方面的知识。早在10年前,原国家机械工业局副局长兼汽车司司长张小虞就曾向全国高等院校汽车专业教学指导委员会提出专门编写一本“汽车技术法规”教材的建议。但后来由于各种原因,此事一直没有结果。2001年我国加入世界贸易组织之后,国内高等学校新成立的汽车服务工程专业又提出开设“汽车法律服务”课程的要求。

鉴于汽车产业发展和人才培养的需要,山东理工大学交通与车辆工程学院专门就“汽车技术法规与法律服务”立项进行了研究,依靠学校在法律、经济、贸易、车辆工程、汽车服务工程等方面学科齐全的优势,对“汽车技术法规与法律服务”的课程体系和基本内容进行了探讨,本书就反映了该项研究的初步成果。

由于我国的汽车技术法规体系还没有完全建立起来,对有关汽车法律服务方面的资料更是难以收集,故本书的编写难度很大。期望本书的出版能对促进我国汽车产业发展和培养复合型汽车人才有一定的推动作用。

应该说,本书的体系和内容都还很不完善,需要今后不断充实和更新。另外,限于作者的水平,本书的一些内容和提出的一些观点难免有错误和不当之处,恳请读者批评指正。

本书在编写过程中参阅了有关著作和报刊杂志上登载的相关资料,在此向所有作者一并表示感谢。

作 者

目 录

序

前言

第一章 汽车产业发展与政策

法规 1

第一节 中国汽车工业发展 态势 1

第二节 政策法规对汽车产业的影响 5

第三节 汽车消费经济性与法律服务 12

第二章 世界汽车工业面临挑战与汽车

技术革命 15

第一节 世界汽车工业面临挑战 15

第二节 汽车技术革命正在兴起 30

第三节 中国汽车工业的发展 机遇 35

第三章 汽车技术法规

体系分析 40

第一节 汽车技术法规体系的 内涵及特征 40

第二节 欧、美、日汽车技术法 规体系比较 42

第三节 汽车技术法规及其产品 认证制度 47

第四章 汽车技术法规基本

内容诠释 51

第一节 安全法规 51

第二节 排放法规 60

第三节 噪声法规 90

第四节 油耗法规 93

第五章 汽车消费政策与汽车法律

服务 98

第一节 人为车累的汽车消费环境 98

第二节 众所企盼的汽车消费政策 99

第三节 以人为本的汽车法律服务 106

第六章 汽车消费的法律对策 111

第一节 汽车消费者的合法权益应受到 法律保护 111

第二节 汽车消费中的法律问题 与对策 116

第三节 汽车消费者的维权难及其法律 对策 132

第七章 汽车服务贸易与知识产权

纠纷的法律对策 140

第一节 WTO 有关汽车服务贸易方面的 主要条款 140

第二节 针对 WTO 规则的汽车 政策法规 142

第三节 有关知识产权的法律纠纷及其 解决途径 146

第八章 我国汽车进出口状况分析

与出口政策及法律问题 探讨 149

第一节 我国汽车进口市场分析 149

第二节 我国汽车出口市场分析 150

第三节 自主品牌跨出国门走向 世界 153

第四节 汽车及零部件出口政策 探讨 160

第五节 汽车出口中的法律问题 164

第九章 对外贸易领域的汽车

法律服务 166

第一节 对外贸易领域汽车法律服务 概述 166

第二节 拆不胜拆的贸易壁垒与中国的 对策 166

第三节 针对技术壁垒的法律对策 171

第四节 中国本土零部件出口企业的隐忧与 社会责任认证 173

第五节 学习新的《对外贸易法》并提高 汽车零部件出口贸易能力 177

第六节 研究中国跨国汽车公司如何 “跨国”的法律问题 182

第七节 学习并运用 WTO 的贸易 争端解决机制 185

附录	187	附录 B 《中华人民共和国消费者	
附录 A 欧洲 ECE、美国 FMVSS、中国汽		权益保护法》	204
车强制性标准名称及主要内容	187	参考文献	210

第一章 汽车产业发展与政策法规

第一节 中国汽车工业发展态势

一、2004 年，中国车市的分水岭

对于中国汽车业而言，2004 年大抵是一个分水岭——井喷扩张戛然而止，车市增长骤然放慢。这一年里，物换星移，沧桑几度，各家厂商战战兢兢历经起伏跌宕；这一年里，力不从心，华发早生，行业精英如履薄冰，饱尝市道无情。

然而，仅仅在一年前，他们还挥斥方遒、意气风发，他们以为 2004 年将继续辉煌，庞大的销售计划表达了足够的乐观。

可不到一年，中国车市俨然冰火两重天地。据全国乘用车信息联席会统计，2004 年全国轿车销量为 224.78 万辆，同比增长率为 13.7%，而 2003 年的同比增长率为 66.4%。排名前五位的某汽车销售负责人直言不讳对媒体表示，“13.7% 这个数据显然有些乐观，由于乘用车联席会提供的数据是不包含库存车的，而实际上抛掉近 60 万辆的库存，中国汽车 2004 年的实际增长是负值。”

据某媒体的一份汽车真实库存数据调查的结果显示，2004 年年底，在汽车经销商手中的库存总量在 40 万辆以上。上海通用汽车前任总经理陈虹说：“全国范围内的乘用车库存量确实在大幅度增加，我看到国务院信息中心的报告，全国整车厂和经销商的库存加起来 40 万辆，我认为这个数字还是保守了。”

2004 年，中国汽车仅以 13% 的增长率来迎接 2005 年的到来，如果累加厂家、经销商的库存之后，高达 50 多万辆的汽车库存给汽车厂家带来了多重压力。以 2004 年全年销售 225 万辆计算，减去 50 万辆的 2004 年库存，加上 2003 年遗留下来的 10 万辆库存，全年实际销售为 185 万辆；而 2003 年销售 200 万辆，其中由于 2002 年的实际库存接近零，所以 2003 年的实际销量约为 200 万辆。这样算来，2004 年的实际销量同比 2003 年是负增长。在巨大的库存以及高额的投资压力下，汽车厂家的利润也整体出现负增长。

2005 年 1 月初，一份由中国汽车工业协会，以国家经贸委与国家统计局制定的最新工业企业综合评价指标体系为主要分析体系，从总体经济实力，即投入产出能力、营运能力、盈利能力、偿债能力和发展能力，对中国排名前 23 位的汽车制造商进行总体分析的《汽车工业经济动态》报告指出：中国汽车 2004 年利润出现超过 20% 的跌幅。报告宣示，中国排名前 23 位的汽车制造商中，2004 年前 11 个月，有 8 家亏损，15 家利润出现负增长，负增长企业的比例超过 65%。

超过 65% 的企业出现负增长，说明中国汽车市场的确遇到了问题，或者隐藏了以前没有解决的问题。长期研究中国汽车市场的美国知名汽车分析师 M.L. 德雷斯说，“现在是考验一个汽车企业整体竞争力的时候了。”

据悉,2005年上半年汽车业的利润再次发生了巨变。据长安汽车公告表明,2005年1~6月份,净利润同比下降50%以上。同时,上汽、一汽也都在日前发布了2005年上半年利润下滑50%以上的预亏公告。这些汽车上市公司的半年业绩预测公告显示,由于国内汽车销售市场增长趋缓、价格竞争更加激烈、原材料价格上涨等因素,行业整体利润水平大幅下降,公司生产经营也受到影响,预计公司2005年1~6月份净利润同比下降超过50%。

无独有偶,6月底商务部市场建设司发布统计数据称,2005年前4个月,汽车业利润总额缩水160.96亿,下跌了近六成。看来,在2004年下半年和2005年上半年车市的凄雨冷风中,汽车的利润着实又被狠狠地挤压了一番。

虽然此前国务院发展研究中心产业经济研究部部长刘世锦博士曾估计,国内汽车生产业的利润在30%以上,而目前全社会的平均利润率最高在10%~15%之间,汽车业的利润已经是全社会的平均利润率2倍以上。与之相对应的是,发达国家在本国的汽车利润一般在5%左右,生产一台车往往只赚几百美元。

但同时我们也注意到,目前,像夏利、吉利这样的低端汽车,价格已经与国外售价相差无几,甚至更便宜,这些产品已经接近合理价格水平和企业的成本底线。一些售价10万元左右的车价也基本合理,应该基本上不会再有大的降价动作。

显而易见,汽车业仍然存在利润暴利盲区——即中高级汽车市场。此前,由于这一价位的轿车缺乏应有的竞争,像奥迪这样的国产高档车价格也是“一枝独秀”。这种超高利润率的背后,对于普通消费者,当然有理由抱有这一区间车价大幅降低的想像空间。

因此,现在再说到汽车利润的时候,就应该分别对待。对于低端产品,应该有合理的利润空间,以保障应有的空间进行自我完善;而对于存在暴利的高端产品,则另当别论。还好,一旦存在暴利,市场就会站出来说话,只是时间早晚的问题。

二、五大因素影响汽车总需求波动

专家认为,像其他行业一样,推动汽车行业周期形成的力量依然是供需关系的换位。研究表明,对于汽车这样能够大规模制造的可选消费品行业,在每轮需求高峰过后都会留下庞大的过剩产能,行业利润非常容易受到产能的戕害。

研究同时表明,中国汽车行业需求的波动性难以预测,中国轿车业尤其如此,令我们记忆犹新的是:正像对2002年轿车需求爆发式增长准备不足,中国汽车业对2004年5月后轿车需求快速回落同样准备不足。

尽管对汽车总需求的预测难度相当大,但是从对历史经验和现实的分析研究中,仍可发现汽车总需求波动是宏观调控、消费环境、能源约束、环保约束、交通约束五种力量综合作用的结果。

1. 宏观调控

2004年以来,国家出台了抑制经济过热的宏观调控政策,银行相应地收紧放贷,这对汽车市场的影响较大。

由于调控,大量工程停工停产,间接影响了中高档汽车的需求;而银行对中小企业借贷,以及金融信贷的收紧,也影响了中小私营企业的中低档车的消费。

一辆轿车的价格少则十来万、多则数十万,这对一般私人购车者来说是一笔不小的数

目,往往要通过银行借贷才有能力购车。现在银行的门槛高了,一些想购车的用户只能望车兴叹。汽车金融的快速发展,能够为汽车销售提供动力。2003年,中国汽车购买使用贷款比例大致在20%左右。2004年,由于宏观调控导致的汽车信贷收缩等多种原因,这一比例已快速下降至8%左右。粗略测算,由于贷款比例的降低,使2004年中国轿车销量减少了25万~30万辆。

2. 消费环境

近年来恶劣的汽车消费环境并没有明显好转,加上“汽车三包”、“燃油税”等政策迟迟不能出台,汽车消费者对汽车使用环境的改善已丧失信心,购车欲望明显减弱。

更有甚者,近一年来由于轿车频繁降价,导致消费者的消费心理逆转,从而产生消费对抗力。2003年车市火热之时,加价排队买车是常事,此时车市的消费状况是厂商强势,消费者弱势。换言之,买车的比卖车的着急。

为了促销,厂商开始不断降价。然而,越降价越糟糕。消费者此时逐渐明白,卖车的比买车的着急。几年来加价排队的积怨终于在此时得到释放——对抗厂商,拒绝消费。而这种情绪被媒体和互联网迅速蔓延,以致有今日之势。大势比人强,厂商只能屈服,不断降价。而消费者目前依然不买账,冷眼看待车市。这场厂商和消费者的对立恐怕还得持续下去。

由于汽车消费环境恶劣引起消费者的信心不足,其对车市的影响是严重的。

3. 能源约束

专家认为,相对于消费者信心不足等内部因素,能源、环保、交通等外部约束将逐渐演变成汽车业的致命约束,而长期的高油价也必将灼伤汽车业。

经验表明:世界汽车业有史以来的两次衰退,主导因素都是石油危机,仅以美国为例,说明石油危机的影响。1973年世界第一次石油危机,原油价格上涨近5倍,最高近34美元/桶。美国汽车产量(按年折合)1974、1975年连续两年下滑,同比分别下降19%、9%。1979年世界第二次石油危机,原油价格上涨近2倍,最高近37美元/桶,美国汽车产量(按年折合)1979~1981年连续三年低迷,同比分别下降12%、30%、0.01%。

据报道,近日国际市场原油价格暴涨,多次突破60美元/桶。国内市场的油价也上涨很快,其中97号汽油涨幅最大,现在的销售价格为4.44元/L。与2003年相比,使一般汽车用户的年油耗消费增加2000多元。此情此境,怎能不让潜在的购车者望而怯步。

4. 环保约束

中国汽车工业协会发布的最新报告显示,中国汽车保有量预计在2005年达到3356万辆,2010年达到5669万辆,2020年达到13103万辆。中国的汽车尾气排放标准比发达国家落后近10年。2004年“两会”期间,一会由19位政协委员联名提交的“关于出台有效措施,治理汽车污染建议案”引起了有关方面的关注。该议案以大量的调查数据和事实,突显了我国突飞猛进的汽车工业给环境所造成的灾难性后果。

据环保部门提供的数据显示,在北京、上海、广州等大城市,机动车对一氧化碳、碳氢化合物、氮氧化合物的“贡献率”已经超过50%,有的已高达90%以上。机动车已经成为我国大城市大气污染的主要污染源。

在2005年“两会”期间,汽车界左延安和曾庆洪等代表和委员都提出,通过对环保汽车实行税费优惠等“绿色税收”政策来控制汽车排放污染。

根据国外的经验,控制尾气排放的最有效措施是限制汽车总量和约束私人小汽车无限膨胀。

5. 交通约束

尽管人均 GDP 高企,新加坡、香港人均汽车保有量在发达国家/地区中非常低,惟一的解释是,其较低的人均汽车保有量与其交通情况相适应。我们注意到,新加坡对汽车购买、使用采取严格的限制政策,征收最贵的上牌费,并在使用阶段给予重重限制。目前,在上海也已经这样做了。考虑到北京严重的交通阻塞、新建交通项目的时滞以及即将到来的 2008 年奥运会,我们预测北京限制私车消费的日子不远了。

三、中国汽车工业走持续发展之路

目前中国汽车业正进入一个调整期。前两年中国汽车市场出现“井喷”现象,2002 年中国轿车销售比 2001 年猛增了 53%,2003 年的增速又突破了 60%,出乎所有人的预料。这种情况,虽然不能说绝对不正常,因为日本和韩国轿车大量进入家庭的时候,也曾发生过市场火爆的现象,但是就轿车市场一般发展规律而言,20%就是高速增长了,50%以上的增速肯定是超常规发展了。

既然是超常规增长,显然是阶段性的、不可能持久的,所以日本和韩国都是两年左右猛增以后就开始回落。从这个角度看,2004 年中国轿车市场的回落是正常的,可以看作是市场增速的一种理性回归。

目前,在我国有购买力的“需求面”仍然很广。根据世界上许多国家的发展规律,人均 GDP 达到 1000 美元,轿车开始进入高收入家庭,千人拥有率小于 10 辆;人均 GDP 在 1000~3000 美元之间,轿车开始进入中等收入家庭,千人拥有率在 50~200 辆之间;人均 GDP 达到 3000~5000 美元,千人拥有率高达 200~500 辆。

2002 年我国人均 GDP 达到 1000 美元,我们已经处于轿车进入家庭临界点边缘,发展的潜力极大;其次国内的消费能级已经提高,普遍认为中国已由“几万元级的消费阶段”进入“几十万元级的消费阶段”,这一阶段就是以住房和汽车消费为代表的;三是消费能力不断增长,2004 年居民银行存款额达 12 万亿元,较 2003 年年底的 9 万亿元,又增加了 3 万亿元。因此,目前汽车市场缺的不是用户,缺的是刺激用户购车欲望的环境。只要条件具备,用户马上会把观望变为行动。

持续的高速增长并非十全十美,中国汽车业需要的是持续健康发展。业内专家认为:中国汽车产业的持续发展,一要靠正确的汽车消费政策,优化消费环境,增强汽车消费者的信心,二要靠制订合理的汽车技术法规,引导汽车业走健康发展之路。

由于汽车不同于其他产品,它在给人们生活带来便利的同时,还带来道路交通事故,成为“马路杀手”,并可能污染大气环境,消费不可再生能源。所有这些已不仅涉及一个产业的利益,还涉及整个社会的利益,需要专门的法律、法规来进行制约和规范。

目前世界上一些发达国家都已制定比较完善的汽车安全、排放、油耗法规,通过实施这些技术法规来实现政府对汽车产品在安全、环保、节能方面的有效控制。

我国在制定汽车技术法规方面不但行动迟缓,而且已制定的法规标准落后,严重制约了汽车工业的发展。

第二节 政策法规对汽车产业的影响

一、政策与法律法规诠释

法律是法的形式统称。在中国,法律专指由全国人民代表大会及其常委会制定的规范性文件,地位仅次于宪法。依据制定机关的不同,法律可分为两大类:基本法律,由全国人民代表大会制定,如刑法、民法等;基本法律以外的其他法律,由全国人民代表大会常务委员会制定,如公路法、道路交通安全法等。

所谓法规是指法律效力低于宪法和法律的一种法的形式,在中国指国务院制定的行政法规和地方国家权力机关制定的地方性法规,一般用条例、规定、规则、办法等称谓。汽车有关的强制性标准,通常属于技术法规范畴。

这里所说的法律效力是指法律规范所适用的范围和对象,最高国家权力机关所制定的法律除另有规定者外,适用于全国范围。

此外,国务院制定的行政法规也在全国范围内适用;而国务院所属部门以及地方政府颁布的条例、规定、办法等,就法律效力而言,具有一定的局限性。

政策既不是法律也不是行政法规,而是行政机关在其职能、职责或管辖事务范围内所作出的指导、劝告、建议等。行政指导本身不具有国家强制力,它的执行来自被指导者的认同与推动,来自体系内的层层服从,或者来自与之相对应法律法规的强制执行力。由此我们可以看到,政策比法律法规更灵活,但缺乏的是强制执行力。

2004年,国家发展和改革委员会颁布的《汽车产业发展政策》是一项重大的产业政策,但它并不具有法律效力。同样,国家发改委在2004年发布的《节能中长期专项规划》是一项影响深远的节能政策,但是它在推动汽车节能方面也不具有强制执行力。该文件所可能取得的效力只是援引国家质检总局和国家标准化委员会联合发布的《乘用车燃料消耗量限值》这一汽车技术法规。

因此,国家在发布政策的同时一般都制定一些与之相配套的法规,以便于政策的有效实施。例如2004年6月20日,交通部等7部委联合发布“治理整顿超载超限”的219号文件,宣布联手在全国范围内对超限超载车辆进行集中治理。该文件不仅表示要坚决清理“大吨小标”车辆而且严格禁止再生产新的“大吨小标”车辆或改装车辆。

为实施此政策,国家质检总局、国家标准化委员会联合发布了GB1589—2004《道路车辆外廓尺寸、轴荷及质量限值》(以下简称《限值》)强制性国家标准。

新标准于2004年10月1日起正式实施。新定型产品必须符合新标准。在生产产品自2005年4月1日起按新标准执行。

标准内容包括车辆的外廓尺寸限值、车辆质量参数限值等两方面,以规范车辆的设计、生产和使用,为政府部门提供管理依据。

外廓尺寸指标以GB1589—1989为基础,结合目前车辆产品及使用的实际情况,适当调整了个别项目及限值。其中针对“大吨小标”等不规范行为,以尺寸和总质量协调考虑的思路,对载货车及挂车提出了分档指标要求。

车辆质量指标主要参照欧盟技术法规的总体结构,增加和调整了部分项目,主要包括车

辆轴荷、最大允许总质量及部分车辆类型的最大设计总质量指标。

强制性标准就是法规,《限值》这一法规的出台,为治理整顿超载超限政策的实施提供了法律依据。

《限值》确保新定型车辆符合国家标准要求,严禁新车“大吨小标”。自2005年4月1日起,凡不符合国家标准的车辆,各地公安机关交通管理部门不得办理上牌手续,由汽车生产企业收回,自行处理。这些规定说明《限值》具有强制执行力。

二、政策法规对汽车生产厂家的影响

1. 新出台的油耗标准影响深远

2004年10月28日,中国汽车行业首个油耗强制性国家标准《乘用车燃料消耗量限值》刚刚出台,11月25日,国家发展和改革委员会又发布了《节能中长期专项规划》。短短的一个月内,自上而下如此高密度地强调汽车的节能环保问题,是我国汽车发展历史上从未有过的。

业内人士指出,在未来的一段时间内,节能问题可能引导中国汽车业走向新的转折点。从市场实际来看,现在的汽车生产厂家,要想不被政策法规卡住脖子,就必须在产品选择上有所转型,在技术上有所突破。

在中国,限制油耗势在必行!

据新华社电,我国是石油消费大国,同时又是石油利用效率低、不合理用油比较严重的国家。与国际通行的石油消费强度比较,我国石油消费强度为0.19,大体相当于日本的4倍,欧洲的3倍,美国的2倍。

近几年我国汽车工业发展较快,但油耗水平与世界先进水平相比仍有较大差距。2002年,我国汽车发动机每百公里油耗的设计值比发达国家要高10%~15%,而平均单车年耗油的实际值是2.28t,比美国高10%~20%,比日本高1倍。

从《乘用车燃料消耗量限值》的标准上看,我们的限制程度很有限,而且分两个阶段进行,对超豪华车来说是一次灾难,对绝大部分国产轿车则影响不大。

其影响在心理上!

中国汽车工业咨询发展公司首席分析师贾新光指出:新出台的油耗标准将是国家对地方政府限制小排量汽车政策的又一次听证。对整个汽车市场“潜规则”的影响将远远大于对市场本身的作用。

标准的作用是什么?是规范、引导。新的标准中,国家明确地否定了高油耗的汽车,告诉人们油耗已成为产品存在与否的一个要素。这在生产商的心理上会留下深刻的烙印,以后生产汽车,别在油耗上让人给否了。

新标准,是一个引言,相当不错的引言,以后还会有“下文”,有后续的其他的法规跟上来。

财政部财税司的一位官员近日透露,财政部正在研究制定新的汽车消费税征税办法和税率。新办法拟降低小排量汽车的消费税税率,提高大排量汽车的消费税税率。

据了解,新的征税办法仍将根据汽车排量划分等级,排量越大,消费税税率越高;汽车消费税仍是从价税,即根据汽车的价格和相应排量等级征收消费税。但可能出现的一个重要变化是:将进一步细化根据汽车排量划分的课税级别,增加消费税的税率档次,加大各级别

的税率差别。

目前,我国根据不同车种排量的大小设置了三档税率。其中,微型轿车(气缸容量小于1000mL)税率为3%,普通轿车(气缸容量大于或等于1000 mL,小于2200 mL)税率为5%,高级轿车(气缸容量大于或等于2200 mL)税率为8%,轻型越野车(气缸容量小于2400 mL)税率为5%。

国家税务总局流转税司的一位官员说,上述结构对大排量汽车征收较高税收,对小排量征收较低税收,具有一定的引导作用。但随着能源、环境问题的日益突出,现行消费税政策已不能很好地满足税收对鼓励汽车节约能源的调节作用。他强调:“能源问题在全世界都是最大的问题,我国已是世界第二大石油进口国,而我国消费者在汽油消耗上还存在着一定的非理性。为了社会的可持续发展,消费税应进一步加大对大排量汽车的征税力度,体现税收对经济的调节作用。”他同时透露,我国对满足欧Ⅲ排放标准的汽车实行消费税减征的办法已经制定完成,具体实施时间将根据国家对汽车排放要求的时间表而定。

新油耗标准助推车市求变,前几年备受歧视的微型汽车又成了香饽饽。国内汽车界领头的三大家“一汽”、“上汽”、“东风”都积极发展微型汽车。上汽股份总经理陈虹还提出要成为国内微型汽车的老大,直接挑战重庆长安。

2. 治超改变了货车企业的发展观

一年来,车辆严重超限超载的态势得到有效的遏制,符合法规要求的车辆在道路运输中的比例大幅度提高。治超让生产道路运输装备的货车企业在企业的发展观、产品观等诸多涉及生存理念的问题上,有了深刻的认识,从前那种整个货车行业被某些生产超载车辆的“坏孩子”带着跑的现象已经消失。由于政府对于治理超限超载工作的高度重视和整个社会环境保持着对超限超载打击的高压态势,被“坏孩子”带着跑的土壤已经不复存在。另一方面,2004年由于治理超限超载,符合法规要求的货车的需求被迅速打开,重型货车市场极度火爆,让重型货车生产企业赚了个盆满钵溢,这也引导货车企业树立了正确的企业发展观。

治理超限超载中重要的一环是对“大吨小标”车辆的整治。2004年6月20日7部委联合治超以来,从生产源头杜绝“大吨小标”行为,一直是治超工作的重点。针对在用车辆,国家发改委先后9次公布了“大吨小标”车辆恢复吨位更正表,共涉及254个厂家,9759种车型,200多万台车。各地公安、交通部门已经对全国上百万辆在用“大吨小标”车辆的核定吨位进行了更正和恢复。2005年,不但继续加大了对在用车辆“大吨小标”吨位的更正和恢复力度,还对新生产车辆实行了全新的标准。

“大吨小标”车辆的惟一目的是偷逃车辆使用过程中的税费,而车辆超限超载的惟一目的也是偷逃车辆使用过程中的税费,偷逃税费成为违法运输的最终目的。治理超限超载就是要让这样的企图完全落空,从而根本扭转道路运输市场的恶性竞争和车辆使用秩序的混乱局面。事实证明,通过治理确实能达到这样的目的。这些政策的出台和落实,使选用规范货车成为运输业者明智和惟一的选择,因此治超成为规范货车市场最大的长期利好。

事实上,从治超以来,为了保证正常运营的需要,淘汰和更新不符合标准的载货车,几乎所有运输业者在更新车辆,而国家鼓励推广的重型货车则成为首选产品。重型货车市场的火爆,一度使市场车源紧张,个别自重轻、拉得多的多轴重型货车成为紧俏车型,需要等几十天才能提车。