

汽车产业经济研究系列丛书

汽车



消费政策 国际比较

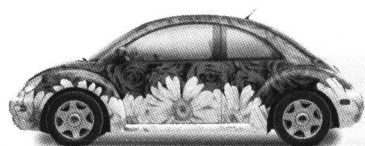
张先锋
张庆彩
程瑶 著



合肥工业大学出版社

汽车产业经济研究系列丛书

汽车



消费政策国际比较

张先锋
张庆彩
程瑶 著

合肥工业大学出版社



图书在版编目(CIP)数据

汽车消费政策国际比较/张先鋒,张庆彩,程瑶著. —合肥:合肥工业大学出版社,2005. 12
ISBN 7-81093-346-9

I. 中... II. ①张...②张...③程... III. 汽车—消费—经济政策—对比研究—中国、
外国 IV. F766

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 150797 号

汽车消费政策国际比较

著 张先鋒 张庆彩 程 瑶 责任编辑 方立松

出 版	合肥工业大学出版社	版 次	2006 年 3 月第 1 版
地 址	合肥市屯溪路 193 号	印 次	2006 年 3 月第 1 次印刷
邮 编	230009	开 本	787×960 1/16
电 话	总编室:0551-2903038 发行部:0551-2903198	印 张	12.5 字 数 224 千字
网 址	www. hfutpress. com. cn	发 行	全国新华书店
E-mail	press@ hfutpress. com. cn	印 刷	合肥创新彩印厂
		纸 张	山东光华纸业集团有限公司

ISBN 7-81093-346-9/F·54

定价:19.00 元

如果有影响阅读的印装质量问题,请与出版社发行部联系调换

作者简介



张先锋，男，合肥工业大学人文经济学院经济系教师，南京大学商学院博士研究生，已发表学术论文 30 余篇，编著教材和著作 4 部，主持和参加课题十余项。

主要研究方向：国际贸易与投资、区域经济。



张庆彩，女，合肥工业大学人文经济学院教师，先后在公开学术期刊上发表文章十多篇，主持和参与课题 4 项。

主要研究方向：环境法学。



程瑶，女，合肥工业大学人文经济学院产业经济学硕士研究生，先后在公开学术期刊上发表文章数篇，参与课题两项。

主要研究方向：产业经济学。



汽车产业经济研究系列丛书

- 中国轿车产业发展
- 汽车消费政策国际比较
- 中国汽车消费环境研究
- 中国汽车市场营销研究
- 中国汽车产业上市公司研究
- 现代汽车产业动态联盟与信息化运营
- 中国汽车产业技术学习及技术能力研究

汽车产业经济研究系列丛书编委会

主 任： 刘志迎

副主任： 张本照 万伦来 王 硕

委 员： 刘志迎 王 硕 万伦来

张本照 张 艳 蒋有光

张先锋 王立平 袁浩然

孙红燕

主 审： 黄志斌

序

中国汽车产业经历了半个多世纪的发展，现已成为国民经济中的重要产业。汽车产业是关联度高、产业链长的大产业。汽车制造业销售收入已经超过纺织业和电气机械及器材制造业，位居通信设备、计算机及其他电子设备制造业、电力行业、黑色冶金行业和化工行业之后，成为中国工业第五大支柱产业。

汽车产业具有极高的产业关联性和很大的波及效果，对社会经济发展起着巨大的推动作用。根据国家统计局新修订的《国民经济行业分类》，汽车制造业包括汽车整车制造业、改装汽车制造业、电子制造业、汽车车身及挂车制造业、汽车零部件及配件制造业、汽车修理业等6个小类行业。据日本资料，汽车产业对其他产业带动的直接度为1:2.4~1:2.7，即汽车消费将带动其他产业1.5倍左右的需求。与汽车产业有关的产业有10多个产业类别，涉及到近50个行业，而且牵涉到社会经济发展的方方面面。在汽车业全球化的浪潮中，国际汽车业巨头纷纷对华投资，已基本完成了在中国的战略布局，中国汽车产业正在与全球各大汽车业集团竞争与合作的博弈中谋求发展。

中国制造汽车的愿望早在孙中山先生的《建国方略》中就已经提出。1931年张学良先生首先将造车设想付诸实施，在辽宁造出民生牌汽车，造出当时中国第一辆汽车，这深深激励了当时的国人。中华人民共和国成立之初，毛泽东主席、周恩来总理等第一代国家领导人非常关注、亲自参与建立中国汽车工业的重大决策，在前苏联援助中国建设一批重点工业项目中就列入建设一座现代化的载货汽车工厂，并在中央重工业部下属机器工业局筹备组建期间，开始了筹建的前期工作。1953年第一汽车制造厂建成投产，标志着我国的汽车工业开始起步。1958年第一汽车制造厂先后试制成功CA71型东风牌小轿车和CA72型红旗牌高级轿车，上海汽车装配厂试制成功凤凰牌轿车，打破了我国轿车生产的空白。我国汽车工业经过50多年的发展，特别是近20年的发展，已经取得了长足的进步。50年来汽车工业发展的辉煌成就，是基于前30年计划经济为后20年的汽车大发展打下一个良好的基础。改革开放以后，中国汽车工业在国际化进程中迈出了坚定的步伐，特别是近10年来，平均年增

长是同期世界汽车年均增长率的 10 倍。通过中外合资和引进技术等途径，我国汽车工业的生产技术和产品性能与同期国际市场产品相差无几，在投资结构、组织结构、产品结构等方面也取得了突破性进展，大而全、小而全的“散乱差”局面已从根本上得到改变。汽车产业政策的出台和实施，大大地促进了我国汽车产业的发展速度。加入 WTO 以后，汽车产业出现了前所未有的良好发展势头。近几年来，政府部门、汽车工业协会特别是企业及时提出汽车技术自主创新理念，开始进行自主创新平台建设。我们相信我国汽车产业将会有更大的进步，获得更快的发展。

从需求方面来看，随着汽车需求增长，世界汽车产业的地理分布特征出现重要转变，即由发达国家转到日益活跃的新兴国家市场，特别是除日本之外的亚洲市场、东欧市场和南美市场，我国已经成为继美、日之后世界第三大汽车市场。世界汽车普及进程，首先在北美洲，然后在欧洲和大洋洲进行，再转到日本，目前正向发展中国家和地区普及。随着世界汽车保有量的增加，世界汽车普及率越来越高。据有关资料显示，从 1950 年到 2000 年的 50 年内，世界汽车保有量从 6897 万辆增加到 74871 万辆，增长了 9.8 倍，其中轿车保有量从 5166 万辆增加到 54569 万辆，增长 9.5 倍。汽车普及率从 1950 年的 27 辆/千人增加到 1995 年 116 辆/千人，其中轿车普及率从 20 辆/千人增加到 86 辆/千人。世界上汽车普及程度，各大洲和各国有较大差别。由于近年来国内经济的快速发展和居民收入水平的提高，轿车市场进入需求高增长阶段。2003 年我国人均 GDP 超过了 1000 美元，有近 3 亿人的年收入超过 2000 美元。京、沪、穗以及我国沿海发达地区的部分城市居民收入更高，如上海市 2002 年达到 4900 多美元，北京为 3350 美元，车价与人均 GDP 的比值 R 值已越过了 2 或 3，标志着轿车进入家庭的开始。国际经验表明，人均收入水平与汽车普及率存在显著的相关关系。现阶段我国轿车拥有率是严重偏低的。在人均 GDP 为 1000 美元左右的国家中，2003 年我国每千人轿车保有量应该在 10 ~ 20 辆，而实际大约在 6 辆，因此我国过低的轿车人均保有量显示我国轿车需求的巨大潜力。随着居民收入水平的不断提高，轿车的需求主要是由家用轿车的需求拉动的，其需求将经历一个快速增长阶段，然后在较高水平保持低速平稳增长的态势。我国轿车产业在经过近两年的高速发展后正处于这一转变中。据权威研究机构的预测，对 2004 年至 2020 年我国轿车市场的总规模进行推算，2004—2010 年家用轿车保有量净增加量为 1683 万 ~ 1899 万辆。这样巨大的潜在需求，将会对汽车产业的发展产生十分强劲的拉动作用。

当然，中国汽车产业快速发展中也存在着诸多问题，如自主创新和自主品

牌问题，汽车工业的组织结构问题，汽车产业的服务体系问题，等等，都需要进行认真研究。合肥工业大学刘志迎教授等几位学者，选择汽车产业作为研究对象，分别就“中国轿车产业发展”、“汽车消费政策国际比较”、“中国汽车产业技术学习及技术能力”、“现代汽车产业动态联盟与信息化运营”、“中国汽车产业上市公司”、“中国汽车消费环境”、“中国汽车市场营销”等一系列问题进行了较为深入地研究，我认为选题具有重要的理论研究价值和实践指导意义。从内容上看，有很多创新点和很有价值的理论观点，实证分析研究对我国汽车产业发展和汽车企业的经营决策具有重要参考价值。

该研究团队将其研究成果以系列丛书的形式公开出版，请我为其作序。希望该研究组深入做好这些选题的研究，形成较高水平的成果，为我国汽车产业经济研究和汽车产业发展多做贡献。

中国社会科学院工业经济研究所所长



研究员

二〇〇五年九月六日

前言

20 世纪 90 年代以来，我国经济体制由计划经济向社会主义市场经济的接轨，消费环境由卖方市场向买方市场转变，经济增长的动力由投资拉动型逐步向需求拉动型转变。汽车产业作为一个产业关联性强、需求价格弹性和收入价格弹性高、规模经济效益明显、资金和技术密集度较高的现代产业部门，对整个国家经济发展起到了重要的拉动作用。随着我国经济的迅速发展，人均收入水平的增长，汽车消费在社会总需求中的作用越来越大。2004 年，我国已经成为世界第三大汽车消费国，第四大汽车生产国。我国汽车工业的发展得益于我国的汽车消费环境特别是汽车消费政策的改善。我国在“七五”计划的时候，就已确定了汽车工业是国民经济的支柱产业。1994 年国家颁布《汽车工业产业政策》明确将汽车产业作为我国国民经济的支柱产业。与此同时，我国的汽车消费政策与消费环境开始由“抑制型”向“鼓励型”方向发展。但 1994 年的《汽车工业产业政策》着眼点在汽车供给，忽视汽车市场需求，重汽车生产，轻汽车环境。在汽车工业“十五”规划中，国家提出以满足市场需求为目标，以零部件为基础，以经济型轿车为重点，加快产品结构调整和升级，增强技术创新能力，加强法制建设等，极大地改善市场环境，明确了汽车工业的发展重点是鼓励轿车进入家庭。2004 年 6 月 1 日，我国颁布新的《汽车产业发展政策》，将汽车工业发展政策和消费政策合二为一，在 1994 年的《汽车工业产业政策》基础上对创造更好的消费环境提出了指导性意见，在政策上加快了与国际接轨的步伐。基于对汽车消费需求会持续快速增长的良好预期，目前，国内正形成强大的汽车投资热。可以预见，我国汽车消费需求将滞后于汽车生产发展，汽车工业发展正由“供给约束型”向“需求约束型”转变。

虽然我国的汽车消费市场发展很快，各个方面还没有“汽车社会”的到来做好准备，我国汽车消费的法律政策制度还不健全、消费环境还不完善，具体表现为：汽车税费率过高，乱收费现象严重；汽车金融服务业发展不成熟，汽车消费体制由“自我积累型”向“信用支持型”转变的过程缓慢；交通与城市基础设施发展滞后；汽车环境污染问题严重；汽车维修服务业发展不规范；汽车贸易仍不完善等。汽车消费政策的不健全压制了消费者的购买欲望，损害了消费者利

益，恶化了汽车消费环境，从需求方面抑制了汽车工业发展，影响了经济增长。消费环境是影响我国汽车工业以及商业发展的重要因素，有了好的消费环境，无论是消费者抑或生产商、经销商都可以获得各自的利益，达到双赢。但是，现实中，消费环境成为汽车消费者处处感到为难，究其根本原因，可以说是行政权利的“经济化、利益化”，既得利益者不会轻易地放弃自身利益，这种利益调整十分艰难。汽车消费环境包括汽车购买和使用阶段的税费，停车设施建设和收费、汽车消费信贷、汽车保险、加油站、城市道路建设、交通管理（含道路管理措施）、道路收费、区域市场保护、汽车售后服务等诸多方面，涉及到各级政府和几乎所有部门，涉及到中央和地方、各部门间复杂的利益调整。专家们认为，清理整顿汽车消费环境是一个系统工程，需要中央和地方、各部门间的通力协作、共同努力。以汽车购买阶段税费为例，涉及到了税务（国税、地税）、交通、财政、公安、城建、工商、物价等诸多部门，汽车购买阶段的税费占汽车价格的比重已经达到了世界之最，严重制约了汽车消费。当然，我们也应该看到，这几年消费者的车多了，同时消费者维护自己的消费权益这种观念也大为增强，这也客观要求政府必须通过有效措施推进消费环境改善。近几年来，政府也采取了诸多措施来改善消费环境，特别是在借鉴国外经验方面做出了诸多努力，取得了良好的效果。因此，比较和借鉴美国、欧盟、日本等发达国家经验，制定并进一步完善汽车消费的相关政策、法规，对于促进我国汽车产业良性发展，促进居民消费结构升级，带动经济增长都有着极其重要的意义。

目前，系统研究汽车消费政策和消费环境的专著比较少，尤其是全面对我国汽车消费政策进行国际比较的专著更不多见。该书运用西方经济学、消费经济学、金融经济学、经济政策学等学科的基本原理，通过我国汽车消费政策的国际比较，结合我国具体实践，在分析我国汽车消费所存在的障碍性因素的基础上，提出符合我国国情、具有实际可操作性的对策和建议，具有较强的理论和实践意义。该书从汽车税费、汽车金融服务、汽车贸易、汽车售后服务及维修、汽车环保及汽车基础设施六个方面，对我国的汽车消费政策与美国、欧盟、日本等发达国家进行了比较分析，论述充分，层次清楚，对问题的把握准确，分析透彻，针对性强，对我国汽车消费环境的改善具有重要参考价值。

刘志迎 教授
2005. 11

目 录

CONTENTS

序

前 言

第一章 我国汽车税费政策的国际比较.....	/1
第一节 我国汽车税费政策的现状分析.....	/1
第二节 汽车税费政策的国际比较	/7
第三节 我国汽车税费政策存在的问题分析	/14
第四节 我国汽车税费政策的调整与优化	/20
第二章 我国汽车金融服务业的国际比较	/23
第一节 我国汽车消费信贷的国际比较	/24
第二节 我国汽车租赁业的国际比较	/38
第三节 我国汽车保险业的国际比较	/47
第四节 我国汽车金融服务政策的调整与优化	/57
第三章 我国汽车贸易政策的国际比较	/59
第一节 美国汽车贸易政策历史演变及其经济效应分析	/59
第二节 欧盟汽车贸易政策历史演变及其经济效应分析	/66
第三节 日本汽车贸易政策历史演变及其经济效应分析	/71
第四节 我国汽车贸易政策的国际比较	/80
第五节 我国汽车贸易政策的调整与优化	/86
第四章 我国汽车维修服务业的国际比较	/93
第一节 我国汽车维修服务业政策的国际比较	/93
第二节 我国汽车“召回”三包制度的国际比较.....	/100

第三节	我国汽车零部件业的国际比较·····	/109
第四节	我国汽车维修服务政策的调整与优化·····	/126
第五章	我国汽车环保政策的国际比较·····	/130
第一节	我国汽车环保政策的理论基础·····	/130
第二节	我国汽车环保政策现状分析·····	/133
第三节	我国汽车环保政策的国际比较·····	/136
第四节	我国汽车环保政策的调整与优化·····	/148
第六章	我国汽车基础设施政策的国际比较·····	/153
第一节	我国汽车基础设施建设的现状分析·····	/153
第二节	我国汽车基础设施政策的国际比较·····	/161
第三节	我国汽车基础设施发展存在的问题分析·····	/172
第四节	我国汽车基础设施发展政策的调整与优化·····	/177

参考文献

后记

第一章 我国汽车税费政策的国际比较

汽车消费具有较强的外部性，同时对交通基础设施等公共产品具有天然的依赖性，以及出于财政收入方面的考虑，有必要对汽车消费按一定的规则征收税费。汽车税费是指用户在购置、保有和使用汽车的过程中所要缴纳的税费。汽车税费通过影响消费者在汽车购置、保有和使用时的价格和成本，从而影响消费者的购买行为，并进一步影响汽车市场。我国目前的汽车税费政策曾对我国交通基础设施建设起到了积极的推动作用，为我国汽车工业的发展创造了良好的条件。但我国汽车税费基本制度是在计划经济体制下形成的，在近年来的征收实践中逐渐暴露出了一些问题，如税费负担过重、税费结构不合理，税制设计不公平等。这些问题延缓了汽车工业的技术进步，特别是阻碍了节能环保技术的发展，抑制了汽车消费需求，给汽车产业发展造成了不利影响。从国外一些汽车工业发达国家的汽车税费政策来看，他们在税目设置、税率制定、促进节能等方面都比较规范，对促进汽车发展起了良好的导向作用。本章通过我国与这些国家税费政策的比较，找出我国存在的差距，并进一步探讨我国汽车税费政策改革的思路。

第一节 我国汽车税费政策的现状分析

按照我国现行税法，目前我国汽车税费主要由购置环节、保有环节和使用环节三方面的税费组成，如表 1.1 所示，在购置环节，除了要征收增值税（车价的 17%）和消费税（分车价的 3% ~ 8% 三档）外，还要征收其他的税费，如车辆购置税（10%）、新车检验费以及车辆牌照费。在保有环节则主要是年度检验费。在使用环节，包括车船使用税（对使用车辆每年定额征收 160 ~ 320 元）、养路费（按费率、费额两种方式征收：费率为营业额的 12% ~ 15%，费额

为 6 元/月吨 ~120 元/月吨)、保险费等。

表 1.1 中国汽车税费表

阶 段	税费名称	占车价 (%)	计 征 方 法
购 置	增值税	17	销项税额减去进项税额
	消费税	5	按产品销售收入征收
	关 税		根据不同车型按其完税价格征收
	车辆购置税	10	按计税价格征收
	新车检验费		
	车辆牌照费		
保有	年度检验费		
使 用	车船使用税	3	对使用车辆每年定额征收 160 ~ 320 元
	养路费	20	费率为营运额的 12% ~ 15%
			费额为 60 元/月吨 ~ 210 元/月吨
	保险费		

资料来源：根据 2003 年《中国汽车工业》进行整理

一、汽车购置环节的税费政策

1. 增值税

根据 1993 年 12 月 13 日国务院颁布的《中华人民共和国增值税暂行条例》规定，我国对汽车生产、销售、修理修配等各环节新增价值或商品附加值进行征税。在我国与汽车有关的生产、销售、修理修配的基本税率为 17%。

2. 消费税

消费税是国家为了调节产品结构、引导消费方向、保证国家财政收入而设置的税种。目前我国征收的与汽车产业相关的消费税主要涉及汽车轮胎、摩托车和小汽车三种。汽车轮胎包括用于各种汽车、挂车、专用车和其他机动车上的内外轮胎，但是不包括农用拖拉机、收割机、手扶拖拉机的专用轮胎。摩托

车包括轻便摩托车和摩托车两种。其中，对最大设计车速不超过 50km/h、发动机汽缸总工作量不超过 50ml 的三轮摩托车不征收消费税。小汽车包括小轿车、越野车和小客车。而以上所说的应税车辆的底盘组装、改装、改制的各种火车、特种车辆（如急救车、抢修车）等不属于本税目的征收范围。同时为了鼓励出口，国家对出口货物实行出口免税或退税办法。见表 1.2。

表 1.2 我国消费税税目税率（税额）表

税 目	税 率 (税额)	范 围	说 明
汽车轮胎	10%	包括（1）轻型乘用车轮胎；（2）载重及公共汽车、无轨电车轮胎；（3）矿山、建筑等车辆用轮胎；（4）特种车辆用轮胎；（5）摩托车轮胎；（6）各种挂车用轮胎；（7）工程车轮胎；（8）其他机动车轮胎；（9）汽车、农用拖拉机、收割机、手扶拖拉机通用轮胎。	从 1996 年 1 月 1 日起对摩托车胎暂减按 5% 税率征收。自 2001 年 1 月 1 日起，对子午线轮胎免征消费税，对翻新轮胎停止征收消费税
小轿车	3%	微型轿车	气缸容量 < 1000ml
	5%	普通轿车	1000ml 气缸容量 < 2200ml
	8%	高级轿车、赛车	气缸容量 2200ml
越野车	3%	轻型越野车	气缸容量 < 2400ml
	5%	高级越野车、赛车	气缸容量 2400ml
小客车	3%	微型客车	气缸容量 < 2000ml
	5%	中型客车	气缸容量 2000ml

资料来源：根据《中华人民共和国消费税暂行条例（国务院令〔1993〕第 135 号）》整理。

3. 车辆购置税

凡是在中国境内购置车辆的单位和个人，为车辆购置税的纳税人，应当缴纳车辆购置税。车辆购置税自 2001 年 1 月 1 日开征，以应税车辆为征税对象，实行从价定率方法计算应纳税额。纳税人购买自用的应税车辆以不含增值税计税价格为计税依据，税率为 10%。

4. 汽车关税

根据中国政府与世界贸易组织达成的协议，将对我国现行的汽车关税税率做出重大调整。具体调整见表 1.3。

表 1.3 我国汽车有关关税调整表

车型或零部件种类	2004 年	2006 年
小轿车、小客车 (9 座) 四轮越野车 (排量 3L 以下)	34. 2%	25%
同上 (排量 3L 以上)	37. 6%	25%
货车 (不超过 5 吨或 8 吨以上)	29. 2% ~ 15%	25% ~ 15%
10 座以上的大中型客车	32. 5% ~ 29. 2%	25%
各种专用车	25% ~ 9%	15% ~ 9%
装有发动机的汽车底盘	25% ~ 15%	20% ~ 10%
汽车车身 (包括驾驶室)	29. 3% ~ 22. 9%	10%
各类汽车零部件	25% ~ 10%	10%
汽车发动机	18% ~ 15%	10%

资料来源：国家税务总局网站，<http://www.chinatax.gov.cn>。

5. 企业所得税

国务院颁布并于 1994 年 1 月 1 日施行了《中华人民共和国企业所得税暂行条例》，规定中国境内的企业，除外商投资企业和外国企业外，应当就其生产经营所得和其他所得缴纳企业所得税。其中，国有汽车企业和内资汽车企业所得为 33%，而合资企业为 17%。