

# 汽车行业实施 ISO/TS 16949:2002 培·训·教·程

董光祖 编著

 中国标准出版社



# 汽车行业实施

ISO/TS 16949: 2002

## 培训教程

董光昶 编著

中国标准出版社

**图书在版编目(CIP)数据**

汽车行业实施 ISO/TS 16949:2002 培训教程/  
董光昶编著. —北京:中国标准出版社, 2006  
ISBN 7-5066-4006-6

I. 汽… II. 董… III. 汽车工业—质量管理体系—  
—国际标准, ISO/TS 16949:2002—技术培训—教材  
IV. F407.471.63-65

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 008626 号

中国标准出版社出版发行  
北京复兴门外三里河北街 16 号

邮政编码:100045

网址 [www.bzcb.com](http://www.bzcb.com)

电话:68523946 68517548

中国标准出版社秦皇岛印刷厂印刷

各地新华书店经销

\*

开本 787×1092 1/16 印张 20 插页 1 字数 472 千字

2006 年 7 月第一版 2006 年 7 月第一次印刷

\*

定价 46.00 元

如有印装差错 由本社发行中心调换

版权专有 侵权必究

举报电话:(010)68533533



### 作者简介

董光昶 教授，北京汽车工程学会前顾问、ISO 9000国家注册高级审核员，从事汽车行业工作50余年，其中在汽车院校任教30年，在长春一汽厂、北京汽车制造厂和汽车改装厂从事汽车质量、技术管理工作16年，1996年起担任国家注册外审员、咨询师培训讲师，为认证企业办培训班近60期，参加国际质量管理体系认证审核近400家，是我国较早从事汽车质量管理实践和研究的专家之一。曾组织并编写汽车构造、汽车保养、柴油车技术保养、汽车管理、国产与进口汽车维修、改装等方面的手册。

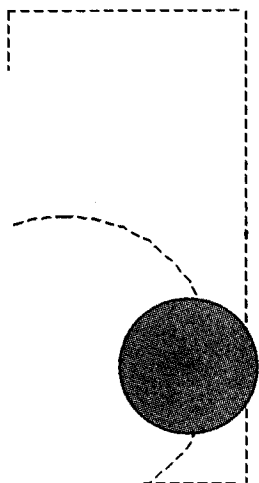
## 编委会名单

主 编：董光昶

编 委：李 英 梁 铖 祁连仲 吴思坚  
范 莉 董 莉 董 兵 付世瑛  
范桂艳 祁晓蕊 吴冰馨 李成强  
王瑞俊 孙方亭 李小霞 金培元  
徐延香 姚泰彬 陈丽君 杨国新  
刘 雁



# 前言



ISO/TS 16949 标准的发布和实施反映了全球汽车行业对统一质量管理体系要求的共同愿望,适应了汽车行业质量管理体系认证的发展需要;随着我国汽车行业与美、德、法、意等国汽车公司全面合作的不断扩大,我国汽车行业也导入了这些国家汽车行业的质量管理体系认证。对刚加入 WTO 不久的我国的汽车整车和零部件企业来说,若想真正融入世界汽车市场,与世界同类企业进行竞争,就必须按国际通行的规则办事,通过对 ISO/TS 16949:2002 的深入理解和认真实施,尽早地获得 ISO/TS 16949:2002 的认证资格,就是其中一项重要工作。

本人从事汽车行业 50 余年,在汽车院校任教 30 年,担任国家注册高级审核员,认证审核企业近 400 家,其中包括汽车整车、零部件企业 70 余家,在审核与教学中积累了较丰富的经验。为了满足汽车零部件行业及广大读者的需求,本人现将培训教学中的讲义整理修订,编写了本书。本书对 ISO/TS 16949 产生的历史背景及其 129 个条款(过程)作了解释,简要介绍了 IATF(国际汽车特别工作组)推荐的用于过程识别的章鱼图和乌龟图;企业如何通过以下步骤:“领导决策、制定计划,分层培训、理解标准,制定质量方针和目标,调整组织结构确定质量管理职能分配,编制质量管理体系文件,质量管理体系试运行,质量管理体

系审核、评审与持续改进,申请 ISO/TS 16949:2002 认证注册”建立、实施和改进 ISO/TS 16949:2002 质量管理体系;摘编了产品质量先期策划(APQP)、生产件批准程序(PPAP)、测量系统分析(MSA)、潜在失效模式与后果分析(FMEA)、统计过程控制(SPC);列出了标准要求的 77 种质量记录,即 ISO 9001:2000 要求的 21 种质量记录、ISO/TS 16949:2002 增加的 8 种质量记录、“五大工具手册”要求编制的 48 种质量记录;对部分专业术语如经营计划、成本目标、精益制造、看板方式、人机工程学、企业素质、新老七种工具等的含义加以阐述。书的最后列出书中出现的专业英文代号和汉语名称对照表,以方便读者使用。

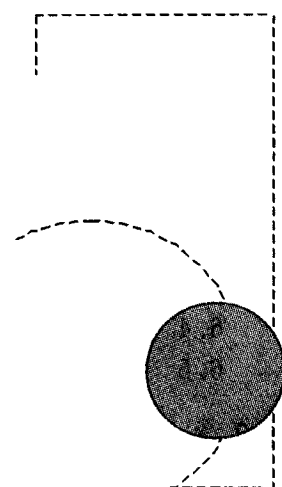
这是一部理论性和实践性较强且适用范围较广的书籍,可供汽车整车及零部件制造厂同仁及广大咨询师、审核员自学 ISO/TS 16949:2002 及五大工具手册之用,并更适合作为培训教材。

本书在编写过程中,得到中国昌蓝国际集团有限公司梁钺董事长、北京信标技术培训中心李红主任、北京新世纪认证有限公司尹志奇副总经理及祁连仲、范桂芝、董莉、董兵、吴志坚、罗宁刚的大力支持和帮助,在此一并表示感谢。由于水平有限,错误之处在所难免,请不吝指正。

编 者

2005 年 9 月 11 日

# 目 录



<b>第 1 章 ISO/TS 16949:2002 概述</b> .....	1
1.1 ISO/TS 16949 发展历程 .....	1
1.2 ISO/TS 16949 实施情况 .....	2
1.3 中国汽车产业的发展趋势 .....	3
1.4 我国汽车产业发展政策 .....	3
<b>第 2 章 ISO/TS 16949:2002 理解要点</b> .....	15
<b>第 3 章 ISO/TS 16949:2002 的实施</b> .....	126
3.1 领导决策、制定计划 .....	126
3.2 分层培训、理解标准 .....	126
3.3 制定质量方针、质量目标 .....	127
3.4 调整组织结构、确定质量管理职能分配 .....	130
3.5 编制质量管理体系文件 .....	131
3.6 质量管理体系试运行 .....	143
3.7 质量管理体系审核、评审与持续改进 .....	143
3.8 申请 ISO/TS 16949:2002 认证注册 .....	145
<b>第 4 章 五大工具手册概述</b> .....	146
<b>第 5 章 产品质量先期策划和控制计划(APQP)</b> .....	150
5.1 产品质量先期策划的作用 .....	150
5.2 产品质量先期策划的任务与要求 .....	150



5.3	产品质量先期策划的 5 个阶段 .....	152
5.4	控制计划 .....	172
<b>第 6 章</b>	<b>生产件批准程序(PPAP) .....</b>	<b>187</b>
6.1	目的 .....	187
6.2	范围 .....	187
6.3	职责 .....	187
6.4	工作程序 .....	187
6.5	PPAP 文件包 .....	188
<b>第 7 章</b>	<b>潜在失效模式及后果分析(FMEA) .....</b>	<b>211</b>
7.1	什么是 FMEA .....	211
7.2	FMEA 的实施 .....	211
7.3	设计潜在失效模式及后果分析(DFMEA) .....	211
7.4	过程潜在失效模式及后果分析(PFMEA) .....	221
<b>第 8 章</b>	<b>测量系统分析(MSA) .....</b>	<b>231</b>
8.1	测量系统应具有统计特性 .....	231
8.2	标准 .....	231
8.3	测量系统的评定 .....	231
8.4	测量系统的术语 .....	232
8.5	分析时机 .....	232
8.6	方差分析 .....	238
8.7	GRR 对能力指数 $C_p$ 的影响 .....	245
8.8	量具重复性研究 .....	247
8.9	使用误差修正术语替代 PV 计算 .....	248
8.10	P. I. S. M. O. E. A 误差模型 .....	248
<b>第 9 章</b>	<b>统计过程控制(SPC) .....</b>	<b>250</b>
9.1	SPC 的特点 .....	250
9.2	统计控制状态 .....	250
9.3	常用的控制图 .....	251
<b>第 10 章</b>	<b>五大工具手册部分表格应用案例 .....</b>	<b>280</b>
附录	本书中代号与名称对照表 .....	306
参考文献	.....	310

# 第1章

## ISO/TS 16949:2002 概述

ISO/TS 16949:2002《质量管理体系 汽车生产件及相关维修零件组织应用 ISO 9001:2000 的特别要求》是国际汽车特别工作组(IATF)和日本汽车制造商协会(JAMA)在国际标准化组织/质量管理和质量保证技术委员会(ISO/TC 176)的支持下共同起草,并于2002年3月1日由ISO正式发布,替代三年前发布的ISO/TS 16949:1999。

### 1.1 ISO/TS 16949 发展历程

研究ISO/TS 16949的发展历程,不能不溯源到ISO 9000标准的产生以及英国1979年发布的BS 5750质量体系系列标准和美国国防部1959年发布的MIL-Q9858A《质量大纲要求》。

#### 1) MIL-Q9858A

美国国防部1959年发布《质量大纲要求》,不但提出了对产品特性的要求,还对供应厂商提出了质量保证的要求,成为世界上最早的有关质量保证方面的标准。

#### 2) BS 5750

英国1979年发布BS 5750-1《质量体系 设计、制造和安装规范》、BS 5750-2《质量体系 制造和安装规范》、BS 5750-3《质量体系 最终检验和试验规范》,1981年发布BS 5750-4、BS 5750-5、BS 5750-6三个《使用指南》。

#### 3) ISO 9000

ISO/TC 176于1986年发布ISO 8402:1986《质量管理和质量保证 术语》、1987年发布ISO 9000、ISO 9001、ISO 9002、ISO 9003、ISO 9004,这6项标准通称为1987版ISO 9000系列国际标准。

ISO/TC 176于1994年修订、发布了上述6项国际标准,随后进一步扩充到包含27个标准和技术文件。

ISO/TC 176于2000年12月15日正式发布了第三版本的ISO 9000族标准,由4个核心标准和其他支持性标准和文件组成(见表1-1)。

表 1-1 ISO 9000 族标准构成

核心标准	
ISO 9000	质量管理体系 基础和术语
ISO 9001	质量管理体系 要求
ISO 9004	质量管理体系 业绩改进指南
ISO 19011	质量和(或)环境管理体系审核指南
支持性标准	
ISO 10012	测量管理体系
ISO 10006	质量管理 项目管理质量指南
ISO 10007	质量管理 技术状态管理指南
ISO 10013	质量手册编制指南
ISO/TR 10014	质量经济管理指南
ISO 10015	质量管理 培训指南
ISO/TR 10017	统计技术指南
文 件	
	质量管理指南 ISO 9000 选择和使用 小型企业应用 ISO 9001 指南

#### 4) ISO/TS 16949

各汽车大国为保护本国汽车制造商的利益,在 ISO 9000 国际标准发布后,分别由本国的行业协会制定了体现汽车行业特点的质量管理体系要求,如美国的 QS-9000、德国的 VDA6.1、法国的 EAQF、意大利的 AVSQ 等。作为汽车零部件生产企业,如果要为不同的主机厂配套,就必须获得该主机厂要求的质量管理体系的认证资格,致使企业不得不进行多次认证,造成负担加重和成本提高。因此,能否制定一个国际通用的汽车行业质量管理体系认证标准已经成为广大汽车供应商的共同呼声。

为了响应广大汽车供应商的要求,在各国的汽车协会组成的国际汽车特别工作组(IATF)和 ISO/TC 176 的共同努力下,ISO 于 1999 年 3 月 1 日正式发布了 ISO/TS 16949:1999。此标准发布后,立即得到了世界各国的积极反响,并产生了大量 ISO/TS 16949 第三方认证注册的需求。三年后,为适应新的形势发展,IATF 和日本汽车制造商协会(JAMA)在 ISO/TC 176 支持下共同起草,并于 2003 年 3 月 1 日由 ISO 正式发布 ISO/TS 16949:2002。

由上可知,ISO/TS 16949:2002 取代 QS-9000、VDA6.1、EAQF、AVSQ 等区域性标准将成为历史必然。

## 1.2 ISO/TS 16949 实施情况

AIAG(美国汽车工业行动集团)2002 年 3 月向全世界 QS-9000 的应用单位发出通知,建议所有的 AIAG(包括通用汽车、福特汽车、克莱斯勒汽车公司)相关的单位推行 ISO/TS 16949, QS-9000 在 2006 年 12 月中旬完全废止,而已经获得 QS-9000 证书的所有企业,需在此之前转换为 ISO/TS 16949 的证书。

德国宝马(BMW)、大众(VOLKSWAGON)汽车制造商要求其供应商符合

ISO/TS 16949:2002 之质量管理体系的要求。

法国雪铁龙(CITROEN)、标致(PEUGEOT)、雷诺(RENAULT)汽车制造商已强烈要求其供应商通过 ISO/TS 16949:2002 认证。

意大利菲亚特(FIAT)已发信给供应商,介绍 ISO/TS 16949 已被其认可等同采用,ISO/TS 16949 的认证将作为供应商新认证及换证时的强制要求。

中、日、韩与印度大多数汽车制造商都希望供应商从 2002 年 3 月开始采用或通过 ISO/TS 16949:2002 的认证。

ISO/TS 16949 已被中国政府采用,转换为国家标准:ISO/TS 16949:1999 转换为 GB/T 18305—2001(发布日期:2001 年 1 月 31 日,实施日期:2001 年 7 月 1 日)。

ISO/TS 16949:2002 转换为 GB/T 18305—2003(发布日期:2003 年 1 月 17 日,实施日期:2003 年 6 月 1 日)。

ISO/TS 16949 适用范围:

- 1) 适用于汽车相关产品的的设计、生产、安装和服务的汽车供应商;
- 2) 适用于汽车零件或材料生产的组织;
- 3) 适用于整个汽车供应链,包括汽车整车装配企业。

### 1.3 中国汽车产业的发展趋势

近年来,随着众多跨国汽车集团相继完成在我国投资布局,我国汽车工业产销量持续高速发展。据中国汽车工业协会的统计数字,2001 年,我国汽车产销为 233.44 万辆和 236.37 万辆。此后汽车产销量每年跃上一个百万辆台阶:2002 年,汽车产量达到 325.12 万辆,同比增长 38.49%;销量达到 324.18 万辆,同比增长 36.65%,提前三年达到了“十五”规划的目标。2003 年,汽车产销为 444.4 万辆和 439.08 万辆,同比增长分别达到 36.7%和 35.2%;2004 年,汽车产销为 507.05 万辆和 507.11 万辆,同比增长分别达到 14.11%和 15.5%;2005 年全年生产汽车 570.7 万辆,销售国产汽车 575.82 万辆,分别比上年增长 12.55%和 13.54%,加上全年进口汽车 16 万辆左右,我国汽车市场以 591.8 万辆的总规模超过日本本土的 580 万辆,跃居世界第二位。

### 1.4 我国汽车产业发展政策

2004 年 6 月我国新《汽车产业发展政策》出台,推动了汽车零部件生产出现本土化浪潮,近年来吸引了一批国际汽车零部件集团来华投资设厂,我国开始成为世界汽车零部件生产工厂,进入全球采购平台。

这一轮本土化浪潮,明显有别于上世纪 90 年代中期我国汽车工业实施的产品国产化。当时,1994 年我国《汽车产业发展政策》规定,汽车工业企业引进制造技术后,必须进行产品国产化工作,并提出了不低于 40%的国产化率要求。但由于政府的具体政策举措落不到实处,实施效果大打折扣。如长春一汽集团于 1988 年从南非引进一条奥迪 100 汽车旧装配线,合同规定,国产化率达 80%以上即可更换中国品牌,结果用了整整八年时间,于 1996 年

5月才达到要求,更名为红旗 CA7220 轿车,足见光凭企业本身国产化的艰辛。

我国新《汽车产业发展政策》对本土零部件企业有了较大的扶持,其主要特征是:

1) 跨国公司的技术要本土化。这既是适应零部件全球化采购、同步化研发的需要,也是引进技术的中方的要求。即整车厂推出一款新车型,在实行本土化生产过程中,要求零部件企业必须能同步研发配套新产品,就近生产,就近供货。为此国际汽车零部件集团开始纷纷在我国建立研究中心。

2) 应用构成汽车总成(系统)关键件界定办法,对零部件进口采取了更为严格的限制措施。通过对价值高的零部件总成,如车身、发动机、变速器、前后桥等,有五大总成从国外进口,即按整车征税,从而使整车的大部分价值的生产地点放到中国来,限制了 CKD(零部件组装整车)的发展。这一措施对引进外资、实行本土化生产将带来直接影响,引导跨国汽车零部件集团更多地利用中国境内的劳动力和原材料等资源进行生产。

3) 在产品结构和供货方式上不仅要与乘用车配套,也要与商用车配套,与多个厂家配套,独立经营;与之相适应,在供货方式上要求实行模块化,对零部件企业的生产管理水平、装配劳动生产率、成本控制能力、电子化水平等都提出了较高要求。

4) 把中国的汽车零部件市场变成了国际市场,加大了跨国汽车零部件企业在我国采购汽车零部件的比重和份额,为产品出口提供了商机。

专家认为,这一发展趋势对我国汽车零部件行业来说,是机遇更是挑战。因此,我国汽车零部件企业不仅要抓住机遇,加大与跨国公司的合资合作,而且要适应汽车零部件本土化生产面临的“全球化采购、同步化研发、中性化发展和模块化供货”等新要求,加快技术提升,打造核心竞争力,在全球化采购中争得更大的市场份额。

我国新《汽车产业发展政策》分十三章共七十八条(详见下文),这是我国政府在加入 WTO 后对汽车产业政策的最大调整。在新的政策中,一方面可以看到一些适应 WTO 规则的变化,如改革政府对汽车生产企业投资项目的审批管理制度,实行备案和核准两种形式;2005 年开始进口车“落地”即征税,保税区部分功能将被取消;大力发展汽车贸易与服务业,允许企业融资;规范与发展二手车市场;发展汽车租赁市场等。另一方面,在新《汽车产业发展政策》中,明显感觉到国家积极推动大集团进行兼并重组的态度,强调通过市场竞争形成几家具有国际竞争力的大型汽车企业集团,力争 2010 年跨入世界 500 强企业之列。

## 汽车产业发展政策

(2004 年 6 月)

为适应不断完善社会主义市场经济体制的要求以及加入世贸组织后国内外汽车产业发展的新形势,推进汽车产业结构调整 and 升级,全面提高汽车产业国际竞争力,满足消费者对汽车产品日益增长的需求,促进汽车产业健康发展,特制定汽车产业发展政策。通过本政策的实施,使我国汽车产业在 2010 年前发展成为国民经济的支柱产业,为实现全面建设小康社会的目标做出更大的贡献。

## 第一章 政策目标

**第一条** 坚持发挥市场配置资源的基础性作用与政府宏观调控相结合的原则,创造公平竞争和统一的市场环境,健全汽车产业的法制化管理体系。政府职能部门依据行政法规和技术规范的强制性要求,对汽车、农用运输车、摩托车和零部件生产企业及其产品实施管理,规范各类经济主体在汽车产业领域的市场行为。

**第二条** 促进汽车产业与关联产业、城市交通基础设施和环境保护协调发展。创造良好的汽车使用环境,培育健康的汽车消费市场,保护消费者权益,推动汽车私人消费。在2010年前使我国成为世界主要汽车制造国,汽车产品满足国内市场大部分需求并批量进入国际市场。

**第三条** 激励汽车生产企业提高研发能力和技术创新能力,积极开发具有自主知识产权的产品,实施品牌经营战略。2010年汽车生产企业要形成若干驰名的汽车、摩托车和零部件产品品牌。

**第四条** 推动汽车产业结构调整 and 重组,扩大企业规模效益,提高产业集中度,避免散、乱、低水平重复建设。

通过市场竞争形成几家具有国际竞争力的大型汽车企业集团,力争到2010年跨入世界500强企业之列。

鼓励汽车生产企业按照市场规律组成企业联盟,实现优势互补和资源共享,扩大经营规模。

培育一批有比较优势的零部件企业实现规模生产并进入国际汽车零部件采购体系,积极参与国际竞争。

## 第二章 发展规划

**第五条** 国家依据汽车产业发展政策指导行业发展规划的编制。发展规划包括行业中长期发展规划和大型汽车企业集团发展规划。行业中长期发展规划由国家发展改革委会同有关部门在广泛征求意见的基础上制定,报国务院批准施行。大型汽车企业集团应根据行业中长期发展规划编制本集团发展规划。

**第六条** 凡具有统一规划、自主开发产品、独立的产品商标和品牌、销售服务体系管理一体化等特征的汽车企业集团,且其核心企业及所属全资子公司、控股企业和中外合资企业所生产的汽车产品国内市场占有率在15%以上的,或汽车整车年销售收入达到全行业整车销售收入15%以上的,可作为大型汽车企业集团单独编报集团发展规划,经国家发展改革委组织论证核准后实施。

## 第三章 技术政策

**第七条** 坚持引进技术和自主开发相结合的原则。跟踪研究国际前沿技术,积极开展

国际合作,发展具有自主知识产权的先进适用技术。引进技术的产品要具有国际竞争力,并适应国际汽车技术规范的限制性要求发展的需要;自主开发的产品力争与国际技术水平接轨,参与国际竞争。国家在税收政策上对符合技术政策的研发活动给予支持。

**第八条** 国家引导和鼓励发展节能环保型小排量汽车。汽车产业要结合国家能源结构调整战略和排放标准的要求,积极开展电动汽车、车用动力电池等新型动力的研究和产业化,重点发展混合动力汽车技术和轿车柴油发动机技术。国家在科技研究、技术改造、新技术产业化、政策环境等方面采取措施,促进混合动力汽车的生产和使用。

**第九条** 国家支持研究开发醇燃料、天然气、混合燃料、氢燃料等新型车用燃料,鼓励汽车生产企业开发生产新型燃料汽车。

**第十条** 汽车产业及相关产业要注重发展和应用新技术,提高汽车的燃油经济性。2010年前,乘用车新车平均油耗比2003年降低15%以上。要依据有关节能方面的技术规范的限制性要求,建立汽车产品油耗公示制度。

**第十一条** 积极开展轻型材料、可回收材料、环保材料等车用新材料的研究。国家适时制定最低再生材料利用率要求。

**第十二条** 国家支持汽车电子产品的研发和生产,积极发展汽车电子产业,加速在汽车产品、销售物流和生产企业中运用电子信息技术,推动汽车产业发展。

## 第四章 结构调整

**第十三条** 国家鼓励汽车企业集团化发展,形成新的竞争格局。在市场竞争和宏观调控相结合的基础上,通过企业间的战略重组,实现汽车产业结构优化和升级。

战略重组的目标是支持汽车生产企业以资产重组方式发展大型汽车企业集团,鼓励以优势互补、资源共享合作方式结成企业联盟,形成大型汽车企业集团、企业联盟、专用汽车生产企业协调发展的产业格局。

**第十四条** 汽车整车生产企业要在结构调整中提高专业化生产水平,将内部配套的零部件生产单位逐步调整为面向社会的、独立的专业化零部件生产企业。

**第十五条** 企业联盟要在产品研究开发、生产配套协作和销售服务等领域广泛开展合作,体现调整产品结构,优化资源配置,降低经营成本,实现规模效益和集约化发展。参与某一企业联盟的企业不应再与其他企业结成联盟,以巩固企业联盟的稳定和市场地位。国家鼓励企业联盟尽快形成以资产为纽带的经济实体。企业联盟的(合作发展方案经国家发展改革委核准后由企业自行实施)合作发展方案中涉及新建汽车生产企业和跨类别生产汽车的项目,按本政策有关规定执行。

**第十六条** 国家鼓励汽车、摩托车生产企业开展国际合作,发挥比较优势,参与国际产业分工;支持大型汽车企业集团与国外汽车集团联合兼并重组国内外汽车生产企业,扩大市场经营范围,适应汽车生产全球化趋势。

**第十七条** 建立汽车整车和摩托车生产企业退出机制,对不能维持正常生产经营的汽车生产企业(含现有改装车生产企业)实行特别公示。该类企业不得向非汽车、摩托车生产企业及个人转让汽车、摩托车生产资格。国家鼓励该类企业转产专用汽车、汽车零部件或与



其他汽车整车生产企业进行资产重组。汽车生产企业不得买卖生产资格,破产汽车生产企业同时取消公告名录。

## 第五章 准入管理

**第十八条** 制定《道路机动车辆管理条例》。政府职能部门依据《条例》对道路机动车辆的设计、制造、认证、注册、检验、缺陷管理、维修保养、报废回收等环节进行管理。管理要做到责权分明、程序公开、操作方便、易于社会监督。

**第十九条** 制定道路机动车辆安全、环保、节能、防盗方面的技术规范的限制性要求。所有道路机动车辆执行统一制定的技术规范的限制性要求。技术规范的限制性要求要符合我国国情并积极与国际车辆技术规范的限制性要求衔接,以促进汽车产业的技术进步。不符合相应技术规范的限制性要求的道路机动车辆产品,不得生产和销售。农用运输车仅限于在 3 级以下(含 3 级)公路行驶,执行相应制定的技术规范的限制性要求。

**第二十条** 依据本政策和国家认证认可条例建立统一的道路机动车辆生产企业和产品的准入管理制度。符合准入管理制度规定和相关法规、技术规范的限制性要求并通过强制性产品认证的道路机动车辆产品,登录《道路机动车辆生产企业及产品公告》,由国家发展改革委和国家质检总局联合发布。公告内产品必须标识中国强制性认证(3C)标志。不得用进口汽车和进口车身组装汽车替代自产产品进行认证,禁止非法拼装和侵犯知识产权的产品流入市场。

**第二十一条** 公安交通管理部门依据《道路机动车辆生产企业及产品公告》和中国强制性认证(3C)标志办理车辆注册登记。

**第二十二条** 政府有关职能部门要按照准入管理制度对汽车、农用运输车和摩托车等产品分类设定企业生产准入条件,对生产企业及产品实行动态管理,凡不符合规定的企业或产品,撤销其在《道路机动车辆生产企业及产品公告》中的名录。企业生产准入条件中应包括产品设计开发能力、产品生产设施能力、产品生产一致性和质量控制能力、产品销售和售后服务能力等要求。

**第二十三条** 道路机动车辆产品认证机构和检测机构由国家质检总局商国家发展改革委后指定,并按照市场准入管理制度的具体规定开展认证和检测工作。认证机构和检测机构要具备第三方公正地位,不得与汽车生产企业存在资产、管理方面的利益关系,不得对同一产品进行重复检测和收费。国家支持具备第三方公正地位的汽车、摩托车和重点零部件检测机构规范发展。

## 第六章 商标品牌

**第二十四条** 汽车、摩托车、发动机和零部件生产企业均要增强企业和产品品牌意识,积极开发具有自主知识产权的产品,重视知识产权保护,在生产经营活动中努力提高企业品牌知名度,维护企业品牌形象。

**第二十五条** 汽车、摩托车、发动机和零部件生产企业均应依据《商标法》注册本企业自

有的商品商标和服务商标。国家鼓励企业制定品牌发展和保护规划,努力实施品牌经营战略。

**第二十六条** 2005年起,所有国产汽车和总成部件要标示生产企业的注册商标,在国内市场销售的整车产品要在车身外部显著位置标明生产企业商品商标和本企业名称或商品产地,如商品商标中已含有生产企业地理标志的,可不再标明商品产地。所有品牌经销商要在其销售服务场所醒目位置标示生产企业服务商标。

## 第七章 产品开发

**第二十七条** 国家支持汽车、摩托车和零部件生产企业建立产品研发机构,形成产品创新能力和自主开发能力。自主开发可采取自行开发、联合开发、委托开发等多种形式。企业自主开发产品的科研设施建设投资凡符合国家促进企业技术进步有关税收规定的,可在所得税前列支。国家将尽快出台鼓励企业自主开发的政策。

**第二十八条** 汽车生产企业要努力掌握汽车车身开发技术,注重产品工艺技术的开发,并尽快形成底盘和发动机开发能力。国家在产业化改造上支持大型汽车企业集团、企业联盟或汽车零部件生产企业开发具有当代先进水平和自主知识产权的整车或部件总成。

**第二十九条** 汽车、摩托车和零部件生产企业要积极参加国家组织的重大科技攻关项目,加强与科研机构、高等院校之间的合作研究,注重科研成果的应用和转化。

## 第八章 零部件及相关产业

**第三十条** 汽车零部件企业要适应国际产业发展趋势,积极参与主机厂的产品开发工作。在关键汽车零部件领域要逐步形成系统开发能力,在一般汽车零部件领域要形成先进的产品开发和制造能力,满足国内外市场的需要,努力进入国际汽车零部件采购体系。

**第三十一条** 制定零部件专项发展规划,对汽车零部件产品进行分类指导和支持,引导社会资金投向汽车零部件生产领域,促使有比较优势的零部件企业形成专业化、大批量生产和模块化供货能力。对能为多个独立的汽车整车生产企业配套和进入国际汽车零部件采购体系的零部件生产企业,国家在技术引进、技术改造、融资以及兼并重组等方面予以优先扶持。汽车整车生产企业应逐步采用电子商务、网上采购方式面向社会采购零部件。

**第三十二条** 根据汽车行业发展规划要求,冶金、石化化工、机械、电子、轻工、纺织、建材等汽车工业相关领域的生产企业应注重在金属材料、机械设备、工装模具、汽车电子、橡胶、工程塑料、纺织品、玻璃、车用油品等方面,提高产品水平和市场竞争能力,与汽车工业同步发展。

重点支持钢铁生产企业实现轿车用板材的供应能力;支持设立专业化的模具设计制造中心,提高汽车模具设计制造能力;支持石化企业技术进步和产品升级,使成品油、润滑油等油品质量达到国际先进水平,满足汽车产业发展的需要。

## 第九章 营销网络

**第三十三条** 国家鼓励汽车、摩托车、零部件生产企业和金融、服务贸易企业借鉴国际