



普通高等教育“十二五”汽车类规划教材

汽车法规

◎ 张铁军 付铁军 主编



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

普通高等教育“十二五”汽车类规划教材

汽车法规

主编 张铁军 付铁军
参编 赵 俐 杨思航 郭其飞
徐晓庆 周贺子



机械工业出版社

全书首先阐述了汽车法律法规对汽车行业发展的深刻影响,根据我国法律现状确切定义了汽车法规的外延与内涵,借鉴汽车发达国家先进经验,深刻阐述了我国目前汽车法律法规体系的不足与完善措施。本书在介绍了我国汽车政策法规要点知识的基础上,系统讲解了我国在汽车技术、营销、金融、税费、维修、道路交通以及汽车专利等各领域的汽车法律法规;根据我国目前的汽车法律环境,对如何运用法规进行汽车消费维权以及进出口贸易中的法律维权问题进行了实质性的探讨。

本书可作为汽车工程、汽车检测与维修、汽车营销与售后服务等专业的课程教材,也可作为广大汽车从业人员实际工作中有益的工具书。

图书在版编目(CIP)数据

汽车法规/张铁军,付铁军主编. —北京:机械工业出版社,2011.11

普通高等教育“十二五”汽车类规划教材

ISBN 978-7-111-36338-5

I. ①汽… II. ①张…②付… III. ①汽车工业-工业法-中国-高等学校-教材②道路交通安全法-中国-高等学校-教材 IV. ①D922.292②D922.14

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第226700号

机械工业出版社(北京市百万庄大街22号 邮政编码100037)

策划编辑:何士娟 责任编辑:何士娟

版式设计:霍永明 责任校对:于新华

封面设计:张静 责任印制:乔宇

北京铭成印刷有限公司印刷

2012年1月第1版第1次印刷

184mm×260mm·17 75印张·434千字

0001—3000册

标准书号:ISBN 978-7-111-36338-5

定价:39.00元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换

电话服务

网络服务

社服务中心:(010)88361066

销售一部:(010)68326294

销售二部:(010)88379649

读者购书热线:(010)88379203

门户网:<http://www.cmpbook.com>

教材网:<http://www.cmpedu.com>

封面无防伪标均为盗版

前 言

汽车政策法规对中国汽车产业的影响向来深远。2011年是“十二五”开局之年，作为国家支柱产业之一的汽车产业未来5年走向如何，与政策法规紧密相关。新的汽车产业政策力求推动汽车行业结构调整和兼并重组，促进汽车产业实现自主创新战略，提高自主创新能力，加快培育自主品牌，大力培育和发展新能源汽车产业，积极推进传统能源汽车的节能减排，妥善解决因汽车产业快速发展所产生的能源、交通、环境等问题，最终达到“人-车-社会”的和谐统一。

目前，关于汽车法规方面的教材很少，而汽车专业的学生有必要掌握汽车行业的法规方面的知识，为此，我们以多年汽车法规课程教学科研经验为基础，结合世界汽车先进国家汽车法律法规的实践以及我国汽车政策法规建设的现状，编写了本教材。

本书由张铁军、付铁军主编，赵俐、杨思航、郭其飞、徐晓庆和周贺子参与了编写，在编写过程中广泛参考借鉴了国内有关汽车政策法规方面的研究成果，在此对这些成果的研究人员表示衷心的感谢。

本教材可作为汽车工程、汽车维修与检测、汽车营销与售后技术服务等专业的课程教材，也可作为广大汽车从业人员实际工作中有益的工具书。

由于水平有限，本书难免有疏漏之处，恳请广大读者批评指教。

编 者

目 录

前言

第一章 绪论	1
第一节 汽车政策法规对汽车行业发展的深刻影响	1
第二节 汽车法规的内涵和外延	4
复习思考题	6
第二章 汽车法律法规体系	7
第一节 国际汽车法律体系简介	7
第二节 国外著名三大法律法规体系	10
第三节 我国汽车法律法规体系	16
复习思考题	20
第三章 我国汽车政策法规基础知识	21
第一节 我国的汽车产业政策解读	21
第二节 《机动车运行安全技术条件》主要内容	35
第三节 道路车辆识别码相关标准与使用规则	38
复习思考题	41
第四章 汽车技术法规专题	42
第一节 汽车安全法规	42
第二节 汽车节能法规	50
第三节 汽车排放法规	57
第四节 汽车噪声控制法规	60
复习思考题	61
第五章 车型认证法规	62
第一节 车型认证的产生与发展	62
第二节 汽车产品强制性认证规范	69
第三节 汽车召回与汽车三包的法律规定	79
复习思考题	87
第六章 我国的汽车销售与金融管理法规	88
第一节 《汽车品牌销售管理实施办法》解读	88
第二节 二手车交易流通管理办法	94
第三节 汽车登记法规制度	99
第四节 汽车信贷管理法规	111
第五节 汽车租赁相关法规	121
复习思考题	126
第七章 汽车税费管理法规	127

第一节 汽车税法概论·····	127
第二节 车船税·····	130
第三节 车辆购置税·····	137
第四节 汽车消费税·····	144
第五节 汽车增值税·····	148
第六节 汽车燃油税·····	160
复习思考题·····	163
第八章 汽车维修的标准和法规·····	164
第一节 汽车维护和保养的管理制度·····	164
第二节 汽车维修标准和维修企业·····	173
第三节 机动车维修管理规定·····	176
第四节 汽车改装相关法律法规·····	181
复习思考题·····	184
第九章 汽车道路交通法规·····	186
第一节 道路的基本知识·····	186
第二节 道路法律法规解读·····	189
第三节 汽车保险理赔政策法规解读·····	199
复习思考题·····	208
第十章 汽车专利法规·····	209
第一节 汽车专利知识要点·····	209
第二节 我国的汽车专利·····	222
第三节 汽车 WTO 知识产权与海外并购·····	234
复习思考题·····	243
第十一章 汽车法律服务·····	244
第一节 我国的汽车法律环境分析·····	244
第二节 国内汽车用户的法律维权对策·····	247
第三节 汽车进出口贸易中的法律维权问题·····	259
复习思考题·····	274
参考文献·····	275

第一章 绪 论

第一节 汽车政策法规对汽车行业发展的深刻影响

汽车自 19 世纪末诞生以来,已经走过了风风雨雨的一百多年。从卡尔·本茨造出的第一辆三轮汽车时速仅为 18km/h,到现在从静止加速到 100km/h 只需要不到 4s 的超级跑车。这一百年,汽车发展的速度是如此惊人!在汽车的发展历程中无不留下汽车法规的痕迹。汽车法规的不断完善,极大地促进并规范了汽车技术的发展,下面让我们一起来回望这段历史。

【案例 1】 著名的《红旗法》

汽车在诞生之初,由于噪声大,污染严重,制动、转向性能等较差,因此并不十分受欢迎。为此,许多国家都对汽车上路行驶加以限制,如不准汽车上大路、看见马匹要停车等。最有名的应是英国实施的《红旗法》,这是 1865 年英国议会针对蒸汽汽车制定的世界上最早的机动车交通安全法规。其中第 3 条规定,“每一辆在道路上行驶的机动车辆必须遵守两个原则:其一是至少要由 3 个人来驾驶一辆车;其二是 3 个人中必须有 1 个人在车前 50m 以外步行作引导,并且要手持红旗不断摇动,为机动车开道。”在第 4 条中又规定,“机动车在道路上行驶的速度不得超过 6.4km/h(4mile/h),通过城镇和村庄时,则不得超过 3.2km/h(2mile/h)。”

1896 年 1 月 20 日,一名叫沃尔塔·阿诺尔德的英国人因违反限速规定而被处以罚款,成为世界上第一个因超速而被罚的汽车驾驶人。当时他的车速只有 13km/h。直到《红旗法》被废止之前,英国对汽车的研制几乎处于停滞状态。此法规直到 1896 年才被其他限制车速的规定所替代。

1875 年美国议会也做出决议,认为汽车是危险车辆,“它含有一种与我们任何常识性的概念都不相符合的、极其危险的自然力。”对汽车的使用和制造进行了干预。而最早发明了蒸汽汽车的法国,则由于 1789 年爆发了资产阶级革命,以及后来社会和政治上的动荡,使它们在汽车的研制方面中断了半个多世纪。

下面引用《无条件信任的力量》中的一段文字:

“你知道最先研制汽车的是哪个国家吗?”

“不是德国吗?”

“不是,虽然现在的德国是汽车制造大国,但最早制造汽车的国家是英国。1765 年研制出蒸汽汽车发动机的詹姆斯·瓦特,1839 年开发电力汽车的安德森,都是英国人。英国作为产业革命的领头人,开发了很多尖端的技术,而且把它们传播到了世界各地。汽车也不例外。1884 年后,德国人戴姆勒和本茨开发了汽油车。十年后,德国工程师鲁道夫·狄塞尔又开发了柴油汽车。可是,英国的汽车产业为什么没能继续发展壮大呢?”



“是因为技术外泄，还是被别国开发的新技术打倒了呢？”

“虽然原因很多，但最根本的是他们拿起石头砸了自己的脚。听过维多利亚女王颁布的红旗法(Red Flag Act)吗？”

“汽车的商业化，导致马车业受到了巨大的损失。于是英国就颁布了这个法规，它的内容很有意思，一辆汽车必须有3个人，一个人在白天扛着红旗，一个人在晚上提着红灯，目的是在距离55m的地方，就要告诉人们汽车来了。而且最高时速不能超过6km/h，尤其是在市区，时速要在3km/h以下。”

“英国为了拯救夕阳产业——马车业，而颁布了这个法规，但最终却是赔了夫人又折兵，不仅没能挽救马车业，还让汽车行业一蹶不振。”

《红旗法》将车速限制在步行速度之下，的确可以防止事故。但是，立法者不知道：机械动力除了能为车轮提供转速外，还能为汽车停止提供制动力，其实并不会妨碍公共安全。这项专门针对特定技术(机械动力车辆)的限制性法令，大大遏制了英国汽车工业的发展。直到1896年，《红旗法》才渐渐通过例外规定的方式被废弃。而那个时候，汽车工业发展的第一个10年已悄然逝去，法国和德国的技术已远远领先于英国。

【案例2】 全球三次石油危机与美国“油老虎税法”的出台

第一次危机(1973年)：1973年原油价格从每桶3.011美元提高到10.65美元，油价猛然上涨了两倍多，从而触发了第二次世界大战之后最严重的全球经济危机。持续3年的石油危机对发达国家的经济造成了严重的冲击。在这场危机中，美国的工业生产下降了14%，日本的工业生产下降了20%以上，所有工业化国家的经济增长都明显放慢。

第二次危机(1978年)：1978年底，全球石油产量从每天580万桶骤降到100万桶以下。随着产量的剧减，油价在1979年开始暴涨，从每桶13美元猛增至1980年的34美元。这种状态持续了半年多，此次危机是造成20世纪70年代末西方经济全面衰退的一个主要原因。

第三次危机(1990年)：国际油价急升至42美元的高点。美国、英国经济加速陷入衰退，全球GDP增长率在1991年跌破2%。国际能源机构启动了紧急计划，每天将250万桶的储备原油投放市场，以沙特阿拉伯为首的欧佩克也迅速增加产量，很快稳定了世界石油价格。

众所周知，现代汽车90%以上都是以石油的炼化物——汽油和柴油为燃料的，世界上石油的最大消耗是用在汽车上。1990年，美国报纸上对大排量轿车污染了城市空气的问题展开了长达两年的公开讨论。1992年，政府下令对凯迪拉克轿车、奔驰190系列以上全部轿车、宝马轿车、奥迪A8轿车、保时捷轿车等征收售价10%的油老虎车税，税款不高，但名声受到很大的影响。从此，大排量轿车不再像过去那样吃香了。

【案例3】 洛杉矶光化学烟雾事件

洛杉矶位于美国西南海岸，西面临海，三面环山，是个阳光明媚，气候温暖，风景宜人的地方。早期金矿、石油和运河的开发，加之得天独厚的地理位置，使它很快成为了一个商业、旅游业都很发达的港口城市。

然而好景不长，从20世纪40年代初开始，人们就发现这座城市一改以往的温柔，变得“疯狂”起来。每年从夏季至早秋，只要是晴朗的日子，城市上空就会出现一种弥漫天空的

浅蓝色烟雾，使整座城市上空变得浑浊不清。这种烟雾使人眼睛发红、咽喉疼痛、呼吸憋闷、头昏、头痛。1943年以后，烟雾更加肆虐，以致远离城市100km以外、海拔2000m高山上的大片松林也因此枯死，柑橘减产。仅1950~1951年，美国因大气污染造成的损失就达15亿美元。1955年，因呼吸系统衰竭死亡的65岁以上的老人达400多人；1970年，约有75%以上的市民患上了红眼病。这就是最早出现的新型大气污染事件——光化学烟雾污染事件。

光化学烟雾是由于汽车尾气和工业废气排放造成的，一般发生在湿度低、气温在24~32℃的夏季晴天的中午或午后。汽车尾气中的烯烃类碳氢化合物和二氧化氮(NO_2)被排放到大气中后，在强烈的阳光照射下，会吸收太阳光所具有的能量。这些物质的分子在吸收了太阳光的能量后，会变得不稳定起来，原有的化学键遭到破坏，形成新的物质。这种化学反应被称为光化学反应，其产物为含有剧毒的光化学烟雾。

洛杉矶在20世纪40年代就拥有250万辆汽车，每天大约消耗1100t汽油，排出1000多t碳氢(CH)化合物，300多t氮氧(NO_x)化合物，700多t一氧化碳(CO)。另外，还有炼油厂、供油站等其他石油燃烧排放。这些化合物被排放到阳光明媚的洛杉矶上空，不啻制造了一个毒烟雾工厂。

从20世纪50年代开始，美国加利福尼亚州空气资源委员会为限制汽车废气对环境的污染，制定并公布了许多相关法规。他们制定的标准除在美国贯彻执行外，通常还被其他国家的立法者采用。

【案例4】 好的政策法规造就中国车市的神话

据中国汽车工业协会发布的2009年国产汽车产销统计，2009年国产汽车产销突破1300万辆，同比增长创历年最高，乘用车产销首次超过1000万辆，商用车总体呈良好表现。汽车工业的迅猛发展，使我国成为世界第一大汽车生产和销售国家。

这一年，我国出台了汽车购置税下调、汽车下乡补贴、汽车以旧换新优惠政策，以及汽车产业振兴规划等一系列促进汽车产销的利好政策法规。

车辆购置税是按车价的10%计算的，4S店售车价格中包括车价加17%的增值税，所以要扣除增值税后再乘以10%来征收购置税。购置税=(购车价格÷117%)×10%。如果对1.6L及以下小排量车购置税优惠5%，则小排量车的购置税=(购车价格÷117%)×5%。假如一台车售价是11.7万元，车价就是10万元，购置税就是1万元。如果是小排量车，优惠后购置税为5千元。

2009年是中国车市有史以来最热闹一年。在全球市场普遍低迷的情况下，中国车市创造了一个奇迹——一枝独秀，气势如虹，全年更有突破1350万辆的气势，超越美国成为全球第一大汽车市场。中国在全球汽车市场所占的比重，也由2008年的13.3%提高到了20%以上，在世界汽车产业格局中的地位日益凸显。

当然，2009年中国车市的发展有其政策因素和消费体量的支撑作用，并非由车企和行业单方面促成。面对全球性金融危机，世界上还没有哪个国家的政府，像中国那样迅速、有力地采取救市措施。特别是1.6L及以下排量的乘用车实施车辆购置税减半的政策效果非常明显，前11个月对市场增长贡献率达到85%。据推算，政策因素拉动增长达260万辆左右。

曾被预测为“寒冬”的2009年，却是新车井喷的一年。统计数据显示，全年有90款新车



型推出,而且这些新车不是小改款,都是纯粹的新车型。从特点上说,2009年上市的新车不仅多,而且全,几乎涵盖了各类车型,无论是产品的排量,还是产品的价位,其空间都被排满,形成多种级别与层次,出现品种多元化趋势。车型特征向国际化、时尚化趋势发展。

2009年,尽管厂家都在扩大产能,但火爆的车市,排队提车的现象比比皆是。几乎所有新车提车时间都超过一个月,个别热销车型更是达到了3个月之久。与往年风起云涌的汽车降价潮相比,2009年要缓和得多,除了微型车价格略微有所下降外,其他各系列车型价格均保持稳定,而中级车和豪华车价格还出现了上升。

2009年,国内汽车市场自主品牌表现出了前所未有的佳绩,创下了包揽市场份额第一的“神话”。在国际金融风暴阴影下的2009年中国车市,自主品牌车型可以说是先于竞争对手之前“复苏”了,改变了自主品牌车企与合资车企的竞争格局。

毫无疑问,2009年是汽车行业在中国飞速发展的一年。从技术革新的角度来看,由于各家汽车厂商之间的激烈斗争,使得技术升级不断加速。从发动机性能的提升到整车设计的变革,2009年的技术革新推动了整个汽车产业。从行业发展的角度来看,随着中国汽车普及大潮的到来,汽车市场的高速增长使得厂商之间的竞争变得更为激烈。有的厂商在渠道上追求大的变革,有的厂商提升品牌形象进行着品牌营销,有的厂商着力于产品型号上的不断丰富,很多国产汽车厂商通过加速技术消化实施全球化战略。如此种种,都表达出当今汽车产业竞争的激烈与残酷。

综合以上案例可以清楚地认识到,当今世界汽车在给人们的生活带来巨大便利的同时,也产生了许多负面效应。案例1中对于交通安全的担心促使英国制定了《红旗法》,案例2中世界能源紧张问题促成“油老虎税法”的诞生,案例3中由于汽车尾气排放造成了严重的环境污染,各国相继制定了环保法规。交通安全、污染物排放、能源枯竭已成为威胁人类生存的三大问题,给人类美好的生活投下了阴影。为了社会的协调发展,必须使汽车及汽车产业的发展符合整个社会的发展需要。为此各国政府都颁布政策,制定汽车法律法规,以起到积极的引导作用,带动技术进步,使汽车产业沿着有利人类整体利益的方向发展。案例4讲述了中国政府在全球性金融危机的影响下,如何迅速地采取有力救市措施,出台各项政策刺激车市,造就了2009年中国汽车的神话。由此可见,汽车政策法规对汽车行业发展的影响是极其重大和深远的。

第二节 汽车法规的内涵和外延

世界汽车工业发展的历史表明,汽车产业的振兴,不仅取决于核心技术的掌握,还得依靠一系列政策法规的支撑。在我国汽车产业发展历史中,政策法规也起到了重要的促进作用,并且已经具备了相当的规模和特点,初步形成了以法律为基础,政策为依据,辅以若干法律规章的政策法规体系。

所谓汽车法规,是指有关汽车生产、投资、贸易、消费等的法律、法规、政策、规章和汽车有关标准规范的总称。国内外的实际经验表明,政策法规对汽车产业的发展起决定性的影响。

我国的法律体系大体包括以下几种法律法规:法律、行政法规、地方性法规、自治条例、单行条例和规章等。法律有广义和狭义两种理解。广义上讲,法律泛指一切规范性的文件,包括法律、法规、规章、国家标准等;狭义上讲,仅指全国人大及其常委会制定的规范

性文件。在与法规等一起讨论时，法律是指狭义上的法律。法规，在法律体系中，主要指行政法规、地方性法规、民族自治法规及经济特区法规等，即国务院、地方人大及其常委会、民族自治机关和经济特区人大制定的规范性文件。

我国汽车行业的法律法规体系建设包括宏观、中观和微观多个层面，涉及汽车研发、生产、销售和消费等多个环节，政府、企业、消费者多个行为主体。我国汽车行业法律法规体系包括以下几个层次的内容。第一个层次是以产业政策为核心的汽车产业促进法或产业促进条例。产业促进法应在整个汽车工业的政策法规体系中起主导作用，是其他相关政策法规的基础，决定未来一定时期内中国汽车工业的发展方向与格局。第二个层次是涉及汽车生产和产品管理方面的政策法规，包括准入认证制度、产品质量标准和汽车安全等方面的政策法规。第三个层次是消费者权益保护的立法，包括质量“三包”、汽车召回等内容。第四个层次是加强汽车行业社会性管理职能的立法，如环境保护和汽车行业配套法律法规（如城市基础实施、道路交通、停车场规划）。

1. 法律

法律是我国最高权力机关全国人民代表大会和全国人民代表大会常务委员会行使国家立法权，立法通过后，由国家主席签署主席令予以公布的规范性文件。因而，法律的级别是最高的。与汽车相关的法律有《道路交通安全法》、《公路法》、《保险法》和《消费者权益保护法》等。

2. 行政法规

行政法规是由国务院制定的，通过后由国务院总理签署国务院令公布。这些法规也具有全国通用性，是对法律的补充，在成熟的情况下会被补充进法律，其地位仅次于法律。法规多称为条例，也可以是全国性法律的实施细则，如《机动车交通事故责任强制保险条例》、《专利代理条例》等。

3. 规章

规章主要指国务院组成部门及直属机构，省、自治区、直辖市人民政府及省、自治区政府所在地的市和经国务院批准的较大的市和人民政府，在它们的职权范围内，为执行法律、法规，需要制定的事项或为本行政区域的具体行政管理事项而制定的规范性文件，如国家专利局制定的《专利审查指南》等。

过去我们对这方面的研究很少，既不系统，也不全面，甚至有些汽车行业的从业人员对汽车有关政策法规不只是了解很少，并且也很少关心，这一状况将严重制约我国汽车产业的健康发展。

【小阅读】

政策刺激车市

从对1.6L以下排量汽车的销量补贴、汽车下乡、节能汽车推广目录公布以及汽车下乡政策延期，可以看出政府对新能源汽车的扶持已进入实质阶段，新能源汽车产业发展前景正逐渐明朗。

随着车市消费回归理性，一些激进式的政策刺激在短期内取得了明显效果，但从长远来说，还能起到多大作用，尚有待观察。



1. 购节能汽车补贴细则出台

政策: 2010年5月26日, 财政部、发改委、工信部联合印发了《“节能产品惠民工程”节能汽车(1.6L及以下乘用车)推广实施细则》, 将发动机排量在1.6L及以下、综合工况油耗比现行标准低20%左右的汽油、柴油乘用车(含混合动力和双燃料汽车)纳入“节能产品惠民工程”, 中央财政对消费者购买节能汽车按每辆3000元标准给予一次性定额补贴, 由生产企业在销售时直接兑付给消费者。

点评: 此次对消费者购车影响最直接的还是对节能车型提供3000元补贴政策的出台, 这也是继对小排量车型购置税优惠后, 进一步鼓励消费者选择购买小排量、低排放车型的举措。再加上购置税7.5%的优惠税率, 消费者购买10万元以下车型实际享受到的优惠已经超过了2009年购置税5%的优惠。

2. 新能源汽车补贴通知出台

政策: 2010年6月1日, 财政部、科技部、工业和信息化部(简称工信部)、国家发展和改革委员会(简称发改委)联合出台《关于开展私人购买新能源汽车补贴试点的通知》, 确定在上海、长春、深圳、杭州、合肥5个城市启动。根据规定, 插电式混合动力乘用车每辆最高补贴5万元, 纯电动乘用车每辆最高补贴6万元。

点评: 新能源汽车技术路线目前基本确定为以电动汽车为主, 多种新能源汽车技术路线并存的发展模式。深圳市政府宣布在原有国家补贴的基础上, 对双模电动车追加地方补贴3万元, 对纯电动汽车追加补贴6万元。这样, 购车者最高可获政府补贴12万元。

3. 购置税回升

政策: 根据国务院常务会议决定, 将减征1.6L及以下排量乘用车车辆购置税的政策延长至2010年底。从2010年1月1日开始, 小排量汽车的购置税优惠税率将由原来的5%提高到7.5%。

点评: 车辆购置税税率的上调, 对小排量车的市场消费需求影响并不大。表面上购置税优惠幅度“缩水”了一半, 但与原来税率为10%的购置税征收标准相比, 对于小排量车来说仍有一定的优惠, 况且考虑到今年政策调整对销量可能造成的影响, 部分商家已调整营销策略为多出的购置税“买单”, 如有的经销商推出补贴购置税的优惠政策, 购车成本明增暗降, 消费者的购车成本不见得会增长多少。

4. 提高以旧换新补贴

政策: 财政部、商务部联合印发了《关于允许汽车以旧换新补贴与车辆购置税减征政策同时享受的通知》, 规定从2010年1月1日起, 允许车主同时享受汽车以旧换新补贴与1.6L及以下乘用车车辆购置税按7.5%征收的政策。将提前报废老旧汽车、“黄标车”换购新车的补贴标准调整到5000~18000元。

点评: 国务院常务会议第二次针对汽车“以旧换新”政策进行大幅调整, 调整后的补贴金额增加了3倍以上。不过扩大后的补贴额度与二手车交易价格相比仍显吸引力不足, 部分可再利用的零部件价值无法体现, 也影响了报废车价格, 打击了以旧换新的热情。

复习思考题

1. 什么是汽车法规? 简述我国汽车法律法规体系是由哪几个层次构成的?
2. 举例说明汽车法规对汽车行业的作用及其影响?

第二章 汽车法律法规体系

第一节 国际汽车法律体系简介

近年来,我国汽车工业的飞速发展,引起了世界各国的特别关注。中国不仅有全球汽车制造商与中方合资建立的整车企业,还有很多独资或合资的国外汽车零部件企业。在汽车设计、技术开发领域,中方与外方的合作不断加强,与汽车相关的宣传、展览、文化活动等合作也非常多,中外在技术、管理、贸易合作、人员交流等方面的合作越来越深入。近年来中国汽车工业产量增加,大型企业集中度有所提高,出口竞争力增强。中国汽车企业纷纷寻找商机,开拓国际市场,在国外设厂。世界各大汽车公司也都加强中国战略。中国本土汽车企业通过与外方合作进行资产重组,增大规模,增强实力。

但是我们也应看到,由于我国汽车产业的技术水平,特别是在汽车尾气排放标准方面,尚不够先进。因此,政府有关出口汽车管理部门及生产企业如何加强对输出国的环保法规和标准的研究,提高出口汽车的质量,使我国汽车更多更顺畅地走向世界成为当务之急。

一、世界各国机动车管理体系

在谈及美、欧、日法律法规体系时,首先要从系统的角度论述政府对机动车管理的体系。图 2-1 给出了国际上通行的机动车政府管理体系,这个体系分三个层次,第一层次是机动车的法律体系,第二层次是机动车的技术法规体系,第三层次是机动车管理的各项制度。

在市场经济下,政府管理是法制化管理,因此首先必须立法。机动车运输系统涉及三方面因素,即人、路、机。人是指驾驶人、行人等道路使用者;路是指机动车使用的道路;机是指机动车辆,三者构成一个有机的系统。因此机动车法律体系也须根据三大因素确立,共同组成完整的机动车法律体系。

图 2-2 所示为日本有关机动车的法律体系,我们能很清晰地看出其法律体系的构成状况。机动车法律体系中有关车辆的法律是由直接涉及车辆安全、污染控制和节能的法律组成的,在这些法律中,车辆法(如日本的道路车辆法)是车辆法律体系中的主法。

因对车辆的管理涉及大量技术工程方面的问题,因此必须有一个技术法规体系。技术法规体系的作用就是要将法律规定的目标和原则转换为可

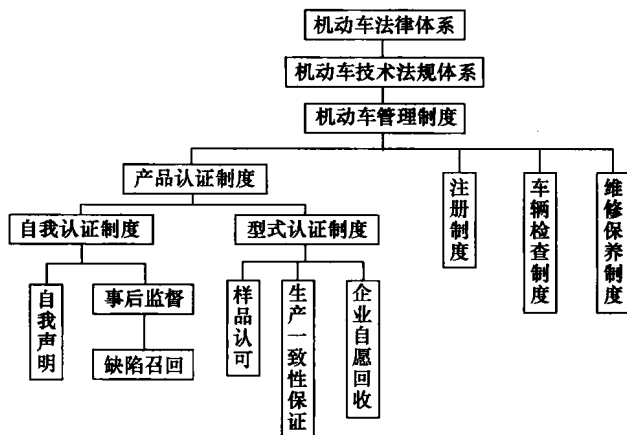


图 2-1 通行的机动车政府管理体系



操作的技术要求，以便于实施。

为保证技术法规规定的技术要求得以实施，政府还必须按系统的要求建立一套涉及各个环节的管理制度，这套管理制度由产品认证制度、注册制度、检查制度和维修保养制度组成。这里特别要指出的是作为机动车管理最后一个环节——车辆报废，在美、欧、日没有相关的管理制度，原因之一是车辆一旦被个人购买，就成为拥有者的个人财产，政府无权将个人财产报废或

没收。另一方面，发达国家有很完善的二手车市场和我国尚没有的再制造业，产品的更新换代速度快，使用者的换代速度也快。没有政府管理制度并不表明政府没有相应的措施，发达国家大多采用政府补贴技术先进的车辆，随机动车年限增长增加车辆检查次数等经济手段来促使老旧车辆的报废更新。

政府管理机动车有以下四个目的，一是减少因交通事故造成的人员死伤及财产损失；二是控制机动车的污染以保护环境；三是降低能源消耗以保护有限的地球资源；四是防止机动车的丢失以维护社会治安。上述四个目的就决定了技术法规体系组成的四个方面，即机动技术法规体系包括安全、污染控制、节能和防盗四个方面。美国、欧洲、日本的技术法规体系虽有差异，但都是由这四个部分组成的。在 1998 年以前，国际上普遍的认识是机动车技术法规体系包括三个方面，即安全、污染控制、节能。1998 年，《关于对轮式车辆、可安装和用于轮式车轮的装备和部件制订全球性技术法规的协定》，即 1998 年日内瓦协议书，第一次将防盗列入机动车技术法规涵盖的内容，尽管当时美、欧、日还没有专门针对防盗技术的法规正式公布。

在美、欧、日机动车管理体系中，各个层次的管理机关是不同的。法律的批准均在国会或议会。在美国，技术法规由交通和环境主管部门制定，国会批准。欧洲经济委员会（ECE）法规由 ECE 下属的车辆制造专业组（WP29）制定，由联合国批准；ECE 指令由布鲁塞尔工作组制定，欧洲议会的运输部长会议批准。日本的技术法规由运输省组织制定，运输大臣批准。在美国，环境方面的机动车管理制度的由环保局（EPA）负责，安全和油耗方面的由运输部负责。由于美国是联邦制国家，实施的又是自我认证制度，因此车辆年检等一些工作是由各州政府负责的。在欧洲各国和日本，各项机动车管理制度的实施都是由交通运输主管部门负责。一些发展中国家或前华沙条约缔约国原来的管理体制很不统一，有些工作由标准化部门负责，近年来也做了调整。如俄罗斯、斯洛伐克、泰国均进行了管理体制的调整，把管理工作统一交由交通运输主管部门负责。从参加 WP29 会议的代表名单看，除中国、美国及加拿大由运输和环保两个政府部门参加外，其他 40 多个国家均由运输部或交通部代表本国政府参加会议。

世界各国政府管理部门这种高度的趋同性是由机动车管理的系统性和内在规律所决定

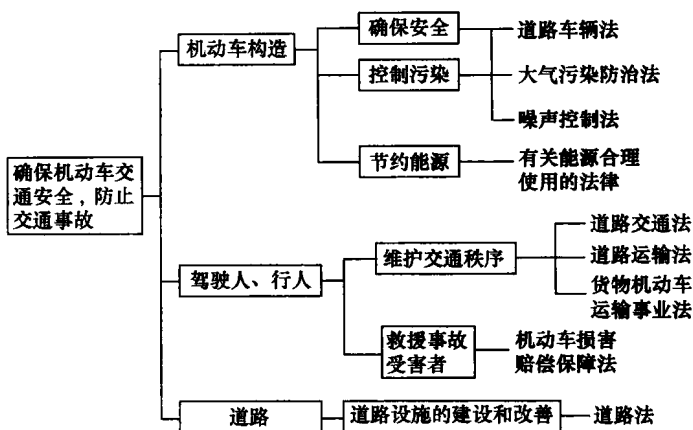


图 2-2 日本有关机动车的法律

的。对机动车的管理必须实施全寿命期管理,各项管理制度必然有机关联并共同组成一个整体,以及机动车管理中的三因素(人、机、路)的互相制约关系决定了由交通运输主管部门进行管理的内在必然性。在一些国土面积比较小、机动车保有量较多的国家,如日本、韩国等国家的停车问题日益突出。停车问题和城市道路建设有关,城市道路建设又和城市规划密不可分,为加强统一规划和管理,这些国家又进一步改革政府管理体制,将政府的运输主管部门与建设主管部门合并成一个政府部门。他们这种政府管理体制的设置和改革值得我们认真研究和借鉴。

二、世界汽车法律法规体系的现状

1. 环保法规

国际汽车环保法规体系有几十种,但是最具有代表性的是欧洲、美国和日本三大法律体系。日本为了提高国际化水平,已开始将本国的汽车环保法规向欧洲法规体系靠拢,因此世界各国的汽车环保法规都是参照欧洲或美国的法规体系制定的。欧洲环保法规体系主要适用于欧洲、亚洲、非洲及大洋洲,美国环保法规体系主要适用于北美洲和南美洲。

欧洲汽车环保法规体系由联合国欧洲经济委员会(UN/ECE)发布的 ECE 技术法规和欧洲共同体 EEC(现为欧洲联盟 EU)发布的 EC 强制执行技术指令组成。联合国欧洲经济委员会以 1958 年签订的《关于采用统一条件批准机动车和部件互相承认批准的议定书》为法律依据,通过下属的车辆制造专业组(WP29)以及其下设的各个专家组制定了 ECE 法规。

美国汽车环保法规体系由联邦机动车安全标准(FMVSS)、联邦机动车环境保护法(EPA 法规)、联邦汽车燃料经济性标准法规组成。美国除了有联邦法规外,各州根据自己的实际情况还制定了州法规,其指标一般都高于联邦法规。

2. 汽车排放标准

欧洲标准是由欧洲经济委员会(ECE)的排放法规和欧共体(EEC)的排放指令共同加以实现的。排放法规由 ECE 参与国自愿认可,排放指令则是 EEC 或欧盟参与国强制实施的。汽车排放的欧洲法规(指令)标准 1992 前已实施若干阶段:

- 1) 1992 年,开始实施欧 I(欧 I 型式认证排放限制)。
- 2) 1996 年,开始实施欧 II(欧 II 型式认证和生产一致性排放限制)。
- 3) 2000 年,开始实施欧 III(欧 III 型式认证和生产一致性排放限制)。
- 4) 2005 年,开始实施欧 IV(欧 IV 型式认证和生产一致性排放限制)。

5) 2006 年,欧洲会议通过了有关新的汽车排放标准:欧 V 和欧 VI 标准,这意味着欧盟将进一步提高对汽车排放量的限制。

美国汽车排放标准是由美国环保局所制定的联邦空气污染控制标准。1990 年的清洁空气法案修正案针对轻型车规定了第一阶段(Tier I)和第二阶段(Tier II)两套标准。

3. 汽车产品认证

美国采用“自我认证,强制召回”。美国实行的“自我认证”,即汽车制造商按照联邦汽车法规的要求自己进行检查和认证。美国政府主管部门的任务就是对产品进行抽查,以保证车辆的性能符合法规要求。如果抽查发现车辆不符合要求,主管机关则将向制造商通报,责令其在限期内修正,并要求制造商召回故障车辆,这就是所谓的强制召回。

欧洲各国采用“型式认证,自愿召回”,实行的虽然也是认证制度,但与美国有较大的

区别。在美国是由企业自己进行认证,欧洲则是由独立的第三方认证机构进行认证。欧洲各国的汽车认证都是由本国的独立认证机构进行的,但标准是全欧洲统一的。而且与美国不同,欧洲实行企业自愿召回,企业发现车辆有问题,即可自行召回,但要向国家主管机关上报立案。

4. 管理体系认证

ISO 14001 认证是国际标准化组织(ISO)于1996年9月1日以来陆续出台的关于环境管理的一系列国际标准。目前一些美、日和欧盟著名企业,已将ISO 14001 认证作为供应商环境管理的考核标准,甚至对分供方提出强制性认证的要求。

ISO/TS 16949 认证标准是由美、法、德、意、英五国汽车工业部门联合起草,由国际汽车工作组(IATF)下面的各国汽车联合会共同制定,各个国家汽车标准等同采用。该标准适用于汽车供应链上整车厂和零件供应商,很多国家将其作为统一的管理体系认证要求。

第二节 国外著名三大法律法规体系

汽车工业已经历了一百多年的历史,为人类社会改善机动性起到了巨大作用,人类机动性的改善又对社会和经济发展产生了巨大影响。与汽车相比,在世界上没有另一个交通工具能得到人们如此钟爱,没有哪一个交通工具能像汽车那样能为人们普遍拥有,而又能给人们带来如此多的方便和享受。在20世纪50年代以前,工业界不断地改进汽车,追求的是动力性及舒适性的不断提高,从来也没有想到今后汽车产业将面临的巨大挑战是安全、污染控制和节能。

一、三大法律体系的产生

20世纪40年代初期美国加州发生了光化学烟雾污染,后来被证明是汽车排放造成的。50年代,科学家研究发现了汽车排放中对人类有害的气体成分。于是美国加州首先对汽车排放实施政府控制,从此开创了政府对汽车产品实施的法制化管理。

60年代中,一个美国人提出:从美国有了汽车到60年代中因交通事故死亡的人的总和比美国历次战争死亡的人的总和还多。之后,美国政府为保护政府公务员的安全制订了9项针对公务车的安全标准。这件事引起了社会的广泛争论,民众认为在得到安全保护方面民众应当享有平等的权利。自此,政府开始对汽车产品安全实施法制化管理。1966年联邦公布了机动车安全法,改组了政府管理机构。

70年代初,出现了石油危机,作为石油需求大国的美国深知石油对美国社会和经济的影响。同期,联合国出版了《地球只有一个》一书,书中断言,由于解决不了安全、排放、油耗等问题,汽车工业已成为夕阳工业。这些因素促使美国政府把汽车产品的油耗问题纳入政府管理的范畴。

欧洲是第二次世界大战的主战场,战时遭受到了巨大的破坏。大战结束后,欧洲面临全面复兴的局面。为此,1947年联合国成立了欧洲经济委员会(ECE)来促进欧洲的复兴。

欧洲国家有一个特点,就是除横跨欧亚的前苏联外,每一个国家的面积都不太大,因此跨界的陆运特别频繁,势必面临涉及交通运输的一些汽车性能需要统一的问题,例如需要统一不同用途的灯光的颜色。于是1953年在ECE内陆运输委员会(TRANS)的公路运输分委

员会(SC1)中成立了车辆制造专业组(WP29)来研究和管理这方面的事务。1958年在日内瓦签署了欧洲范围内的一个联合国协议书《关于采用统一条件批准车辆、装备和部件并互相承认此批准的协议书》，简称58年“日内瓦协议书”，为了实现统一，就在欧洲这些国家组建了共同体。共同体作为一个“形式上的国家”也要建立一套对机动车产品的管理，于是欧洲共同体在ECE法规的基础上也演变出了一套管理体制。

日本的汽车工业是在20世纪60年代以后才迅速发展起来的，尽管日本1951年就制定了道路车辆法，但这个法制定的初衷是为了管理车辆的注册登记和年检，后来才随着国际上的变化逐步加入了对机动车产品的管理。这个进程可以从日本道路车辆法和道路车辆安全基准的修正过程看出来：1951~1984年日本的道路车辆法修改了14次，到1989年道路车辆安全基准共修改了62次。

美、欧、日在不同时期，根据本国的实际情况都建立了一套机动车管理体制，并把汽车产品的管理纳入了机动车管理体制中。对三者进行比较后我们不难看出，在将汽车产品纳入机动车管理体系方面，美国的做法条理清晰，具有代表性，为世界各国政府完善对机动车产品的管理奠定了基础。

二、三大法律体系的发展

在关贸总协定的乌拉圭回合前，国际上对技术法规和标准没有明确界定。乌拉圭回合后的《贸易性技术壁垒协议》明确了技术法规和标准的定义，二者分立在不同的法律体系。标准是自愿执行的；技术法规同标准不同，除包含技术规范还包含标准所不包含的政府主管部门的管理规则，因而是强制实施的。从美、欧、日技术法规体系看，由于一些法规是乌拉圭回合前制定的，所以名称仍叫标准，如美国的机动车安全标准。从法规的构成上也不一定每一个法规都很明显地看出技术法规的特点，但美国的机动车环保法规和ECE法规都具有明显的法规特色。

美国的机动车技术法规收录在美国联邦法规(CODE OF FEDERAL REGULATIONS)全集中，安全和油耗方面的法规收集在第49篇(运输篇)里，污染控制方面的法规收集在第40篇里。美国机动车技术法规是以篇、部分和分部的形式归类的，因此很难准确地按项列出其数量。另外由于美国的安全技术法规和环保技术法规是分别由运输部和环保局制定的，因此技术法规结构形式上又有区别。

欧洲的技术法规有两个体系，一个是ECE/WP29制定的ECE法规，另一个是欧盟的EC指令。ECE法规起源远早于EC指令，原来是欧洲范围内实施的技术法规。它并不具有强制性，因此1958年日内瓦协议书的各签署国采用的法规可以是对本国生产车辆的要求，非汽车生产国也可以用来作为对进口车辆的要求，各国可以自行决定采用的法规数量。20世纪90年代，ECE为使其法规更具有国际性，对1958年日内瓦协议书做了修改，允许非欧洲国家签署1958年协议书。此后，许多非欧洲国家都参加了ECE/WP29的活动。日本、澳大利亚等国还签署了1958年日内瓦协议书。

目前ECE法规共有116项。它们分别由WP29的六个工作组制定，各工作组每年召开两次工作会议，并将制定的法规提交至每年WP29管理委员会的三次会议上审定。ECE法规具有技术法规的鲜明特点：由于目的是服务于型式认证，因此作为主管部门管理要求的认证程序是法规的主要内容，具体的技术要求则“服从于”管理要求，许多技术要求，包括试