

2002

中国汽车工业发展年度报告

CHINA AUTO INDUSTRY DEVELOPMENT
ANNUAL REPORT-2002

中国汽车技术研究中心
中国汽车工业协会
2003年3月

2002

中国汽车工业发展年度报告

中国汽车技术研究中心
中国汽车工业协会
2003年3月

出版说明

《中国汽车工业发展年度报告》从 1996 年开始每年撰写，其宗旨是对中国汽车工业年度发展情况进行全面系统地回顾与总结，记录中国汽车工业发展历程，为政府部门、科研院所、企事业单位及其他关心中国汽车工业发展的有关人士和单位提供详细、全面、权威的参考。

《2002 中国汽车工业发展年度报告》内容涵盖汽车产销、汽车产品进出口、汽车新产品开发、汽车行业经济形势分析、汽车及相关行业重要政策法规、标准、合资合作及结构调整、汽车行业年度大事记及汽车行业年度热点问题分析等诸多方面。

编写人员：（按姓氏笔划排序）

王祖德 田 莉 孙秀洁 孟 岩

郭千里 顾洪建 蔡国钦 潘增友

责任编辑：蔡国钦

审 核：刘雨亭 郭千里

封面设计：赵文娟

联系方式：

电 话：022-84771226 022-84771228 转 8769/8780

传 真：022-24375346

e-mail: ann@catarc.ac.cn

通信地址：天津市第 59 号信箱

邮政编码：300162

目 次

综 述	1
政策与法规	3
汽车行业标准工作	12
2002 年汽车市场与产销情况及 2003 年市场展望与销量预测	19
2002 年汽车工业经济运行分析	32
2002 年汽车产品进出口	43
2002 年汽车新产品	48
汽车行业合资合作与组织结构调整	59
中国汽车工业竞争格局	70
汽车行业上市公司	96
2002 年汽车工业大事记	103
附录	
附录 1 2002 年汽车、摩托车产销量	111
附录 2 2002 年汽车工业主要经济指标	112
附录 3 2002 年农用运输车产销情况	113
附录 4 2002 年汽车销售排名情况	115
附录 5 历年相关资料	117

综 述

2002 年是中国汽车工业大发展之年。

产销增幅惊人，效益全国瞩目

2002 年是中国进入 WTO 后的第一整年，“中国汽车工业竞争力弱小，入世将受到巨大冲击”几乎成了入世前后一段时期内全社会的共识，沪深股市中汽车类股票的股价随着中美双边协议的签署应声大跌，并一蹶不振至 2002 年上半年，跌幅远大于同期沪深大盘。2002 新年伊始，汽车关税较大幅度下调，各类进口汽车蜂拥进抵相关海关保税区，且部分进口车到岸价也出现了较大幅度下降，一时间，媒体社会关注，中国汽车企业在警惕中努力摸索前行。

由于进口许可证的发放及整个进口程序需假以时日，一时间，进口车数量有限，供不应求，持币待购的消费者权衡之后，纷纷把目光投向国产车。面对入世及竞争激烈的环境，国内厂家不断推出新品，并对部分产品作了较大幅度降价，大幅降价从经济型轿车开始，夏利轿车为始作俑者。伴随着消费环境的相对宽松，舆论的推波助澜，高速公路的快速发展，积极财政政策的实施，及住房条件、消费观念和金融服务的改善等，使长期积累的购买力得以较为集中地释放。另外，在产能方面，前些年汽车工业的发展建设也为 2002 年的大发展准备了条件。于是，2002 年的汽车市场宛如脱缰的马儿，奋蹄向前。全年共销售汽车 324.8 万辆，增长 36.65%；其中销售轿车 112.6 万辆，增长 56.08%，销售重型载货汽车 24.5 万辆，增长 66.96%。

2002 年，汽车工业的增长不仅体现在产销数量上，整体行业的效益及其增幅也都名列国内前茅。股票市场上，从 2002 年下半年，尤其是第三季度报告公布前开始，沪深股市中汽车类股票整体走强，至今强势未改。

进口数量适度，进口价格起伏

2002 年，全年共进口整车（含底盘）12.75 万辆，金额 32.02 亿美元，进口数量占国产汽车销量的 4%。去年小轿车进口 7.03 万辆，金额 16.14 亿元，进口数量占国产轿车销量的 6.2%。全年零部件的进口数额较大。

从进口数量看，比例适度，既丰富了市场，又促进了竞争与发展。从进口价格看，则呈现出跌宕起伏，最初是低价位，很快发展为许可证紧俏，车价高涨，再后来是平抑走稳。

新品层出不穷，重组大戏连幕

竞争的加剧，迫使企业不断推出新品，轿车中既有象神龙“爱丽舍”、天津丰田“威驰”、上海通用“君威”、南亚自动车“西耶那”等全新产品，也有风神“新蓝鸟”等的改进型产品；轻型车中 SUV 车发展迅猛；载货汽车新品以重载、大功率为主；客车以高档豪华为主。2002 年，部分新车型长时间形成短缺气氛，销售最多的还是老车型。

2002 年，汽车行业重大投资和重组事件接连发生。

1) 外资重大投资活动

- 韩国现代汽车集团与北京汽车工业控股有限责任公司合资生产索那塔轿车。韩国现代起亚还与东风汽车公司和江苏悦达公司合资生产轿车。

- 大众汽车公司与上汽签署续延合资合同。

- 德国 MAN 商用车股份分公司，与郑州宇通客车股份有限公司合资成立猛狮客车有限公司。

- VOLVO 公司由入世前的急于合资生产载货车，转为入世后的观望再研究。

2) 国内三大集团重大重组活动

- 一汽，与天汽重组，与丰田签署全面合作协议，控股成都一汽汽车有限公司，并对集团内部的客车资源进行了整合。

- 东风汽车公司，与日产签署合资协议，新公司注册资金 171 亿元，双方各占 50% 股份。东风与法国 PSA 扩大合作。

- 上汽，与通用重组了柳州五菱，上汽占 50.1% 股份。出资 5970 万美元，收购通用大宇 10% 股权。还与通用共同收购烟台车身厂，成立上海通用东岳汽车有限公司。

3) 国内其它重大重组活动

- 零部件企业控股整车。代表的有湘火炬控股陕汽，曙光股份控股黄海客车。

- 力帆集团控股重庆客车厂。中大集团控股盐城中威客车有限公司。

- 安凯、北汽福田、曙光股份合资组建安徽安凯福田曙光车桥有限公司。

- 上海汽车工业销售总公司与 AVIS 欧洲集团控股有限公司合资组建安吉汽车租赁有限公司。

政策主动调整，媒体高度关注

汽车产品安全性要求进一步增多，国家质量监督检验检疫总局和国家认证认可监督管理委员会发布《强制性产品认证管理规定》。经贸委、公安部联合发布《关于进一步加强车辆公告管理和登记的有关事项通知》，对汽车和挂车侧面和后下部防护及油箱安全性能作出要求。

消费环境进一步净化。国家机电办发出通知，严厉打击倒卖汽车进口许可证。国务院办公厅发出《关于治理向机动车辆乱收费和整顿道路站点有关问题的通知》。中国人民银行向社会颁布了《汽车金融机构管理办法》（征求意见稿）。

为促进我国汽车工业的健康发展，国家经贸委出台了《汽车行业近期发展导向》。汽车产品损害预警系统开始运转。部分企业应诉加拿大政府对中国出口汽车挡风玻璃反倾销案取得胜诉。

人们对汽车产业的认识在入世前和入世后发生了较大变化，汽车与人们生活关系越来越密切，汽车正逐步向支柱产业目标迈进，因此，报纸、杂志、广播、电视、互联网等，对汽车的报道越来越多，这在一定程度上促进了汽车工业发展。

2002 年，可以说是万马奔腾，一马平川。但我们应保持清醒的头脑，目前我们绝大多数产品的开发能力还很弱，我们的服务水平也还很弱，部分重组还带有较浓的政府色彩，对国外对手及市场的了解还不深入，还有很多功课要补、要学。潮起时，暗礁被淹没，潮落后暗礁暴露，我们要时刻准备着。

政策与法规

1 行业管理

1.1 国家发布《强制性产品认证管理规定》

国家质量监督检验检疫总局和国家认证认可监督管理委员会发布了《强制性产品认证管理规定》、《强制性产品认证标志管理办法》、《实施强制性产品有关问题的通知》等文件。2002年5月1日起,凡列入目录内的产品未获得指定机构认证证书,未按规定加施认证标志的,不得出厂、进口、销售和在经营服务场所使用。

列入第一批实施强制性产品认证目录的产品共132种,涉及汽车行业的3类8种:4种机动车辆及安全附件被列入,其中包括在公路及城市道路上行驶的M、N、O类车辆,发动机排气量超过50mL或最高设计车速超过50km/h的摩托车;汽车安全带;摩托车发动机。此外,第13类机动车辆轮胎3种,包括汽车轮胎和摩托车轮胎在内的机动车轮胎、汽车安全玻璃等。新的强制性产品认证制度实施后,原有的产品安全认证制度和进口安全质量许可制度同时废止。

1.2 经贸委、公安部《关于进一步加强车辆公告管理和注册登记有关事项通知》

国家经贸委、公安部于2002年10月18日发布《关于进一步加强车辆公告管理和注册登记的有关事项通知》,主要内容:

1) 《通知》就《公告》管理的范围进行说明

国家经贸委实施《公告》管理的车辆产品包括:在我国境内生产、销售并在道路上行驶的民用汽车产品及相应底盘、农用运输车、半挂车和摩托车产品。

2) 增加和调整强制性检验项目

2002年11月1日起,汽车生产企业申报《公告》的车型(包括改进型、扩展等,下同)必须符合《汽车和挂车侧面防护要求》(GB11567.1-2001)、《汽车和挂车后下部防护要求》(GB11567.2-2001)、《汽车燃油箱安全性能要求和试验方法》(GB18296-2001)等3项国家标准要求,并提供国家经贸委授权的检测机构(以下简称授权检测机构)出具的试验报告。产品已列入《公告》的企业,自本通知发出之日起,要尽快使出厂产品符合上述3项国家标准要求,并向国家经贸委报送由授权检验机构出具的试验报告。产品外型发生明显变化时,需提供有关照片。自2003年3月1日起,已列入《公告》的产品仍未安装符合上述标准的防护装置和燃油箱的,国家经贸委将在《公告》中予以撤销。

2003年1月1日起,装备驻车灯的车辆申报《公告》时必须符合《汽车驻车灯配光性能》(GB18409-2001)要求,并提供由授权检测机构出具的试验报告。

2003年3月1日起,汽车企业申报《公告》的车型必须符合《用于保护车载接收机的无线电骚扰特性的限值及测量方法》(GB18655-2002)要求,并提供由授权检测机构出具的试验报告。

2003 年 1 月 1 日起, 汽车企业停止生产不符合《关于正面碰撞乘员保护的设计规则》(CMVDR 294) 要求的微型客车产品, 其库存产品最多允许继续销售 6 个月。2003 年 7 月 1 日起, 不符合上述设计规则的微型客车产品, 国家经贸委将在《公告》中予以撤销。

自 2003 年 1 月 1 日起, 摩托车企业申报《公告》的车型必须符合《机动车用喇叭的性能要求及试验方法》(GB15742-2001)、《两轮摩托车及轻便摩托车照明和光信号装置的安装规定》(GB18100-2000)、《轻便摩托车噪声限值及测试方法》(GB16169-2000) 或《摩托车噪声限值及测试方法》(GB4569-2000)、《摩托车排气污染物限值及测试方法》(GB14622-2000) 或《轻便摩托车排气污染物限值及测试方法》(GB18176-2000)、《摩托车光信号装置配光性能》(GB17510-1998)、《机动车回复反射器》(GB11564-1998)、《摩托车白炽丝光源前照灯配光性能》(GB5948-1998)、《车辆、机动船和由火花点火发动机驱动的装置的无线电骚扰特性的限值及测量方法》(GB14023-2000) 要求, 并提供由授权检测机构出具的试验报告。

产品已列入《公告》的企业, 自本通知发出之日起, 要尽快使出厂产品符合上述 10 项国家标准的要求, 并向国家经贸委报送由授权检验机构出具的试验报告。产品外型发生明显变化时, 需提供有关照片。自 2004 年 1 月 1 日起, 已列入《公告》的产品仍未符合上述标准的, 国家经贸委将在《公告》中予以撤销。

3) 《公告》管理的补充规定及要求

2002 年 11 月 1 日起, 对汽车整车与底盘产品实行区别管理, 整车生产企业申报汽车新产品时应分别申报。已列入《公告》的汽车底盘产品, 其生产企业应将底盘与整车的有关数据进行核实, 重新填报底盘的全部数据, 并在 2002 年 11 月 15 日前向国家经贸委重新申报。

改装车产品申报。2003 年 1 月 1 日起, 采用整车生产企业底盘的改装车产品, 申报时, 底盘部分只填写国内底盘生产企业名称、底盘型号及类别。改装部分的填报项目按国家经贸委网站提供的电子软件申报。采用进口底盘的改装车产品, 仍按原规定执行。

国家经贸委负责对车辆产品实施车辆识别代号 (Vehicle Identification Number, 以下简称 VIN) 管理。

企业在申报具有牵引功能的载货汽车、半挂牵引车产品时, 应填报准牵引总质量。

为确保道路运输安全, 允许使用的外廓尺寸超长超宽超高的车辆只限于: 运输不可拆解物体的低平板半挂车; 不以运输为目的的特殊作业车; 不在道路上行驶的矿用自卸车; 运输超大型集装箱的骨架式集装箱半挂车。

车辆产品尺寸及质量参数公差允许范围: 汽车产品 (包括 M 类、N 类和 O 类) 为 $\pm 1\%$, 农用运输车产品为 $\pm 3\%$ 。质量参数包括整备质量、额定载质量、总质量。其公差允许范围分别是: 汽车产品 (包括 M 类、N 类和 O 类) 为 $\pm 3\%$, 农用运输车产品为 $\pm 5\%$ 。摩托车产品外廓尺寸、轴距、轮距的公差允许范围为 $\pm 3\%$, 整备质量的公差允许范围为 ± 10 千克。

2002 年 12 月 31 日起, 废止原国家机械局发布的《2000 年全国汽车、民用改装车和摩托车生产企业及产品目录 (总目录)》、《2000 年全国汽车、民用改装车和摩托车生产企业及产品目录 (补充第一期)》、《2000 年全国汽车、民用改装车和摩托车生产企业及产品目录 (补充第二期)》和《2000 年农用运输车生产企业及其产品目录》(以下统称《目录》) 中汽车、民用改装车和农用运输车产品型号。2003 年 6 月 30 日起, 废止《目录》中摩托车产品型号。

《目录》废止前, 公安交通管理部门依据《公告》及《目录》办理国内制造车辆产品注册登

记手续；未列入国家经贸委《公告》的车辆生产企业的生产资格同时取消，公安交通管理部门依据《公告》办理国内制造车辆产品注册登记手续。

1.3 经贸委就微型车执行新标准发出通知

国家经贸委发布《关于微型汽车执行新标准有关事项的通知》：对达不到欧 I 排放标准的微型车，2002 年 5 月 31 日后不准生产，2003 年不再注册登记；微型车执行正面碰撞法规的时间，延期至 2003 年 1 月 1 日。

《通知》说，针对一些微型汽车生产企业执行新标准面临的一些问题，考虑到企业的实际情况，对微型汽车执行新排放标准和碰撞试验法规的时间作适当调整。

1.4 经贸委、公安部发布《加强旧机动车市场管理通知》

为贯彻《国务院关于整顿和规范市场经济秩序的决定》（国办发[2001]11 号），加强旧机动车市场管理，规范旧机动车交易行为，国家经贸委、公安部发布《加强旧机动车市场管理通知》，主要内容：

1) 切实做好旧机动车流通行业管理。各地要结合当前旧机动车市场的新情况、新问题，深入调查研究，加强与有关执法部门的协调配合，通过制定旧机动车市场布局规划和完善旧机动车市场法规等，加强对旧机动车的市场管理和建设。

2) 严格市场准入，规范旧机动车市场秩序。申请设立旧机动车交易中心（市场）必须严格执行《旧机动车交易管理办法》规定的资格条件和审批程序。直辖市、省会城市、计划单列市新设立旧机动车交易中心（市场）的审批改由省级经贸部门负责，并报国家经贸委备案。任何地区和部门不得越权擅自批准设立旧机动车交易中心（市场），坚决打击和取缔旧机动车场外交易和地下交易。凡从事旧机动车鉴定评估人员必须持有劳动和社会保障部颁发的职业资格证书。

3) 旧机动车交易中心（市场）清理整顿。对非法设立、无场地、无资金、无专业人员的旧机动车交易中心（市场）要依法取缔。对不具备规定条件、审批手续不齐、有违法违规经营行为的旧机动车交易中心（市场）要限期整改，整改后仍不合格的，要由批准机关取消其经营资格。对清理整顿合格的旧机动车交易中心（市场），省级经贸部门、公安机关要下发批准文件，会同工商行政管理部门联合向社会公告，接受社会监督。

4) 做好旧机动车市场的培育和建设。各直辖市、省会城市、计划单列市原则上不再新建旧机动车交易中心（市场），重点放在结构调整和改造提高上。对确需新建的，省经贸部门要严格按照有关规定进行审批并报国家经贸委备案。地级市旧机动车交易中心（市场）的新建也要从严控制。对由于历史和政策原因造成的同一城市多家旧机动车交易中心（市场）并存的地区，要制定统一管理办法，统一收费标准和评估作价原则。

1.5 国家机电办发出通知：不许倒卖汽车进口许可证

国家机电产品进出口办公室发出通知，要求各级机电产品管理部门采取有效措施，进一步加强汽车进口配额许可证管理，严厉打击倒卖汽车进口许可证等非法活动。

由于市场需求迅速扩大与相对有限的供给矛盾加剧，原本无价的进口配额许可证成为市场追逐的有价商品。受高额利润的诱惑，倒卖汽车进口配额许可证的现象有所抬头。国家机电办要求各地区、各部门严格按照有关规定，加强对汽车进口配额申请单位的经营资格审查，

建立跟踪系统,监督企业执行进口配额许可证情况,并定期进行检查,核定经营单据。对发现倒卖汽车进口配额许可证的企业,立即收缴配额许可证,自发现之日起两年内,取消倒买倒卖双方申请汽车进口配额资格;有关行政管理部门,暂停或吊销其汽车经营资格和外贸经营权;建议行政机关依法对当事人做出行政处罚;构成犯罪的,将移交司法机关追究刑事责任。

1.6 2003 年汽车轮胎进口配额总量和申请程序

经贸委 2002 年 7 月 31 日公布 2003 年汽车轮胎进口配额总量和申请程序。根据《中华人民共和国货物进出口管理条例》和我国加入世界贸易组织的有关承诺,凡符合条件的汽车轮胎进口单位均可通过国家经贸委授权的进口配额管理机构提出申请或直接向国家经贸委提出申请。国家经贸委受理申请的时间为 2002 年 8 月 1 日至 8 月 31 日。

2003 年汽车轮胎进口总量、分配依据和申请程序:

1) 进口配额总量:2003 年汽车轮胎进口配额总量 123 万条。

2) 分配依据:申请单位以往的进口实绩;以往分配的配额是否得到充分使用;申请单位的生产能力、经营规模、销售状况;新的进口经营者的申请情况;其他需要考虑的因素。

3) 申请汽车轮胎配额须报送的材料:申请单位的基本情况;工商营业执照副本复印件、注册资金、生产能力、经营规模、销售收入、税金总额等;近三年(2000~2002 年上半年)汽车轮胎进口配额基数、进口实绩(进口实绩以海关报关统计为准);2003 年申请的汽车轮胎配额的品种和数量。

4) 申请程序:申请单位可直接向国家经贸委授权的进口配额管理机构提出申请,中央企业可直接向国家经贸委提出申请。进口配额管理机构将企业提出的申请进行汇总,提出本地区、本部门进口配额总量,一并向国家经贸委提交。

1.7 《城市客车分等级技术与要求》标准出台

建设部《城市客车分等级技术要求与配置》标准(CJ/T162-2002)出台,于 2002 年 10 月 1 日起实施。

该标准规定了城市客车分类,其中包括城市客车等级划分,分等级技术要求与配置、等级的标志、评定等内容。该标准适用于各类市区城市客车和城郊城市客车。

城市客车按标准要求,又分为特大型城市客车、大型城市客车、中型城市客车、小型城市客车。以上客车按不同情况,又分为 3 至 5 个等级,最低为一星普通级,最高为五星超二级。

城市客车等级技术要求与配置,对客车动力性、底盘装备、排放、车内噪声、行驶平顺性、防雨密封性、车厢温度控制及通风调节、车厢布置都提出了较高要求。

1.8 《缺陷汽车产品召回管理规定(草案)》出台

为加强对缺陷汽车产品召回事项的管理,消除缺陷汽车产品对使用者及公众人身、财产安全造成的不合理危险,维护公共安全、公众利益和社会经济秩序,国家质检总局于 2002 年 10 月 23 日公布了《缺陷汽车产品召回管理规定(草案)》。

第一章《总则》对本规定适用范围、产品缺陷及召回做了阐述。本规定适用范围:在我国境内生产、进口、销售、租赁、修理汽车产品的制造商、进口商、销售商、租赁商、修理

商。规定中所称缺陷,是指由于设计、制造等方面的原因而在某一批次、型号或类别的汽车产品中普遍存在的具有同一性的缺陷,具体包括汽车产品存在危及人身、财产安全的不合理危险,以及不符合有关汽车安全的国家标准、行业标准两种情形。规定中所称召回,指按照本规定要求的程序,由缺陷汽车产品制造商进行的消除其产品可能引起人身伤害、财产损失的缺陷的过程,包括制造商以有效方式通知销售商、修理商、车主等有关方面关于缺陷的具体情况以及消除缺陷的方法等事项,并由制造商组织销售商、修理商等通过修理、更换、收回等具体措施有效消除其汽车产品缺陷的过程。

第二章主要讲述缺陷汽车召回管理、召回期限、召回种类及召回监督等。召回管理:国务院质量监督检验检疫部门为管理缺陷汽车召回的行政主管部门(以下称主管部门);各省、自治区、直辖市质量技术监督部门和各直属检验检疫部门(以下称地方管理机构)根据主管部门的工作部署和要求开展与缺陷汽车召回的有关监督管理工作。缺陷汽车产品召回期限:整车为自交付第一个车主起,至汽车制造商明示的安全使用期止;汽车制造商未明示安全使用期的,或明示的安全使用期不满10年的,自销售商将汽车产品交付第一个车主之日起10年止;对于汽车产品安全性零部件中的易损件,明示的使用期限为其召回时限;汽车轮胎的召回期限为自交付第一个车主之日起5年。召回的种类:缺陷汽车产品召回按照制造商主动召回和主管部门指令召回两种管理程序的规定进行。

第三章主要阐述了经营者及相关各方的义务。制造商应按照国家标准《道路车辆识别代号》(GB/T16735—16738)中的规定,在每辆出厂车辆上标注永久性车辆识别代码(VIN);应当建立、保存车主信息(如车主姓名、通讯地址、所购汽车VIN等)的有关记录档案。销售商、进口商、租赁商、修理商应当向制造商和主管部门报告所发现的汽车产品缺陷及相关信息,配合主管部门进行的相关调查,并配合制造商进行缺陷汽车产品的召回。车主有权向主管部门、有关制造商、销售商、租赁商或者进口商投诉或反映汽车产品存在的缺陷,并积极配合制造商进行缺陷汽车产品召回。

第四章规定了汽车产品缺陷报告、调查和确认。制造商发现其汽车产品存在缺陷,应当立即以书面形式向主管部门报告,并在3日内以有效方式通知销售商停止销售所涉及的缺陷汽车产品,并将报告内容通告销售商。销售商、进口商、租赁商、修理商发现其经营的汽车产品存在缺陷,或者接到车主提出的汽车产品可能存在缺陷的投诉,应当在3日内以书面形式向制造商或者主管部门报告。车主发现汽车产品可能存在缺陷,可通过有效方式向销售商或主管部门投诉或报告。主管部门接到制造商关于汽车产品存在缺陷,按照第五章缺陷汽车产品主动召回管理程序处理。

第五章规定了缺陷汽车产品主动召回管理程序。制造商确认其生产且已售出的汽车产品存在缺陷决定实施主动召回的,应当以书面报告格式向主管部门报告,并应当及时制定召回计划,提交主管部门备案。以有效方式通知有关销售商、租赁商、修理商和车主,并通知销售商停止销售有关汽车产品。

第六章规定了缺陷汽车产品指令召回管理程序。制造商应当在接到主管部门指令召回的通知书之日起3日内,通知销售商停止销售该缺陷汽车产品,在10日内向销售商、车主发出关于主管部门通知该汽车存在缺陷的信息。制造商接到主管部门关于缺陷汽车产品指令召回

通知书之日起 10 日内,向主管部门递交符合本规定要求的缺陷汽车产品召回行动计划书。主管部门应当在收到该缺陷汽车产品召回行动计划书后 5 个工作日内将审查结果通知制造商。制造商应当在接到批准通知书之日起 10 日内,向销售商、所有车主发出该召回行动计划书,并在主管部门指定的报刊上连续刊登 3 期,召回期间在主管部门指定网站上持续发布。

第七章《罚则》对违反上述有关规定的予以警告或处以相应罚款等作了较详细的规定。

1.9 国家计委、公安部和环保总局公布《摩托车报废标准暂行规定》

国家发展计划委员会、公安部和国家环境保护总局 2002 年 8 月 23 日公布《摩托车报废标准暂行规定》,具体如下:

第一条 为保障道路交通和人民群众生命财产安全,鼓励技术进步,节约能源,保护环境,根据《报废汽车回收管理办法》,制定本规定。

第二条 本规定适用于在中华人民共和国境内注册的摩托车。

本规定所称摩托车,是指轻便两轮摩托车、轻便三轮摩托车、两轮摩托车、边三轮摩托车、正三轮摩托车。

第三条 有下列情形之一的摩托车应当报废:

(一)累计行驶里程达到 10 万 km 的轻便两轮摩托车、轻便三轮摩托车、两轮摩托车和边三轮摩托车,累计行驶里程达到 8 万 km 的正三轮摩托车;

(二)使用年限达到 8~10 年的轻便两轮摩托车、轻便三轮摩托车、两轮摩托车和边三轮摩托车,使用年限达到 7~9 年的正三轮摩托车。具体使用年限由省、自治区、直辖市人民政府有关部门在以上使用年限内,结合本地实际情况确定;

(三)车辆严重损坏,无法修复的;

(四)摩托车燃油消耗量超过国家《公告》确定的相应排量定型车出厂标准规定值 20%的;

(五)经修理和调整仍达不到国家机动车运行安全技术条件要求的;

(六)经修理、调整或者采用排放控制技术后,排气污染物或噪声仍然超过国家或地方排放标准的。

第四条 摩托车达到使用年限或累计行驶里程后,依据国家机动车运行安全技术条件和国家机动车、污染物排放标准检验合格的车辆,可延长使用年限,但延长年限最长不超过 3 年。

对延长使用年限的车辆,应当按照公安交通管理部门和环境保护部门的规定,增加检验次数,一个检验周期内连续三次检验不合格的,应当强制报废。

第五条 对符合报废条件的摩托车,由公安交通管理部门注销登记,并禁止上路行驶。

第六条 本规定自 2002 年 10 月 1 日施行。在本规定施行前已经达到报废条件的车辆,应当自本规定施行之日起 12 个月内报废。

第七条 本规定由国家经济贸易委员会负责解释。

2 消费环境

2.1 财政部颁布《关于加强收费基金管理促进扩大和培育内需的通知》

财政部于 2002 年 3 月 19 日颁布《关于加强收费基金管理促进扩大和培育内需的通知》，涉及汽车消费方面的主要内容：

清理专门面向汽车的收费项目。各省、自治区、直辖市财政部门要全面清理专门面向汽车的各种行政事业性收费和政府性基金，取消未经国务院或省、自治区、直辖市人民政府及其所属财政、物价部门批准专门面向汽车的行政事业性收费项目，取消未经国务院或财政部批准专门面向汽车的政府性基金项目以及其他限制汽车消费政策，鼓励居民扩大汽车消费。

取消阻碍全国统一市场形成的收费。全面清理整顿属于地方保护主义或阻碍全国统一市场形成的行政事业性收费政策，取消专门针对本行政区域以外的企业、产品、个人收取的行政事业性收费项目，包括一些地区针对外省施工企业或施工队伍以及外来从业人员收取的各种管理费等，打破地区封锁和部门、行业垄断，促进公平竞争，建立规范的市场经济秩序。

2.2 国务院办公厅《关于治理向机动车辆乱收费和整顿道路站点有关问题的通知》

1) 坚决取消向机动车辆收取不符合规定的行政事业性收费、政府性基金、政府性集资、罚款和各种摊派项目。

2) 全面清理整顿公路和城市道路收费站(点)。凡属以下情况之一的收费站，一律取消，并限期拆除收费设施：未经省(区、市)人民政府批准的收费站，或虽经批准但擅自变更位置的收费站；不属于利用国内外贷款或集资建设的公路、城市道路、桥梁、隧道上的收费站；已偿还完贷款和集资款，或经营期已满的收费公路、城市道路、桥梁、隧道上的收费站；未利用国内外贷款或集资建设的公路、城市道路、桥梁、隧道与收费公路、收费桥梁等捆绑，违规增设的收费站；虽属于贷款或集资建设的公路、城市道路、桥梁、隧道，但尚未建成即先收费的收费站；不符合国家关于收费公路或收费公路收费站设置规定的收费站；其他违反国家规定应当撤消的收费站。

3) 严格对涉及机动车辆收费的审批和管理。今后，除法律法规和国务院明文规定外，任何地方、部门和单位均不得再出台新的涉及机动车辆的行政事业性收费、政府性集资和政府性基金项目。收费公路、城市道路收费期限，由省(区、市)人民政府依据《中华人民共和国公路法》等有关规定确定。向机动车辆实施罚款，必须按照法律法规和有关规定执行。

4) 进一步加强审批和管理道路收费站、检查站。高速公路以及其他具备封闭条件的连续通行的收费公路，除两端出入口外，一律不得在主线设置收费站。

5) 严格执行各项财务制度。要加强对机动车辆行政事业性收费、政府性基金、政府性集资、罚款和车辆通行费的管理。

6) 各省(区、市)和有关部门要切实加强对治理向机动车辆乱收费和整顿道路站点工作的领导。制定具体实施方案，狠抓落实，并在 2002 年 12 月底前完成。

2.3 国家计委《关于开展全国机动车辆和路桥收费专项检查的通知》

国家计委于 2002 年 10 月 10 日颁布《关于开展全国机动车辆和路桥收费专项检查的通

知》，主要内容：

检查的对象和范围：此次检查的对象是：公安、交通、技术监督等部门、单位(公司) 2001 年以来在机动车辆(包括农用车辆)购买、落籍、使用等各环节，以及路桥向车主的收费。检查范围是各直辖市、计划单列市、省会城市、各地级市。县级市的检查由各省级价格主管部门自行确定。

规定了检查的主要内容。(一)机动车辆收费检查的主要内容：擅自立项收费或提高标准、扩大范围收费；继续收取国家或省政府取消的收费项目，或变换名目收费；对机动车辆安全重复检验并收费，及在定期检验时搭车收费；针对驾驶员培训、体检和审验、私车驾驶员管理、机动车辆年检等方面的乱收费；执行越权文件收费；通过机动车辆违规集资；其他针对机动车辆的乱收费行为。(二)路桥收费检查的主要内容：未经省政府批准擅自设站收取通行费；未按规定地域设站，搞一站多点，变相扩大收费范围收费；收费还贷期满继续收费；收费还贷期限即将届满时将收费权转让给国内外企业继续收费；收费资金未用于偿还贷款，而挪作他用的；将国家投资建设的路桥与贷款、自筹资金建设的收费路桥“捆绑”收费；执行越权文件收费；收费公路先收费后建设，或者边收费边建设；将已取消的路桥收费站的收费项目转移到其他路桥收费站，继续变相收费；路桥建设过程中自立项目收费；不按规定实行明码标价；其他违反国家规定的乱收费行为。

2.4 央行颁布《汽车金融机构管理办法》(征求意见稿)

中国人民银行颁布《汽车金融机构管理办法》(征求意见稿)，向社会公开征求意见。

《办法》第二章中对机构的设立、变更与终止进行了阐述。强调设立汽车金融机构应当经中国人民银行审查批准。申请设立汽车金融机构应具备下列条件：具有符合本办法要求的最低注册资本；具有符合《中华人民共和国公司法》等相关法律和本办法要求的章程；具有熟悉汽车金融业务的高级管理人员；具有健全的组织机构、管理制度和风险控制制度；具有与业务经营相适应的营业场所、安全防范措施和其他设施；中国人民银行规定的其他条件。汽车金融机构注册资本的最低限额为 5 亿元人民币或等值的自由兑换货币。注册资本为实缴资本。

《办法》在第三章中阐述了汽车金融机构的业务范围：发行公司债券及商业票据；以担保方式向金融机构借款；接受股东单位和贷款购车企业 3 个月以上期限的存款；办理汽车经销商采购车辆贷款和营运设备贷款；提供购车贷款和汽车租赁业务；为贷款购车提供担保；与前述购车融资活动相关的代理业务；经中国人民银行批准的其他业务。

《办法》第四章对有关风险控制与监督管理进行阐述。汽车金融机构向自然人发放购车贷款应符合有关个人汽车贷款管理办法的规定；向法人或其他组织发放汽车贷款应按照《贷款通则》等有关规定执行。汽车金融机构应实行资本总额与风险资产比例控制管理。建立、健全各项业务管理制度与内部控制制度，并报中国人民银行备案。中国人民银行对汽车金融机构实行现场检查及非现场检查制度。根据日常监管中发现的问题，可以向汽车金融机构的法定代表人和其他高级管理人员提出质询，并责令该公司限期改正或进行整顿，拒不改正或整顿的，中国人民银行可以取消该公司法定代表人或有关高级管理人员的任职资格。

3 领导讲话

3.1 欧新黔：入世后我国汽车工业面临的机遇与挑战

国家经贸委副主任欧新黔，在中国汽车工业协会四届四次常务理事和理事(扩大)会议上对我国加入世界贸易组织以后所面临的形势谈了自己的观点：入世以来中国汽车产业既有新的发展机遇，也面临严峻的挑战。

机遇主要有以下几个方面。第一，加入世贸组织后，有利于国内汽车企业更好地利用国际汽车技术、资金和市场，借鉴和吸收国外先进经验，促进技术进步，提高生产水平。第二，有利于解决长期以来制约国内汽车产业健康发展的深层次问题。如生产规模小、开发能力差、结构不合理、产品价格高、经营机制落后、市场不规范、地方保护主义等。第三，开放汽车服务贸易领域，有利于国内汽车服务贸易业在更大范围内学习，吸收国际先进管理经验和经营方式，转变观念，利用过渡期加快改革和重组步伐，加强管理、规范运作、改善服务、扩大消费，进一步带动汽车生产增长。第四，履行世贸组织有关规则，有利于政府部门转变职能及管理方式，建立符合国际通行规则和法制化的汽车管理制度，促使汽车工业管理方式尽快与国际接轨。

入世后汽车工业所受到的挑战，主要体现在以下几个方面：1. 关税和非关税措施减让，将使部分汽车产品进口数量快速增加，国产轿车和部分零部件企业将面临巨大竞争压力。2. 取消国产化要求，可能增加现有零部件生产企业的压力。取消外资方转让技术和在当地进行大开发等要求，将加大企业开发难度。3. 放开服务贸易领域，将削弱国家对国内汽车市场的控制力，国外服务企业凭借雄厚资本和成熟经验，将在我国建立系统的、全方位的汽车服务贸易网络，有可能挤垮国内现有营销体系，从而控制国内汽车销售市场。4. 放宽了汽车制造业投资批准权限，可能会出现汽车投资热。

3.2 张小虞谈如何采用多种方式、多种途径增强我们自身的产品开发能力

中国机械工业联合会副会长张小虞在中国汽车工业协会四届四次常务理事和理事(扩大)会议上谈了如何采用多种方式、多种途径增强我们自身产品开发能力。他认为这里面一个是电子技术，一个是信息技术，我们一定不能落后，不管是自主开发产品还是联合开发产品都要用最先进的手段。电动车在新的五年计划里面列入“863”计划，对全行业来讲是一种机遇，也是一种推动。我们应利用多种途径，从联合开发入手，从有比较优势的产品入手来进行我们的产品开发。在战略上我们可以采取跨越式的发展，但是在战术上决策者们绝对不要去追求或者是寻找在战术上的或技术上的跨越式发展，技术是一个完整的积累过程，必须扎扎实实的工作。先进的计算机软件我们可以买来，但数据、人才我们买不来，要靠我们一代一代的培养，通过完整的、全过程的试验、积累的数据，建立数据库，积累人才和经验是扎扎实实地形成汽车产品自主开发能力的最最重要方面。

汽车行业标准化工作

在国家标准化管理委员会、国家经贸委等政府主管部门指导和中国汽车技术研究中心多方面支持下,全国汽车标准化技术委员会坚持“十·五”规划确定的各项目标和重点工作要求,继续加紧落实标准化工作计划,加强强制性标准的研究和加快制修订工作步伐;继续开展国家重大项目产品标准制定和研究工作;进一步加强与国外机构的联络和技术交流,更加深入地开展了国外标准和技术法规的研究工作;为企业提供更广泛的标准化方面的服务,同时也更好地服务于政府管理。2002年完成的主要工作如下:

1 标准制修订

2002年标准制修订工作按照国家标准委加快国际标准和国外先进标准采标步伐的要求,全标委秘书处按计划上报了国家标准制修订计划39项,其中强制性标准12项,推荐性标准27项(见表1)。12项强制性标准有9项采用ECE法规、两项采用EC指令,还有一项将结合我国实际情况、结合政府管理确定技术内容。经国家经贸委批准列入2002年行业标准制定计划的26项(见表2)。秘书处全年接受报批稿并经过秘书处的复审程序已上报的国家、行业标准共计40项,其中国家标准12项、行业标准28项。

到目前为止,汽车行业归口的标准整体情况为强制性国家标准目前汽车发布56项,摩托车12项,已上报待批的6项。推荐性国家标准215项,汽车行业标准590项,采用国际标准和国外先进标准的采标率分别为89%、42%和7.8%。

2 汽标委的机构建设和管理

2002年,按照国家标准化管理委员会清理整顿全国专业标准化技术委员会的工作部署,全国汽车标准化技术委员会秘书处与各分技术委员会所在单位分工协作,按期组织和报送了有关材料,得到主管部门的肯定,全标委及所属24个分委会经过国家标准委专家审查,成为经整顿确认的第一批全国专业标准化委员会。

在完成标委会清理整顿后,2002年有2个分委会(整车分委会、基础分委会)完成换届工作,在这次换届中吸收了合资企业作为委员,参加标准化工作的单位更具广泛性。

根据国家经贸委关于进一步做好行业标准化工作的通知要求,秘书处向产业政策司进行了专题汇报,研究提出了汽车行业标准法规工作基本设想,并在有关领导具体指导下初步建立了汽车行业标准新的管理程序,突出了全国汽车标准化技术委员会及秘书处的归口地位。

在组织机构方面,汽标委秘书处为了适应新技术发展,与相关分委会沟通,2002年又组织成立了全标委直属工作组,包括安全气囊标准化工作组、电子标准化工作组,全标委秘书处积极推动这两个工作组的工作,使得新技术标准的研究与制定加快了步伐(目前,有3项气囊标准已经完成了标准征求意见稿,电子工作组完成了汽车电子标准体系研究)。同时积极组织召开各种技术研讨会(例如:安全气囊技术交流会、汽车制动标准实施技术研讨会),促进

了有关领域标准化工作进程。

为适应新历史时期对标准高度协调性要求,2002 年全标委为解决专业分标委在某技术领域与管理领域的局限性,积极组织并参加标准制修订工作,例如:与国家多部委联合研究制定《车辆外廓尺寸、质量和轴荷限界》标准制定,组织、参加 GB/T13594《装备防抱制动系统的车辆的性能要求和试验方法》标准修订。

3 国家重大产业项目标准研究

3.1 电动汽车标准

在“九·五”工作基础上,电动车辆分委会积极工作,一直跟踪国内外电动车辆产品以及标准化动态。2002 年参加完成了“863”项目“电动汽车技术标准、法规和政策前期调研及发展规划”项目研究,完成了纯电动汽车、混合动力汽车以及燃料电池汽车标准体系研究,通过广泛调研和收集资料,构建了较为完善的电动汽车标准体系,明确了今后研究重点,为争取下一阶段国家科技项目打下基础。体系表通过了标委会审查,该项目 8 月份通过项目验收。同时作为该课题的滚动项目,“混合动力汽车标准研究与制定”项目已基本完成了“863”计划立项申报,该项目目前已经启动,该项目将针对混合动力汽车制定标准,同时修订、完善已发布的纯电动汽车标准、增加相关纯电动汽车标准制定。同时承担了 2002 年国家级科研院所科技基础性工作专项“电动汽车重要检测技术及标准制定”中有关标准制定工作,目前有 10 项标准正在起草中。

3.2 燃气汽车标准

燃气汽车是受到政府鼓励并重点发展的产品,是我国清洁汽车行动的重点领域。2002 年燃气汽车分委会完成了国家科技基础项目“清洁汽车标准及主要测试技术”课题,目前正在准备课题验收。同时正在进行国家清洁汽车专项课题“LNG 汽车标准体系研究与急需标准制定”、“其他代用燃料汽车标准体系研究与急需标准制定”项目申报。

4 技术法规协调

全面配合国家经贸委参与国际车辆技术法规协调,全部参加了 UN/ECE/WP29 管理委员会 2002 年的三次会议和 APEC/TPT 有关会议,协助组织我国参加 WP29 部分下属工作组的会议活动,及时跟踪全球技术法规(GTRs)的进程和 ECE 法规技术动态。目前,中国汽车技术研究中心已得到国家经贸委授权作为秘书处(C-WP29)负责中国专家参加 WP29 下属工作组活动的组织工作。

5 国际标准的技术归口管理

在 2002 年的标委会整顿中,秘书处重新调整 ISO 各 SC 的归口管理,使其工作更加便利、有效。汽标委秘书处作为国际标准化组织道路车辆技术委员会 ISO/TC22、挂车技术委员会 TC177 和国际电工委员会电动车辆技术委员会 IEC/TC69 的国内技术归口管理,共收到 ISO 文件 93 份,其中标准 33 份,国际标准投票回函率 93%。