



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

第2版

汽车技术法规 与法律服务

庄继德 张开旺 程 诚 邹广德 编著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

免费电子课件
www.cmpedu.com

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

汽车技术法规与法律服务

第 2 版

庄继德 张开旺 程 诚 邹广德 编著

附录 (附页) 目录附录图

附录 1 附录 2 附录 3 附录 4 附录 5 附录 6 附录 7 附录 8 附录 9 附录 10

附录 11 附录 12 附录 13 附录 14 附录 15 附录 16 附录 17 附录 18 附录 19 附录 20

附录 21 附录 22 附录 23 附录 24 附录 25 附录 26 附录 27 附录 28 附录 29 附录 30

附录 31 附录 32 附录 33 附录 34 附录 35 附录 36 附录 37 附录 38 附录 39 附录 40

附录 41 附录 42 附录 43 附录 44 附录 45 附录 46 附录 47 附录 48 附录 49 附录 50

附录 51 附录 52 附录 53 附录 54 附录 55 附录 56 附录 57 附录 58 附录 59 附录 60

附录 61 附录 62 附录 63 附录 64 附录 65 附录 66 附录 67 附录 68 附录 69 附录 70

附录 71 附录 72 附录 73 附录 74 附录 75 附录 76 附录 77 附录 78 附录 79 附录 80

附录 81 附录 82 附录 83 附录 84 附录 85 附录 86 附录 87 附录 88 附录 89 附录 90

附录 91 附录 92 附录 93 附录 94 附录 95 附录 96 附录 97 附录 98 附录 99 附录 100

附录 101 附录 102 附录 103 附录 104 附录 105 附录 106 附录 107 附录 108 附录 109 附录 110

附录 111 附录 112 附录 113 附录 114 附录 115 附录 116 附录 117 附录 118 附录 119 附录 120

附录 121 附录 122 附录 123 附录 124 附录 125 附录 126 附录 127 附录 128 附录 129 附录 130

附录 131 附录 132 附录 133 附录 134 附录 135 附录 136 附录 137 附录 138 附录 139 附录 140

附录 141 附录 142 附录 143 附录 144 附录 145 附录 146 附录 147 附录 148 附录 149 附录 150

附录 151 附录 152 附录 153 附录 154 附录 155 附录 156 附录 157 附录 158 附录 159 附录 160

附录 161 附录 162 附录 163 附录 164 附录 165 附录 166 附录 167 附录 168 附录 169 附录 170

附录 171 附录 172 附录 173 附录 174 附录 175 附录 176 附录 177 附录 178 附录 179 附录 180

附录 181 附录 182 附录 183 附录 184 附录 185 附录 186 附录 187 附录 188 附录 189 附录 190

附录 191 附录 192 附录 193 附录 194 附录 195 附录 196 附录 197 附录 198 附录 199 附录 200

附录 201 附录 202 附录 203 附录 204 附录 205 附录 206 附录 207 附录 208 附录 209 附录 210

附录 211 附录 212 附录 213 附录 214 附录 215 附录 216 附录 217 附录 218 附录 219 附录 220

附录 221 附录 222 附录 223 附录 224 附录 225 附录 226 附录 227 附录 228 附录 229 附录 230

附录 231 附录 232 附录 233 附录 234 附录 235 附录 236 附录 237 附录 238 附录 239 附录 240

附录 241 附录 242 附录 243 附录 244 附录 245 附录 246 附录 247 附录 248 附录 249 附录 250

附录 251 附录 252 附录 253 附录 254 附录 255 附录 256 附录 257 附录 258 附录 259 附录 260

附录 261 附录 262 附录 263 附录 264 附录 265 附录 266 附录 267 附录 268 附录 269 附录 270

附录 271 附录 272 附录 273 附录 274 附录 275 附录 276 附录 277 附录 278 附录 279 附录 280



机械工业出版社

本书是普通高等教育“十一五”国家级规划教材《汽车技术法规与法律服务》的修订版(第2版)。

全书主要包括三部分内容:第一部分较全面地解读了与汽车有关的法律及法规;第二部分较深入地分析了汽车产品出口贸易、车企国际化经营、国际贸易争端、汽车知识产权纠纷等以及汽车消费中有关的法律问题及应采取的对策;第三部分对如何建立与完善汽车法律法规体系进行了多方面的探讨。

本书通过典型案例的分析与通俗易懂的文字给读者提供了较系统的汽车相关法律知识。

本书可作为高等院校车辆工程、汽车服务工程专业教材,其他汽车类专业也可采用,也可作为汽车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/庄继德等编著. —2版. —北京:机械工业出版社, 2011. 2

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
ISBN 978-7-111-33196-4

I. ①汽… II. ①庄… III. ①汽车工业-工业法-中国-高等学校-教材 ②汽车管理-法规-中国-高等学校-教材 IV. ①D922. 290. 1

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第012759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:尹法欣 责任编辑:尹法欣 责任校对:姚培新

封面设计:王伟光 责任印制:杨 曦

北京京丰印刷厂印刷

2011年2月第2版·第1次印刷

184mm×260mm·17.5印张·431千字

标准书号:ISBN 978-7-111-33196-4

定价:34.00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

门户网:<http://www.cmpbook.com>

销售一部:(010) 68326294

教材网:<http://www.cmpedu.com>

销售二部:(010) 88379649

读者服务部:(010) 68993821

封面防伪标均为盗版

前言

在国外，汽车被称为“改变世界的机器”，美国被视为“驾在汽车轮子上的国家”。在我国，汽车工业相关行业的就业人员达到 3000 万人，占城镇就业人员的 11%，汽车产业本身的增加值占国家 GDP 的近 10%，汽车工业当之无愧地被称为支柱产业。

美、日、韩等国汽车产业的发展历史表明，制定和实施一系列适合国情的法律法规是汽车业持续发展的重要保证。但在我国，有关汽车法律法规的建立和完善还有较长的路要走。

“与国际接轨”已成为各国汽车工业的共同口号，国际性法规已为各国汽车界所共同接纳和遵守，尤其在加入世界贸易组织之后，我国汽车界有必要熟悉与遵守 WTO 的法律规则。国产汽车要想打入国际市场，就必须符合国际性汽车技术法规的要求，否则是很难出口的。

在全球化的大潮下我国自主品牌汽车企业走国际化经营的道路是必然趋势，但是海外建厂或跨国并购都会遇到很多法律问题，因此研究目标地的法律法规极其重要，否则必将使自己陷入尴尬的境地。

近年来汽车知识产权纠纷频繁发生，如何保护自己的知识产权，并妥善解决与别国间的产权纠纷已成为我国汽车业的当务之急，为此需要掌握国际化的“游戏规则”。

目前，我国人均 GDP 已达 3600 美元（其中上海市为 1.05 万美元，杭州市为 1 万美元，北京市为 9000 美元），超过了轿车“爆发性增长”的底线，小型汽车大量进入家庭，中国已开始进入汽车社会。

在汽车社会，人人离不开汽车。而汽车从“生”到“死”，即由汽车设计、生产到销售、使用，直到报废，又与法律结下了不解之缘，即使汽车报废之后尚有汽车回收利用的法律问题，在整个过程中，懂法与守法十分重要。

和谐汽车社会的建立必须依靠法律法规的支撑，然而，一个不容忽视的问题摆在我们面前：在我国，汽车行业的法制化管理还不够，国内部分汽车行业从业人员对汽车有关法律法规知之甚少，有的还不

够关心。

许多消费者对于汽车消费过程中需要哪些法律、法规不了解，遇到问题时往往根据自己的理解行事，从而导致发生纠纷或蒙受损失，有的甚至在自己的合法权益遭到侵害时不知该如何依法维权，也有的消费者因不懂法而违法。

另外，值得指出的是，过去国内高等院校汽车类专业培养的学生普遍缺乏有关汽车法律方面的知识，现在为了培养复合型汽车人才的需要，有必要为各有关高校提供合适的“汽车法律”课程教材。

本书是普通高等教育“十一五”国家级规划教材《汽车技术法规与法律服务》的修订版（第2版）。原书出版已近5个年头，在此期间我国汽车行业发展异常迅速，相关的法律法规也在不断更新。另外，有关汽车法律服务也不仅仅针对安全、排放、油耗等技术法规，而是牵涉到道路交通安全、燃油税、汽车保险，产业发展政策等多方面法律问题，所以为保证教材质量，有必要对原版书《汽车技术法规与法律服务》进行修订，其主要目的是更新与拓宽内容。本书（第2版）内容较原版书更充实，覆盖面更广，切实反映了中国汽车界出现的新情况和新问题，并且收集了一些新的研究成果和资料。

本书结合国内实际情况，全方位地剖析了汽车产业与法律法规的关系。书中所包含的一些内容都是汽车专业学生所必须掌握的知识。

本书通过案例分析或以通俗易懂的文字来表达汽车与法律的关系，这在写作上也是一种尝试，期望本书能对高等院校培养复合型人才和汽车行业从业人员掌握汽车有关法律起到一定的推动作用。

本书既可作为高等院校汽车类专业教材，也可供广大汽车行业从业人员参考。

本书在撰写过程中参阅了一些有关著作和报刊上刊登的有关资料，在此向所有作者一并表示感谢。

限于作者的水平，本书的一些内容和观点难免有错误或不当之处，恳请读者批评指正。

作者

目 录

前言

第一章 汽车业的发展与法律法规····· 1

- 第一节 法制化管理使汽车业
更加繁荣····· 1
- 第二节 健全的法律体系保障
汽车业健康发展····· 4
- 第三节 一些基本法或专项法也对
汽车业造成重大影响····· 5
- 第四节 建立和谐汽车社会有赖于
完善的汽车法律法规体系····· 7

第二章 汽车相关法律解读····· 9

- 第一节 针对道路车辆的专项
法律····· 9
- 第二节 与汽车业关系密切的
法律····· 19
- 第三节 非专门针对汽车业的
有关法律····· 23

第三章 与汽车政策配套的法规剖析··· 26

- 第一节 汽车贸易政策····· 26
- 第二节 汽车金融政策····· 32
- 第三节 汽车消费政策····· 41
- 第四节 道路运输政策····· 51

第四章 汽车技术法规诠释····· 55

- 第一节 汽车技术法规的基本内容··· 55
- 第二节 汽车技术法规与
产品认证····· 92
- 第三节 越来越严格的汽车技术
法规迫使汽车改进····· 94

第五章 汽车产业政策探讨····· 101

- 第一节 中国汽车产业政策解读····· 101
- 第二节 两次汽车产业政策剖析····· 105
- 第三节 借“救市”之机“落实完善”
产业政策····· 107
- 第四节 汽车产业调整和振兴
规划····· 110
- 第五节 新版汽车产业政策即
将出台····· 121

第六章 汽车消费的法律对策····· 123

- 第一节 按照有关规定在申领驾
驶证，考驾驶证中杜绝
不正之风····· 123
- 第二节 购车不忘法律，注意
自我保护····· 127
- 第三节 二手车交易，合同为先····· 129
- 第四节 学习汽车保险知识，增
强法律意识····· 133
- 第五节 防止汽车维修陷阱，别
让霸王条款侵害消费
者权益····· 135
- 第六节 从小事着眼，注意停
车中的法律问题····· 138
- 第七节 处理道路交通问题，
要以法律为依据····· 140

第七章 用法律保护汽车消 费者的合法权益····· 146

- 第一节 汽车消费者享有
哪些权利····· 146
- 第二节 汽车消费者权益受到
保护的法律依据····· 147
- 第三节 汽车消费者合法维权
的手段····· 151

第四节 汽车消费者的维权难 及其法律对策.....	155	第二节 自主品牌为何屡 遭“诉讼门”	207
第五节 理智维权与公正执法.....	161	第三节 知识产权纠纷解决办法.....	211
第八章 汽车出口贸易与跨国 经营中的法律问题.....	165	第四节 入世后我国汽车企业 知识产权保护对策.....	213
第一节 我国汽车出口中存在的 问题及面临的挑战.....	165	第十一章 进一步完善汽车法律 法规体系.....	217
第二节 汽车出口遭遇的非 关税壁垒.....	168	第一节 我国汽车法律法规 的现状.....	217
第三节 海外设厂与跨国并购 的法律问题.....	181	第二节 在建立和完善汽车法律 法规体系中落实科学 发展观.....	223
第九章 WTO 法律规则与 WTO 贸易争端解决机制.....	189	第三节 进一步完善汽车法律 法规体系的对策.....	234
第一节 WTO 与中国汽车工业	189	附录.....	242
第二节 WTO 的法律规则	192	附录 A 《中华人民共和国消费 者权益保护法》	242
第三节 WTO 的贸易争端 解决机制.....	197	附录 B 《中华人民共和国 合同法》节录.....	248
第十章 知识产权保护与产权 纠纷解决办法.....	206	附录 C 汽车产业发展政策.....	262
第一节 我国汽车企业知识 产权现状.....	206	参考文献.....	272

第一章 汽车业的发展与法律法规

汽车业的发展，不仅取决于核心技术的掌握，还得依靠法律体系的支撑。美、日、韩等国汽车工业的发展历史表明，制定和实施一系列适合国情的法律法规是汽车业持续发展的保证。

第一节 法制化管理使汽车业更加繁荣

我国汽车业现在需要加强法治建设，法制化应该是我国汽车业发展必须遵循的一项基本原则。

他山之石可以攻玉，发达国家的经验是值得我们认真借鉴的，如美国制定了五条汽车法律法规（Automobile Laws and Regulations），对汽车业进行法制化管理。

1. 《美国联邦机动车辆安全法》（Federal Motor Vehicle Safety Standard, FMVSS, (U. S.)

20 世纪 60 年代中期，美国的拉尔夫·内德发表了一份名为《在任何速度下行驶都是危险的》的报告，其中提出在减少汽车事故方面，与其用加强对驾驶人员教育、训练的方法，不如在机械、经济和行政法规方面改善汽车本身的安全性。内德的报告发表后，本来没有受到太大的重视，但是因为其内容涉及各大公司，通用公司专门成立一个小组，研究如何给内德“一个教训”，为了诋毁内德，雇了三名侦探跟踪内德。内德发现自己受到监视，立刻报警，两名侦探被警察扣了起来。第二天，这一消息上了报纸的头条，美国举国哗然。许多人开始认识到：交通安全包括人、汽车、环境三大因素，除对驾驶人员加强教育，加强交通管理外，还要改善汽车本身的安全性，于是开始制定机动车辆安全法规。

1965 年美国交通部根据议会通过的联邦交通安全法制定了一系列的管理驾驶员、车辆、汽车公司的法规。

对驾驶员的管理主要是车速限制、禁止酒后驾车和实施安全带法。美国公路良好，但车速限额很低，从 1974 年 1 月 2 日开始执行了 88km/h 的速度限制。在限定车速的第一年，肇事车辆和伤亡人数即降低了一半。政府认为限速有理，就几十年坚持下来，美国警察抓超速、抓酒后开车都是抓在车祸发生之前，所以很有效。当你四顾无人，一开快车，哨音就从天而降。他们抓酒后开车是从饭店门口开始，当你步履蹒跚地迈进汽车，启动了发动机，就会有人请你向测酒器呼气。若酒精超标，就要你交出车钥匙。即使混过这关，在行驶中动作粗暴，也会叫你停车受检。

如果你酒后开车被抓到，连车带人带到警署，关进牢房，用一盆冷水泼你一身，给你醒酒，第二天才给你作酒后驾驶记录，第二年你的保险费马上加倍。严厉的处罚使人们认识到开车不可以随便。

对车辆进行管理的前提是汽车必须通过安全认证，通过安全认证才能领牌上路。从 1979 年起，美国交通部实施碰撞试验，将试验结果公布，供买车人参考。

2. 《美国空气清洁法》(Marsky Law of U. S.)

世界上第一起汽车排气污染事件于20世纪40年代发生在美国。美国防止排气污染是从1970年美国环保署公布轿车、轻型车排气清洁法才开始的。这是全世界第一个管制汽车排气的法规;1986年美国又率先禁止使用含铅汽油。

美国环保署的环保法规推动了全球控制汽车污染技术的发展。目前几乎所有的工业国家都已颁布了排放法规,对新车的有害排放物进行限制,而其中以美国加利福尼亚州的排放法规最为严格。美国空气清洁法,就是以此为基础制定的。任何不符合排放法规要求的汽车,不得制造、销售和使用。进口车及其部件装备也必须符合有关法规的要求,否则不得进口。

3. 《美国企业平均油耗法》(Corporate Average Fuel Economy, CAFE (U. S.))

美国的油耗法也叫《企业(或轿车)平均油耗法》(CAFE)。国家不管汽车公司生产多少个档次的轿车,但其平均油耗必须符合国家规定。企业生产了高油耗的轿车,就必须生产低油耗的轿车来使平均油耗达到国家规定,否则就要受到处罚。根据美国现行油耗法规,按公司产量平均值计算,每辆轿车平均油耗必须达到27.5mile/gal^①(8.55L/100km)。

由于油耗超过了美国限定的指标,2000年,几家欧洲车企受到罚款处理。宝马公司被罚1300万美元,戴姆勒-克莱斯勒公司被罚810万美元,保时捷公司被罚490万美元。罚款是这样计算的,凡达不到美国政府规定的每加仑燃油行驶里程数的部分,每少1mile罚款55美元,然后乘以全年进口量。例如,德国戴姆勒-克莱斯勒公司1999年向美国出口的车型,平均油耗为26.5mile/gal,低于美国政府规定的27.5mile/gal指标,每辆车罚款55美元,戴姆勒-克莱斯勒公司该年向美国出口了14.7万辆车,即折合罚款810万美元。

4. 《美国汽车召回法》(Automobile Recall Law of U. S.)

这是一个和汽车公司有直接关系的法规,美国交通部有权下令召回已售出的有安全缺陷的汽车。汽车用户可以向民间的汽车安全中心和交通部所属的公路安全管理局告发影响安全的车型,经查证属实后,就责令汽车公司发出车辆召回通知。公路安全局还要分析每年几十万起车祸,从中发现汽车制造中的缺陷,而作出车辆是否召回的决定。法规还要求汽车公司在发现制造缺陷后5天内通知政府,然后送上一份包括通知买主、卖主的召回计划。1986—1991年,在美国共有1.47亿辆进口车和国产汽车被勒令召回,平均每年有上百种车型的600余万辆汽车要被召回。

最大的一次整车召回案发生在20世纪70年代的美国福特汽车公司,一辆品脱(Pinto)牌轿车后部被撞,后油箱漏油起火。烧死一位女车主。交通部命令福特公司将上市的100多万辆品脱牌轿车全部召回。由部件引起的最大一次召回发生在1990年,有300万个儿童座椅,由于不安全而被勒令全部召回。克莱斯勒汽车公司1984—1994年所生产的400万辆厢式车中,有的门锁在碰撞时突然发生开启,乘客被抛出车外,导致25人死亡,因而公司奉命全部召回。每个门锁价格为50美元,共值2亿美元,加上更换门锁所耗人工及各项费用,损失极大。

所以,汽车公司对车辆召回法无不谈虎色变。有时为了维护公司声誉,公司请求美国交通部不要下召回令,而由自己宣布召回。可以说,车辆召回法是美国政府为了保障人民生命安全而对汽车公司采取的措施。

^① mile, 英里, 1mile=1609.344m; gal, 加仑, 此处为美制, 1gal=3.785dm³。

5. 《美国汽车保用法》(Lemon Law of U. S.)

在汽车厂商与用户这一对关系中,两者地位是不对等的。早先,为了应付用户对汽车质量问题引起的索赔投诉,财大气粗的美国汽车公司专门雇用了一大批律师同车主打官司。这使无论是资金,还是精力都严重不足的车主因为没有足够的费用,或赔不起打官司的时间,常打不赢官司,而无力与企业进行较量,无法获得合理的赔偿,但由此导致的结果却是再也没有用户买这些公司的汽车。事实证明,这种争斗最终的胜家不是厂家,也不是车主,却是其他国外厂家。这也就是随后日本汽车在美国得以畅销的重要原因之一。

最先认识到这一危机的就是美国商业部,他们认为这是美国汽车工业的重大危机,因此在20世纪80年代开始制定了汽车保用法。

依据汽车保用法,如果产品存在缺陷,责任人必须允许购买者选择退货或者更换。对于制造缺陷车的制造商给予三次修理缺陷的机会,如果超过三次仍不能修好将要受到惩罚。有的州的法律还规定,如果缺陷车涉及制动、转向等严重安全缺陷,制造商只有一次维修机会。

汽车保用法简称柠檬法。美国人形容买了一辆常出故障的汽车,就如同口含一枚酸柠檬,难受之至。

柠檬法的特点是将汽车质量的否决权交给车主,将质量不好带来的损失交给汽车公司。柠檬法规定:只要符合柠檬法的条件,车主不用上法庭,只要将汽车修理收据寄给州下属的消协机构,就可以根据车主要求换车或退款。

柠檬法的施行条件有三:

- 1) 在新车保修期或一定行程内(各州规定不同,以一年或19.2万km到38.4万km不等)。
- 2) 出现故障次数以修理店的收据为证(各州规定不同,有的州规定为同类故障的累计,有的州规定为所有故障的累计)。
- 3) 由于故障或修理,使得该车停用的累计工作日数(各州规定不同,从15天到45天不等)。

如果情况属于1)、2)条或1)、3)条就有权申请退款、换车或索回支付的修理费。由于车祸、故障破坏、使用不当或疏忽造成的故障,不能得到柠檬法的保护。由经销商指定维修店以外的地方进行修理所造成的故障也不能得到柠檬法的保护。为了得到柠檬法的保护,车主每次送去经销商指定的修理部修车时,都要将记录有修理项目、零件费用、人工费用、停驶天数的修理单据妥善保管,并记下送修日期和取车日期。

纽约市的柠檬法是1983年开始实施的,至1990年,12家汽车制造商已向纽约市车主退款高达10亿美元,这引起汽车公司对质量的高度重视。

根据美国的汽车保用法,如果产品质量有问题或者性能达不到原来规定的标准,车主有权要求厂家赔偿。例如,马自达(美国)公司曾经宣传其美达车型的功率在美国49个州的排放测试设备上测得为115kW,但是在更严格的第50个州的排放测试设备上,它仅测得105kW。因此公司宣布,顾客可获得500美元的赔偿,并在3年保修期内获得免费保养;若顾客还不满意,则全额退款(含税费),由公司赎回该车。

过去10年来,韩国现代汽车公司曾虚报其在北美地区销售的130万辆汽车和货车的功率数据,该公司也对虚报过分的40万辆汽车的车主作出了赔偿。

有了五条法律法规作为比赛规则,美国政府就可以放手提供几百个国产车型和几百个外

国车型实施竞争,让车主有足够的选择,所以美国2亿人口年销上千万辆轿车,这就是轿车消费政策的成就,也是美国汽车工业繁荣的根本原因所在。

如果中国汽车业也实施汽车保用法,那么假冒伪劣汽车产品就无立足之地,这样汽车消费者购车放心了,汽车市场秩序好了,中国汽车工业也将更加繁荣。

中国正在走有中国特色的社会主义市场经济道路,市场经济的基本特性是法制性、平等性、开放性、竞争性。有了完善的汽车法律法规,汽车业才能开放地、平等地进行竞争,有竞争才有进步。因此,我们现在最需要的是制定好汽车法律法规。

第二节 健全的法律体系保障汽车业健康发展

日本有比较完善的汽车管理法律体系,从而保证了其汽车业健康发展。

在日本诸多的汽车法律法规中,轻四轮车法是最引人注目的。轻四轮车法最早制定于1956年,当时日本的汽车工业刚刚起步,广大民众买不起轿车,轻四轮车是在畅销的三轮车、两轮车需要接班车种时出台的,是按其国内需求制定的。当时轻四轮车的规格要求为:发动机的排量不大于360mL,车长不大于3000mm,车宽不大于1300mm。轻四轮车法规定,凡符合以上规格的汽车,不论是轿车、货车还是厢式车,都可以得到降税、降保险费的優惠,还可以简化申领驾照、上牌的手续,但是这种车不能在高速公路上行驶。当时11家日本汽车公司中,6家公司竞相生产轻四轮车。

1957年轻四轮车法进行第一次修订,将发动机排量上限由360mL提高到550mL,车长上限由3000mm增至3200mm,车宽改为不大于1400mm。

1990年第二次修订轻四轮车规格,发动机排量改为不大于660mL,车长改为不大于3300mm。

1990年,日本不生产轻四轮车的丰田公司和日产公司联名上书通产省说:“轻四轮车法是日本还是穷国时制定的,如今日本已不是穷国了,建议取消轻四轮车法”。通产省的答复却是:“轻四轮车耗能少、污染少、占地少、有社会效益,还应继续鼓励。”

目前,日本的轻四轮轿车的保有量已超过500万辆,占全轿车保有量的10%左右。

日本的轻四轮车实际上就是微型车。韩国人对微型车有一个爱称,叫“国民车”。目前排量在0.8L以下的微型汽车年销量达15万辆,占整个汽车销量的27.6%。

韩国政府认为,提高微型车的比例,有利于节约能源,提高道路利用率,减少废气排放,城市交通也将变得顺畅,是一项利国利民的政策,因此韩国政府对微型车制定了一系列优惠政策:在汽车消费税上,排气量2L以上汽车的消费税税率为总价的10%,0.8~2L的汽车为5%,不到0.8L的免缴消费税。此外,微型车还可以免缴5%的车辆登记税和驾照税等。

在韩国,微型车不仅可以在全国所有公路(包括高速公路和城市道路)上畅行无阻,而且可以减半缴纳全国所有收费道路的过路费和公营停车场的停车费。韩国南部的汽车城昌原市,是最先实行《微型车优待条例》的地区。该条例规定,在微型车上牌时,向车主发价值1万韩元的商品券;微型车在公营停车场停车两小时内免费。此外,该市还在公营停车场内指定微型车专用停车区,禁止其他车辆停放,并向私营停车场主建议实施相同的措施。目前,《微型车优待条例》已在韩国全面普及。韩国许多地方、政府甚至规定,政府机关购

买车辆时,微型车必须占到一定比例。

当前在诸多外国汽车法律法规中都鼓励发展节能环保型小型汽车,从而保证汽车业健康发展。

第三节 一些基本法或专项法也对汽车业造成重大影响

一些基本法或专项法虽然不是针对汽车业制定的,但是它们对汽车行业也能产生重大影响。

一、《反垄断法》影响汽车行业格局

我国十届全国人大常委会第二十九次会议表决通过的《反垄断法》从2008年8月1日起施行。这部法律强化了最初在1993年颁布的一系列反垄断法规。据中美两国的法律专家称,中国反垄断法的颁布将使其成为全球反垄断监管领域与欧盟、美国势均力敌的第三支力量。该法确定了禁止垄断协议、禁止滥用市场支配地位和控制经营者集中的“三大绝招”。作为中国支柱产业之一的汽车行业自然不能置身事外。

尽管《反垄断法》并不是针对汽车行业的一部专项法律,但它制定的“游戏规则”,却有可能对汽车行业产生重大影响。限制跨区销售、设定最低价格、配件“专供管理”,这些存在多年的行业现状,将因为《反垄断法》的实施而改观。

2007年1月1日起实施的《汽车品牌销售管理实施办法》(以下简称《办法》),影响了经销商与厂家原来对等合作的经济关系,《办法》的核心就是品牌授权,拿到品牌经营权相当不易,从而使厂家占有一定优势。

由于厂家有了高度的销售控制权,把握了经销商发展的命脉,经销商的销售、售后服务都受到厂家的约束。其中部分政策是厂家参与制定的。但是经销商作为政策最直接的执行者、消费者有任何投诉,都先对准经销商,从而令经销商显得有些尴尬。

《反垄断法》出台后,经销商与汽车厂家之间的“不平等条约”面临巨大挑战。《汽车品牌销售管理实施办法》对汽车制造业和经销商的种种规定,也将因在执行过程中的各种弊端和不完善而面临调整。尤其是因与《反垄断法》在部分条款上的抵触而备受汽车行业关注。汽车销售行业存在的一些“潜规则”将受到冲击。

例如,潜规则一:最低限价。

涉嫌触犯《反垄断法》第14条第2款:“禁止经营者对交易相对人限定向第三人转售商品的最低价格。”

潜规则二:限制跨区销售。

涉嫌触犯《反垄断法》第13条第3款:“经营者禁止分割销售市场或者原材料采购市场。”

其他还有诸如强制采购本地汽车、制定限制竞争规定等问题存在。

上列几条潜规则在国内屡见不鲜。其中的一些地方保护政策对行业正常竞争产生了不利影响,如在地方采购中,对某些具体品牌、型号车辆实行优惠等。

有一位经济学家曾一针见血地指出:地方保护主义的这些条例,已完全违背了市场经济规律。这不仅严重损害了消费者的合法权益,而且引起普通民众的强烈反感,影响了地方政

府的形象和信誉。

近年来,上述情况有所改善,但目前在汽车消费领域,地方保护的做法仍时有所闻。

《反垄断法》的出台确实给汽车领域的地方保护和区域分割以巨大的冲击。

据了解,从2008年7月初开始,广州丰田就在系统内部提前试行国家即将颁布的《反垄断法》,其中的一项措施就是取消了原来对经销商实行价格管理的处罚政策。

广州丰田一位副总经理说:“从2008年8月1日起,作为生产工厂,如果用硬性手段来控制经销商终端销售产品的价格,就会触犯法律。但我们还不知道经销商是否适应市场新的形势,因此我们不能等到8月份才开始应对。”

谈到提前试行《反垄断法》的情况,他坦言:“到底市场会出现什么样的变化,谁也不知道。提前实施这个政策,我们可以及早了解经销商及市场的反应,以便及时作出调整。作为厂家,我们也在讨论,除了硬性政策之外,有没有更好的规范市场秩序,保护经销商利益,同时也保护消费者利益,既是法律允许的更是与法律倡导的精神相一致的方法。”

2008年7月初,成都三家广州丰田经销商开始对凯美瑞车型实施自主定价。对此他表示,“成都事件可以说是我们主动应对《反垄断法》的一个组成部分,不过厂家并没有授意经销商,而是他们的自发行为。”同时他也谈到,这也有可能跟部分经销商库存过多、急于清货有关。

厂家不再干涉经销商自主定价,意味着经销商对价格的主动性增大,加价或是降价都不再受厂家限制。那么,是否会造成某些经销商恶意“炒价”?他认为,厂家对经销商定价进行引导或者监管,都不是长远之计。由于每个经销商经营能力不同,库存大小不同,在销售价格上可能会存在差异。“我可以想象,在《反垄断法》实施之后的短期内,会有经销商跳水清库存,价格在一定时期内波动会非常大,但这绝对是短期行为。”他解释道,当跳水的经销商清理了库存,再回头算一算盈亏,就会得知自己值不值得了。

“广州丰田不会采取任何一项政策对经销商因为优惠而产生的亏损进行补偿,之前没有出现过,将来也不会出台这种政策。”他表示,“现在有经销商便宜两万元卖凯美瑞,但事实上,便宜一万多元就要亏本了。所以,这种跳水的情形我认为至多在《反垄断法》颁布后的一两个月会存在,长期来看,市场还是会回归到一个理性的阶段。从长远的来看,经销商应该学会根据收益状况和成本支出情况,自己找到一个能够稳定自己收益,实现相对合理的收益水平的销售价格。”

《反垄断法》规定,区域销售也将被放开,也就是意味着,如果广州买车更便宜,深圳、佛山的消费者就可以来广州买,这在以前《汽车品牌销售管理实施办法》中是不允许的。“在运输成本可以忽略不计的情况下,以后消费者可以想去哪儿买就去哪儿买,经销商是不可以拒绝的。”

这对于消费者而言,是有好处的。以往只是经销商暗着给消费者一些优惠,现在经销商可以光明正大地控制价格。但是,假设说某个地区的经销商价格普遍比较低,导致周围地区的消费者都集中到这个地区买车,这样一来,厂家会不会担心出现区域销量失衡?对此他表示:“即使出现这种失衡的情况,也是非常短暂的。如果真的出现顾客失衡,我们会进行调剂。有效的调剂方法厂家一定会找到,比如调节供需、对市场进行预测、调节库存等手段。”

该副总经理表示,也不担心这种情况的持续性。“另外,经销商卖车赚取的利润非常少,售后才是利润的核心部分。比如一个深圳的顾客,到广州买车,但他肯定不会在广州维

修,售后服务的利润广州的经销商是赚不到的,所以我认为有可能出现的状况是:经销商卖给本地客户便宜,卖给外地客户比较贵……因为卖给自己区域的有售后支撑,整车便宜就便宜了,以后他还会来,有持续的利润。”

二、《物权法》引发汽车使用权争议

十届全国人大五次会议审议通过《物权法》后,在国内汽车界引起强烈反响。有业内人士认为,目前国内有关汽车消费政策方面的一些做法有悖于《物权法》这一基本法,如汽车强制报废、汽车限行等,从而在国内引发了一场有关汽车使用权的争议。

全国人大代表,广州汽车集团股份有限公司总经理曾某表示,我国目前执行的汽车强制报废制度就与《物权法》有抵触,因此必须修改现行汽车强制报废制度,建议对私车报废不作使用年限和行驶里程的规定。曾说,根据现行《机动车强制报废标准规定(征求意见稿)》,非营运轿车以里程数作为报废标准,行驶里程限制为60万km。但《物权法》规定,任何单位和个人负有不妨碍权利人行使物权的义务;所有权人对自己的不动产或者动产,依靠法律规定享有占有、使用、收益和处分的权利;妨碍行使物权的,权利人可以请求排除妨碍。因此,随着《物权法》的审议通过,汽车强制报废制度即将失去法律依据,必须有所修改。

第四节 建立和谐汽车社会有赖于完善的汽车法律法规体系

目前,中国已开始进入汽车社会。

在汽车社会到来的新时代,人人都与汽车密切相关,我们都已成为“汽车人”。

但是,汽车在给国人带来快捷、方便、舒适,并帮助大家创造了巨大经济利益的同时,造成的麻烦也如此严重,如:难以忍受的道路拥堵,令人胆战心惊的交通安全、日益恶劣的大气环境、无处停车的烦恼等。

在这个汽车社会里,部分驾车者也变得越来越浮躁、违章抢行、超速、超载都是家常便饭;车不让人、人不让车、汽车与人挤、汽车与汽车挤、行人闯红灯都无所谓。不仅行人时刻提心吊胆,驾车者也感到很不安全。

由此可见,汽车与人的和谐,与社会的和谐,与自然的和谐,成了再也不能回避的问题。

汽车与社会不和谐还有一个很重要的原因,就是汽车的质量问题。国内市场上的汽车产品质量保障还不足,服务水准有待提高。部分汽车厂商利用自己的强势地位和相关法律法规及监管上的漏洞侵害消费者的权益。而当消费者因遭受侵害而试图维护自身权益时,维权成本的高昂,又常常迫使他们知难而退,自认倒霉。

上述种种不和谐因素严重影响着中国汽车业的可持续发展。无疑,“和谐”在一定意义上是针对诸多“不和谐”而来,要实现和谐的汽车社会就必须逐步解决中国汽车社会发展中开始凸显的这些不和谐问题。

从世界范围来说,实现和谐汽车社会是个长期而艰巨的任务,而在中国建设和谐汽车社会更是一项庞大而复杂的系统工程。

因为汽车的生产和消费具有很强的外部性，完全依靠厂商和消费者的自发行为，不能保障汽车生产和消费的可持续性，不能保障可以形成一个促进社会进步的和谐汽车社会。因此，政府运用法律、法规等手段，加以调控和引导是十分必要的，如国家出台《道路交通安全法》、《消费者权益保护法》等法律以及汽车安全、排放、油耗等技术法规来协调人、车、环境以及企业和消费者之间的关系。

鉴于汽车法律法规对保障汽车社会和谐发展意义重大,故需要深入研究,出台一整套比较完善的汽车法律法规体系以及相应的监督措施。

但目前,一些新的法律或法规因涉及多个部门,出台速度会受到影响。

所以，制定和完善汽车法规体系是一件十分困难的事情。尽管有很大困难，但为了振兴中国的汽车工业，这件事必须快做，并且一定要做好。

第二章 汽车相关法律解读

法律是法的形式统称，在中国，专指由全国人民代表大会及其常务委员会制定的规范性文件，地位仅次于宪法。法律依据制定机关的不同可分为两大类：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。

第一节 针对道路车辆的专项法律

一、《中华人民共和国公路法》

1. 《中华人民共和国公路法》的内容

《中华人民共和国公路法》（以下简称《公路法》）于1997年7月3日发布，并于1998年1月1日起施行。

《公路法》共9章88条，在公路规划、建设、养护、经营、使用和管理方面确立了一系列法律制度以及发展公路的基本原则和重要方针。作为新中国第一部公路建设和管理的交通法规，体现了我国交通管理及其配套管理在向法制化的方向转变。但由于公路运输法规要与铁路、水运等方面相配套的原因，《公路法》缺乏对公路运输等方面法规的制定。同时在《公路法》中，虽然对燃油附加费等公路养护费用作出了明文规定，但缺乏具体的操作实施条例，因此可以说，《公路法》的主要目的是为了适应公路事业发展的需要，是为了路政管理和建设的需要，而并非以整顿公路管理秩序、治理“乱收费”现象、减轻公路运输用户负担为根本目的。

《公路法》规定了收费公路制度，它首次以法规形式规范并明确认可了收费公路，规定符合国务院交通主管部门规定的技术等级和规模的公路，可依法收取车辆通行费。收费公路包括：县以上交通主管部门贷款或向企业和个人集资修的公路；国内外经济组织依法受让《公路法》中前一项收费权的公路；国内外经济组织依法投资建成的公路。同时明确了3种收费道路的收费期限。收费标准和收费站的建立应由省级人民政府审批，收费站的间距不得小于国务院交通主管部门的规定。

在《公路法》中，对车辆购置费（原用于公路建设）并无法律明文规定。

为了保证《公路法》的顺利实施，我国又陆续制定及公布了《公路法》的配套法规10余项，分别由全国人大、国务院和交通部制定。其中包括有关公路管理中机构调整的法规、有关公路两侧界限问题的法规和《公路法》与其他管理条例的接轨等问题的处理等；高速公路的建设、经营和管理的有关法规（包括国家对外管理方面的问题），公路车辆超限运输的管理办法等；有关公路技术方面的法规，包括制定《收费公路管理办法》、《公路建筑控制区管理办法》等法规。

2. 《公路法》的修订

应该承认,我国的公路管理水平仍相对落后,存在一些乱收费现象。因此,加强税收征管,全面清理和规范收费,逐步推进“费改税”势在必行。1999年《公路法修正案》的通过,意味着“费改税”所面临的法律障碍已被清除,并将以道路和车辆收费改革为突破口,在中国启动。

交通税费改革的基本思路,简单而言,就是使税费管理从无序到有序,使社会负担从重到轻,使法令、政策从不利于环保到有利于环保。

九届全国人大常委会在1998年10月的第五次会议和1999年4月的第九次会议上,两度审议了《公路法修正案》草案。该草案有三点主要内容:

1) 不许靠收费筹资建路。原来《公路法》中规定,筹建公路建设资金,除财政拨款外,还可有两个渠道:依照法律或者国务院有关规定征收用于公路建设的费用,以及依法向国内外金融机构或者外国政府贷款。该草案只保留了后者的贷款建路,而删去了收费集资的内容。

2) “费改税”。原来《公路法》允许征收公路养路费,并要求将此收入必须用于公路的养护和改建。该草案则指出,国家采用征税的办法成立公路养护资金,具体办法由国务院规定。

3) 删去了原有不交费给予处罚的条款。

审议过程中,人大常委会组成人员普遍表示:修订《公路法》,治理乱收费、乱集资、乱摊派,得民心;“费改税”是大方向,大家都支持:“多用路,多出钱”是公平的。但也有一些委员对某些问题表示担心并提出疑问,例如,是否会加重农民负担?

1999年4月底,九届全国人大常委会第九次会议就修正草案进行表决时,以一票之差未获通过。1999年10月25日,在京开幕的九届全国人大常委会第十二次会议,又把审议公路法修正草案列为会议议程。

这次为期一周的会议,共有23项议程,是九届全国人大常委会成立以来议程最多的一次会议。但是常委会仍然用了较多时间,分组审议公路法修正草案。1999年10月31日,九届全国人大常委会第十二次会议表决通过了关于修改《公路法》的决定草案。其中不仅肯定了国务院提出的公路法修订草案的主要内容,还进一步强调:“国务院在制定将公路和车辆收费改为征税的实施办法时,应当取消各种不合理的收费,确定合理的征税幅度,并采取有效措施,防止增加农民负担;同时防止增加车辆用油以外的其他用油单位的负担。”

引人注目的《公路法》修订工作终于完成了。具有法律效力的《关于修改公路法的决定》自公布之日起正式施行。这意味着民心所向的“费改税”在中国依法启动。

3. “费改税”改革

自《关于修改公路法的决定》公布以后,燃油税改革方案终于在2008年底坠地。2008年10月18日,国务院印发了《关于实施成品油价格和税费改革的通知》(简称《通知》),自2009年1月1日起实施成品油税费改革。

《通知》明确标明将取消公路养路费等六项收费,将价内征收的汽油消费税单位税额每升提高0.8元,即由每升0.2元提高到1元。柴油消费税单位税额每升提高0.7元,即由每升0.1元提高到0.8元。其他成品油消费税单位税额相应提高,这宣告了经过十多年的讨论研究,燃油税终于出台了。