



全球汽车产品 认证指南

Global Motor Vehicles
Certification Guide

李同泽 高颖 孙恒瑜 编著



中国质检出版社
中国标准出版社

全球汽车产品认证指南

李同泽 高颖 孙恒瑜 编著



中国质检出版社
中国标准出版社

北 京

图书在版编目(CIP)数据

全球汽车产品认证指南/李同泽等编著. —北京:中国
标准出版社, 2013. 11
ISBN 978-7-5066-7310-5

I. ①全… II. ①李… III. ①汽车-市场管理-产品质
量认证-法规-世界 IV. ①D912. 29

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 190052 号

内容提要

本书围绕中国汽车产品的出口市场,系统地阐述了各个目标市场对进口的汽车产品(包括发动机和零部件)所要求进行的各种认证的程序及必须满足的与之相关的法律法规,从而为中国汽车产品出口到这些目的地国家提供必要的信息支持和决策建议。

本书按照五大洲的地理分布,对世界上 40 余个国家或地区的与汽车产品相关的认证管理机构、认证程序及所依据的法律法规进行了系统的梳理,是目前汽车认证方面覆盖国家最多、信息最完善的书籍之一。

本书是一本工具书,可供汽车制造企业、汽车进出口贸易公司、国家商务及贸易团体、各类安全认证机构等使用,也可供经贸专业及车辆工程专业的在校师生参考。

中国质检出版社 出版发行
中国标准出版社

北京市朝阳区和平里西街甲 2 号(100013)
北京市西城区三里河北街 16 号(100045)

网址: www.spc.net.cn

总编室:(010)64275323 发行中心:(010)51780235

读者服务部:(010)68523946

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 880×1230 1/16 印张 25.75 字数 788 千字
2013 年 11 月第一版 2013 年 11 月第一次印刷

*

定价 65.00 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)68510107

前言



据资料记载,中国的汽车出口始于20世纪50年代的末期。但在相当长的一段时期内,中国汽车出口均是以无偿援外的形式进行的,发展较为缓慢。统计数据表明,1958—1992年,中国汽车累计出口量只有10.2万辆,平均每年不到3000辆,有些年份的出口甚至不足百辆。然而,从20世纪90年代开始,随着市场的逐步开放,中国汽车有了真正意义上的出口。1993年,中国汽车出口首次突破1万辆,此后汽车出口逐步稳定增长。在10年后的2003年,中国汽车出口已经达到4.5万辆,出口量是1993年4.5倍。此后的几年,中国汽车出口量基本上都是以一年翻一番的速度增长。直到2008年下半年全球金融危机爆发后,由于全球汽车市场的需求大幅下降,中国的汽车出口量才出现了下滑。2009年,中国汽车出口从2008年的68万辆骤降到37万辆,降幅达45%。尽管2010年出口升至56万辆,但也没有达到金融危机前的水平。在经历了两年的波动与调整之后,2011年中国汽车出口开始逐渐恢复并呈现快速增长的态势,当年实现出口85万辆。2012年,中国汽车的出口量更是一举突破百万,达到了105万辆。

在近20年的时间里,中国汽车出口从1万辆升至105万辆,从绝对数上来看,发展速度是惊人的。从相对数来看,也是值得回味的。2012年,中国汽车产销规模在1900万辆左右,105万辆的出口量占汽车产量的5%左右。而从1993年当时中国的汽车产销规模上看,只有不足130万辆,汽车出口不足1%。可见进步是较大的。但与世界上的一些汽车强国相比,中国的汽车出口规模又显得有些微不足道。2012年,主要汽车强国的汽车出口量都占到总产量的50%以上:德国为77%;西班牙、比利时为90%;英国为80%;韩国、法国在70%左右;日本也超过了50%。与这些国家相比,中国5%的占比似乎显得太“渺小”了。

那么,我们不仅要问,是什么制约着中国汽车的出口?其中一个重要因素是中国汽车制造业缺乏核心技术。中国汽车企业虽然发展很快,但整车制造平台技术、发动机技术等核心技术仍然缺乏。其次,中国汽车企业出口的海外市场较为狭小,同质化竞争和无序竞争的现象较为严重。综观过去20年的出口历史,不难发现中国汽车整车出口主要集中在欠发达国家或地区及一些新兴市场国家。从2012年的汽车出口数据来看,出口量排名前10位的国家依次是阿尔及利亚、伊拉克、俄罗斯、伊朗、智利、秘鲁、埃及、委内瑞拉、哥伦比亚和乌克兰,分别出口14.98万辆、9.01万辆、8.97万辆、7.78万辆、6.27万辆、3.72万辆、3.46万辆、3.28万辆、3.13万辆和3.06万辆。2012年,对上述10国的出口共计63.66万辆,占当年汽车出口总量的60.63%。正是由于目标市场十分的狭小,所以同质化竞争的现象十分严重。个别企业不计成本地以低价占领市场后,却无法提供售后服务和零配件供应,致使刚刚起步的市场就遭受到了重创。第三,中国汽车产品在当地主要的竞争优势就是价格相对低廉,但近年来随着人民币的连续升值,国内劳动力成本和原材料的价格普遍上涨,汽车企业的制造成本也在不断增加。因此,单独的低价策略已经难以为继。加之汽车出口面临的高昂的海运成本和日趋复杂的国际贸易环境,中国汽车的价格优势似乎已经不再突显。

正是上述几个方面的制约因素,促使中国汽车企业进行深层次的思考。应该说,尽管中国汽车出口面临种种困难,但多年来中国汽车企业“走出去”的战略始终没有改变。实现汽车出口,拓展海外市场,已经是多数企业的共识。特别是国内市场增速放缓,企业产能出现闲置的情况下,汽车出口已经成为企业提升产销规模的重要举措。那么一个企业应如何对海外市场进行适度的开发与规划呢?今天,中国汽车企业通过20年的摸索,营销观念已经发生了巨大的变化。出口企业正在转变出口模式,通过在当

地建厂,逐步融入当地的社会与产业,以实现从简单的“贸易”模式到“实体营销”的战略转型。实际上,本地化生产是企业参与国际竞争的高级形式,企业可以在全球最大限度地配置资源、降低成本,增强企业的竞争力,同时又能为当地创造财政收入、解决就业,相对会容易得到当地政府的支持。这为进一步开拓市场创造了一个良好的社会、政治及市场环境。但真要实现这一战略转型,中国的企业要学习的东西还很多。

撰写这本书的主要目的就是为迎合国内汽车企业日益增长的出口需求,为中国出口企业的战略转型提供一些政策层面的支持。本书研究的主要内容为全球现有的汽车产品认证体系。之所以要研究这个,是因为这些认证是中国汽车产品出口到当地市场并在当地进行合法销售的“敲门砖”,是市场准入的先决条件。不通过这些认证,获得相应的证书,中国的汽车产品是不可能出口到这些市场的,也是不允许在这些市场进行销售的。所以,本书希望通过对世界各国的产品认证情况进行一个比较系统的、全面的梳理,来帮助中国的汽车企业迅速“撬开”海外目标市场的“大门”。

本书共分为七篇,包括综述篇、欧洲篇、美洲篇、亚洲篇、非洲篇、大洋洲篇和附件篇。

综述篇作为全书的一个引子,主要分析了近 10 年来全球汽车产销分布的格局变化及全球汽车保有量分布的演变情况。这一篇虽然作为引子仅仅给出了结论性的分析,但对出口企业来说,站在较宏观的层次来综观全球汽车市场是至关重要的。

欧洲篇、美洲篇、亚洲篇、非洲篇和大洋洲篇基本上是围绕各个国家或当地主流的认证机构对汽车产品认证的体系展开研讨的。各篇均按照国家或区域组织对当地的汽车产品准入的批准制度进行了较为详细的梳理,目的就是让中国的汽车企业能够通过阅读本书,比较清晰地了解到其产品要出口到某一国家时,知道自己应做些什么,如何做;自己的产品要满足哪些要求以及如何满足。

附件篇给出了十分重要的《1958 年协定书》、《1997 年协定书》和《1998 年协定书》的中文译本,以便读者参考学习。在此要特别感谢王卫平和李琴的大力支持。

由于我们水平所限,不妥之处在所难免,欢迎读者批评指正。

编著者

2013 年 8 月

目 录



第一篇 综述	1
第一章 2001—2011 年全球汽车市场概况	3
第一节 全球汽车产量分布的变化	3
第二节 全球汽车销量分布的变化	4
第三节 全球汽车保有量分布的变化	5
第二章 全球左右舵车市场分布情况	7
第三章 全球汽车认证体系简述	10
第二篇 欧洲	15
第一章 欧盟汽车产品认证体系	17
第一节 欧盟汽车产品认证基本情况	17
第二节 欧盟汽车产品认证的相关解释	19
第三节 欧盟汽车产品认证的依据	22
第四节 欧盟汽车产品认证的基本程序	87
第五节 欧盟汽车产品 E/e-mark 认证	95
第六节 欧盟汽车零部件/系统单项型式批准	101
第七节 欧盟汽车整车型式批准	105
第八节 欧盟汽车零部件/系统认证与整车认证的关系	110
第九节 欧盟各国国家认证执行情况	111
第二章 独联体地区汽车产品认证体系	118
第一节 俄罗斯汽车产品认证体系	118
第二节 白俄罗斯 GOST 认证体系	140
第三节 哈萨克斯坦 GOST 认证体系	141
第四节 乌克兰 UkrSEPRO 认证体系	142
第五节 乌兹别克斯坦 GOST 认证体系	145
第六节 海关联盟认证体系	146
第三篇 美洲	151
第一章 美国汽车产品认证体系	153

第一节	美国的汽车法规体系	153
第二节	美国联邦政府对汽车产品的准入管理	170
第三节	美国汽车产品认证模式	171
第四节	美国车辆的强制召回制度	178
第二章	加拿大汽车产品认证体系	180
第一节	加拿大 CDOT 认证简介	180
第二节	加拿大进口车辆的预通关程序	180
第三章	墨西哥汽车产品认证体系	182
第一节	墨西哥汽车产品市场准入管理制度	182
第二节	墨西哥负责汽车产品准入的管理机关	182
第三节	墨西哥汽车技术法规	182
第四节	墨西哥汽车 NOM 认证程序	183
第四章	巴西汽车产品认证体系	185
第一节	巴西汽车产品准入管理体制	185
第二节	巴西汽车技术法规	185
第三节	巴西汽车认证体系	190
第五章	阿根廷汽车产品认证体系	193
第一节	阿根廷汽车工业概况	193
第二节	阿根廷汽车市场准入管理体制	193
第六章	智利汽车产品认证体系	195
第一节	智利汽车行业主管部门	195
第二节	智利汽车产品认证的依据	195
第三节	智利汽车产品 3CV 认证	196
第四节	中国汽车产品出口智利的优势	197
第四篇	亚洲	199
第一章	海湾国家汽车产品认证体系	201
第一节	海湾国家基本情况	201
第二节	海湾国家 GCC 认证体系	209
第三节	伊朗汽车产品认证体系	216
第四节	伊拉克认证体系	224
第五节	沙特阿拉伯认证体系	225
第二章	东盟国家汽车产品认证体系	228
第一节	东盟各国汽车产品市场准入管理机构	229
第二节	东盟各国汽车产品认证体系	229

第三章 日本汽车产品认证体系..... 247

第一节 日本汽车产品准入管理制度..... 247

第二节 日本汽车产品法规体系..... 248

第三节 日本汽车产品型式认证体系..... 256

第四章 韩国汽车产品认证体系..... 264

第一节 韩国汽车产品认证的法规体系..... 264

第二节 韩国汽车产品认证程序..... 265

第五章 中国汽车产品认证体系..... 267

第一节 中国汽车产品认证管理机构..... 267

第二节 中国汽车公告批准程序..... 269

第三节 中国 3C 认证的程序..... 274

第四节 中国环保型式批准的程序..... 287

第六章 印度汽车产品认证体系..... 292

第一节 印度汽车产品认证基本情况..... 292

第二节 印度 ARAI 认证..... 292

第三节 印度 BIS 认证体系..... 320

第五篇 非洲..... 323

第一章 南非汽车产品认证体系..... 325

第一节 SABS 认证..... 325

第二节 NRCS 认证..... 330

第二章 尼日利亚汽车产品认证体系..... 339

第一节 SONCAP 认证简介..... 339

第二节 SONCAP 认证程序..... 341

第三章 肯尼亚 PVoC 认证..... 344

第一节 PVoC 认证简介..... 344

第二节 PVoC 检验依据标准..... 344

第三节 PVoC 认证程序..... 344

第四节 CoC 证书的获取..... 345

第六篇 大洋洲..... 347

第一章 澳大利亚汽车产品认证体系..... 349

第一节 澳大利亚汽车产品认证简介..... 349

第二节 澳大利亚汽车产品 ADR 认证..... 351

第三节 澳大利亚二手车进口管理..... 372

第四节	澳大利亚汽车召回制度	374
第五节	中国汽车企业进入澳大利亚的建议	375
第二章	新西兰汽车产品认证体系	376
第七篇	附件	377
附件一	1958 年协定书正文	379
附件二	1997 年协定书正文	385
附件三	1998 年协定书正文	391
参考文献		400
致谢		401

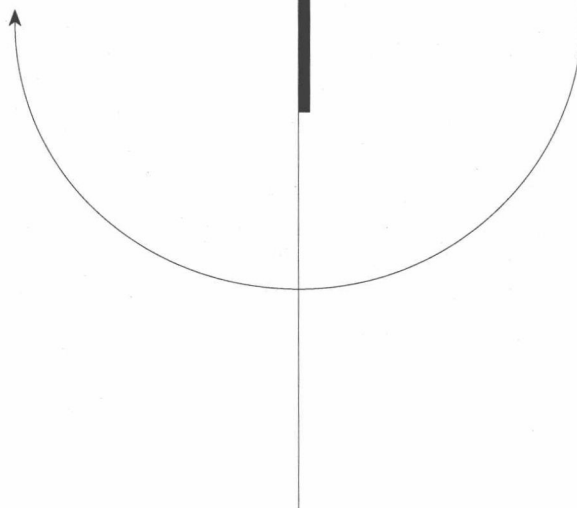


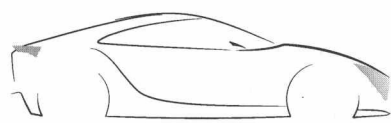
第一篇 综述

第一章 2001—2011年全球
汽车市场概况

第二章 全球左右舵车市场
分布情况

第三章 全球汽车认证体系
简述



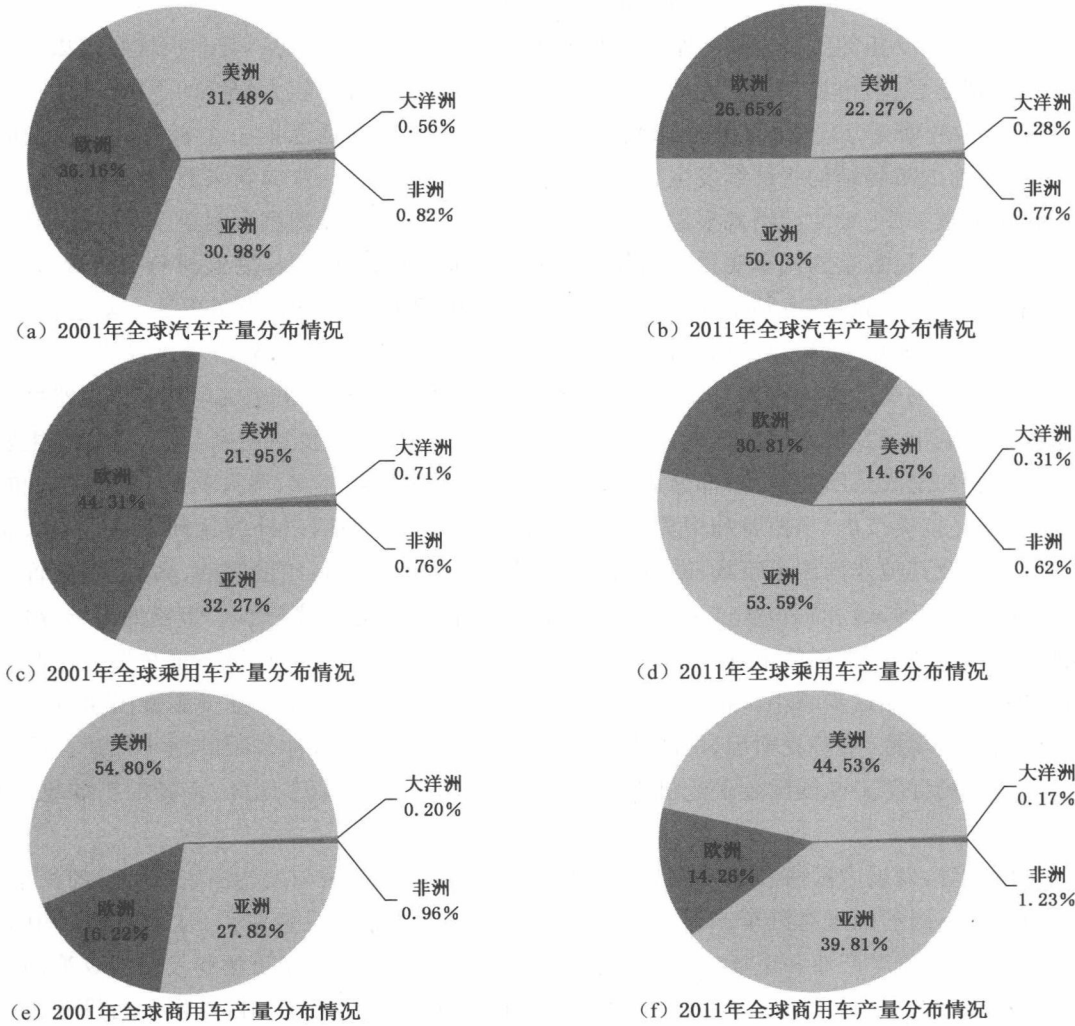


第一章 2001—2011 年全球汽车市场概况

第一节 全球汽车产量分布的变化

据统计,2001 年全球汽车产量为 5 689 万辆,10 年后的 2011 年,全球汽车产量达到 8 057 万辆,增长了 42.27%。从图 1-1 中可以看出,三大板块的产量占比发生了较大的变化。欧美板块在全球产量中的占比在过去 10 年的时间里分别下滑了 10%左右,这些下滑的份额基本上转移到了亚洲板块。在过去 10 年中,亚洲板块的汽车产量占比增长了约 20%。到 2011 年,亚洲板块的汽车产量在全球汽车产量中的占比基本达到了 50%。10 年前“三足鼎立”的局面已经不复存在,取而代之的是“2+1”的格局。

如果没有数据的支撑,我们很难想象仅 10 年的光景全球汽车产业的布局就发生了如此大的变化,那么在下一个 10 年来临之际,有谁能想象得出这个布局又会发生怎样的变化呢?其实,作为汽车制造企业,更希望能通过这种变化看到全球行业发生演变的本质。10 年巨变表明,亚洲的汽车工业在过去 10 年里逐步成熟起来了。亚洲的汽车制造技术、汽车制造工艺、行业管理等方面在逐步与世界先进水平接轨。应该说,亚洲是上一轮全球汽车产业结构调整中的最大受益者。



数据来源:创先国际《世界汽车市场走势数据库》。产量数据覆盖了 52 个国家和地区。

图 1-1 2001 年和 2011 年全球汽车产量分布情况示意图

第二节 全球汽车销量分布的变化

研究过去 10 年汽车产量分布的变化情况,其意义在于掌握不同板块中汽车制造业的成熟程度。从某种意义上讲,汽车生产规模越大,意味着当地的汽车制造业越成熟。而行业发展的成熟程度则反映了其制造技术的先进性、产品性能的优劣及行业竞争力强弱,这对企业寻求全球一体化背景下的产业布局是至关重要的。

然而,当我们面对汽车消费终端来研究汽车市场规模时,更希望知道世界的什么地方对汽车有较大的“吸纳”能力。换言之,我们希望知道世界上哪些地区或国家汽车市场规模较大、市场发展潜力较大。在当今全球经济一体化的进程中,具有最大产量的亚洲板块是否可以将生产的汽车全部在本地销售掉,如果不行,多余的汽车就必须要通过开辟其他市场来进行销售。那么如何寻找其他最有潜力的市场呢?下面通过分析我们先看一下世界的哪个地方对汽车具有较大的“吸纳”能力,这种“吸纳”能力在过去 10 年中又发生了怎样的变化。通过这样一种分析,我们就可以从宏观的层次来定性地判断出一个有发展潜力的市场。

根据创先国际对全球 112 个国家/地区采集的汽车销量数据,2001 年全球汽车销量为 5 587 万辆。2011 年,全球汽车销量达到了 7 905 万辆。从图 1-2 中美洲、欧洲和亚洲三大板块来看,亚洲板块的市场“吸纳”能力有了大幅度的提升,市场份额从 2001 年的不足 23%,上升到了近 43%,增加了 20 个百分点。这与亚洲过去 10 年的经济发展水平和市场活力的不断增强是吻合的。美欧板块在过去 10 年里由于经济环境的持续恶化,市场“吸纳”能力出现了停滞,市场份额出现了较大幅度的下滑。

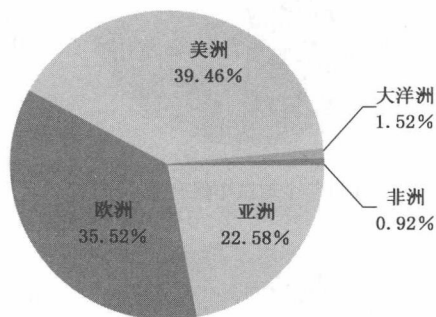
10 年的统计数据充分表明,目前全球汽车市场中,亚洲是最为活跃的一个板块。在未来的 10 年中,我们确信目前的市场结构将继续发生较大的变化,市场份额将进一步向新兴的经济体漂移。

当我们把亚洲 2011 年的产销规模做一个比较后就会发现,扣除亚洲汽车制造企业在亚洲以外的地产车外,亚洲仍有一定数量的汽车要销售到其他几大洲中去。那么,中国作为亚洲乃至全球的一个汽车产销大国,将国产汽车出口到海外是几代汽车人的梦想。中国的汽车企业为实现这个梦想已经做了几十年的探索,其中有成功,有失败。那么在当前的市场环境下,迅速拓展海外市场已经成为中国汽车企业的战略共识。本书的后续内容就是要辅助中国汽车企业尽快走出去,快速实现其海外战略之梦想。

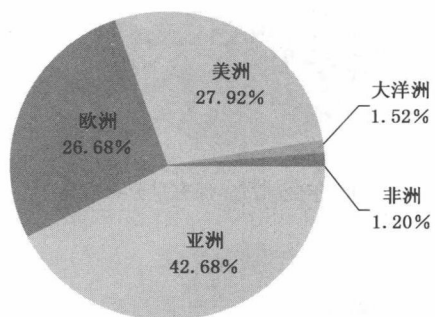
如果我们根据市场发展水平的不同,将全球汽车市场简单地分为发达国家(地区)市场[主要包括:北美市场(美国、加拿大);欧盟市场;部分亚太市场(主要包括:日本、韩国、澳大利亚、新西兰)]和发展中国家(地区)市场[拉美市场(墨西哥和中美洲、南美洲市场);日本、韩国以外的亚洲市场;南非、北非(阿尔及利亚、埃及)及其他非洲国家市场;欧盟以外的其他欧洲国家市场(如俄罗斯、乌克兰、格鲁吉亚、塞尔维亚、克罗地亚等国家)]的话,从过去 10 年的统计数据来看,发达国家(地区)市场的市场容量普遍较大,而发展中国家(地区)市场的市场容量相对较小。但这种局面在过去 10 年中正在发生着改变,两者市场容量之间的差距在逐步缩小。特别是一些新兴市场(如金砖 5 国)和部分资源型国家(如阿尔及利亚、哥伦比亚、委内瑞拉、哈萨克斯坦、伊朗等)汽车市场的兴起,使得这种差距的缩小加速。此外,在发达国家(地区)市场近年来受国际金融危机影响的大背景下,发展中国家(地区)市场的扩展也就显得更为突出。

从现阶段来看,发展中国家和地区的汽车产业普遍欠发达,还无法与发达国家(地区)的汽车产业相提并论。但由于不同的国家对汽车产业发展采取不同的市场策略和投资政策,从而在发展中国家(地区)中形成了不同的汽车产业和市场的发展状态。部分国家采取开放汽车市场和投资的政策,充分利用地理位置、多边或双边自由贸易协定、劳动力成本等各种条件和优势,吸引国际跨国公司投资建厂,形成汽车产品出口导向型的国家,如土耳其、泰国、墨西哥等。还有一些国家也是通过这一自由开放的政策,吸引跨国公司投资建厂满足自身的市场需求,如南非、委内瑞拉、巴西等。另外,部分国家由于一直没有

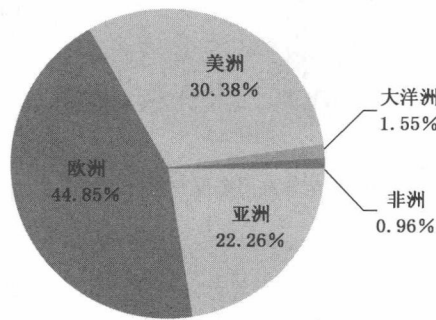
关注汽车产业的发展,其汽车产业处于空白,市场所需要的汽车产品主要依靠进口,如阿尔及利亚、叙利亚、海湾国家等,但这些国家并不希望自己的市场永远成为别国汽车产品的倾销地,他们也希望通过与国外汽车公司的合作来发展自身的汽车工业,同时给予这类合资企业较多的优惠政策,对前期国产化率的要求也相对较低。



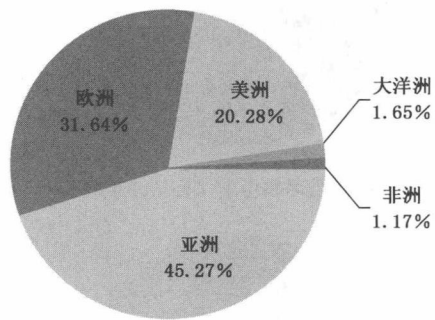
(a) 2001年全球汽车销量分布情况



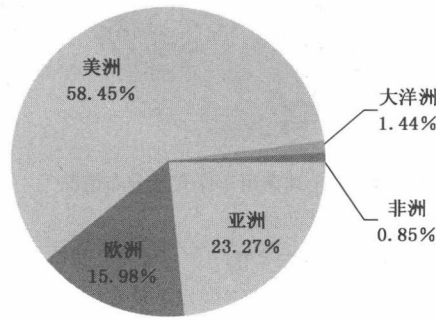
(b) 2011年全球汽车销量分布情况



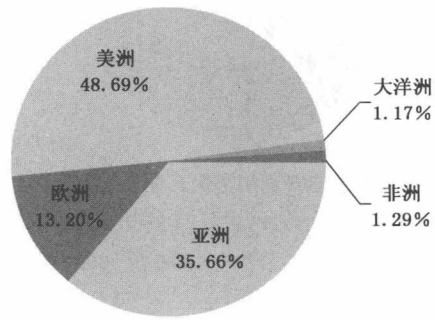
(c) 2001年全球乘用车销量分布情况



(d) 2011年全球乘用车销量分布情况



(e) 2001年全球商用车销量分布情况



(f) 2011年全球商用车销量分布情况

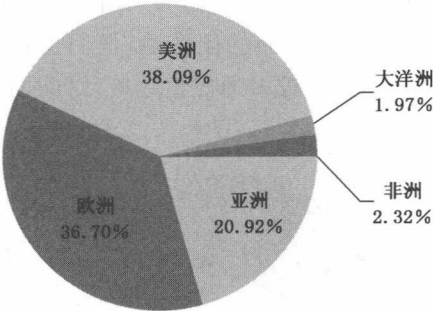
数据来源:创先国际《世界汽车市场走势数据库》。销量数据覆盖了 112 个国家和地区。

图 1-2 2001 年和 2011 年全球汽车销量分布情况示意图

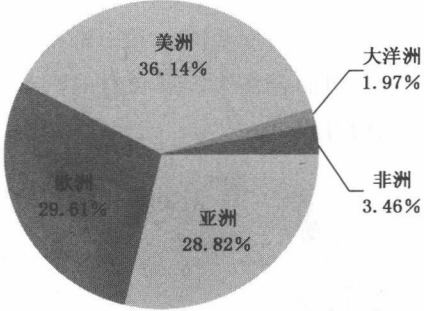
我们可以预计到,在未来 10 年,发展中国家(地区)市场的容量在全球汽车市场中份额将进一步扩大。

第三节 全球汽车保有量分布的变化

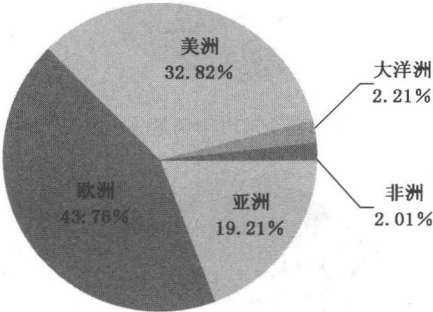
图 1-3 中的全球汽车保有量数据是创先国际根据 207 个国家或地区的统计数据得出的。从过去 10 年的发展来看,亚洲汽车保有量出现了较快的增长。是三大板块中保有量占比唯一出现提升的一个板块。从非洲板块来看,尽管过去 10 年保有量占比增幅不大,但如果与非洲的过去相比,2011 年非洲汽车保有的数量已经出现了较大的增长。预计未来 10 年,随着非洲经济环境的改善,非洲的汽车保有数量会进一步增加,但增长的速度与非洲的经济发展速度密切相关。



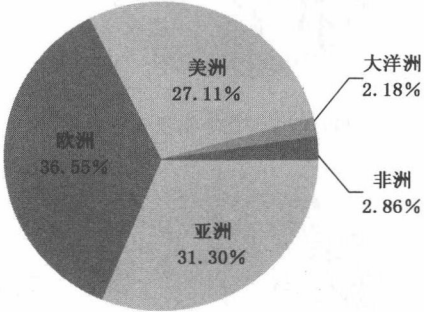
(a) 2001年全球汽车保有量分布情况



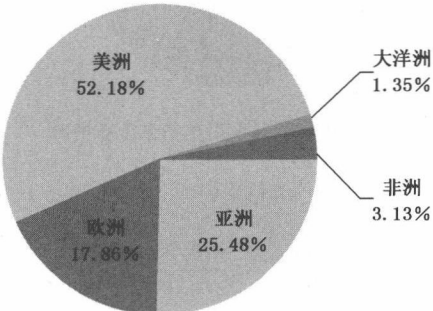
(b) 2011年全球汽车保有量分布情况



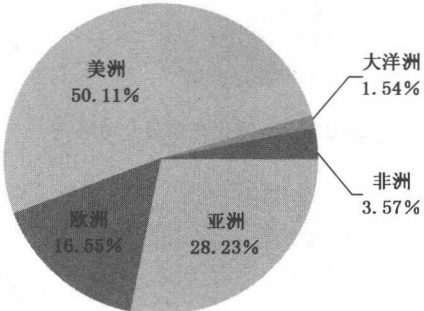
(c) 2001年全球乘用车保有量分布情况



(d) 2011年全球乘用车保有量分布情况



(e) 2001年全球商用车保有量分布情况



(f) 2011年全球商用车保有量分布情况

数据来源:创先国际《世界汽车市场走势数据库》,保有量数据覆盖 207 个国家和地区。

图 1-3 2001 年和 2011 年全球汽车保有量分布情况示意图

第二章 全球左右舵车市场分布情况

根据车辆的道路行驶状况，全球汽车市场可分为左舵车和右舵车两大类，这是根据不同的市场规定车辆靠道路左侧或右侧行驶来决定的。

目前在全球总计 229 个国家和地区中，有三分之一的国家是右舵车市场，其余的三分之二国家则都为左舵车市场，具体市场分布情况如下。

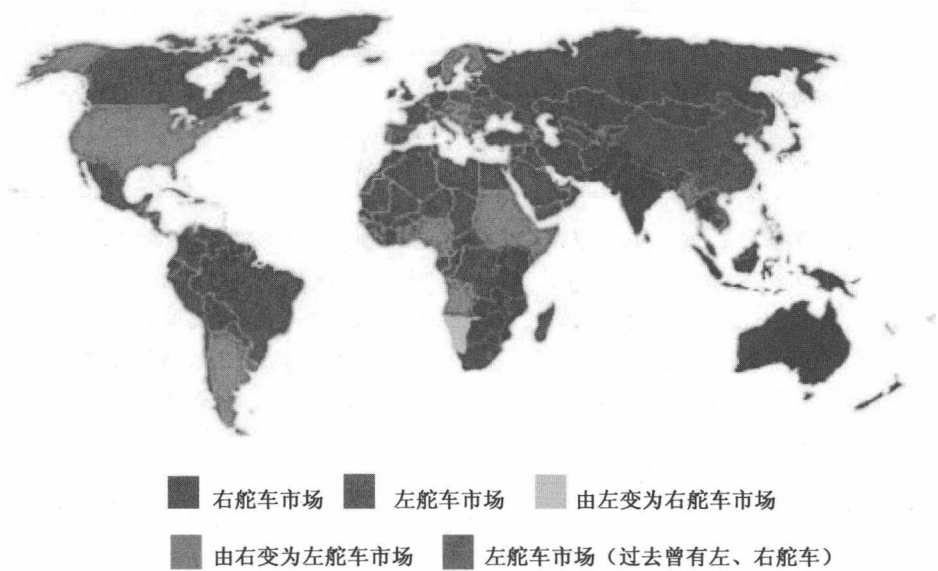


图 1-4 全球左右舵汽车市场分布图

右舵车将驾驶员的座位安置在车辆右侧，便于驾驶员观察对面来车情况。目前全球 76 个国家和地区使用的是右舵车（靠左行驶），如表 1-1 所示。

表 1-1 右舵车国家（地区）分布情况

区域名称	右舵车国家（地区）名称	右舵车国家（地区）数量
亚洲	日本、中国香港、中国澳门、马来西亚、文莱、印度尼西亚、泰国、新加坡、东帝汶、印度、孟加拉、尼泊尔、不丹、巴基斯坦、斯里兰卡、马尔代夫	16
大洋洲	澳大利亚、新西兰、巴布亚新几内亚、汤加、所罗门群岛、库克群岛（新）、瑙鲁、图瓦卢、斐济群岛、纽埃（新）、托克劳（新）、皮特凯恩群岛（英）、基里巴斯、科科斯群岛（澳）、诺福克岛（澳）、圣诞岛（澳）、萨摩亚	17
非洲	赞比亚、津巴布韦、马拉维、莫桑比克、博茨瓦纳、纳米比亚、南非、毛里求斯、莱索托、斯威士兰、乌干达、塞舌尔、肯尼亚、坦桑尼亚、圣赫勒拿（英）	15
美洲	英属圭亚那、苏里南、福克兰群岛（英）、安提瓜和巴布达、多米尼加、牙买加、巴巴多斯、特立尼达和多巴哥、格林纳达、特克斯和凯科斯群岛（英）、圣基茨和尼维斯、圣文森特和格林纳丁斯、开曼群岛（英）、蒙特塞拉特（英）、巴哈马、安圭拉（英）、圣卢西亚、英属维尔京群岛（英）、美属维尔京群岛、百慕大（英）	20
欧洲	英国、爱尔兰、塞浦路斯、马耳他、根西岛（英）、奥尔德尼群岛（英）、马恩岛（英）、泽西岛（英）	8

左舵车(靠右行驶)目前已经被世界上的多数国家所采用,如表 1-2 所示。左舵车的优点是司机可以用左手掌控方向盘,同时用右手完成换挡等动作。在同一型号的汽车中,左舵车比右舵车的价格相对要便宜一些。

表 1-2 左舵车国家(地区)分布情况

区域名称	右舵车国家(地区)名称	左舵车国家(地区)数量
亚洲	阿富汗、亚美尼亚、阿塞拜疆、巴林、英属印度洋领地、柬埔寨、中国、格鲁吉亚、关岛(美)、伊朗、伊拉克、以色列、约旦、哈萨克斯坦、朝鲜、韩国、科威特、吉尔吉斯斯坦、老挝、黎巴嫩、蒙古、缅甸、阿曼、菲律宾、帕劳、卡塔尔、沙特阿拉伯、叙利亚、中国台湾、塔吉克斯坦、土耳其、土库曼斯坦、阿拉伯联合酋长国、乌兹别克斯坦、越南、也门	36
大洋洲	新喀里多尼亚(法)、北马里亚纳联邦、美属萨摩亚	3
非洲	阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非、乍得、科摩罗、刚果(布)、刚果(金)、科特迪瓦、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马里、毛里塔尼亚、马约特岛(法)、摩洛哥、尼日尔、尼日利亚、留尼汪岛(法)、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞拉利昂、索马里、苏丹、多哥、突尼斯、西撒哈拉	42
美洲	美国、危地马拉、尼加拉瓜、哥伦比亚、秘鲁、巴西、巴拉圭、伯利兹、海地、瓜德罗普(法)、加拿大、萨尔瓦多、哥斯达黎加、委内瑞拉、玻利维亚、阿根廷、法属圭亚那、多米尼加、马提尼克(法)、圣皮埃尔和密克隆(法)、墨西哥、洪都拉斯、巴拿马、厄瓜多尔、智利、乌拉圭、古巴、波多黎各(美)、荷属安的列斯群岛、阿鲁巴(荷)	30
欧洲	阿兰群岛(芬)、阿尔巴尼亚、安道尔、奥地利、白俄罗斯、比利时、波黑、保加利亚、克罗地亚、捷克、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、直布罗陀(英)、希腊、梵蒂冈、匈牙利、冰岛、意大利、拉脱维亚、列支敦士登、立陶宛、卢森堡、马其顿、摩尔瓦萨、摩纳哥、黑山、荷兰、挪威、波兰、罗马尼亚、俄罗斯、圣马力诺、塞尔维亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、斯瓦尔巴德群岛(挪)、瑞典、瑞士、乌克兰	42

在过去 10 年中,左舵车和右舵车市场保有量的比例基本上变化不大。尽管左舵车占比略有增加,但仅仅有 0.14 个百分点。这个增加主要是由于左舵商用车的增加拉动的。

从图 1-5 中的分析结果我们可以看出,右舵车中,乘用车在总体保有量中的占比增加了 0.39 个百分点,而商用车则下降了 1.55 个百分点。我们认为这是反应市场规律的一种研究结果。