

# 2013年汽车政策的新动向新期待



“汽车召回”加大处罚力度

新的一年已来临，一些新法规新年伊始付诸实施，如汽车召回条例和最严交规等；有的可望在新的一年出台新规，如家用汽车产品的三包；有的规定虽实行但效果不甚理想，希望新年得以改观，如公车采购自主品牌汽车。新年中，我们期待汽车业能持续和稳定发展，期待更多更节能更环保更安全的汽车产品投放市场，期待一个健康的汽车文明生态。

今年1月1日起实施的《缺陷汽车产品召回管理条例》，将缺陷汽车的召回延伸到商用车，增加了“标识”和轮胎的内容，完善了对召回的管理，更利于保障汽车产品的使用安全。

汽车召回条例的最大亮点，在于加大了对违法行为的处罚力度。生产者、经营者不配合产品质量监督部门缺陷调查，或生产者未按照

已备案的召回计划实施召回，或生产者未将召回计划通报销售者，由产品质量监督部门责令改正；拒不改正的，处50万元以上100万元以下罚款，处没收违法所得，情节严重的由许可机关吊销有关许可。生产者违反条例，未停止生产、销售或者进口缺陷汽车产品，或隐瞒缺陷情况，或经责令召回拒不召回的，由产品质量监督部门责令改正，处缺陷汽车产品货值金额1%以上10%以下的罚款，处没收违法所得，情节严重的由许可机关吊销有关许可。

## “史上最严交规”实施

今年1月1日起正式实施公安部123号令——《机动车驾驶证申领和使用规定》，由于该规定大幅提高多项违规分值，被称为我国“史上最严交规”。新交规旨在规范驾驶行为、增强安全意识和预防交通事故。

“最严交规”对校车、大中型客货车、危险品运输车等重点车型驾驶人的严重交通违法行为，提高了记分分值。将未悬挂或不按规定安装号牌、故意遮挡污损号牌等违法行为的记分，提高到12分；将违反道路交通信号灯通行等违法的记分，提高到6分。

“最严交规”还要求学员掌握更全面的道路安全知识和实用能力，加深对安全文明驾驶知识的理解和应用。路考项目增加到16项，桩考和场考合并，考试中用规划线替换标杆。

## 燃气车不达“国五”禁上牌

今年1月1日起，生产、进口气体燃料点燃式发动机与汽车的企业，应按国五标准要求向环保部提出环保型式核准申请，并按时报送环保生产一致性保证计划、年度报告以及车辆识别代码(VIN)信息。燃气汽车达不到“国五”不能上牌。对生产、进口、销售超“标”车辆的，环保部会同有关部门依法予以处罚。

实施国五标准最突出的效益是降低氮氧化物排放总量，与国四相比，单车排放氮氧化物由每千瓦小时3.5克减少到每千瓦小时2.0克，氮氧化物排放降幅42.9%。

## 挂车事故保险盲区消除

根据2012年12月17日国务院关于修改《机动车交通事故责任强制保险条例》的决定，修改并调整后的“保险条例”增加第四十三条，自今年3月1日起施行。

对于“挂车不投保机动车交通事故责任强制保险”，增加的第四十三条明晰了挂车事故的保险处理，消除了挂车事故保险处理的盲区。挂车“发生道路交通事故造成人身伤亡、财产损失的，由牵引车投保的保险公司在机动车交通事故责任强制保险责任限额范围内予以赔偿；不足的部分，由牵引车方和挂车方依照法律规定承担赔偿责任。”

## 汽车“三包规定”立法推进

历时8年多的汽车“三包规定”立法有了新进展，《家用汽车产品三包主要零件种类范围及三包凭证(征求意见稿)》于2012年底发布征求意见。“意见”征求至今年1月底结束。有关部门权威人士称，征求意见稿进一步修改后，有望在3月份出台正式“规定”。

## 淘汰黄标车步伐加快

环保部于2012年底发布的《2012年中国机动车污染防治年报》认为，机动车污染已成为我国空气污染的重要来源，是造成灰霾、光化学烟雾污染的重要原因。

该年报显示，占汽车保有量9.5%的国I前标准汽车，其排放的主要污染物占排放总量的40.0%以上，占汽车保有量16.4%的“黄标车”排放的各类污染物超过55%。

当务之急的首要措施，是加快淘汰黄标车。环保部联合其他部委正在制定与之相关的配套政策，由商务部牵头，环保部等部委参与的黄标车报废标准的修改，可望在今年出台。

## 自主品牌寄望公车改革

工信部于2011年和2012年分别发布《党政机关公务用车选用车型目录管理细则》和《2012年度党政机关公务用车选用车型目录》，众多自主品牌车型入选，业界为此拍手称快；可只见雷声响，不见雨下来，公车改革停滞不前，自主品牌汽车步履维艰。

新的一年开春，中央和地方政府将完成换届，预计今年公务车需求将得到释放，行政事业单位公务用车协议供货公开招标活动已经启动，公车采购规模和数量有望反弹。领导干部、公务员带头换乘自主品牌汽车，将给人民群众起到良好的示范作用，有助于加快自主品牌汽车的发展，迎来自主品牌发展的春天。

## 混动公交车推广到全国

财政部、科技部、工信部和国家发改委于2012年9月下发《关于扩大混合动力城市公交客车示范推广范围有关工作的通知》，混合动力公交客车将从目前的25个节能与新能源汽车示范推广城市，扩大到全国所有城市。新能源龙头企业，以及在既有底盘技术上购置混合动力系统的客车龙头企业从中受益；一批节能减排效果显著、性能稳定的混合动力公交客车产品，由中标企业在非试点城市内进行推广，目标3000辆至5000辆。

中央财政对相关单位购买混合动力公交车给予一次性定额补助，由生产企业在销售时兑付给购买单位，试点企业可获补助最高42万元/辆。

(新民)

## 中国豪车市场留给二线品牌的机会还有多少

虽然近年来豪华品牌单车销售利润下降明显，但各大豪车巨头的热情并未因此减弱，进入2013年反而有愈演愈烈之势。而且，值得关注的是，除了奥迪、奔驰、宝马等一线豪华车企扩张步伐将继续加速外，讴歌等在华表现疲软的二线品牌也不甘示弱，争相推新车、调整在华战略。日前，更是相继发出了强烈的反击信号，欲在中国市场寻求新的突破。

上周，讴歌正式宣布将加速在中国市场的发展，计划今年投放更加迎合中国市场的小排量车型，其全新旗舰车型RLX概念车的量产车型年内也会在中国上市。此外，MDX将在今年全新改款；再看英菲尼迪，刚刚推出了“超低首付专案”，凡购买M、G、FX及EX各系车款的消费者均可享受低至20%的超低首付、超值零利率等金融方案，且该方案有5种个性化分期支付选择；还有雷克萨斯，全新一代IS与全新改款的CT特别版车型都将于今年引入。

中国市场，同时在混合动力车型的投放上力度将继续加大。

凯迪拉克XTS将于春节后上市，凯迪拉克或将改变设计风格以迎合中国消费者的审美；沃尔沃高层在不同场合多次表达了将加速在华发展，其国产化进程也在紧锣密鼓的推进中。

中国市场的博大给了二线豪华品牌希望。而且，中国豪华车市场仍处于发展期，豪华品牌可扩张的空间仍然很广阔。一位业内资深人士认为，只要能真正做到为中国量身打造产品，敢于尝试新的技术理念，二线豪华品牌就有可能在新一轮的扩张中占领一席之地。

不过，中国豪华车市场留给二线品牌的机会还有多少？这个问题值得思考。毕竟，与一线品牌相比，其相差的不仅是销售数量都相距甚远。那么，二线豪华品牌能否成功破局？今年且看各家出招。

(万利)

## 萨博落户青岛需跨过几道坎

日前，青岛青博投资有限公司、国能电力集团及其瑞典公司正式签署项目投资协议，计划投资100亿元在青岛设立整车厂，生产萨博品牌的传统燃油及新能源汽车。

从表面来看，这是一个庞大的计划，未来前景可期，但是仔细分析发现，青岛和NEVS CEO蒋大龙的计划过于理想化，实施起来难度不小，面临几道坎。

首先，作为外资企业，萨博项目必须通过与国内某家整车企业合资，才能拿到轿车生产资质。据媒体报道，青岛当地政府在入股瑞典萨博汽车现任东家瑞典国家电动公司(NEVS)后，不仅准备与蒋大龙组建合资公司，还承诺解决新上马轿车项目的生产资质问题。

从目前的情况来看，中国汽车市场格局已经基本确定。新的合资项目，特别是一些小众车企的国产化对中国市场的大格局来说，并无多大益处，这让政府开始从严审批新增汽车合资项目。此前，奇瑞和捷豹路虎成立合资公司就已经被外界认为是最后一个合资项目。

去年7月24日，工信部产业政策司发布了《工业和信息化部关于建立汽车行业退出机制的通知》，这也意味着，随着一些落后车企生产资质的注销，未来闲置整车资质“壳资源”的争夺必将会愈演愈烈，车企的扩张成本也将随之提高。

其次，未来的产品也是问题。萨博本身的定位就是小众车型，而且，根据收购萨博的协议，蒋大龙手里只有一款萨博9-3，仅凭一款车型就能撑起规划的巨大产能吗？

其实，青岛政府的急切可以“理解”，目前国内汽车市场每年有1900万辆的销量，这让汽车产业成了地方政府的“摇钱树”。但引进企业来建厂一定不能盲目，如何尽快解决好“壳资源”和做好未来车型规划，是目前最急需做的。此外，国内自主品牌车企正经受着来自国外车企的压力，如何让蒋大龙收购的萨博资产和技术最大程度地为我所用，从而提升国内汽车企业的竞争力，这才是引进企业建厂的最终目的。

(钱渝)