

「完成車の特徴を備える自動車部分品の 輸入管理弁法」

日本貿易振興機構(ジェトロ) 北京センター 編

本資料のご利用にあたって

本資料は仮訳の部分を含みます。ジェトロでは情報・データ・解釈等をできる限り正確に記するよう努力しておりますが、本資料で提供した情報等の正確性についてジェトロが保証するものではないことを予めご了承下さい。

完成車の特徴を備える自動車部分品の輸入管理弁法

第一章 総則

第一条

自動車部分品の輸入管理の強化と規範化を図り、自動車産業の健全な発展を促進するために、関連法律法規の規定に基づき本『弁法』を制定する。

第二条

本『弁法』は、関係政府機関にて承認・届出済みの自動車生産企業が完成車の組立生産のために実施している完成車の特徴を備える自動車部分品の輸入を監督・管理するものとする。

自動車生産企業が CKD または SKD を輸入する場合は、通関申告と納税手続きを行うものとし、本『弁法』の規定を適用しないものとする。

第三条

本『弁法』でいう自動車とは、『機動車及びトレーラー分類』(中華人民共和国国家標準 GB/T15089-2001)で定められた M 類と N 類の自動車を指す。

M 類の自動車は最低 4 つ以上のタイヤをもった人間を乗せるため自動車を指し、N 類の自動車は最低 4 つ以上のタイヤをもった貨物を載せるための自動車を指す。

第四条

本『弁法』でいう自動車ユニット(システム)とは、ボディー(キャビンを含む)ユニット、エンジンユニット、変速機ユニット、ドライブ・アクセルユニット、非ドライブ・アクセルユニット、フレームユニット、ステアリング・システム、ブレーキ・システムを含むものとする。

第五条

本『弁法』でいう「完成車の特徴」と「ユニット(システム)特徴」を備えることとは、自動車生産企業が使用する輸入自動車部分品がアセンブリの時点ですでに完成車の特徴を構成すると見なし、もしくは組立の時点ですでにユニット(システム)としての特徴を備えたと見なされることを指す。

第六条

税関総署、国家発展・改革委員会(以下、「発展改革委」と略す)、商務部、財政部は、本『弁法』に従って完成車の特徴を備える自動車部分品の輸入を管理する。

税関総署、発展改革委、商務部、財政部は、「完成車の特徴を備える自動車部分品の輸入管理指導小組」(以下、「指導小組」と略称)を設置する。「指導小組弁公室」は税関総署に設置し、指導小組の日常業務を担当する。「完成車特徴国家専門査定センター」(以下、「査定センター」と略す)は、税関総署の委託を受託して、輸入される自動車部分品が完成車もしくはユニット(システム)の特徴を備えているか否かについて査定する。

第二章 届出管理

第七条

国内市場での販売を目的として、輸入自動車部分品で自動車を生産する自動車生産企業は、本『弁法』に基づき生産モデルで使用する輸入部分品が完成車の特徴を備えるものか否かを自己評価する必要がある。自己評価で完成車の特徴を備えると判断した場合、生産企業は自動車の部分品を輸入する際、事前に該当モデルについて税関総署に届出なければならない。同一自動車生産企業で、モデルが異なる場合、それぞれ個別に届出る必要がある。

生産企業の自己評価のより完成車の特徴を備えないと判断した場合、指導小組弁公室に再審査を請求する必要があり、指導小組弁公室は査定センターに委託して略式再審査または現場再審査を実施する。審査した結果、完成車の特徴を備えると判断された場合、生産企業は届出を追加提出しなければならず、完成車の特徴を備えない場合は届出をする必要がない。

自動車生産企業は発展改革委に対し『道路機動車輛生産企業及び製品公告』への登録を申請する際、または商務部に対し自動輸入許可証を申請する際、該当モデルの完成車の特徴に関する自己評価結果を提出しなければならない。完成車の特徴を備えない自動車部分品を輸入する場合は、指導小組弁公室の再審査意見を併せて提出しなければならない。

国家発展改革委は『道路機動車輛生産企業及び製品公告』にて、完成車の特徴を備える輸入部分品を使用して生産したモデルにつき「完成車特徴」と明記する。商務部は、完成車の特徴を備える乗用車ユニット(システム)に関して付与する自動輸入許可証に、「完成車特徴」と明記する。

第八条

届出モデルは、発展改革委の『道路機動車輛生産企業及び製品公告』に記載されている製品でなければならない。

第九条

生産企業は、届出申請を行う際、下記書類を提出しなければならない。

- (1)企業の概要
- (2)届出モデルの年間生産計画
- (3)届出モデルの部分品の種類と価格に占める割合のリスト;届出モデルの総価格と国産部分品、輸入部分品の品目別価格(いずれも税抜き)
- (4)届出モデル全外注部分品の国内外のサプライヤーと納入品目リスト
- (5)『道路機動車輛生産企業及び製品公告』への登録済み証明書

第十条

税関総署は届出申請書類を受け付けた後、発展改革委、商務部及び企業所在地の税關宛に関連する届出の書類をそれぞれ送付する。発展改革委、商務部と税關は届出書類を受領してから各自の責任で届出管理を行う。

第十二条

企業所在地の管轄税関は、税関総署からの企業届出書類を審査し、要件を満たした自動車生産企業と生産モデルに対し、届出の登録を行なったうえ当該自動車生産企業に通知しなければならない。

第十二条 届出登録済みの自動車生産企業は自動車部分品を輸入する際、自動車部分品の輸入計画に基づいて、予め企業所在地の税関に納税金額総担保を預託する必要しなければならず、上記納税金額総担保金の総額は当該企業の輸入部分品の月間平均納付すべき金額を下回ってはならない。自動車生産企業は、届出モデルの数や輸入計画の変更があった際、ただちに所在地の税関に納税金額総担保金の総額変更を申請しなければならない。税関は、事実を確認したうえ、担保額変更手続きを行なうものとする。

第三章 通関管理

第十三条

自動車生産企業は、完成車の特徴を備える自動車部分品を輸入する際、企業所在地の税關にて通關手続きを行ない、納稅するものとする。

自動車生産企業は完成車の特徴を備える自動車部分品を企業所在地以外の通關地から輸入する場合、届出登録を行い、納稅金額総担保の手続きを完了した上で、企業所在地の税關に税關變更輸送を申請し、税關は税關變更輸送の関連規定に基づき変更手続きを行う。

完成車の特徴を備えない他の自動車部分品を輸入する場合は、前項の規定を適用しないものとする。

第十四条

企業が通關手続きを行なう際、輸入貨物通關伝票、「完成車の特徴を備える」と記載された自動車部分品自動輸入許可証、その他の関連の許可書類及び税關の指定する付隨傳票等を税關に提出しなければならない。海關依据核定中心出具的企業が通關手続きを行なう際、輸入貨物通關伝票、「完成車の特徴を備える」と記載された自動車部分品自動輸入許可証、その他の関連の許可書類及び税關の指定する付隨傳票等を税關に提出しなければならない。

第十五条

完成車の特徴を備える自動車部分品の輸入に当たり、許可書類が必要とされた際、通關過程にて書類確認を行なう。なお、輸入貨物通關伝票の「徵・免稅区分欄」には「完成車特徴」、「貨物受取先欄」に自動車生産企業の名称を書き入れるものとする。

異なるモデルの自動車部分品に関してはモデル別に通關書類の記入を行う必要がある。

第十六条 完成車の特徴を備える自動車部分品の輸入に際して、税關は保税貨物管理の関連規定に照らして関連の輸入手續を行うと共に、輸入状態に応じて税關統計に計上する。

第四章 完成車の特徴の査定基準と査定作業

第十七条

完成車の特徴の査定は、自動車生産企業が税関総署に申請した上で、査定センターが税関総署の委託を受けて行なうものとする。税関は査定センターの発給する『査定報告』に基づいて適用税率と税込価格を決定し、徴税手続きを行なう。輸入自動車部分品の完成車の特徴の査定方法は、税関総署が別途策定し公布する。

第十八条

査定センターは税関総署の査定指令に基づき、自動車生産企業の対象モデルに対し査定作業を実施し、査定報告書を発給するものとする。

第十九条

届出モデルが完成車として組み立て製造を終え、最初にラインオフした後 10 日以内に、生産企業は税関総署完成車の特徴査定の実施を請求しなければならない。査定センターは、税関総署の指令を受けてから 1 ヶ月以内に、関連モデルの査定作業を終了し、査定報告を発給するものとする。

本『弁法』実施前にすでに量産に入ったモデルについては、生産企業は本『弁法』施行後 1 ヶ月以内に自己評価を終え、その結果を税関総署に報告しなければならない。自己評価して完成車の特徴を備えると判断したものは、生産企業が自己評価後 10 日以内に税関総署に届出を行うとともに、税関総署に完成車特徴の査定を請求し、完成車の特徴を備えないと判断したものは、税関総署に再審査を申請しなければならない。再審査の結果は完成車の特徴を備えるとなった場合、生産企業は再審査結果公表後 10 日以内に届出を追加提出しなければならない。査定センターは税関総署の指令に従って、3 ヶ月以内に量産中の登録済みモデルに対し査定を実施し、査定報告書を発給するものとする。

第二十条

査定センターの査定を受けたモデルはベースモデルとする。査定済みのモデルをベースに輸入部分品をオプション装備する場合、生産企業はオプション部分品の種類を所在地の税關と査定センターに報告し、実装の時に忠実に申告しなければならない。査定センターが再確認し、報告書を提出してから、税關は税込価格の算定と納税金額の計算を行う際に調整するものとする。

生産過程において完成車の特徴を構成する状況に変更が生じた場合、自動車生産企業は税関総署にベースモデルの再査定を請求することができる。税關は査定センターの発給した新しい査定報告書に基づき、税込み価格を算定する。完成車の特徴を喪失した場合、税關は当該モデルに対し、本『弁法』に基づいた管理を中止するものとする。

第二十一条

下記のいずれかに該当する輸入自動車部分品は、完成車の特徴を備えるものと見なされる。

- (一) CKD または SKD 部分品を輸入して自動車をアセンブリ生産する場合
- (二) 本『弁法』第四条で定められた範囲内で、
 - 1. ボディー(キャビンを含む)ユニットとエンジンユニットの両方を輸入して完成車を組立生産する場合
 - 2. ボディー(キャビンを含む)ユニットとエンジンユニットのいずれかと、その他のユニット(システム) 3 品目以上(3 品目を含む)を輸入して自動車を組立生産する場合

3. ボディー(キャビンを含む)ユニットとエンジンユニットを除いたユニット(システム)を5品目以上(5品目を含む)輸入して自動車を組立生産する場合

(三)輸入部分品の価格総額が同モデル完成車価格の60%以上を占める場合。本項の完成車の特徴査定基準は2006年7月1日より発効する。

第二十二条

下記のいずれかに該当する輸入自動車部分品は、自動車ユニット(システム)特徴を備えるものと見なされる。

- (一) フルセットのCKDパーツを輸入してユニット(システム)を組み立てる場合;
- (二) キー・コンポネントまたはサブユニットを輸入してユニット(システム)に組み立てる際、輸入するキー・コンポネントまたはサブユニットの量が規定の数量に達し、もしくは超過した場合(詳細は付録1と2を参照);
- (三) 輸入部分品の合計金額が、当該ユニット(システム)の総価格の60%以上に相当する場合。

第二十三条

国内の自動車ユニット(システム)メーカーが生産したユニット(システム)に用いる輸入部分品がユニット(システム)特徴を備えない場合、同ユニット(システム)は国産ユニット(システム)と見なされる。

第二十四条

国内の自動車及び自動車部分品メーカーが部分品(ユニットとサブユニットを含まない)及び部分品製造用の半加工品を輸入し、実質的な加工を施して製造した部分品は、国産部分品と見なされる。

「実質的な加工」とは、加工済みの製品が『中華人民共和国輸出入貨物原産地条例』に定められた実質的変更に関する確認基準を満たしたものと指す。

第二十五条

査定センターが届出モデルの査定を行なう際、生産企業は積極的に協力するとともに、下記の伝票と書類を提出しなければならない。

- 1.査定申請報告書
- 2.企業の自己評価報告書
- 3.『届出モデル部分品購買リスト』(詳細は付録3参照)
- 4.査定センターが必要と判断したその他の書類

第二十六条

届出申請または完成車の特徴査定を申請する必要があるにもかかわらず、申請しない自動車生産企業に対して、税関総署は、査定センターに査定を行うよう指令を出すことができる。

第五章 徴税原則と税額の算出・徴収

第二十七条

完成車の特徴を備える自動車部分品について、企業所在地の税関はその輸入申告から納税にいたるまでの間、保税貨物と見なして監督・管理するものとする。管理効率を高めるために、条件を具備した自動車生産企業は所在地税関のオンラインシステムに接続すべきである。

第二十八条

自動車部分品を組立て完成車を生産した後、自動車生産企業は税関に対し納税申告をし、税関は『中華人民共和国税関法』(以下、『税関法』と略す)と『中華人民共和国輸出入関税条例』、及び『中華人民共和国輸出入税則』の関連規定に基づいて、タイプ分けと徴税を行なう。

査定センターにより完成車の特徴を備えると査定された輸入部分品について、税関は当該部分品を完成車として分類し、かつ完成車税率を適用して、関税と輸入增值税を徴収する。完成車の特徴を備えないと判断された部分品について、税関はそれを部分品として分類し、部分品税率を適用のうえ、関税と輸入增值税を徴収する。

第二十九条

税関は、完成車の特徴を備える輸入部分品に対し完成車として徴税する際、一部の部分品メーカーの提供する部分品について輸入時点で輸入関税と輸入增值税が既に完納され、しかも自動車生産企業が輸入徴税証明を提示できる場合は、納付分の税額を徴税額から控除するものとする。

企業が本『弁法』の規定に従って輸入した自動車部分品で、1年以内に完成車の生産に使用されなかった場合、1年間満了日より30日以内に税関に納税申告し、税関は関連規定により徴税手続きを行なうものとする。

第三十条

加工貿易で生産された自動車が国内向けに販売される場合、本『弁法』を適用する。

加工貿易で自動車を生産する企業は、完成車の特徴を備える輸入の自動車部分品を用いて組立て生産した自動車製品の国内販売を申請する際、事前に本『弁法』の規定に従い、指導小組弁公室に届出手続きを行ない、かつ査定センターの査定を受ける必要がある。税関は査定結果に応じ、完成車の特徴を備えるものに対し、企業が提出する『加工貿易保税輸入原材料の国内販売批准証』と所定の輸入許可証に基づき、本『弁法』に規定された税率で徴税し、かつ全輸入部分品の関税延滞利息を追徴するものとする。

保税区、輸出加工区等の税關特別監督管理地域にある完成車生産企業は、区内に輸入された完成車の特徴を備える自動車部分品を用いて組み立て生産した自動車の国内販売を申請する際、事前に本『弁法』の規定に従い、税關総署に届出手続きを行ない、かつ査定センターの査定を受ける必要がある。税關は査定結果に応じ、完成車の特徴を備えるものについて関連の輸入許可証に基づき所定の手続きを行ない、国内販売の実態に応じて徴税するものとする。

第三十一条

自動車生産企業は、査定センターが完成車の特徴の査定報告書を発給した翌月より、毎月の第10稼動日までに、企業所在地の税關において納税申告をしなければならない。税關は自動車生産企業が前

月に生産した対象モデルに使用された輸入部分品に対し、完成車税率に基づいて関税と輸入增值税を一括で徴収するものとする。

自動車生産企業は、初回の納税申告をする際、査定報告書が発給される以前に完成車生産に使用した輸入部分品についても、併せて税関に納税申告しなければならない。

第三十二条

自動車生産企業は、査定センターから「完成車の特徴を備えない」という査定報告書の発給を受けてから30日以内に、所在地の税関に対し、輸入済みで未納税の自動車部分品を申告する必要がある。税関は自動車部分品税率に基づいて関税と輸入增值税を徴収するとともに、当該モデルに本『弁法』の規定を適用しないものとする。

第三十三条

自動車生産企業は、届出モデルの数量変更と輸入計画の調整をした場合、直ちに所在地の税関に納税金額総担保の担保金額の変更を申請しなければならない。税関は、事実確認の上、担保額の変更手続きを行うものとする。

自動車生産企業の全ての届出モデルについて査定センターによって「完成車の特徴を備えない」と査定され、かつ当該企業が所定の税金をすでに完納していた場合、税関は企業に対し、納税総担保の解除手続きを行なうよう通告しなければならない。

第三十四条

自動車生産企業は所在地の税関に納税を申告する際、下記の伝票と書類を提示しなければならない。

- (一) 査定センターの査定報告書
- (二) 前月の対象モデルの完成車生産台数(査定結果で「完成車の特徴を備えない」と判断されたものを除く)
- (三) 前月に輸入し、かつ既に対象モデルの完成車組み立てに使用した部分品のリスト(査定結果で「完成車の特徴を持たない」とされたものを除く)
- (四) 税関が必要と判断したその他のもの。

第三十五条

企業は、税関に対し完成車の特徴の自動車部分品の申告を行なう際、「徴免税区分欄」に「完成車徴税」と記載し、「取引方法」の欄に「CIF」と記載するものとする。完成車の特徴を持たない自動車部分品の申告を行なう際は、「徴免税区分欄」に「部分品徴税」と記載し、「取引方法欄」には「CIF」と記載する。

第六章 法律責任

第三十六条

本『弁法』の規定に違反し、密輸もしくは税関の監督管理の規定に違反する行為があった場合、税関は

『税関法』と『中華人民共和国税関行政处罚实施条例』に従って处罚する。犯罪と判断された場合は、法により刑事责任を追及するものとする。

第三十七条

自動車生産企業が『道路機動車輛生産企業及び製品公告』への登録申請と届出をする際、本『弁法』の関連規定に違反し、完成車の特徴を備える輸入部分品を忠実に申告せず、もしくは個別に輸入した部分品が全体で完成車の特徴を備えるにもかかわらず、事前に税関総署に届出申請を行なっていないかった場合、発展改革委は該当モデルの『道路機動車輛生産企業及び製品公告』での登録を一時中断し、生産企業が是正措置を取って後に復旧するものとする。

第七章 附則

第三十九条

本『弁法』は2005年4月1日より施行する。

付録:

1. ユニット(システム)部分品定義表
2. 自動車ユニット(システム)構成部分品の定義と範囲
3. 届出モデル部分品の購買リスト

(ジェトロ北京センターにて翻訳)

付録 1

ユニット(システム)部分品定義表

ユニット名			キー・コンポネントまたはサブユニット名	当該ユニットにおける輸入部分品の限定台数		備考	
		A類部品		合計台数			
ボディー(キャビンを含む)	M1 類	A 類部分品	サイド・メンバー、ドア、フード・パネル	2	5	M1 類のサブユニットで、輸入のプレス成型ボディー・アウター・パネルは、当該サブユニットを輸入と見なす。	
		B 類部分品	ルーフ・パネル、エンジン・コンパートメント、フロア、ラッゲージ・コンパートメントドア(テール・ゲート)、アッパー・パネルとクォーターパネル、フロント・フェンダー	-			
	M2 類	A 類部分品	ルーフ・パネル、サイド・メンバー	2	4		
		B 類部分品	フード・パネル、エンジン・コンパートメント、ドア、アッパー・パネルとクォーター・パネル、フロア	-			
	M3 類	A 類部分品	ルーフ・パネル、サイド・メンバー、ボディー・フレーム	2	4		
		B 類部分品	エンジン・コンパートメント、ドア、アッパー・パネルとクォーター・パネル、フロア	-			
エンジンユニット	N 類	A 類部分品	ルーフ・パネル、ドア、サイド・メンバー	2	5	ラジエター、ファン、エア・フィルター、消音装置、燃料タンク、クラッチを含まない。	
		B 類部分品	フード・パネル、エンジン・コンパートメント、アッパー・パネルとクォーター・パネル、フロント・フェンダー、フロア	-			
	ディーゼル・エンジン	A 類部分品	シリンドー・ブロック、シリンドー・ヘッド、高圧フューエル・ポンプ、	2	6		
		B 類部分品	タイムギア・ハウ징(タイミングベルト、ブーリーを含む)、スーパー・チャージャー、カム・シャフト、コン・ロッド、スターター、オルタネーター、ディーゼル噴射機	-			

付録 1

ガソリ ン・ エンジ ン	A 類部分品	シリンダー・ブロック、シリンダー・ヘッド、EFI装置(ECU、スロットル弁、フューエル噴射機、センサーを含む)	2	6	
	B 類部分品	タイムギア・ハウ징(タイミングベルト、プーリーを含む)、カム・シャフト、フューエル・ポンプ、コン・ロッド、スターター、オルタネーター、スーパー・チャージャー	-		
T/M ユ ニット	MT	A 類部分品	ケース、ギア、クラッチ	2	4
		B 類部分品	軸類、シフト機構パーツ、シンクロナイザー、動力配分装置	-	
	AT	A 類部分品	ケース、クラッチ(自動変速機用液体カッパー)、自動変速機制御ユニット(ECU)	2	4
		B 類部分品	動力配分装置、ギア(または摩擦輪とスチール・ベルト)、軸類、シフト機構パーツ	-	
M1 類 アクセル	ドライブ・アクセル	ケース、左右セミ・アクセル(等速ユニバーサル・ジョイント含む)、ステアリング・ナックル、デファレンシャル、スイング・アーム、ホイール、ベアリング、マスター減速機、サスペンション・スプリング、ショック・アブソーバー	-	6	
	非ドライブ・アクセル	車軸(トレーリング・アームユニット含む)、ホイール、ベアリング、サスペンション・スプリング、ショック・アブソーバー	-	4	

付録 1

M2、 M3、N 類アク セル	ドライブ・アクセル	ケース、デファレンシャル、セミ・アクセル、トランスマッション・シャフト、マスター減速機、ホイール、ペアリング、ショック・アブソーバー、サスペンション・スプリング	-	5	独立懸架ストラットのフロント・アクセルにスイング・アーム、ステアリング・ナックルを追加し、合計限定台数を 6 とする。
	非ドライブ・アクセル	ステアリング・ナックル、ショック・アブソーバー、フロント・アクセル、サスペンション・スプリング、ホイール、ペアリング	-	4	
	フレーム	サイドメンバー(またはシャーシレス・ボディーのフロント・サブ・フレーム及びエンジン・プラケット)、クロスメンバー(またはリア・サブ・フレーム)	-	2	
	ブレーキ・システム	ブレーキ・マスター・シリンダー(またはエア・ブレーキ・バルブ)、ブースターユニット、フロント・ブレーキユニット、リア・ブレーキユニット、ABS のバルブと ECU ユニット	-	4	
ステアリング・ システム	パワステ	ステアリングユニット、ステアリング・サーボ・バルブユニット、パワステ用オイル・ポンプ、ステアリング・ホイール、ステアリング・アクセル及びユニバーサル・ジョイント	-	3	ステアリング・ホイールにはエアバッグが含まれる。
	非パワステ	ステアリングユニット、ステアリング・アクセル及びユニバーサル・ジョイント、ステアリング・ホイール	-	2	

注:

- 1、A 類部分品と B 類部分品の輸入台数合計が輸入部分品合計限定台数に達しましたは上回った場合、ユニット(システム)特性を持つものと見なされる。また、A 類部分品の輸入台数が A 類部分品輸入限定台数に達し、またはそれを上回った場合にも、ユニット(システム)特性を持つものと見なされる。
- 2、キー・コンポネントまたはサブユニットの輸入価格が全体の 60% を上回る場合、当該キー・コン

付録 1

ポネントまたはサブユニットは輸入部分品として計算する。原則として、キー・コンポネントまたはサブユニットの計算は、完成車メーカーの 2 級サプライヤーまでとする。

- 3、非ドライブアクセルの代わりに、オール・ホイール・ドライブ車輌のパワートランスファーを単独でユニットと見なす。パワートランスファーの A 類部分品はケース、ギア(またはチェーン)エンゲージメントとし、限定台数は 2 台とする。パワートランスファーの B 類部分品は軸類、ペアリング、シンクロナイザー、電子制御装置とする。総限定台数は 4 台とする。
- 4、2 ドライブ・アクセル及びマルチ・アクセル車輌は実際のアクセル数に応じてユニット特性を持つものかどうかを判断するとともに、ユニットと実車特徴限定台数を追加するものとする。
- 5、2005 年 4 月 1 日～2006 年 6 月 30 日の間に、A 類と B 類はまとめて審査するものとする。2006 年 7 月 1 日以降は、すべてのモデルについて A 類と B 類とに分けてキー・コンポネントの標準を審査する。
- 6、もし、あるモデルはこの「ユニット(システム)部分品の定義表」に定められた機能に一致するキー・コンポネントまたはサブユニットを確かに装着していない場合は、相応してユニット部分品限定台数またはユニット(システム)の数を減らす。

付録 2

自動車ユニット(システム)構成部分品の定義と範囲

当該自動車ユニット(システム)に属する部分品の定義は主に完成車の特徴としてのユニット及びシステムの査定に用いられる。定義の原則はについては第一に機能の完備性、第二にアセンブリ期間中の工程の明確化があげられる。それと同時に、以下の基準を参照する。QC/T265-2004『自動車部分品コード番号規則』、QC/T514-1999『乗用車ボディー名の専門用語』、GB/T4780-2000『自動車ボディーの専門用語』、GB/T5727-1985『自動車ハイドロ・ダイナミック・トランスマッショング用語及び定義』、GB/T5333-1985『自動車ドライブ・アクセル用語及び定義』、GB5620.2-1985『自動車トレーラー・ブレーキ用語及び定義』、GB/T5179-1985『自動車ステアリング・システム用語と定義』。

ボディー(キャビン):塗装前のボディー本体(白色ボディー)、ボディー付属品と装備品を含まない。主にボディーの構造部分品とアウター・パネル部分品(非モノコックボディー)を熔接して構成する。

M1類とはエンジン・コンパートメント、サイド・メンバー、アッパー・パネルとクォーター・パネル、ルーフ・パネル、ボディー・フロア、フロントフェンダー、ドア、フード・パネル、ラゲージ・コンパートメントドア(リアユニット)などを含む。

M1類以外の他の種類とは、エンジン・コンパートメント、サイド・メンバー、アッパー・パネルとクォーター・パネル、ルーフ・パネル、ボディー・フロア、フロア被覆板(金属製)、サンルーフ、フロントフェンダー、ドア、フード・パネル、ボディー・フレーム(非モノコックボディー)などを含む。

エンジンユニット:

シリンダー・ブロック、シリンダー・ヘッド、タイムギア・ハウ징、コン・ロッド、タイムギア・ハウ징、フライ・ホイール、コネクティング・ロッド、ピストン、ベアリング、カム・シャフト、タイミング・コントロール機構、給排気バルブ、ドライブ・トレーン、給排気サブパイプ、点火システム、水ポンプ、潤滑油ポンプ、オイル・クリーナー、クランク・ケース、通風装置、燃料ポンプ、EFI 装置(ECU、スロットル、噴射機、センサーを含む)、ブースター、スターター、ダイナモ、フェール・パイプ、フェール・クリーナー、センサー及び警報装置などを含む。

ディーゼル・エンジンは高圧フューエル・ポンプとインタークーラーなどを含む。

ラジエター、ファン、エア・フィルター、消音措置、ファンクラッチ、排出汚染物コントロール装置(トラップ・システム、三元触媒装置)を含まない。

T/M ユニット:

AT には、ケース、ギア機構(またはフリクション・ホイールやスチール・ベルト)、軸類、ベアリング、シフト機構パーツ、流体自動变速機、自動变速機制御ユニット(ECU)、オイル・ポンプ、流体コントロール・フード、センサー、動力配分装置などを含む。

MT に、ケース、ギア、シンクロナイザー、軸類、ベアリング、シフト機構パーツ、センサー、クラッチ、動力配分措置などを含む。

リモート・コントロール機構を含まない。

付録 2

ドライブ・アクセルユニット:

マスター減速機、デファレンシャル、アクセル・ハウジング、アクセル・シャフト、ステアリング・ナックル、スイング・アーム、ホイール、ペアリング、サスペンション・スプリング、ショック・アブソーバーなどを含む。

非ドライブ・アクセルユニット:

車軸(トレーリング・アームユニット)、ホイール、ペアリング、サスペンション・スプリング、ショック・アブソーバーなどを含む。

フレームユニット:

サイドメンバー(シャーシレス・ボディーのフロント・サブ・フレーム及びエンジン・ブラケット)、クロスメンバー(シャーシレス・ボディーのリア・サブ・フレーム)等を含む。

ブレーキ・システム:

ブレーキ・ペダル、リターン・スプリング、ブレーキ・マスター・シリンダー、ホイール・シリンダー、ブースター、ブレーキ、ABS システム(ECU、バルブ、センサー)、ブレーキング・パイプ、エアー・ストレージ・リザーバー、リターダー、ブレーキ調節装置、常用ブレーキング・ペダル、パーキング・コントロール、三方制御弁、センサー、警報装置などを含む。

エア・ブレーキ・システムはブレーキ・チャンバー、エアー・クリーナー、ブレーキ・シュー動作、エアー・ストレージ・リザーバー、エア・ブレーキ・バルブ、ダブル・チェック・バルブ、中継弁、急速排気弁などを含む。

ステアリング・システム:

ステアリング・ホイール(エアバッグを含む)、コラム・チューブ、ハンドル・ブラケット、ステアリング・シャフト、ユニバーサル・ジョイント、ステアリング装置、ステアリング・ブラケット、ピットマン・アーム、ステアリング・ロッド、ナックル・アーム、タイ・ロッド・リンクージなどを含む。

補力ステアリングはステアリング・コントロール弁、ステアリング・シリンダー、ステアリング・オイル・ポンプ、ステアリング・オイル缶、ステアリング・モーターとステアリング・コントロール・モジュールなどを含む。

動力分配ユニット:

ケース、軸類、ペアリング、ギア(またはチェーン)、エンゲージメント、ギア構造部分品、電子制御装置などを含む。

説明:

1. ユニットの構造が多様であるため、上述した定義の範囲を唯一の基準とせず、異なる構造がそれぞれの部分品の機能により査定されるものとする。
2. 一つ以上の機能を有する部分品に対しては、その主要機能により所属するユニットを決めることと

付録2

する。

- 3、ユニット(ボディーユニット、フレームユニットを含まない)とサブユニットの完全性を保つためのカッピング部分品(例えばパイプ・ライン、植込みボルト、ナット、ねじ、クリップ、接着剤など)シーリング部分品と固定部分品などはユニットの一部と見なす。
- 4、各ユニットは加工、配備過程と関係のない燃料油、オイル、潤滑油、冷却水、ブレーキ・オイル、エンジンオイルなどを含まない。

付録 3

届出モデルの部分品の購買伝票

注:部分品調達先は、輸入部分品か、国産部分品かを指す。