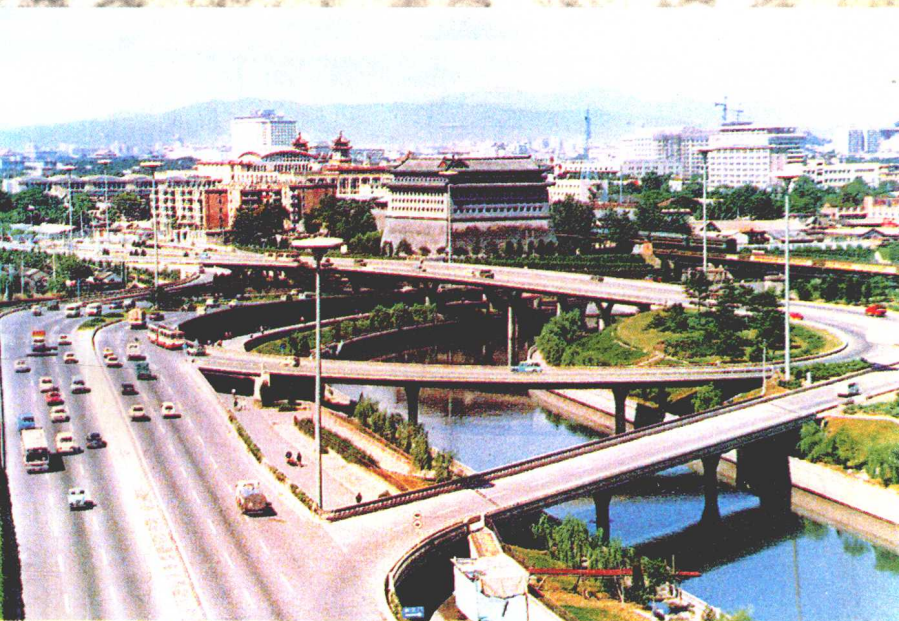


道路交通管理系列丛书

车辆与驾驶员管理

主编 张豫生



群众出版社

人民警察高等教育(专科) 联编教材
公安交通管理专业

车辆与驾驶员管理

主 编 张豫生

副主编 刘金星 姜任秋 徐晓慧 陶学榆

师 维

撰稿人 (按姓氏笔画顺序排列)

王 晖 卢 玫 乐新宇 刘金星

刘庆航 师 维 张豫生 张新海

姜任秋 徐晓慧 徐建峰 陶学榆

董 伟

群 众 出 版 社

2000年·北京

图书在版编目(CIP)数据

车辆与驾驶员管理/张豫生主编. —北京: 群众出版社, 2000. 8
(道路交通管理系列丛书/杜心全主编)

ISBN 7-5014-2270-2

I. 车... II. 张... III. 公路运输-交通运输管理 IV. U491

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2000)第 67910 号

车辆与驾驶员管理

张豫生 主编

群众出版社出版、发行

河南财经学院印刷厂印刷

850×1168 毫米 1/32 11.875 印张 300 千字

2000 年 8 月第 1 版 2000 年 8 月第 1 次印刷

ISBN7-5014-2270-2/U·16 定价 25.00 元

目 录

第一章 绪 论	(1)
第一节 概述	(1)
第二节 车辆与驾驶员管理的现状	(5)
第三节 车辆与驾驶员管理的趋势	(13)
第二章 车辆与驾驶员管理的任务、特点和制度	(16)
第一节 车辆与驾驶员管理的任务与特点	(16)
第二节 车辆与驾驶员管理的制度	(22)
第三章 机动车管理	(32)
第一节 机动车分类	(32)
第二节 机动车管理概述	(39)
第三节 机动车号牌	(43)
第四节 机动车行驶证	(52)
第五节 机动车号牌与行驶证管理	(54)
第六节 机动车登记	(60)
第七节 国外车辆管理	(71)
第四章 汽车的使用性能	(74)
第一节 汽车的动力性	(74)
第二节 汽车的制动性	(87)
第三节 汽车操纵稳定性	(104)
第四节 汽车行驶平顺性	(113)
第五节 汽车通过性	(119)

第六节	汽车燃料经济性	(120)
第五章	机动车安全技术检验及监督	(123)
第一节	概述	(123)
第二节	机动车安全检验	(128)
第三节	机动车安全检测站	(174)
第四节	机动车的安全认证与监督	(192)
第六章	非机动车管理	(199)
第一节	概述	(199)
第二节	非机动车的牌证管理	(204)
第三节	非机动车检验	(210)
第四节	非机动车的日常管理	(214)
第七章	机动车驾驶员管理	(216)
第一节	概述	(216)
第二节	机动车驾驶员的基本条件	(218)
第三节	机动车驾驶员的考核	(222)
第四节	机动车驾驶员的培训与监督	(233)
第五节	境外驾驶员管理	(237)
第八章	驾驶员的教育管理	(239)
第一节	驾驶员教育管理的目的和原则	(239)
第二节	驾驶员的审验和登记	(244)
第三节	驾驶员的日常教育管理	(247)
第四节	对非机动车驾驶人的教育	(251)
第九章	机动车驾驶证管理	(254)
第一节	驾驶证的作用与分类	(254)
第二节	驾驶证核发	(262)
第三节	驾驶证管理	(284)
第十章	档案管理	(293)
第一节	概述	(293)

第二节	车辆档案管理·····	(296)
第三节	驾驶员档案管理·····	(300)
第四节	其他档案管理·····	(303)
第五节	统计工作·····	(304)
第十一章	车辆与驾驶员的计算机管理·····	(311)
第一节	计算机管理的作用·····	(311)
第二节	车辆与驾驶员的计算机管理·····	(316)
第三节	被盗抢机动车信息管理系统·····	(321)
后 记	·····	(329)
附录一	·····	(331)
附录二	·····	(339)
附录三	·····	(343)
附录四	·····	(351)

目 录

第一章 车辆与驾驶员管理概述

随着社会主义各项经济事业的建立，国民经济的迅速发展，综合国力的增强和人民生活水平的提高，我国各种车辆的保有量迅猛增长，在国民经济和社会生活中起着越来越大的作用。但是，日益增长的交通流量和道路、环境、资源等条件的矛盾日益突出，其主要表现为交通拥挤、交通事故、环境污染和能源紧张等问题。此外，车辆的快速增长也使公安交通管理部门的工作量增加。

作为公安交通管理部门，如何适应车辆和驾驶员的管理工作，进一步发挥车辆发展对人类文明、经济繁荣的积极作用，预防和减少交通事故的发生，就成为亟待解决的问题。这也是我国数亿车管民警的迫切要求。

本书《车辆与驾驶员管理》是依据国家有关法律、法规、规章、标

第一章 绪 论

第一节 概 述

一、车辆与驾驶员管理的概念

随着社会主义市场经济体制的建立，国民经济的快速发展，综合国力的增强和人民生活水平的提高，我国各种车辆的保有量迅猛增长，在国民经济和社会生活中起着越来越大的作用。但是，日益增长的交通流量和道路、环境、资源等条件之间的矛盾也越来越突出。其主要表现为交通拥堵、交通事故、环境污染和能源浪费等方面。此外，车辆的增长也使与之有关的犯罪活动有所增加。

作为公安车辆管理机关，如何通过车辆和驾驶员的管理工作，进一步发挥车辆发展对人类社会文明、经济繁荣的积极方面，削减与之并存的消极方面，就成为急待解决的问题。这也是全国数万车管民警的神圣使命。

车辆与驾驶员管理，是依据国家有关法律、法规、政策、标

准，对车辆及其驾驶人员进行检验、考核、登记、核发牌证和对车辆制造、维修等相关行业进行安全认证、监督以及对驾驶员进行教育管理的一项专门工作。

车辆与驾驶员管理可分为机动车与驾驶员管理和非机动车与驾驶人管理。机动车与驾驶员管理，是指对机动车及其驾驶人员的管理；对机动车制造厂（包括改、组装厂）的新产品进行安全认证以及对保修厂等相关行业的安全监督。非机动车与驾驶人管理，是指对自行车、三轮车、残疾人专用车等纳入非机动车范围的车辆及其驾驶人的管理。实施车辆和驾驶员管理工作的部门是各级公安车辆管理机关。车辆与驾驶员管理，总体可分为以下几个方面：

- （一）机动车牌证管理；
- （二）机动车的安全认证、检验及监督；
- （三）机动车驾驶证管理；
- （四）驾驶员的教育管理；
- （五）非机动车管理；
- （六）档案管理。

二、车辆与驾驶员管理的指导思想

道路交通管理的指导思想，是道路交通管理工作的总纲，是开展各项业务工作的根本依据。一切法规 and 政策的制定，管理措施的采用，都应围绕着这个总纲。建国 50 多年来，道路交通管理工作一直贯彻“安全第一，预防为主”的指导方针，取得了很大成绩。根据我国道路交通的基本特点，公安部 1989 年召开的第一次全国公安交通管理工作会议，在总结公安交通管理工作实践经验的基础上，结合新时期交通管理工作的任务提出了“预防事故、缓解阻塞、综合治理、安全畅通”的指导方针。

车辆与驾驶员管理是交通管理的一项主要业务，是预防事故、安全畅通的保证。安全、畅通是交通管理工作的出发点和基

本目的，也是人民群众对道路交通管理的基本要求。为了满足这一目的和要求，决定了车辆与驾驶员管理的指导思想。

（一）统一立法，属地管理

我国的机动车牌证和驾驶证全国统一，全国通用，故关于车辆和驾驶员管理的法律、法规和技术标准必须全国统一。在管理中必须严格依法办事，才能达到目的。如果各地在管理中各行其是，各自为政，那么全国统一的有关法律、法规和技术标准就会成为一纸空文，管理工作就会陷于混乱状态，而且可能客观上为犯罪分子提供方便，损害国家利益和公民的合法权益。

由于我国地域广阔，各地情况不同，故采用属地管理的方法。各地可根据全国性的法律、法规和技术标准，因地制宜，制定实施办法、细则等，以便更有效地实施管理。此外，属地管理有利于得到群众的支持、有利于车辆的管理和驾驶员的教育管理。

（二）为人民服务，接受群众监督

我国道路交通管理的性质，决定了我们公安车辆管理机构的一切管理活动，都必须从广大人民的根本利益出发，行使国家赋予的管理职能，为人民服务。

在工作中，必须严格遵守文明服务规范。接待群众应认真、热情、耐心、文明；考试、检验应严格掌握国家标准，客观、公正。

为了更好地为人民服务，防止腐败，车辆与驾驶员管理工作必须健全监督、制约机制，采取有效的监督措施，接受群众的监督。

（三）保护合法，打击非法

保护公民和法人的合法权益，打击非法活动，是公安机关的神圣职责之一。车辆与驾驶员管理，必须对合法的车辆制造、拥有、使用、维修、交易等予以保护，对车辆走私、无牌无证行

驶、非法组装、交易等予以打击，才能保证有关的法律、法规和技术标准的严肃性，体现公安机关为人民服务的宗旨。

三、车辆和驾驶员管理的意义

车辆和驾驶员管理是道路交通管理的重要组成部分，搞好这项工作，对于道路的安全畅通、低公害、低消耗、社会治安和经济建设等方面都具有重要的意义。

(一) 保障交通安全，减少人民生命财产损失

交通安全是人民生活中的一件大事，是人民群众对交通活动的迫切要求和期望。由于经济建设的飞速发展，机动车、非机动车和驾驶员急剧增长，发生交通事故的机率也随之增多。交通事故已发展成为一个严重的社会问题。交通事故不仅给国家和人民造成严重的损失，也给很多家庭带来痛苦和不幸，同时也影响到社会的安定。因此，通过车辆注册登记，确认上路资格，加强对车辆和驾驶员的管理，采取加强年检、年审工作，老旧车及时报废，加强对驾驶员的教育等有效措施，大力预防和减少因车辆和驾驶员原因造成的交通事故，对于保障人民生命财产的安全，促进社会的安定具有重要的意义。

(二) 保障道路畅通，提高运输效益

交通运输是国民经济发展的“先行官”。车辆安全状况不佳，势必对道路交通、人民生命财产安全和国民经济的发展带来极大的负面影响。目前，我国道路基础设施相对落后的状况在相当长的时期内难以改变。只有加强车辆管理，加强对驾驶员的教育，减少各种交通违章，才能减少交通事故，保障道路畅通，提高运输效益。

(三) 防止公害，降低消耗

由于机动车数量的剧增，机动车在运行中产生的噪声、废气等对环境的污染也越来越严重，对人民群众的身心健康、自然界的生态平衡和社会正常秩序都造成极大的危害。这不仅影响着现

在，而且影响到未来。如不加以控制，势必延祸到我们的子孙后代。

运行着的机动车，每天消耗大量的能源。在能源紧张的今天，降低机动车的消耗，已成为一个亟待解决的问题。

公安车辆管理机关通过对车辆与驾驶员的管理，加强机动车的安全认证、安全检验，加强老旧车的报废更新等工作，对于防止公害、降低消耗具有重要的作用。

(四) 打击犯罪，维护社会稳定

近年来，走私汽车，利用汽车犯罪，肇事逃跑等案件不断发生，对社会治安和人民生命财产的安全造成严重的威胁。通过对机动车的牌证管理，对车辆与驾驶员的计算机网络管理等，可以有效地打击犯罪，维护社会的稳定。由公安车辆管理机关来管理车辆和驾驶员，对社会治安就更为有利。

第二节 车辆与驾驶员管理的现状

一、车辆的发展现状

1. 汽车。从1886年德国人卡尔·本茨发明第一辆汽车，至今才一百多年的历史，但世界汽车技术、汽车生产和汽车保有量都有了惊人的发展。1994年全世界汽车保有量已达到6.16亿辆，平均每千人拥有103辆（其中轿车约占25%），汽车年产量已达5000万辆，并且还以3.5%左右的年增长率递增。

我国自1901年进口第一辆汽车至1949年的近50年中，汽车工业无从谈起，几乎是空白。汽车保有量才5万辆，远远落后于工业发达国家。

解放后，我国第一汽车制造厂于1956年在吉林省长春市建成，并于当年生产出建国以来的第一辆汽车——解放牌CA10B

型4吨货车。1977年，建于湖北省十堰的第二汽车制造厂又成功投产东风牌EQ140型5t货车。解放和东风这两种品牌的汽车已成为我国汽车工业产量最大的主导产品。70年代建的四川汽车制造厂、陕西汽车制造厂，分别生产重型和越野汽车。1958年，“一汽”自行设计试制成功第一辆红旗牌高级轿车，并投入小批量生产。这些企业的建成投产，标志着我国已有能力依靠自己的力量，发展汽车工业。

80年代以来，汽车工业贯彻执行改革开放的方针，积极引进国外先进技术和资金加速对企业实行技术改造，促进了汽车工业的发展。为调整产品结构，重点规划建设了三大重型车生产基地，四大轻型车生产基地和三大轿车生产基地。目前我国已经能成批生产各种类型的汽车，形成了相当规模的汽车工业体系。

建国50年来，我国生产的各类汽车已近1300万辆。自1995年以来，汽车的生产量每年增长12%左右，汽车保有量年均增长率为14%，大大超过世界平均水平。截止1998年底，全国民用汽车保有量近1500万辆，机动车保有量近5000万辆。

2. 摩托车。1886年，法国人戴姆勒研制成世界上第一辆摩托车。由于摩托车具有轻巧灵活、适应性强、驾驶简便、价格低廉的特点，所以也得到迅速的发展。目前，世界摩托车保有量约为1.16亿辆。

1951年，解放军3401厂生产的井冈山牌侧三轮摩托车，是第一辆国产摩托车。我国的摩托车起初主要用于国防、公安、邮电、体育和货运，生产厂家不多，产量也不大。进入80年代以来，随着经济的迅速发展，人民的消费水平不断提高，刺激了摩托车生产技术和产量的提高。90年代以来，我国的摩托车年均增长率为52.7%，1996年保有量已达2470万辆。

3. 拖拉机。拖拉机有履带式、方向盘式和手扶式三种，除履带式外，都能上路行驶。农村经济体制改革以来，大量拖拉机

从农田走上了公路。据统计，目前全国拖拉机保有量已超过 700 万辆。

在管理权限上，根据各地实际情况，《中华人民共和国道路交通管理条例》（以下简称《条例》）第九十一条规定：“上道路行驶的专门从事运输和既从事农田作业又从事运输的拖拉机安全技术检验、驾驶员考核、核发全国统一的道路行驶牌证等工作，公安机关可以委托农业（农机）部门负责，并有权进行监督、检查。”

4. 农用运输车。农用运输车分三轮和四轮两种，近年来发展迅速，仅 1995 年全国就产销 190 万辆。农用运输车归公安车辆管理机关负责管理。

5. 非机动车。自行车是非机动车的主体。目前我国自行车保有量已达 5 亿多辆，其中 40% 在城市里。

除自行车外，三轮车、人力车、畜力车等在我国中小城市和广大农村被作为重要的货运、客运工具。在我国现有的经济、道路和公共交通等条件的限制下，近阶段非机动车仍会呈现发展的趋势。大量发展的非机动车，给道路交通带来了很大的影响。因此，对非机动车的管理，已成为交通管理的重点之一，也成为车辆管理的重点之一。

二、驾驶员的现状

随着机动车数量的增加，驾驶员数量也逐年增加。目前，我国机动车驾驶员已近 6000 万人，其中拖拉机和农用运输车驾驶员大约占 2/3。由于增长速度快，培训教育跟不上，驾驶员的素质尚有待提高。

1. 思想素质。广大驾驶员的思想素质基本上是好的，但有的驾驶员职业道德欠佳，法制观念淡薄。

如有的驾驶员遇到道路上发生事故时，任凭伤员路边呼救，视而不见，驾车扬长而去；自己发生车祸，不是积极抢救伤员，

保护现场，而是伺机逃逸；有的出租车驾驶员漫天要价，拒载，语言粗鲁；有的客车超载、超速、闯红灯、开病车、乱停车。有的驾驶员酒后驾驶，视乘车旅客的生命为儿戏，致使群死群伤的恶性事故时有发生。此外，还有为数不少的拖拉机、农用运输车、摩托车甚至由一些不懂交通法规和安全驾驶技能的无证人员在驾驶。这些车辆往往不办牌证，不缴规费，任意违章，因此事故率也特别高。

2. 业务素质。业务素质包括理论知识和实际操作技能两方面。由于近年来不断加强对驾驶员的教育管理，驾驶员的业务素质有所提高，但仍不容乐观。相对而言，拖拉机和农用运输车驾驶员这方面素质较低。而一般的汽车驾驶员则对高速公路的安全运行知识缺乏了解。如有的驾驶员对机动车结构原理不熟悉，常见小故障都无法判别，对车辆性能的掌握和保持车辆良好技术状况更是无从谈起；有的不懂起码的安全行车知识，有的上了高速公路不知应如何行驶。还有相当数量的驾驶员技术不够熟练，缺乏在各种环境下应变的技术技巧，从而往往导致了事故的发生。此外，有的驾驶员对救护常识缺乏了解和实践。

3. 身体素质。身体素质指生理素质和心理素质两方面，其个体差别较大。有的驾驶员视力、辨色力和听力较差；有的控制与调节能力差，常常驾驶中顾此失彼、生硬呆板，动作不连贯；有的反应迟钝，应变能力差；有的存有侥幸心理，知己不知彼，靠自己的主观想象来开车；有的驾驶员注意力不易集中，注意的范围小，注意转移和分配能力较差。

机动车驾驶员掌握着现代交通工具，流动性大，其言论、行为和携带的各种信息影响大，传播面广。机动车与非机动车、行人相比，速度快、体积大，是强者，一旦发生事故，后果严重。所以提高驾驶员的素质刻不容缓。

三、车辆发展带来的社会问题与治安问题

(一) 车辆带来的社会问题

车辆的发展，是社会发展的必然结果。车辆在给人们带来巨大利益的同时，也带来了一系列严重的社会问题。正视这些问题，并通过有效的管理来逐步解决这些问题，是各级公安车辆管理机关和车管民警责无旁贷的责任。

1. 交通事故。交通运输发达的国家，每年都发生大量的交通事故，造成巨大的人员伤亡和经济损失。近年来，全世界每年死于交通事故的人数达 50 万人左右，每万辆机动车平均交通事故死亡人数 6.6 人。

1994 年，我国交通事故死亡人数占世界交通事故总死亡人数的 14.3%，是世界第一位。平均每 3 分钟就有 1 人因交通事故而受伤，每 8 分钟就有 1 人死于车祸，死亡人数相当于每天坠落一架波音 747 大型客机死亡人数。每万辆机动车平均交通事故死亡人数为 24.3 人，高于世界平均水平，也高于亚洲平均水平（10.0 人）。1996 年共受理交通事故 28.8 万起，死亡 7.37 万人，伤 17.44 万人，直接经济损失约 17.2 亿元。

2. 交通拥堵。1949 年，我国能通车的道路仅 7.5 万公里，解放后，建设速度大大加快，1996 年公路里程已达 118 万公里，增加了 15.7 倍。截止目前，公路总通车里程达 140 万公里，其中，高速公路 1.1 万公里。公路等级布局发生了根本的变化。

但是，对急剧增长的车辆来说，道路的发展还是显得相对滞后，车与路的矛盾在今后相当长的时期内，仍非常突出。目前，许多路面的车流量已超过设计能力的数倍，势必造成交通拥堵。尤其是大中城市的主要街道和平交路口，拥堵更为严重。交通拥挤和堵塞不仅大大降低运输效率和造成经济损失，严重影响人们的正常工作、生活和社会秩序，而且还会带来诸如消耗增加，环境污染加剧等一系列后果。

3. 环境污染。车辆对环境的污染，主要有废气、噪声、振动和电磁波等四种。

机动车在运行中，排出的大量含有一氧化碳（CO）、碳氢化合物（HC）、氮氧化合物（NO）的废气和扬起的灰尘，严重污染空气，危及人类健康。机动车在怠速和起步时，废气污染更为严重。

城市中由于车流量大，起步、停车频繁，加上部分车辆的环保性能较差，使得车辆废气成了重要的污染源之一。

车辆噪声主要包括发动机噪声、排气噪声和高速行驶时产生的轮胎噪声。噪声强度超过 60 分贝（dB），就会使人情绪不安，心烦意乱，噪声过大还会影响人类的健康。

噪声也影响机动车司乘人员的情绪与健康，有时还会诱发事故。为此，我国已规定了客车车内及汽车驾驶员耳旁噪声的声级标准。车辆行驶时引起沿线的振动，达到一定程度的振动，令人烦躁不安，影响睡眠，危及身体健康。振动还会造成建筑物尤其是名胜古迹的损坏。

此外，机动车发动机运转时发出的电磁波，会影响广播、电视信号的传播，对无线电通讯也造成一定的干扰。

4. 能源消耗。能源消耗是当今世界面临的重大社会问题之一。日益增多的各种机动车，是能源消耗的大户。而一些经济性能差及使用年限长的车辆更是在浪费大量的能源。历史证明，能源危机必然会导致经济危机。所以，在发展车辆的同时，如何进一步降低能耗，就成了车辆生产、维修单位与管理部门的重要课题。

（二）车辆带来的治安问题

1. 治安事件的概念。治安事件指非党政部门、群众团体、企事业单位组织的群体或个人，为满足某种需要，在特定环境下实施危害社会行为并导致事态加剧、扩大，多层次地扰乱和破坏

社会治安秩序的事件。治安事件是具有一定的社会危害性的社会治安问题。治安事件的发生，往往会使很多人卷入其中，严重阻塞道路、妨碍交通，而且少数不法分子还会乘机捣乱，拦砸汽车，哄抢、毁坏公私财物，殴打行人，甚至冲击党政首脑机关。

2. 治安事件的特点。

(1) 自发性。自发性是治安事件的基本特点。任何治安事件的发生，无论其人员多少，规模大小，时间长短，均不是出于党、政机关的号召以及团体、企业、事业单位的组织，参与者内部没有明确分工，没有组织纪律。绝大多数的参与者是在人们相互之间的吸引、感染、模仿等因素的影响下，自发地参与。因此，只要我们采取正面教育、积极疏导、解决实际问题等措施，群众会理解的，事态也会很快缓解或平息的。

(2) 多层次性。多层次性是治安事件的又一显著特点。它主要表现在参与者的结构具有多层次性：一是核心层次，这是指在酝酿、引发治安事件和左右事件发展方向中起核心骨干作用的人构成的层次。处于这个层次的人，其行为的动机、目的是明确的，具有较大的诱惑力，从心理上讲对其他层次的人往往具有一定的辐射作用。二是附和层次，这是指在治安事件中，对事态的加剧和扩大起催化、鼓动作用的人所构成的层次。处于这个层次的人，与核心层次的人相比，活动意识一般表现得不强烈或不稳定，社会危害性也比核心层次要小。这个层次的人，随着事态的发展出现分化，其中有的人因受到核心层次及各方面因素的影响，可能升入核心层次，但多数人则视外界对抗力量的强弱来随时变化自己的态度；三是外围层次，这是指对治安事件抱有好奇、“凑热闹”或趁机搞不法活动等不同心理而滞留在前两个层次的外围，以及那些闻讯而来尾随围观。处于这个层次的人，其行为的动机、目的比较明显，主要是“凑热闹”或趁机混水摸鱼，其中极少数人进行各种违法犯罪活动。这个层次的人在数量