

杜心全◎著

XINBIAN

新编

车辆与驾驶人管理

CHELIANG YU JIASHIREN GUANLI

中国法制出版社
CHINA LEGAL PUBLISHING HOUSE



浙江警察学院资助出版

新编 车辆与驾驶人管理

XINBIAN CHELIANG YU JIASHIREN GUANLI

杜心全◎著

中国法制出版社
CHINA LEGAL PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

新编车辆与驾驶人管理/杜心全著. —北京: 中国法制出版社, 2013. 7

ISBN 978 - 7 - 5093 - 4643 - 3

I. ①新… II. ①杜… III. ①机动车 - 交通运输管理 - 中国②机动车 - 驾驶员 - 交通运输管理 - 中国 IV. ①D631.5②U471.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 127662 号

责任编辑 谢雯

封面设计 杨泽江

新编车辆与驾驶人管理

XINBIAN CHELIANG YU JIASHIREN GUANLI

著者/杜心全

经销/新华书店

印刷/河北省三河市汇鑫印务有限公司

开本/880 × 1230 毫米 32

版次/2013 年 7 月第 1 版

印张/12.75 字数/315 千

2013 年 7 月第 1 次印刷

中国法制出版社出版

书号 ISBN 978 - 7 - 5093 - 4643 - 3

定价: 35.00 元

北京西单横二条 2 号 邮政编码 100031

传真: 66031119

网址: <http://www.zgfs.com>

编辑部电话: 66010493

市场营销部电话: 66033296

邮购部电话: 66033288

社 2010 年版。

13. 张磊磊。

作者简介

14. 俞又京。

校》，2008 年第 1 期。

杜心全，男，生于 1958 年 6 月，中共党员，华中师范大学法学硕士研究生。1977 年 12 月至 1993 年 8 月在湖北省宜都市公安局工作，先后任刑警队长、公安局副局长等职；1993 年 9 月调到湖北警官学院工作，先后任交通教研室副主任、主任、道路交通安全研究所所长等职；2000 年晋升为副教授、2004 年晋升为教授；2006 年调到浙江警察学院工作，现任浙江警察学院道路交通安全管理科学研究所所长、教授、二级警监，兼任浙江省公安厅城市道路交通管理专家组成员，浙江省公安厅职称评审委员会成员。

长期从事道路交通安全专业的教学科研工作。先后撰写专著 3 部：《道路交通事故处理及对策》、《车辆与驾驶人管理方略》、《人、车、路的思索》；主编道路交通安全管理专业教材 9 部；公开发表学术论文 70 余篇，主持国家级科研项目 1 项、省部级科研项目 3 项、厅院级项目 5 项，参与和主持湖北省交通厅世界银行贷款项目 3 项。

前 言

近几年来,我国道路交通事业快速发展,车辆急剧增加,道路不断延伸,人流、物流运输量不断增多,为推动社会经济的快速增长发挥了重要作用。但是,由于我国道路交通基础设施相对薄弱,全民的道路交通安全意识不高,交通法律制度不完善,管理部门的管理手段和水平不相适应等原因,导致了交通秩序较为混乱,交通事故频发,城市交通拥堵严重的局面。为了缓解和改变这种状况,各级政府一方面加大了交通基础设施建设的投入,另一方面强化了管理的手段和措施,更重要的是,国家立法机关和管理部门修订和发布了一系列法律、法规、规章、规范性文件:如:11届全国人大常委会第19次会议于2011年2月25日通过了《中华人民共和国刑法修正案(八)》,对“在道路上驾驶机动车追逐竞驶,情节恶劣的,或者在道路上醉酒驾驶机动车的,处拘役,并处罚金”,自2011年5月1日起施行;2011年4月22日11届全国人大常委会第20次会议通过了修改《中华人民共和国道路交通安全法》的决定,对饮酒后、醉酒驾驶机动车、伪造、变造或者使用伪造、变造机动车牌证的行为加重了处罚;2012年3月28日国务院第197次常务会议通过了《校车安全管理条例》;2012年8月21日公安部部长办公会通过了修改的《机动车登记规定》,于2012年9月12日起发布施行(第124号令),同时修订发布的还有《机动车驾驶证申领和使用规定》,自2013年1月1日起施行(第123号令);2012年11月30日,公安部修订了《机动车驾驶证业务工作规范》自2013年1月1日起施行;同时,国家标准委对《机动车运行安全技术条件》(GB7258-2012)进行了修改,自2012年9月1日起实施;2012年8月24日商务部第68次部务会审议通过了《机动车强制报废标准规定》,自2013年5月1日起施行。上

述法律、法规、规章、规范性文件的修订,对于强化我国道路交通管理,尤其是加强车辆和驾驶人管理,将发挥重要作用。

然而,新法律法规的颁布与实施,必须经历一个深入学习和教育的过程。《新编车辆与驾驶人管理》一书,就是在这样一个历史背景下形成的。本书系统地解释了新颁布的交通法律法规,全面介绍了与车辆和驾驶人管理相关行业的规范和标准,从国际的视野分析研究和展望了车辆与驾驶人管理的政策导向和发展方向,具有一定的理论性和可操作性,是作者几十年专业教学和实证研究的主要成果之一。本书分上、下两篇,共13章,分别概述了车辆和驾驶人管理的内涵、属性、主要内容、基本原则和功能;回顾了我国车辆和驾驶人管理的历史沿革,讲述了汽车文化及发展方向,介绍了国外车辆和驾驶人管理的先进经验与启示;较为详细地解释了机动车辆登记管理、机动车驾驶证申领和使用规定、机动车驾驶人学习和教育管理等内容。希望本书能够对理解和把握车辆与驾驶人管理的内涵、外延有所帮助,更希望能够为各级公安交通管理部门的民警、公安院校交通专业的学生及广大机动车驾驶人学习提供一个资料,从而推动车辆和驾驶人管理工作,为实现我国道路交通“安全畅通”的目标发挥重要作用。

本书在撰写过程中,查阅了大量的专业资料,并邀请广东警官学院张新海教授、云南警官学院刘进教授、山西警官高等专科学校赵学刚博士等专家学者对写作大纲进行了修改。尤其是公安部交通管理局李江平、李晓东同志撰写的《车辆和驾驶人管理概论》,为本书提供了一些政策法规依据,使本书的质量有了一定的保证。同时,本书在撰写过程中还参考了以往出版的同类教材和相关学者的研究成果;在出版的过程中,中国法制出版社的领导和谢雯编辑给予了热心的指导和帮助,在此一一表示深深的谢意!

由于水平有限,书中难免会有不妥和不足之处,恳请广大读者批评指正。笔者将在今后的版本中不断补充、修改和完善。

杜心全

2013年5月于杭州

目 录

上篇 车辆管理

第一章 绪 论	3
第一节 车辆的由来及其发展	3
第二节 车辆管理概述	18
第三节 中国车辆管理的历史沿革及发达国家的基本 经验	27
第二章 机动车牌证	54
第一节 概 述	54
第二节 机动车号牌	60
第三节 机动车行驶证	79
第四节 机动车登记证书和校车标识	84
第三章 机动车登记	88
第一节 概 述	88
第二节 注册登记	93
第三节 变更登记	97
第四节 转移登记	101
第五节 抵押登记	103
第六节 注销登记	105
第七节 校车标牌核发	109

第八节 其他规定	111
第四章 机动车检验	126
第一节 概 述	126
第二节 注册登记检验	133
第三节 在用车检验	135
第四节 联网查询	136
第五节 线外检验	136
第六节 线内检验	145
第七节 路试检验	152
第八节 机动车检验报告及合格标志	153
第九节 机动车安全技术检验监管系统	156
第五章 机动车档案及计算机管理系统	160
第一节 概 述	160
第二节 机动车档案内容	163
第三节 机动车档案管理	169
第四节 机动车统计和分析	171
第五节 机动车计算机管理系统	175
第六章 机动车保险	181
第一节 机动车交通事故责任强制保险	181
第二节 机动车第三者责任保险	194
第七章 非机动车管理	206
第一节 概 述	206
第二节 非机动车牌证管理	211
第三节 非机动车检验	218
第四节 非机动车档案管理	220
第五节 非机动车日常管理	222

下篇 驾驶人管理

第八章 驾驶人管理概述	233
第一节 驾驶人管理的意义和内容	233
第二节 驾驶人管理的基本制度及特点	235
第三节 驾驶证的作用和历史沿革	238
第四节 现行驾驶证(照、许可)的式样及特征	244
第九章 机动车驾驶证申请	252
第一节 机动车驾驶证管辖和准驾车型	252
第二节 机动车驾驶证申请	254
第三节 校车驾驶资格申领	260
第四节 临时机动车驾驶许可的申领	261
第五节 国际驾照的申请	264
第十章 机动车驾驶人考试	268
第一节 概 述	268
第二节 考试内容和方法	269
第三节 考试要求	294
第四节 考试监督管理	296
第十一章 驾驶人发证、换证、补证和教育	311
第一节 发 证	311
第二节 换 证	311
第三节 补 证	315
第四节 驾驶人教育	315
第十二章 机动车驾驶人管理	359
第一节 机动车驾驶人违法记分管理	359
第二节 机动车驾驶证审验	366

第三节 监督管理	369
第四节 校车驾驶人管理	373
第五节 相关法律责任	374
第十三章 驾驶证档案管理	381
第一节 驾驶证档案分类和管理要求	381
第二节 驾驶证档案内容	382
第三节 驾驶证档案查阅和销毁	387
第四节 驾驶人计算机管理系统	389
参考文献	398

上 篇

车辆管理

第一章 绪 论

第一节 车辆的由来及其发展

一、车辆的由来

车辆是伴随人类活动而产生的,为促进社会进步发挥了巨大的作用,是历史文明的象征和科学进步的标志。中国是最早使用车辆的国家之一,在黄帝时代,就发明了舟车,比欧洲人发明马车要早一千多年。到了春秋战国时期,车辆已十分普遍,广泛应用于运输和战争,大街上已有了“车鼓击,人肩摩”的繁荣景象。在后来的几千年里,车辆几经革新,先后经历了单辕双轮车、双辕车、独轮车等阶段,但其动力仍局限于人力和畜力。因此,中国古代的车辆仅限于非机动车。^①

汽车的发明源于蒸汽机的问世。17世纪,瓦特发明了蒸汽机。1705年,纽科门发明了不依靠人和动物来做功,而是靠机械做功的实用化蒸汽机。1876年,奥托(德)发明了内燃机。1883年,戴姆勒(德)发明了汽油机、自行车和第一辆摩托车。1854年,德国工程师卡尔·本茨(Karl Benz)设计制造了一辆装汽油机的三轮汽车,这是世界上最早的汽车。1886年,德国人戈特利布·戴姆勒(Gottlib Daimler)发明了四轮汽油汽车,这辆汽车成为世

^① 参见李江平、李晓东著:《车辆和驾驶人管理概论》,中国人民公安大学出版社2012年版,第1-2页。

界上第一辆四轮汽车，而他则被人们称为世界汽车之父，因此1886年也被称为汽车诞生年。

1913年，美国汽车制造商H·福特在汽车制造中，首先使用了流水线和标准化生产方法，并辅以科学管理，使生产效率大幅度提高，每天即可生产上千辆汽车，而生产成本却大大降低，从而导致了汽车售价的猛跌，到1916年，每辆T型车的售价仅为360美元。这样，一般中产阶级就可以买得起汽车了。一个巨大的机器终于以商品的形式，成了普通家庭的消费品。1926年，奔驰汽车公司和戴姆勒公司合并为戴姆勒—奔驰汽车公司。

1934年1月，著名汽车设计大师波尔舍联合34万人合股成立了大众汽车公司，而随后开发的“甲壳虫”汽车令“大众”迅速成为国际性的汽车厂商。汽车的发展经历了三个时期。

（一）汽车的量产化时期

20世纪50年代，美国福特汽车公司以大批量生产的方式代替单生产的方式，极大地推动了汽车的发展。福特汽车公司推出的T型车，发明的汽车装配流水线，使世界汽车工业的发展从欧洲转向美国，让美国汽车称雄世界50年之久。

（二）汽车产品的多样化时期

从20世纪50年代至20世纪70年代。欧洲厂商受到美国汽车业发展的影响，开始实行“量产化”。另外，欧洲厂商具有卓越的产品设计能力，生产出各式各样的跑车，转而销往美国，从而出现了欧美两霸并存的局面。

（三）汽车产品低价格时期

从20世纪70年代至今。由于20世纪70年代石油危机所致，日本车商以省油耐用的低价格小汽车赢得了消费者的青睐。日本通过完善生产管理体系形成精益的生产方式，全力发展物美价廉的经济型轿车，日本成了继美国、欧洲之后世界第三个汽车工业发展中心，使世界汽车工业的发展从欧洲转到日本。从此，世界

汽车形成了美、日、欧并存的格局。

一百多年的汽车发展史表明：汽车诞生于德国，成长于法国，成熟于美国，兴旺于欧洲，挑战于日本。

二、中国汽车的出现与发展

1901年，第一辆进口汽车登陆上海。从此，中国有了汽车的概念。有人说，慈禧乘坐过的那辆汽车是中国进口的第一辆汽车，现陈列于颐和园内。也有人说中国最早进口汽车是在1901年匈牙利人李恩时（Leine）将两辆汽车带入上海，从此，中国土地上有了汽车。^①

中国从有了进口汽车后，就一直梦想着造出自己的汽车。中国的第一辆汽车于1929年5月在沈阳研制，由张学良将军掌管的辽宁迫击炮厂负责。张学良让民生工厂厂长李宜春从美国购进“瑞雪”号整车一辆，作为样车，将整车拆卸，除发动机、后轴、电气装置和轮胎等用原车零件外，对其它零件重新设计制造，到1931年5月，终于试制成功中国第一辆汽车，命名为“民生牌”75型汽车。1936年成立官商合办的中国汽车制造公司，拟与德国奔驰公司合作散件装配汽车，但无结果。中国汽车工业发展大致可以分成三个阶段：

第一个阶段，1953年到1978年。初步奠定了汽车工业发展的基础，汽车产品从无到有。

1953年7月15日，在党和国家领导人的亲自推动下，长春第一汽车制造厂破土动工，毛主席为奠基仪式亲自题写了“第一汽车制造厂奠基纪念”。时隔三年，1956年新中国生产的第一辆国产汽车“解放CA-10型”四吨载重卡线下线，毛主席又亲自为其命名“解放”，对于当时工业整体水平非常落后的中国人来说，这确实是一次经济上的解放。在轿车生产方面，1958年5月5日，第一汽车制造厂试制“东风牌”轿车成功，这是新中国自制的第一辆轿车。东风

^① 参见陈家瑞主编：《汽车构造》，人民交通出版社2006年版，第21页。

牌轿车试制成功后，很快运往北京中南海。1958年5月21日，毛主席亲自参观并乘车绕花园行驶，随后高兴地说：“坐上我们自己制造的小汽车了！”但是，由于技术不太成熟，经常发生故障。因此，东风牌轿车最终没有批量生产。两个多月后，第一汽车制造厂又成功设计制造了第一辆红旗牌高级轿车，并得到批量生产，影响了中国人近半个世纪。“乘东风，展红旗”，这句20世纪50年代的口号对应了中国汽车工业发展史上最重要的两款轿车车型。^①

第一辆轿车不仅零件、车身全靠自己造出来，而且轿车水平的目标一起步就瞄准国际水平。当时的目标是美国克莱斯勒公司1955年生产的“帝国牌”高级轿车，它与美国著名的“林肯牌”高级轿车为同一级水平。车身外形不仅适应当时的造型，还体现了中国民族风格，尾灯选用了中国古代宫廷使用的红纱灯即宫灯的形象。样车一出，从汽车厂的工人到中南海的中央领导无不激动万分，海外华人也为之欢欣鼓舞。香港金夷先生在他的《世界汽车》一书中引用国外的评价：“第一汽车制造厂出产的红旗牌高级房车，在1960年德国来比锡春季博览会上吸引了无数来自世界各地的观众，获得了一致好评，欧美人士都认为是具有国际水平的产品，与各国的新型汽车比较，毫不逊色。”



第一辆国产“东风牌”轿车

^① 参见李江平、李晓东著：《车辆和驾驶人管理概论》，中国人民公安大学出版社2012年版，第29页。

1968年,第二汽车制造厂在湖北十堰市动工兴建,一批汽车修配企业发展成为汽车厂和长途客车厂,城建和交通部门也设立了一批公交客车厂。这个时期由于各制造企业缺乏自主活力,且仅重视发展中型货车,又经历了文化大革命的汽车生产滑坡期,直到1978年改革开放后,才重新迈进蓬勃发展的新时期。

第二个阶段,1978年到20世纪末。这个时期,中国汽车工业获得了长足的发展,形成了完整的汽车工业体系。从载重汽车到轿车,开始全面发展。这一阶段是中国汽车工业由计划经济体制向市场经济体制转变的转型期。其特点是:商用汽车发展迅速,商用汽车产品系列逐步完整,生产能力逐步提高,有了一定的自主开发能力;重型汽车、轻型汽车的不足得到改变;轿车生产奠定了基本格局和基础。中国汽车工业生产体系进一步得到完善。随着市场经济体制的建立,政府经济管理体制的改革,企业自主发展、自主经营,大企业集团对汽车工业发展的影响越来越大。汽车工业企业逐步摆脱了计划经济体制下存在的严重行政管理的束缚。政府通过产业政策对汽车工业进行宏观管理,通过引进技术、合资经营,使中国汽车工业水平有了较大提高,摸索了对外合作、合资的经验。

第三个阶段是进入21世纪以后。中国汽车工业在加入WTO后,市场规模、生产规模迅速扩大,全面融入到了世界汽车工业体。^①

近几年来,在国家宏观经济持续、稳定发展的整体环境下,国内汽车产品的生产和销售呈现高速增长,汽车的消费和使用已经深入到人类生活的方方面面,作为机器大工业的产物,它早已经突破了技术层面的意义,渗透到了人类的文化与生活中,它的产生与发展给人类生活方式带来了重大的影响。伴随着汽车的到

^① 参见张鹏鹏:“我国汽车文化传播研究”,河南大学2010年硕士论文,第8页。