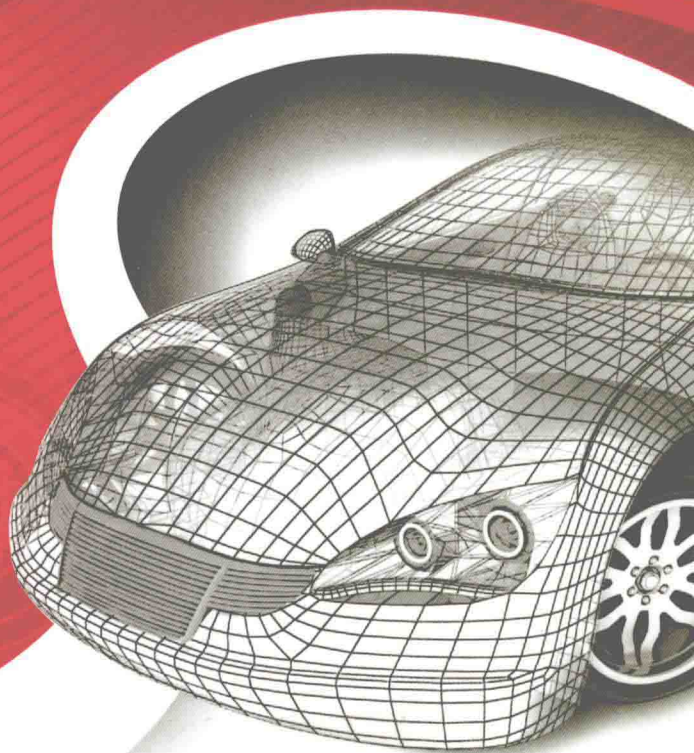




CAR 高职高专汽车类专业“十二五”课改规划教材



汽车

法规与政策

荆叶平 主编



西安电子科技大学出版社
<http://www.xduph.com>

高职高专汽车类专业“十二五”课改规划教材

汽车法规与政策

荆叶平 主编

西安电子科技大学出版社

内 容 简 介

本书共分4章,主要介绍了汽车法规与政策概述、汽车产品认证制度、汽车技术法规内容、机动车登记规定、机动车驾驶证申领和使用规定、机动车维修管理法规、汽车的报废与回收法规、汽车产业发展政策、汽车贸易政策、汽车贷款管理办法、汽车金融公司管理办法、汽车品牌销售管理办法、二手车流通管理办法、汽车的三包政策与缺陷汽车产品召回管理条例等相关知识。

本书既可作为职业技术学院汽车类专业的通用教材,也可作为广大汽车从业人员实际工作中的实用工具书,同时可供广大车主和汽车爱好者自学时参考。

图书在版编目(CIP)数据

汽车法规与政策/荆叶平主编. —西安:西安电子科技大学出版社,2014.8

高职高专汽车类专业“十二五”课改规划教材

ISBN 978-7-5606-3431-9

I. ① 汽… II. ① 荆… III. ① 汽车工业—工业法—中国—高等职业教育—教材 ② 道路交通安全—中国—高等职业教育—教材 IV. ① D922.292 ② D922.14

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 147383 号

策 划 马晓娟

责任编辑 阎 彬 王小青

出版发行 西安电子科技大学出版社(西安市太白南路2号)

电 话 (029)88242885 88201467 邮 编 710071

网 址 www.xduph.com 电子邮箱 xdupfxb001@163.com

经 销 新华书店

印刷单位 陕西天意印务有限责任公司

版 次 2014年8月第1版 2014年8月第1次印刷

开 本 787毫米×1092毫米 1/16 印张 15.5

字 数 365千字

印 数 1~3000册

定 价 24.00元

ISBN 978-7-5606-3431-9/D

XDUP 3723001-1

*** 如有印装问题可调换 ***

本社图书封面为激光防伪覆膜,谨防盗版。

前 言

随着我国改革开放的日益深入和人均 GDP 的提高,汽车早已进入中国的普通家庭。汽车作为一种交通运输工具,已经普遍渗透到经济和社会的各个方面。继 2012 年全国汽车产销量突破 1900 万辆大关后,2013 年又跨上了一个新台阶,汽车销量达 2198 万辆,同比增长 13.9%。中国已连续几年成为第一大汽车生产国和第一大汽车消费市场。机动车辆的迅速增加,带动了汽车后市场的发展,汽车及相关产业对人才的需求量也大幅度增长。

中国的汽车市场已由高速增长期转入普及期,为了使中国的汽车产业得以健康持续发展,国家出台了一系列政策和法规与之相配套。但目前关于汽车法规方面的教材较少,为了方便汽车专业的学生和其他汽车爱好者了解汽车行业方面的法律知识,我们编写了本书。

本书在编写过程中,参考了许多国内外有关的论著、教材、报刊杂志及网站的相关内容,在此对原作者表示衷心的感谢。

本书既可作为职业技术学院汽车类专业的通用教材,也可作为广大汽车从业人员实际工作中的实用工具书,同时可供广大车主和汽车爱好者自学时参考。

由于编者水平有限,书中难免有不足之处,恳请读者批评指正。

编 者

2014 年 1 月

目 录

第一章 汽车法规与政策概述	1
第一节 法规与政策导论	1
一、法规导论	1
二、政策导论	3
三、国外汽车法规简介	3
四、思考与练习	7
第二节 汽车技术法规概述	9
一、国外汽车技术法规体系简介	9
二、中国汽车技术法规体系	20
三、思考与练习	22
第二章 车辆认证与汽车技术法规	24
第一节 汽车产品认证制度	24
一、国际上汽车产品认证制度的类型	24
二、欧洲的两种型式认证介绍	25
三、我国汽车产品的认证制度	27
四、思考与练习	33
第二节 汽车技术法规的基本内容	35
一、汽车安全法规	35
二、汽车排放法规	54
三、汽车噪声法规	62
四、汽车油耗法规	65
五、思考与练习	75
第三章 车辆管理法规与政策	81
第一节 机动车登记规定	81
一、两次修改的背景	81
二、汽车登记与登记证书	85
三、汽车号牌	88
四、汽车行驶证	96
五、检验合格标志	97
六、思考与练习	97

第二节 机动车驾驶证申领和使用规定	101
一、三次修改的背景	101
二、机动车驾驶证的申领	105
三、考试与发证	111
四、机动车驾驶证的审验与记分	113
五、换证、补证和注销	117
六、思考与练习	120
第三节 机动车维修管理法规	124
一、《机动车维修管理规定》实施背景	125
二、机动车维修经营	126
三、机动车维修质量管理	134
四、思考与练习	138
第四节 汽车的报废与回收法规	143
一、汽车的报废	144
二、报废汽车回收管理	148
三、思考与练习	154
第四章 汽车产业与交易法规	158
第一节 汽车产业发展政策	158
一、汽车产业政策概述	158
二、日本与韩国的汽车产业政策	162
三、2004 版《汽车产业发展政策》主要内容	164
四、思考与练习	171
第二节 汽车贸易政策	174
一、政策制定的背景	174
二、政策的主要内容	176
三、思考与练习	178
第三节 汽车贷款管理办法	179
一、新版《汽车贷款管理办法》的特点	180
二、新版《汽车贷款管理办法》内容解读	181
三、思考与练习	185
第四节 汽车金融公司管理办法	187
一、概述	188
二、新版《汽车金融公司管理办法》的特点	189
三、新版《汽车金融公司管理办法》内容解读	191
四、思考与练习	194
第五节 汽车品牌销售管理办法	196
一、旧版《汽车品牌销售管理实施办法》对汽车销售行业的影响	197
二、新版《汽车品牌销售管理实施办法》的特点	200

三、新版《汽车品牌销售管理实施办法》内容解读.....	202
四、思考与练习.....	204
第六节 二手车流通管理办法.....	207
一、新版《二手车流通管理办法》的特点.....	207
二、新版《二手车流通管理办法》内容解读.....	210
三、《二手车交易规范》内容解读.....	213
四、思考与练习.....	217
第七节 汽车的三包政策与缺陷汽车产品召回管理条例.....	220
一、汽车三包制度.....	220
二、汽车召回制度.....	226
三、思考与练习.....	233
参考文献.....	240



第一章 汽车法规与政策概述

第一节 法规与政策导论

一、法规导论

1. 中国汽车产业持续发展的原因

我国的汽车产业起步较晚，加之发展初期受计划经济体制的束缚，从 20 世纪 50 年代到 90 年代中期的 40 多年时间里，汽车产业的发展都是比较缓慢的。90 年代后期开始，汽车产业有了快速发展，不仅合资企业大量出现，还出现了一批以奇瑞、吉利为代表的自主品牌。入世以后，汽车产业更是出现了飞速发展。中国的汽车产销量从 1995 年开始第一次出现井喷扩张，直至 2004 年才戛然而止，而 2005 年增长率更低。但从 2006 年开始又第二次出现井喷扩张，虽然在 2008 年由于美国的次贷危机引发了全球的经济危机，世界上其他国家的汽车产业出现了前所未有的跌落，但只有中国的汽车产业仍保持高速增长并于 2009 年汽车产销量首次位于全球第一，使中国成为了世界最大的汽车生产国和最大的汽车消费市场。

2010 年中国的汽车产销量再创新高，刷新了全球历史纪录，并打破美国 2001 年创造的 1747 万辆的最高产销纪录。2012 年中国的汽车产销量又刷新了全球纪录，全年汽车产量达 1927.18 万辆，同比增长 4.6%，汽车销量达 1930.64 万辆。中国的汽车市场已由高速增长期转入普及期，为了使中国的汽车产业得以健康持续的发展，一是需要有正确的汽车消费政策，二是要制定合理的汽车技术法规。



友情小帖示：

按照一般市场规律，当一个国家的人均 GDP 达到 1000 美元时，汽车开始进入家庭。而当人均 GDP 达到 3000 美元的时候，私人购车将出现爆发性增长。中国于 2008 年人均 GDP 达到 3266 美元，首次超过 3000 美元大关。

2. 法律规范

所谓法律规范，是指反映统治阶级的意志，经国家制定或认可，并由国家强制力保证其实施的行为规范。它主要由宪法、法律和从属于宪法和法律的其他规范性文件构成。

1) 法的表现形式

(1) 宪法。宪法是国家的根本法，是一切法律的立法基础。它经过严格的立法程序，由全国人大制定。

(2) 法律。法律是由全国人大或全国人大常委会制定的。我国的法律就其内容和制定



的机关而言,可以分为基本法律和其他法律。基本法律只能由全国人大制定,它主要规定国家在某一方面的基本制度,如《民法》、《刑法》、《诉讼法》、《行政法》、《经济法》、《婚姻法》等;而其他法律是由全国人大常委会制定的,如《道路交通安全法》、《公路法》、《食品卫生法》、《森林法》等。

(3) 法规。由国务院制定的叫行政法规,行政法规有全国性的法律效力,如《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》和《机动车交通事故责任强制保险条例》等。由省、直辖市的人大或人大常委会制定的叫地方性法规,这些法规必须报全国人大常委会备案。地方性法规是道路交通法规必要和有益的补充。地方性法规不得与法律、行政法规相抵触。有关汽车的强制性标准,通常属于技术法规的范畴。

(4) 规章。由国务院各部委、中国人民银行、审计署制定的叫部门规章,部门规章是我国道路交通法规最多的法的表现形式,在道路交通管理中占有十分重要的地位。部门规章也有全国性的法律效力,如《机动车登记规定》、《机动车驾驶证申领和使用规定》、《道路交通事故处理程序规定》等。由地方政府制定的叫地方政府规章。

2) 条例、规定、办法的区别

法规一般用条例、规定、办法等称谓,而规章一般用规定、办法等称谓。条例、规定、办法的主要区别是:“条例”是对某一方面的行政工作作比较全面、系统的规定;“规定”是对某一方面的行政工作作部分的规定;而“办法”是对某一项行政工作作部分的规定。

3. 违法与法律责任

1) 违法

(1) 违法的概念。违法是指违反法律规范要求的行为。其中,有的违法是同法律规范的要求相对立的行为,而有的违法是超越法律规范允许范围的行为。

(2) 违法的构成要件。违法行为由四个要件构成:

- ① 行为人存在违法行为。
- ② 有损害结果的存在。
- ③ 违法行为与损害结果之间存在因果关系。
- ④ 行为人主观心理上存在过错。

2) 法律责任

(1) 民事责任。民事责任是指民事主体因不履行民事义务或侵犯他人民事权利而引起的法律后果所应承担的责任。它的主要表现形式是损害赔偿,当然也包括一些非财产性责任,如消除影响、恢复名誉等。民事责任由人民法院以判决或裁定的形式作出。

民事责任通常可分为:违约责任和侵权责任;按份责任和连带责任。民事责任的归责原则主要有三种:过错责任原则、无过错责任原则和公平责任原则。

(2) 行政责任。行政责任是指因违反行政法律所引起的法律责任。如果是由行政主体在执行职务过程中引起的行政责任,一般称为行政处分,如警告、记过、记大过、降级、撤职、开除等;如果是由行政相对人违反行政法义务所引起的行政责任,一般称为行政处罚,如警告、罚款、拘留、没收、责令停产停业、暂扣或吊销许可证、吊销营业执照等。行政责任由法定的行政机关作出。

(3) 刑事责任。刑事责任是指行为人对违反刑事法律义务的行为所引起的刑事法律后



果的一种应有的、体现国家对行为人否定的道德政治评价的承担。刑事责任是由犯罪行为所引起的、与刑事制裁相联系的法律后果。根据《刑法》的规定，刑罚分为主刑和附加刑，其中，主刑有管制、拘役、有期徒刑、无期徒刑和死刑；附加刑有罚金、剥夺政治权利和没收财产。刑事责任由人民法院以判决形式作出。

二、政策导论

1. 政策的概念

政策是行政机关在其职能、职责或管辖事务范围内所作出的指导、劝告、建议等。行政指导本身不具有国家强制力，它的执行来自被指导者的认同与推动，来自体系内的层层服从，或者来自与之相对应的法律法规的强制执行力。如 2004 年 5 月 21 日颁布的《汽车产业发展政策》、2004 年发改委颁布的《节能中长期专项规划》、2005 年 8 月商务部颁布的《汽车贸易政策》、2009 年 3 月 10 日国务院颁布的《汽车摩托车下乡实施方案》等。

2. 法规与政策的主要区别

法规与政策的主要区别有三个：

- (1) 制定部门不完全相同。法规的制定除了行政机关外，还包括人大或人大常委会，而政策只能由行政机关制定。
- (2) 法律效力不同。法规具有法律效力，而政策属于行政指导，不具有国家强制力。正因为政策不具有强制力，所以为了保证政策的有效实施，国家一般在发布政策的同时都制定一些与之相配套的法规。
- (3) 内容的灵活性不同。就内容而言，法律较呆板，而政策较灵活。

三、国外汽车法规简介

1. 国际上通行的汽车管理体系

图 1-1 给出了国际上通行的汽车管理体系，这个体系分为三个层次，第一层次是汽车的法律体系，第二层次是汽车的技术法规，第三层次是汽车管理的各项制度。

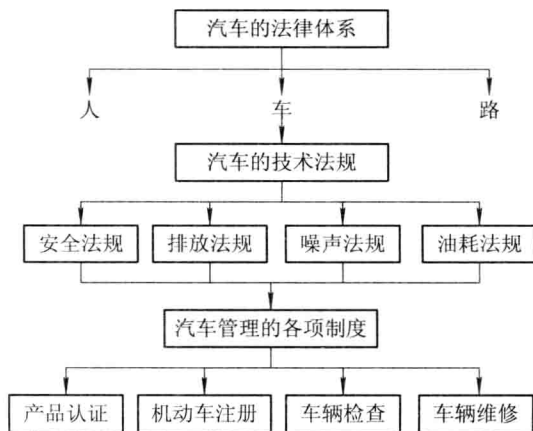


图 1-1 通行的汽车管理体系



1) 第一层：汽车的法律体系

在市场经济下，政府管理是法制化管理，因此必须首先立法。汽车运输系统无非涉及三个方面的因素，即人、路、车。人是指驾驶人、行人等道路使用者；路是指汽车使用的道路；车是指机动车辆。三者构成了一个有机的系统。因此，汽车的法律体系也是围绕三大因素确立的，共同组成完整的汽车法律体系。

2) 第二层：汽车的技术法规

因为对车辆的管理涉及大量的技术工程方面的问题，因此必须有一个技术法规体系。汽车技术法规的作用就是要将法律规定的目标和原则转换成为可操作的技术要求，以便于实施。

为了满足有关汽车安全、环境保护和节约能源三方面的要求，汽车技术法规主要包括：安全法规、排放法规、噪声法规和油耗法规。汽车技术法规是汽车制造者、销售者以及使用者都必须遵守的法规。

3) 第三层：汽车管理的各项制度

为了保证汽车技术法规的技术要求得以实施，政府还必须按系统的要求建立一套涉及各个环节的管理制度，这套管理制度由产品认证制度、机动车注册制度、车辆检查制度和车辆维修制度四个方面组成。

值得注意的是，车辆报废作为汽车管理的最后一个环节，在美、欧、日却没有相关的管理制度，原因之一是车辆一旦被个人购买，就成为拥有者的个人财产，政府无权将个人财产报废或没收；原因之二是发达国家有很完善的二手车交易市场及再制造业(我国还没有)，产品的更新换代速度快，使用者的换代速度也快。没有这方面的政府管理制度并不代表政府没有相应的措施，发达国家大多采用政府补贴技术先进的车辆，随车辆使用年限增长而增加车辆检查次数等经济手段来促使老旧车辆的报废更新。

2. 汽车管理机关

在美、欧、日汽车管理体系中，各个层次的管理机关是不同的。法律的批准均在国会或议会。在美国，技术法规是由交通和环境主管部门制定，国会批准的。联合国欧洲经济委员会的汽车技术法规由其下属的车辆制造专业组制定，由联合国批准；欧共体的汽车技术指令由布鲁塞尔工作组制定，欧洲议会的运输部长会议批准。日本的技术法规由运输省组织制定，运输大臣批准。

在美国，环境方面的汽车管理制度由环保局负责，安全和油耗方面的由运输部负责。由于美国是联邦制国家，实施的又是自我认证制度，因此，车辆年检等一些工作是由各州政府负责的。在欧洲各国和日本，各项汽车管理制度的实施都是由交通运输主管部门负责的。

在一些国土面积较小而机动车保有量又较多的国家(如日本和韩国)，为了将停车问题和城市道路建设问题统一规划和管理，这些国家又进一步改革政府管理体制，将政府的运输主管部门与建设主管部门合并成一个政府部门。

3. 美国的几个典型汽车法规

美国是世界上法律体系最完备的国家之一。汽车法规关系到车主的利益、社会的利益



和汽车制造商的利益。美国用联邦机动车安全标准来保证车辆的安全行驶；用空气清洁法保证城市空气不受污染；用平均油耗法使汽车制造商多生产节油车；用汽车召回法保障车主的安全；用汽车保用法将汽车质量否决权交给车主，把汽车低质量的损失交给汽车制造商承担。

1) 美国联邦机动车安全标准(FMVSS)

1966年9月，美国联邦政府颁布并实施了《国家交通及机动车安全法》，并授权美国运输部国家公路交通安全管理局(NHTSA)对乘用车、多用途乘用车、载货车、挂车、大客车、学校客车，以及这些车辆的装备和部件制定并实施了联邦机动车安全标准(FMVSS)，它们被收录在《联邦法规集(CFR)》第49篇第571部分。任何车辆或装备部件如果与FMVSS不符，则不得生产、销售和进口。对违反此法要求的制造商或个人，美国地方法院可以对其处以最高为1500万美元的罚款；对造成人员伤亡或严重身体伤害的机动车或装备的安全缺陷隐瞒不报或制造虚假报告的制造商，将追究其刑事责任，最高可判15年有期徒刑。

FMVSS由两部分组成。第一部分为导则，包括适用范围、术语、参考文献、适用性及有效期等。第二部分列出了总共56项有关法规，共分为5类：FMVSS 100系列(汽车主动安全)，目前共计26项；FMVSS 200系列(汽车被动安全)，目前共计23项；FMVSS 300系列(防止火灾)，目前共计5项；FMVSS 400系列，目前共计1项；FMVSS 500系列，目前共计1项。

为了保证FMVSS的制定、修订工作和有效实施，美国运输部(DOT)还制定了一系列管理性技术法规，这些法规同样被收录在CFR第49篇中，如信息收集权、车辆识别代号、制造商识别、认证、保险杠标准、分阶段引入儿童约束固定系统的报告要求等。

2) 空气清洁法

美国防止污染技术是从1970年美国环保局公布轿车、轻型车排气清洁法开始的。此法是世界第一个管制汽车排气的法规。1986年美国又成为了第一个禁止使用含铅汽油的国家。美国的环保法规推动了全球汽车污染控制技术的发展。

在美国噪声控制法及空气清洁法的授权下，美国联邦环保署(EPA)负责制定了汽车排放和噪声方面的技术法规，并被收录在CFR第40篇第86部分中。这些法规主要按照各种不同的车型及不同年份的车辆分为不同的部分。

3) 平均油耗法

受两次中东石油危机的冲击，美国议会于1974年指令运输部和能源部对1980年以后制造的新轿车和小货车，颁布一个燃料经济性改进标准；1975年，美国政府颁布了《能源政策和储备法》，该法是制定平均油耗法的依据。平均油耗法迫使汽车制造商耗资上千亿美元，重新设计车型，使汽车的平均油耗降到了1970年的60%的水平。

4) 汽车召回法

作为“车轮上的国家”，美国向来都高度重视汽车的安全问题，也是世界上第一个实施汽车召回管理制度的国家。1966年，美国《国家交通与机动车安全法》正式出台，这不仅标志着美国的汽车召回制度正式登场，也标志着汽车召回管理开始在全世界起步。该法律规定，汽车制造商有义务公开发表汽车召回的信息，且必须将情况通报给用户和交通管理部门，进行免费修理。1966年出台的《国家交通与机动车安全法》，授权美国交



通部下属的国家公路交通安全管理局负责制定机动车的安全标准，并监督汽车制造商执行有关标准。国家公路交通安全管理局下属的缺陷调查办公室具体负责汽车召回管理工作。也就是说，国家公路交通安全管理局是美国主管汽车召回管理的机构。

目前，《美国法典》第 49 主题 301 篇《机动车安全》，《联邦行政法典》第 49 主题 573 部分《缺陷不符合报告》、574 部分《轮胎确认和信息记录》、577 部分《缺陷和不符合的通知》、578 部分《民事处罚和刑事处罚》和 579 部分《缺陷和不符合的责任》，都对机动车的安全召回予以规定。2000 年 11 月，美国国会通过了《交通工具召回的强化责任和文件法案》，即 TREAD 法令（《公法》第 106~414 页），对《机动车安全》进行了补充和修改，强化了企业在安全召回方面的责任，规定了企业在建立早期预警机制时有向行政主管机构及时报告缺陷的义务。为实施 TREAD 法令，国家公路交通安全管理局颁布了《关于记录、保留潜在缺陷文件和信息的报告》，对《联邦行政法典》有关缺陷报告和召回的部分进行了细化、补充和解释。

美国法律对缺陷产品召回的程序及实施监督的程序规定得非常详细，从用户投诉、主管部门立案调查、汽车生产商自检，到召回公告的发布以及免费修理等，都有明确的规定。何时向主管部门报告、具体报告什么、采取何种补救措施、不采取补救措施该如何处罚，也都规定得一清二楚。由于法律和具体管理体制的相对健全和完备，在美国发生的缺陷汽车召回行动，绝大部分召回和解决安全问题的措施，都是在国家公路交通安全管理局介入之前由制造商自觉执行的。

在美国，汽车公司召回已售出的安全缺陷汽车的情形主要有以下几种：

(1) 制造商主动召回。由于美国实施的是“自愿认证，强制召回”制度，汽车进入市场的门槛比较低，但在严格的立法约束和激烈的市场竞争情况下，厂家为了保证品牌汽车的地位严格进行质量把关，制造商通过他们自己的实验、检测、售后信息收集系统和性能质量评估系统，以发现所存在的安全问题或者与安全标准不符合的零部件，由产品部门最高领导做出主动召回汽车的决定，并在 5 天内向国家公路交通安全管理局报告，并提出召回申请计划，申请一经批准，制造商必须立即通过分销商直接书面通知有关用户，对涉及故障的在用车辆采取措施，免费更换零件以消除事故隐患。

(2) 国家公路交通安全管理局下令强制召回。公路交通安全管理局从每年的几十万起车祸分析中发现汽车制造缺陷而作出车辆召回的决定；汽车用户向民间的汽车安全中心或公路交通安全管理局告发影响安全的车型，经查属实后，公路交通安全管理局责令汽车公司发出车辆召回通知。

汽车召回在美国司空见惯。国家公路交通安全管理局几乎每月都要公布数十起类似召回公报，但真正有重大安全隐患的只占少数。至今美国已总计召回了 2 亿多辆整车，2400 多万条轮胎。涉及的车型有轿车、卡车、大客车、摩托车等多种，全球几乎所有汽车制造厂在美国都曾经历过召回案例。



友情小帖示：

为了鼓励消费者监督和查询汽车召回信息，国家公路交通安全管理局特意建立了强有力的政府管理机构汽车召回网站。汽车消费者可以按照程序提交“汽车缺陷”的申请。另



外,消费者还可以查询所需购买的二手车是不是经过汽车召回的修理,以及交通事故记录、品牌召回记录等。

5) 汽车保用法(简称柠檬法)

由于车主买了一辆常出故障的车就如同口含酸柠檬一样难受,所以汽车保用法又称柠檬法。

(1) 柠檬法的特点。将汽车质量否决权交给车主,将质量不好带来的损失交给汽车公司。柠檬法规定:只要符合柠檬法的条件,车主不用上法庭,只要将修理收据寄给消费者协会(州下属的),就可要求换车或退款。为此,车主每次去经销商指定维修点修车时,都要将记录有修理项目、零件费用、人工费用及停驶天数的修理单据妥善保管,并记下送修日期和取车日期。

(2) 柠檬法的条件:

① 新车在保修期或一定行程内(各州规定不同),如果故障达到了规定的次数(各州规定不同)。

② 新车在保修期或一定行程内(各州规定不同),如果因故障或修理使得该车停用所累计的工作日达到了规定的天数(各州规定不同)。

纽约州的柠檬法是1983年开始实施的。到1990年时,已有12家汽车制造商向纽约市车主退款高达10亿美元,这使得美国的汽车公司对产品质量更加重视。

四、思考与练习

1. 单项选择题

(1) (C) 2012 年中国的汽车产销量再次刷新全球历史纪录,其中全年的销售量达到_____万辆。

A. 1364 B. 1850 C. 1930 D. 1806

(2) (C) 历史经验表明,当一个国家的人均 GDP 达到_____美元时,轿车开始走向普通家庭。

A. 2000 B. 2500 C. 3000 D. 5000

(3) (B) 《中华人民共和国道路交通安全法》是由_____制定的法律。

A. 全国人大 B. 全国人大常委会 C. 国务院 D. 国务院各部委

(4) (A) 行政法规中用于对某一方面的行政工作作比较全面、系统的规定叫_____。

A. 条例 B. 规定 C. 办法 D. 规章

(5) (A) 《机动车登记规定》属于_____。

A. 部门规章 B. 地方政府规章
C. 行政法规 D. 地方性法规

(6) (C) 行政法规是指由_____制定的规范性文件。

A. 全国人大 B. 全国人大常委会
C. 国务院 D. 国务院各部委

(7) (B) 《机动车驾驶证申领和使用规定》属于_____。



- A. 法规 B. 规章 C. 命令 D. 指示

(8) (A) 《道路交通事故处理程序规定》属于_____。

- A. 部门规章 B. 地方政府规章
C. 行政法规 D. 地方性法规

(9) (C) _____由省、自治区、直辖市的人民代表大会及其常委会制定颁布的规范性文件。

- A. 法律 B. 行政法规 C. 地方性法规 D. 规章

(10) (B) 国家在发布政策的同时制定一些与之相配套的法规的根本原因是_____。

- A. 便于政策的有效实施 B. 政策不具有法律效力
C. 政策具有国家强制力 D. 国际惯例

(11) (B) 2004 年由国家发改委颁布的《节能中长期专项规划》属于_____。

- A. 法律 B. 政策 C. 法规 D. 规章

(12) (A) 2009 年 3 月 10 日由国务院颁布的《汽车摩托车下乡实施方案》属于_____。

- A. 政策 B. 行政法规 C. 地方性法规 D. 规章

(13) (B) 世界上第一个管制汽车排放的法规是_____。

- A. 美国汽车召回法 B. 美国空气清洁法
C. 美国平均油耗法 D. 柠檬法

2. 填空题

(1) 中国汽车产业的持续发展，一要靠正确的 汽车消费政策，优化消费环境、增强汽车消费者的信心；二要靠制定合理的 汽车技术法规。

(2) 行政法规的名称只限定三种：条例、规定和办法。

(3) 我国的法律就其内容和制定的机关而言，可分为：宪法、法律和规范性文件。

(4) 宪法是国家的 根本 法，是一切法律的 立法基础。它经过严格的立法程序，只有 全国人大 才能制定。

(5) 国外的汽车管理制度的主要内容有 产品认证 制度、机动车注册 制度、车辆检查 制度和 车辆维修 制度四个方面。

3. 是非题

- (1) 法规的法律效力等同于法律的法律效力，但高于规章的法律效力。(×)
(2) 只有全国人大和它的常委会才能行使立法权，制定法律法规。(×)
(3) 基本法律规定国家某一方面的基本制度，只能由全国人大常委会制定。(×)
(4) 国务院及其所属机构发布的规范性文件均有全国性的效力。(√)
(5) 因为政策是由国家行政机关制定的，所以它具有法律效力。(×)

4. 问答题

(1) 汽车技术法规的主要内容有哪些？

答：汽车技术法规的主要内容有四个：安全法规、排放法规、噪声法规和油耗法规。



(2) 制定美国汽车保用法(简称柠檬法)的目的是将汽车质量否决权交给车主,将质量不好带来的损失交给汽车公司。那么满足柠檬法的条件有哪几个?违反柠檬法有什么后果?

答:满足柠檬法的条件有两个:

① 新车在保修期或一定行程内如果故障达到了规定的次数;

② 新车在保修期或一定行程内如果因故障或修理使得该车停用所累计的工作日达到了规定的天数。

违反柠檬法的后果是:车主不用上法庭,只要将修理收据寄给消协(州下属的),就可要求换车或退款。

(3) 政策与法规的主要不同点有哪些?

答:① 制定部门不完全相同。法规的制定除了行政机关外,还包括人大或人大常委会。

② 法律效力不同。政策属于行政指导,不具有国家强制力。

③ 内容的灵活性不同。就内容而言,法律较呆板,而政策较灵活。

第二节 汽车技术法规概述

一、国外汽车技术法规体系简介

1. 技术法规与标准

1) 技术法规的含义

GB/T 3935.1—1996 中的定义:技术法规是规定技术要求的法规,是直接规定或引用或包括标准、技术规范或规程的内容而提供技术要求的法规。

ISO/IEC 指南第 2 号及《世界贸易组织贸易技术壁垒协议》中的定义:强制执行的规定产品特性或相应加工和生产方法的包括可适用的行政管理规定。技术法规也可以包括或专门规定用于产品、加工或生产方法的术语、符号、包装、标志或标签要求。

2) 技术法规的特点

汽车技术法规具有下述特点:

(1) 强制性。技术法规一旦发布,与法规相关的机构、企业和用户等都必须自觉执行,否则将依法惩罚(罚款或监禁)。

(2) 地域性。汽车技术法规受各国国情、经济条件和政策要求等诸多因素的影响,即使在同一个国家,也因自然条件、人口密度、车流密度和路况的不同而有所差异。美国各州结合当地具体情况制定本州汽车技术法规的做法值得各国借鉴。

(3) 时间性。汽车技术法规只有在特定的时间之内才适用。总的趋势是:随着时间的推移,技术法规越来越严格。

(4) 独立性。汽车技术法规一般都自成体系。例如汽车的安全法规和环保法规都自成体系,而且相当完整。此外,技术法规体系又在标准体系之外独立自成体系。

3) 制定汽车技术法规的意义

制定汽车技术法规的意义有三个:



- (1) 汽车技术法规是汽车设计和制造的准则;
- (2) 汽车技术法规是汽车认证的依据;
- (3) 汽车技术法规是进出口商品检验的依据。

4) 标准

(1) 标准的含义。GB/T 3935.1—1996 中的定义: 为在一定范围内获得最佳秩序, 对活动或其结果规定共同的和重复使用的规则、导则或特性的文件。该文件经协调一致制定并经一个公认机构的批准。

ISO/IEC 指南第 2 号及《世界贸易组织贸易技术壁垒协议》中的定义: 为了通用或反复使用的, 由公认机构批准的非强制性的文件。标准规定了产品或相关加工和生产方法的规则、指南或特性。标准也可以包括或专门规定用于产品、加工或生产方法的术语、符号、包装、标志或标签的要求。

(2) 标准的内涵。标准的内涵是科学、技术、经济的综合结果, 国际标准又特别强调先进经验, 其实施目的是促进最佳的公众利益。

(3) 标准的级别。

- ① 国际标准, 如 ISO 标准和 IEC 标准。
- ② 区域标准, 如欧洲标准化技术委员会(CEN)制定的标准。
- ③ 国家标准, 如美国汽车工程师学会标准(SAE)、美国材料试验协会标准(ASTM)。

对需要在全国范围内统一的技术要求, 应当制定国家标准(含标准样品的制作)。我国的国家标准代号为“GB”。

④ 行业标准。由我国各主管部、委(局)批准发布, 在该部门范围内统一使用的标准称为行业标准, 如 QC 汽车行业标准、JB 机械行业标准、FJ 纺织行业标准、QB 轻工行业标准、TB 铁路行业标准等。

⑤ 地方标准。对没有国家标准或行业标准而又需要在省、自治区、直辖市范围内统一的工业产品的安全、卫生要求, 可以制定地方标准。

⑥ 企业标准。企业生产的产品没有国家标准、行业标准和地方标准的, 应当制定相应的企业标准, 作为组织生产的依据。



友情小帖示:

ISO(International Organization for Standardization)是世界最大的非政府性国际标准化机构, 1947 年 2 月 23 号成立, 现有成员国 130 个, 正式成员 88 个。

中国国家技术监督局(CSBTS)1978 年 9 月代表中国参加 ISO。

IEC(International Electric Technical Commission)成立于 1906 年, 是世界最早的国际电工标准化机构。

IEC 与汽车工业最密切相关的技术委员会为 IEC/TC69(电动道路车辆和电动工业卡车技术委员会)。

IEC/TC69 包括如下工业组织: WG2(电动车辆系统)、WG3(车载电气能量储备系统)、WG4(电动道路车辆充电器和连接器)、IEC/TC69 与 IEC/TC21/SC21A 联合工作组(电动道路车辆和混合动力道路车辆用牵引蓄电池)。