

浙江警察学院资助出版

道路交通事故 责任认定指南

杜心全 著



中国人民公安大学出版社

浙江警察学院资助出版

道路交通事故责任认定指南

杜心全 著

中国人民公安大学出版社

·北京·

图书在版编目 (CIP) 数据

道路交通事故责任认定指南/杜心全著. —北京: 中国人民公安大学出版社, 2016. 11

ISBN 978 - 7 - 5653 - 2751 - 3

I. ①道… II. ①杜… III. ①公路运输—交通事故—法律责任—中国—指南
IV. ①D922. 145

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 245084 号

道路交通事故责任认定指南

杜心全 著

出版发行: 中国人民公安大学出版社

地 址: 北京市西城区木樨地南里

邮政编码: 100038

经 销: 新华书店

印 刷: 北京兴华昌盛印刷有限公司

版 次: 2016 年 11 月第 1 版

印 次: 2016 年 11 月第 1 次

印 张: 12.25

开 本: 787 毫米 × 1092 毫米 1/16

字 数: 254 千字

书 号: ISBN 978 - 7 - 5653 - 2751 - 3

定 价: 45.00 元

网 址: www.cppsups.com.cn www.porclub.com.cn

电子邮箱: zbs@cppsup.com zbs@cppsu.edu.cn

营销中心电话: 010 - 83903254

读者服务部电话 (门市): 010 - 83903257

警官读者俱乐部电话 (网购、邮购): 010 - 83903253

教材分社电话: 010 - 83903259

本社图书出现印装质量问题, 由本社负责退换
版权所有 侵权必究

前 言

近年来，我国道路交通发生了巨大变化，公路不断延伸，车辆急剧增加，交通条件不断改善，在社会经济建设中发挥了重要作用。但是，交通管理任务也日益繁重，道路交通事故仍然十分突出，对交通管理人才的要求也越来越高。为了适应公安交通管理人才的需要，公安部于2013年下发了《公安高等教育（本科）规划教材编写工作实施方案》，笔者有幸担任了《道路交通事故处理》教材的主编。在该教材的编写过程中，笔者和该教材另一撰写人牛学军老师遇到了一个非常纠结的问题，即：交通事故认定理论中，除了“因果关系理论（原理）”以外，是否把“危险避让理论”“后果加重理论”进行总结归纳后写进教材？交通事故认定原则除了“路权原则”“确保安全原则”以外，是否把“过错责任原则”“因果关系原则”等也编入教材？通过反复征求意见和修改，最终只将“因果关系理论（原理）”“过错原则”“路权原则”“确保安全原则”编入了该教材。因为全国统编教材只能引用相对成熟的理论和原则，带有争议性和不成熟的内容不能编入教材。

自此以后，笔者一直在思考道路交通事故认定的理论和原则问题，并开始收集这方面的资料。2014年10月，笔者在分析已经收集的资料时，萌生了撰写这本《道路交通事故责任认定指南》专著的想法，通过近两年的调查研究、冥思苦想和昼夜奋战，现在终于成书了。

《道路交通事故责任认定指南》一书具有以下三个特点：

第一，系统性。把道路交通事故认定作为一个完整的系统进行研究，从交通事故的定义、构成、分类和形成原因出发，对交通事故认定的理论、方法、步骤等进行了全面的阐述和讲解，重点对交通事故认定理论和原则进行了剖析。

第二，对交通事故认定理论进行了归纳和总结。既对他人的观点进行了归纳和综合，其中也有本人的观点和评析。一方面，归纳了现有教材和

论文中相对成熟的交通事故认定理论，即“因果关系理论”“路权理论”“确保安全理论”等。另一方面，对学术界正在讨论的相关理论进行了归纳，即“危险避让理论”“平衡理论”等。同时，对交通管理实战部门的同志创新的相关做法进行了总结和评述，如“平衡理论”中的和谐方法。在对上述理论的归纳和总结中，既注重了理论的原创性，又注重了理论在运用中的发展与创新性；既对现有的相关认定理论进行了必要的解释和补充，又对相对不成熟的理论和观点提出了研究的内容和方向，并进行了补充和评述。

第三，理论与实践的高度融合。从马克思主义哲学原理出发，解释了什么是理论、什么是科学理论。阐述了实践的意义和作用。明确了理论和实践的统一，是马克思主义哲学的基本原则。分析了道路交通事故认定理论与实践的辩证关系，提出了交通事故认定必须坚持理论与实践相结合的观点。因此，作者收集了亲身经历和近年来相关媒体报道的较为典型的十多起交通事故案例，并进行了专业评析。

笔者在撰写本书的过程中，引用了最新的法律、法规和本专业前沿的研究成果，同时也引用了相关教材的内容和相关学者的专业论文。在此，谨向这些专家、学者表示诚挚的谢意！

众所周知，交通事故认定理论具有多重性、复杂性的特点。笔者在撰写的过程中大胆地发表了一些个人的观点，供读者参考、批评。由于时间仓促，书中难免存在疏漏和不妥之处，恳请读者谅解，并提出宝贵意见。

杜心全
2016年8月

目 录

第一章 概述	(1)
第一节 道路交通事故界定	(1)
第二节 道路交通事故认定的性质及特点	(9)
第三节 道路交通事故责任认定的历史沿革	(18)
第二章 道路交通事故当事人及法律关系	(25)
第一节 概述	(25)
第二节 交通事故责任分类	(28)
第三节 交通事故事实责任与法律责任的区别和联系	(31)
第三章 道路交通事故成因分析	(35)
第一节 人的原因	(35)
第二节 车辆原因	(40)
第三节 路的原因	(41)
第四节 环境的原因	(44)
第五节 管理的原因	(48)
第六节 意外原因	(52)
第七节 交通事故成因分析的任务和基本要求	(53)
第四章 道路交通事故认定的基本理论	(55)
第一节 概述	(55)
第二节 因果关系理论	(57)
第三节 路权理论	(64)
第四节 险情避让理论	(68)
第五节 平衡理论	(80)
第六节 责任推定理论	(84)

第五章 道路交通事故认定的基本原则与应用	(87)
第一节 概述	(87)
第二节 因果关系原则	(89)
第三节 路权原则	(99)
第四节 过错原则	(104)
第五节 确保安全原则	(115)
第六章 道路交通事故认定的要求、方法及程序	(129)
第一节 交通事故认定的基本要求	(129)
第二节 交通事故责任认定的基本方法	(132)
第三节 交通事故责任认定的程序	(133)
第四节 道路交通事故证明	(142)
第七章 道路交通事故认定复核	(144)
第一节 概述	(144)
第二节 交通事故认定复核案件的审查	(146)
第三节 交通事故认定复核结论及送达	(147)
第八章 特殊道路交通事故的认定	(149)
第一节 交通肇事逃逸事故的认定	(149)
第二节 意外交通事故的认定	(167)
第三节 故意交通事故的认定	(172)
第四节 涉外交通事故的认定	(174)
第五节 交通事故免责的认定	(179)
主要参考文献	(189)

第一章 概 述

第一节 道路交通事故界定

一、道路交通事故的定义

在世界各国，由于国情不同、道路交通发展的历史不同，道路交通法律、法规也存在诸多不同。因此，对道路交通事故的定义也存在明显的差异。但是，该定义中有两个最基本的内容大致相同：一是由于特定的人员故意或过失违反交通管理法规造成的。二是由于意外因素造成的（包括自然因素和社会因素）。

（一）中国对交通事故的定义

交通事故，是指车辆在道路上因过错或者意外造成的人身伤亡或者财产损失的事件。^①

（二）部分国家对交通事故的定义

本书列举了美国、加拿大、日本、德国、英国、法国、意大利、联合国和欧洲经济委员会对交通事故的定义。

美国国家安全委员会将道路交通事故定义为：在道路上所发生的意料不到的、有害的或危险的事件。这些有害的或危险的事件妨碍着交通行为的完成，常常是由于不安全的行动、不安全的因素或者二者的结合所造成的。

加拿大把发生在公共道路上的交通冲突，涉及至少一辆机动车，并且导致一人或一人以上受伤或死亡，或者财产损失超过一定的数额（由各省或各地区的法律规定）时，称为道路交通事故。

日本把凡在道路或供一般交通使用的场所，因车辆之类的交通工具所引起的人身伤亡或物品的损坏，均称为道路交通事故。

德国把发生在公共道路或广场上，涉及至少一辆运动的车辆，并且造成了人员受伤或死亡，以及（或）财产损失的事件称为道路交通事故。对于只引起财产损失的事故，仅当事故原因是由于违法行为人如酒后驾驶时，才算道路交通事故。

^① 《道路交通安全法》第119条第5项。

英国把发生在公共道路上，涉及至少一辆车，并且造成人员受伤或死亡的事件称为道路交通事故。这不包括仅仅造成财产损失的事故。

法国对于仅造成财产损失的事故不列为道路交通事故。除此之外，没有官方的定义。

意大利将道路交通事故定义为：由至少一辆运动的车辆造成人员受伤或死亡的事件。

联合国和欧洲经济委员会（UN/ECE）将道路交通事故定义为：发生在或者来源于开放交通的道路或街巷，涉及至少一辆运动的车辆，造成一个或一个以上人员死亡或受伤的事件。

（三）不同领域对交通事故的定义

1. 心理学家认为，交通事故是指在人、车、路、环境构成的人—机系统中，刺激（信息）—反应（判断）—操作无数次闭合循环的某一环节失误而造成的损害后果。

2. 统计学家认为，交通事故是指由于错觉而引起行车遭遇的概率现象。

3. 法学家认为，构成交通事故必须同时具备四个要件，即主观要件、客观要件、主观方面要件、客观方面要件，而且内容具体明确。

二、交通事故的构成

根据《道路交通安全法》对交通事故的定义，我们从宏观上把交通事故的构成归纳为以下五个最基本的要素：

（一）道路要素

道路要素，是指交通事故发生的场所或地点，这个地点仅限定在公用道路或者供公众通行的空间范围内。该范围的限定，既涉及交通管理部门的工作范围，又涉及相关法律应用。准确界定道路的概念，对于解决交通事故处理工作中的管辖权争议、罪与非罪、交通肇事罪与过失致人死亡（伤害）罪、作为与不作为等许多问题具有非常重要的意义。

1. 国内外交通管理法规对道路的定义。道路交通管理法规，是规范广大交通参与者和管理者交通行为的法律。其交通行为具有明显的社会行为属性，所以各国的道路交通立法都将道路界定为公用道路。

《国际道路交通公约（1968年）》中的道路概念是供公众通行的任何通道或街道的全部路面。

根据《意大利交通法》的规定，道路是用于行人、牲畜及车辆通行的公用露天场所。

《日本道路交通法》将道路分为五类：高速公路、一般国道、都道、府县道、镇村道路。该定义把专用汽车道、一般汽车道、农业用通道、林业用通道、私人家

庭车辆使用的通道等都纳入了道路的范围。

中国澳门地区对道路的定义十分复杂，无论路的产权是公产还是私产，只要是在陆地上，法规明确规定，设有讯号标明的都是道路。也就是说，只要设置了道路交通标志、标线的都是道路。

在中国大陆，道路有广义与狭义之分。广义的道路，是指供各种车辆和行人等通行的工程设施，^①包括公用道路和专用道路两类。公用道路包括公路和城市道路。专用道路包括林区道路、厂矿道路、乡村道路。狭义的道路，是指公路、城市道路和虽在单位管辖范围但允许社会机动车通行的地方，包括广场、公共停车场等用于公众通行的场所。^②这个定义，是指道路交通安全法规适用的空间场所，它所强调的是公用道路，能供社会机动车辆和用于公众通行的范围。“供社会机动车辆”和“用于公众通行”的地方要视情况而定。如有的居民小区是封闭式的，有的则是开放式的。那么，开放式的居民小区就应该属于道路的范围。由此可见，我国强调的是道路通行权的公共性，而不是道路所有权的公共性，以道路通行权的公共性作为判断是否属于“法定公用道路”的标准。即使某些道路在单位管辖范围内，道路所有权归单位，并非社会所有，但是只要通行社会机动车辆，道路通行权具有明显的公共性，仍然属于《道路交通安全法》所指的道路，属于《道路交通安全法》适用的空间范围。

在单位管辖范围但允许社会机动车通行的道路主要包括五个部分：第一，允许社会机动车通行的乡村道路，是指主要由村筹资建设、负责管理，与公路或城市道路相连接，没有纳入村村通公路统计范围的道路。第二，允许社会机动车通行的乡镇街道，主要是指由乡镇筹资建设、负责管理，既不属于城市道路，也不属于公路的乡镇驻地的街道。第三，允许社会机动车通行的单位内部道路，是指由单位内部建设管理的专用道路，如港口、机场、油田、大型矿区等自建自管的道路。第四，允许社会机动车通行的林区道路，是指由林场建设管理，主要用于运输木材的道路。第五，开放的、来去自由的、允许社会机动车辆通行的居民小区道路。这些道路都没有纳入公路或城市道路的范围，但是由于其允许社会机动车通行，具有明显的公用道路的特性，所以根据《道路交通安全法》的规定，应将其纳入公用道路的范围。“允许社会机动车通行”应当理解为至少允许小型客车通行，如果有路障只允许自行车和二轮摩托车通行，不能理解为“公用道路”。

2. 对道路公用性的理解。道路的公用性，是指《道路交通安全法》《城市道路管理条例》《公路法》等规定的，符合相关技术条件和标准，并经主管部门验收合格，能够供车辆通行的场所。

3. 对公路的理解。自2006年起，我国将公路按行政等级划分为五类：即国

① 《道路工程术语标准》(GBJ 124—88)。

② 《道路交通安全法》第119条第1项规定。

道、省道、县道、乡道和村道。农村公路包括县道、乡道和村道。村道（村村通公路）是指直接为农民群众生产、生活服务，不属于乡道及以上公路的建制村与建制村之间和建制村与外部联络的主要公路。^①

4. 对道路交通事故的理解。在公用道路上发生的车辆事故可能属于道路交通事故。在非公用性质的道路上和其他地点发生的车辆事故不属于道路交通事故。下列地点发生的事故不应理解为道路交通事故：第一，全封闭式的或有门卫、传达室看守的机关、学校、单位大院内、货场内不允许社会机动车通行的道路上发生的事故。第二，用于田间耕作的机耕道及晾晒作物的场院内发生的事故。第三，有障碍物或有禁止标志设置禁止驶入的断路施工未移交公安机关交通管理部门管理的路段上发生的车辆自损、人员伤亡事故。第四，有保安管理、封闭式居民小区楼房间的路面上发生的车辆事故。第五，没有人工修建，而是由机动车驾驶人自己开车行走而形成的路面上发生的车辆事故。第六，在铁路道口汽车与火车发生的事故。

5. 路外车辆事故处理。路外车辆事故是指在公用道路以外的道路上发生的车辆事故。根据《道路交通安全法》第77条、《道路交通安全法实施条例》第97条第1款的规定，车辆在道路以外发生交通事故，公安机关交通管理部门接到报案的，参照道路交通安全法和本条例的规定处理。《道路交通事故处理程序规定》第83条规定：“车辆在道路以外通行时发生的事故，公安机关交通管理部门接到报案的，参照本规定处理。涉嫌犯罪的，及时移送有关部门。”

对路外车辆事故处理的工作内容主要是现场勘查、调查取证、认定过错大小和损害赔偿调解。一般情况下，可以不认定事故责任，不对道路交通安全违法行为人进行行政处罚，主要是进行损害赔偿调解。如果发生人员死亡，可能构成过失致人死亡罪、重大劳动安全事故罪等，应及时移交刑侦或治安部门处理。

（二）车辆要素

我国《道路交通安全法》中所指的车辆，包括机动车和非机动车。机动车，是指以动力装置驱动或者牵引，上道路行驶的供人员乘用或者用于运送物品以及进行工程专项作业的轮式车辆。非机动车是指以人力或者畜力驱动，上道路行驶的交通工具，以及虽有动力装置驱动但设计最高时速、空车质量、外形尺寸符合有关国家标准的残疾人机动轮椅车、电动自行车等交通工具。

机动车和非机动车都是道路交通事故的主体要件之一，也是最基本的要素。因为交通事故一定要有车辆参与，没有车辆参与的事故不属于道路交通事故。例如，行人在行走时相互碰撞而造成的伤害后果。

无论是机动车还是非机动车，都是一种工具，它的装载、运行状态完全取决于人的操作。例如，车辆超载、超速、不符合安全技术条件等都是由于人的因素造成

^① 《农村公路建设管理办法》（交通部令2006年第3号）第2条第2款。

的。交通事故中车辆要素要求当事人至少有一方是事故车辆驾驶人员，无论是否有驾驶证。

车辆是否符合要素运行安全技术条件，要看是否达到《机动车类型术语和定义》（GA 802—2014）、《机动车运行安全技术条件》（GB 7258—2012）以及相关非机动车技术条件要求。

非机动车按照驱动方式分为动力驱动、畜力驱动和人力驱动三种类型。人力驱动的非机动车按车轮数量分为独轮车、二轮车和三轮车。独轮车只有手推车一种。二轮车按照车轮排列方式分为两种：第一种是车轮前后顺行排列的自行车；第二种是车轮左右并行排列的人力车，人力车或推或拉或推拉均可。三轮车的三个车轮呈三角形分布，一般是前面一个车轮，后面是并排的两个车轮。人力驱动的非机动车中当前常见的是自行车和三轮车。畜力车按牲畜不同分为牛车、马车、驴车等。有动力装置的非机动车分为残疾人机动轮椅车、电动自行车和燃油助力自行车。

电动自行车，是指以蓄电池作为辅助能源，具有两个车轮，能实现人力骑行、电动或电助动功能的特种自行车。电动自行车整车的主要技术性能是：最高设计时速不超过每小时 20 千米；整车质量（重量）不超过 40 千克；具有良好的脚踏骑行能力，30 分钟的脚踏行驶距离应不小于 7 千米等。

燃油助力自行车，是指装有汽油机、有两个车轮，能实现脚踏、机动两种功能的特种自行车，并应符合下列基本条件：汽缸工作容积应不大于 30 毫升；整车净重应不大于 40 千克，在机动离合器脱开状态下，应能由人力脚踏驱动；30 分钟脚踏行驶距离应不小于 7 千米；最高车速应不大于每小时 20 千米等。

凡是不符合国家标准的电动三轮货车、燃油助力车、电动摩托车、电动自行车在道路上发生交通事故的，均要按照机动车对待。

（三）原因要素

原因要素，是指发生交通事故是由当事人的过错造成的，还是由意外造成的，其中的过错包括过失和故意。根据交通事故发生的原因，又将交通事故分为意外事故和责任事故。如果属于意外交通事故，当事人各方都没有过错，那么均不承担事故责任，但是相关民事赔偿要根据法律规定合理承担。如果属于责任事故，当事人要对自己的过错行为承担相应的事故责任。

故意，是指存心、有意识地，明知不能而为之。在法学领域是指行为人明知自己的行为会发生危害社会的结果，但是其希望或者放任这种结果发生的一种心理状态。“明知”就是预见到、认识到，“会发生”包括必然发生和可能发生。故意分为直接故意和间接故意。“希望”属于直接故意，例如，利用交通工具当凶器危害他人，利用交通工具自杀等情况。“放任”属于间接故意，例如，在高速驾车逃逸的过程中，连续撞车、撞人的，“放任道路交通事故发生”的情况。上述两种故意，其性质已经发生了变化，不属于交通事故的范畴。

过失，是指因疏忽而犯的错误。在法学领域是指行为人已经预见而轻信能够避

免，以致发生危害后果，或者应当预见自己的行为可能发生危害社会的结果，因疏忽大意而没有预见。过失分为两类：一是过于自信的过失。二是疏忽大意的过失。当事人主观上的过失，是交通事故最重要的心理特征。

意外，是指意料之外、料想不到的、突如其来的事件或其他。既不是当事人的故意，也不是当事人的过失，而是由于不能预见和不能控制的原因引起的损害后果。交通事故“意外”情况常见的是地震、台风、山体滑坡、泥石流等自然因素引发的，还有一些不是行为人的过错而引起的。也有的是车辆自身机械引起的事故，例如，行驶中新车部件断裂而发生的交通事故，但是在实际工作中要对新车部件断裂、新胎爆破与机械装置疲劳、老化、轮胎飞出等情况进行认真分析并严格区别。

（四）后果要素

后果，是指某一种行为产生的结果。是否构成交通事故，对后果的大小并无严格的要求，但必须要有实际存在的损害。也就是说，交通事故必须是有人身伤亡、财产损失后果的事件，如果没有损害后果，则不属于交通事故范畴。

（五）交通性要素

交通性，是指在道路上进行的以人和物空间位置移动为目的的活动。空间位置移动，是指行驶状态和短暂的停止状态。例如，行人碰撞与短暂停止的车辆而发生的事故；公共汽车到站停车后发生的挤伤、摔伤或者死亡事故；车辆开动后，人员由于车辆或者驾驶人的原因发生的挤伤、摔伤或者死亡事故，都应该属于道路交通事故。但是车辆尚未开动发生的人员挤摔伤亡事故、停车场里人员从停止的车辆上掉下的事故，则不属于道路交通事故。

在道路上进行的主要是交通活动，但也有非交通性质的活动。也就是说，车辆运行必须具备相应的道路交通活动背景，即造成交通事故的车辆必须是为道路运输目的或者为与道路交通有关的其他目的而在道路上运行，并且事故的发生与车辆的交通运行活动之间存在联系。如果车辆所从事的是不具有交通性质的运行，例如，在道路上利用车辆专门从事拦路抢劫和行凶杀人等违法犯罪活动，以及在道路上进行军事演习、体育竞赛的车辆均不具备交通性质，其车辆互相碰撞或者碰撞道路安全设施或者单方翻车等事故不属于道路交通事故，但是这些车辆与其他车辆发生的事故属于道路交通事故。

三、交通事故的分类

（一）按交通事故的后果分类

1. 财产损失事故。在交通事故统计时，仅统计适用一般程序处理的财产损失事故，适用简易程序处理的交通事故不作统计。财产损失是指交通事故造成的直接损失，而不包括财产间接损失。

2. 受伤事故。受伤事故，是指因交通事故致人重伤、轻伤的事故。在交通事故统计时，仅造成人员轻微伤的交通事故不纳入受伤事故的统计范围。

3. 死亡事故。在道路交通事故统计中，中国将死亡事故定义为因交通事故而当场死亡或受伤后7天内抢救无效死亡的事故，7天以后死亡的统计为重伤事故。但是在追究当事人相关责任时，不以事故发生后7天内死亡为限，而以实际死亡确认后果。

（二）按交通事故的形态分类

1. 碰撞事故。碰撞事故，是指汽车之间、汽车与行人之间、汽车与非机动车之间、汽车与摩托车之间、汽车与固定物体之间、非机动车与行人之间、摩托车与非机动车之间相撞的事故。碰撞事故分为正面、侧面、尾随相撞。碰撞固定物，是指车辆在行驶过程中，与固定物（不包括机动车、非机动车及行人）相撞的事故形态，如碰撞路边行道树、电线杆等。二次碰撞，是指事故发生以后，本事故以外的其他车辆进入现场再次发生交通事故的事故形态。碰撞静止车辆，是指一方车辆为零速度的碰撞，如碰撞路边停放的车辆。

2. 刮擦事故。刮擦事故，是指事故双方的侧面部分接触而呈现的事故形态，包括同向刮擦和对向刮擦。

3. 碾压事故。碾压事故，是指交通强者将弱者推翻或者直接从其表面碾过的事故形态。碾压事故一般包括汽车碾压非机动车或者行人。

4. 翻车事故。翻车事故，是指车辆翻转角度为 90° 或 360° 以上的事故形态。车身侧面着地、车轮朝向侧面的为侧翻。车顶着地、车轮朝上的为仰翻。车身翻转 360° 或 360° 以上的为滚翻。

5. 失火事故。失火事故，是指车辆的油路、电路或者装载物起火燃烧造成损害的事故形态。

6. 坠车事故。坠车是一个高低落差过程，如车辆冲下山谷、河流。

7. 其他事故。还有一些其他形态的交通事故，例如，由于爆炸物品带入车内，在行驶过程中因为振动等情况引起突爆造成的事故。

交通事故有的是一种形态，有的是多种形态，一般以时间先后顺序和最严重的后果加以认定。

交通事故形态分类的作用主要是统计和分析事故原因，为预防交通事故研究对策服务。例如，对公交车辆爆炸事故的统计，可以对车辆设计、驾驶人应对预案和对公众进行宣传教育提供预防措施。

（三）按交通事故的原因分类

任何交通事故的发生都有其原因。因此，从原因上可以把交通事故成因分为主观原因和客观原因。

1. 主观原因。主观原因，是指当事人发生交通事故时的主观心态和过错，主

要包括交通违法行为的疏忽大意、过于自信或操作不当等。违法行为，是指当事人由于主观心理状态的原因，违反交通安全法律、法规而造成交通事故。常见的有酒后驾驶、超速行驶、争道抢行、违法装载、车辆带故障行驶、强行超车以及非机动车走机动车道、非机动车突然横穿道路、行人不走人行道等原因造成的交通事故。疏忽大意，是指当事人由于心理或生理方面的原因，没有预见到会发生危害结果。例如，驾驶人在出车前因急于赶路而忘记检查车辆技术状况和装载情况，行驶途中因货物散落而发生交通事故。又如，驾驶人出车前因疏忽大意而没有检查制动气压便驾车行驶，在遇到情况因制动效果差而导致交通事故。操作不当，是指驾驶车辆的人员因技术生疏、经验不足，遇有情况惊慌失措，操作失误，措施不当，以致发生交通事故。过于自信，是指驾驶车辆的人员已经预见到自己的行为可能发生事故，但轻信可以避免，以致发生了交通事故。常见的过于自信而造成的交通事故有酒后驾驶车辆、超速行驶、违法超车、强行会车等，这些是造成交通事故的主要原因。

2. 客观原因。客观原因，是指由于外界的因素而引发的交通事故，如交通环境、道路工程等方面的不利因素。尤其是气候条件方面的因素而引发的事故较多，须引起高度重视，并加以研究，从而减少此类事故。

（四）按主要责任者的交通方式分类

在交通事故统计分析中，不同的交通工具和交通方式间发生的交通事故很多，为了有利于科学分析，一般按事故主要责任者的交通方式进行统计。如果事故双方负同等责任，则按交通强者一方统计。例如，汽车与行人发生交通事故，双方负同等责任，则统计为汽车交通事故。

（五）按发生事故的等级分类

我国按照道路的技术标准分为高速公路、一、二、三、四级公路五个等级。还可按在道路交叉口、路段、隧道、弯道、坡道所发生的交通事故进行分类。

（六）按肇事车号牌种类分类

发生交通事故的车型较为复杂，可按照肇事车号牌种类分类，即大型汽车、小型汽车、普通摩托车、轻便摩托车、低速车、临时行驶车、拖拉机、电动自行车、自行车等。

（七）其他分类方法

出于统计分析和研究交通事故特点规律的需要，还可以按照肇事驾驶人驾龄分类、按发生事故的时间分类、按事故伤亡人员职业分类、按发生事故时的气候分类等。

|| 第二节 道路交通事故认定的性质及特点 ||

一、交通事故认定的含义

交通事故认定，是指公安机关交通管理部门根据道路交通安全法规，对已经受理的交通事故进行现场勘验检查、调查访问和委托有关部门进行检验鉴定等收集到的证据综合分析后，就交通事故事实、成因和当事人的责任进行的一种专业性的评判工作。它是公安机关交通管理部门的一项基本职责，是交通事故处理过程中的关键环节或中心任务。交通事故认定书是追究当事人责任的重要证据。

二、交通事故认定的主体

交通事故认定不是任何机构都可以进行的，根据《道路交通安全法》的有关规定，交通事故认定的主体只能是公安机关交通管理部门及其交通警察。交通警察也必须取得相应的资格。根据《交通警察处理交通事故资格管理规定（试行）》的有关规定，交通事故处理岗位的交通警察，必须持证上岗，资格证书分为初级、中级、高级三个等级。同时，明确了不同等级资格的职责权限。具体规定如下：

1. 具有交通事故处理初级资格证书的交通警察，可以处理伤人事故和财产损失事故；具有中级和高级资格证书的交通警察，可以处理死亡事故、伤人事故和财产损失事故；具有高级资格证书的交通警察，可以指导初级、中级资格证书的交通警察办案。

2. 交通事故处理资格等级的取得和升级都实行考试制度，考试大纲由公安部交通管理局统一制定。从事交通管理工作二年以上的交通警察，可以申请交通事故处理初级资格考试；取得初级资格证书三年以上，而且在近两年内交通事故处理资格考评中取得合格等级的交通警察，可以申请中级资格证书的考试；取得中级资格证书五年以上，而且在近三年内资格考评合格的交通警察，可以申请交通事故处理高级资格证书的考试。上述考试考评，必须合格，才能取得相应的证书。

处理交通事故的民警，如果不具备上述资格条件，就认为没有授权，其交通事故处理行为则不合法。同时，培训考试不依法进行的，也视为不合法。处理交通事故没有取得相应的资格证书，其行为构成侵权责任，在国际惯例中称为公务侵权责任。公务侵权，是指国家机关或其工作人员在执行职务中违背了国家机关或其工作人员执行职务所应当注意的义务。所以，各级公安机关交通管理部门，必须按规定开展交通事故处理民警的培训考试和资格考评工作，既要保证事故处理民警资格的合法性，又要保证其工作水平的不断提高，以适应交通事故处理工作的需要。

三、交通事故认定的性质

1991年公安部颁布了《道路交通事故处理办法》(以下简称《办法》),该办法实施后,交通事故责任认定书就是一种特殊形式的法律文书,因为该文书直接涉及当事人的法律责任,因此,其性质受到了社会各界的普遍关注和争议。2004年5月1日《道路交通安全法》第73条规定:“公安机关交通管理部门应当根据交通事故现场勘验、检查、调查情况和有关的检验、鉴定结论,及时制作交通事故认定书,作为处理交通事故的证据……”这一规定虽然进一步明确了交通事故认定书的证据性质,但是相关的法规对认定书的证据类型并未作出解释或规定,致使社会各界对交通事故认定书的性质及证据类型存在较大的争议。

(一) 证据说与具体行政行为说的观点

在《道路交通管理条例》和《道路交通事故处理办法》颁布前后,我国对交通事故责任认定书的性质问题没有明确,因此,在学术界和司法界有很多不同的认识。直到《道路交通安全法》实施后,才有了倾向性的定论,即证据说,但有人认为这是“具体行政行为”,还有人认为是“书证”或“鉴定意见”。持证据说的人认为,交通事故责任认定书应当以证据的形式出现在我国的诉讼程序中,由人民法院审查并确认其证明力,其不具有行政可诉性;而持具体行政行为说的人认为,交通事故责任认定书是公安交管部门按照职权,单方面对交通事故责任作出的具有法律效力的结论,其一旦作出,就会对该当事人产生实质性的影响。因此是具体的行政行为,应当具有可诉性。

1992年12月1日,最高人民法院、公安部《关于处理道路交通事故案件有关问题的通知(已失效)》第4条规定:“当事人仅就公安机关做出的道路交通事故责任认定和伤残评定不服的,向人民法院提起行政诉讼或者民事诉讼的,人民法院不予受理。当事人对做出的行政处罚不服提起行政诉讼或者就损害赔偿问题提起民事诉讼的,以及人民法院审理交通肇事刑事案件时,人民法院经审查认定公安机关所做出的责任认定、伤残评定确属不妥,则不予采信,以人民法院审理认定的案件事实作为定案依据。”在我国司法实践中,交通事故责任认定书不具有行政可诉性,在法院审判中也只能作为证据使用。但是,2000年9月5日,隆昌至泸州方向发生了一起2人死亡的交通事故,交警大队认定驾驶员负交通事故全部责任。但驾驶员不服,即向四川省泸州市龙马潭区人民法院提起行政诉讼。几个月后,泸州市龙马潭区人民法院依照《行政诉讼法》于2001年1月26日判决:维持原交通事故责任认定结论。驾驶员仍不服,又向泸州市中级人民法院提起上诉。几个月之后,泸州市中级人民法院判令被上诉人(四川省泸州市公安局交通警察支队三大队)对此次事故的责任重新认定。该案例是我国法院受理的第一起因交通事故责任认定不服而进入审判程序的案件。2002年《最高人民法院公报》在第5期上刊登该案例。从此,各地人民法院纷纷参照该范例。“具体行政行为说”仅仅持续了不到两年就被《道路