

■ 第一章 ■

道路交通事故概述

第一节 道路交通事故分类

一、道路交通事故的定义

自 1992 年 1 月 1 日起施行的中华人民共和国国务院第 89 号令《道路交通事故处理办法》第二条已明确指出：本办法所称道路交通事故（以下简称交通事故），是指车辆驾驶人员、行人、乘车人以及其他在道路上进行与交通有关活动的人员，因违反《中华人民共和国道路交通管理条例》和其他交通管理法规、规章的行为、过失造成人身伤亡或者财产损失的事故。

道路是指公路、街道、胡同、里巷、广场、停车场等公众通行的地方。各院校、工矿企业和研究部门、管理部门等单位内部的专用道路不在此列

二、道路交通事故的分类

（一）按造成交通事故的主体来分类。

1. 机动车事故。

造成交通事故当事一方中，是机动车负主要责任以上的事故。当机动车与非机动车、机动车与行人发生交通事故时，即使机动车负同等责任，也是机动车事故。

2. 非机动车事故。

造成交通事故当事一方中，是非机动车负主要责任以上的事故。非机动车与行人发生交通事故时，即使非机动车负同等责任，也算非机动车事故。

非机动车一般是指三轮车、自行车、残疾人车、畜力车等。

3. 行人事故。

造成交通事故当事一方中，是行人负主要责任以上的事故。

（二）根据交通事故造成的后果来分类。

根据公安部颁发的公通字〔1991〕113号《关于修订道路交通事故等级划分标准的通知》，道路交通事故分为以下四类：

1. 轻微事故。

一次造成重伤 1 至 2 人，或者财产损失机动车事故不足 1000 元，非机动车事故不足 200 元的事故。

2. 一般事故。

一次造成重伤 1 至 2 人，或者轻伤 3 人以上，或者财产损失不足 3 万元的事故。

3. 重大事故。

一次造成死亡 1 至 2 人 或者重伤 3 人以上，10 人以下，或者财产损失 3 万元以上不足 6 万元的事故。

4. 特大事故。

一次造成死亡 3 人以上，或者重伤 11 人以上，或者死亡

1 人同时重伤 8 人以上 或者死亡 2 人 同时重伤 5 人以上，
或者财产损失 6 万元以上的事故。

(三) 按照交通事故的原因分类。

1. 违反交通法规造成的事故。

- (1) 酒后开车肇事；
- (2) 非驾驶人员开车肇事；
- (3) 疲劳驾驶肇事；
- (4) 超速行驶肇事；
- (5) 强行超车肇事；
- (6) 超速转弯肇事；
- (7) 会车不让行肇事；
- (8) 停车不当肇事；
- (9) 违章载人肇事；
- (10) 汽车装货超载肇事；
- (11) 非机动车走机动车道引起的交通事故；
- (12) 行人不走人行道、不避让机动车的交通事故。

2. 操作不当造成的事故。

- (1) 熄火滑行肇事；
- (2) 直流供油肇事；
- (3) 误踩加速踏板造成的事故。

3. 司机心理因素造成的事故。

- (1) 思想麻痹开车肇事；
- (2) 带着思想包袱开车肇事；
- (3) 赌气开车肇事；
- (4) 估计不足措施不当肇事；
- (5) 主观判断失误造成的事故。

4. 机件失灵引发的事故。

- (1) 刹车失灵肇事；
- (2) 转向失灵肇事；
- (3) 灯光失灵肇事；
- (4) 轮胎爆裂肇事；
- (5) 汽车熄火肇事。

5 环境条件下的事故。

- (1) 繁华街道发生的事故；
- (2) 无人看守铁道口发生的事故；
- (3) 隧道、涵洞、桥梁上发生的事故；
- (4) 危险山路上发生的事故；
- (5) 交叉路口发生的事故；
- (6) 冰雪路上发生的事故；
- (7) 雨雾天气发生的事故；
- (8) 夜间行车发生的事故；
- (9) 狭窄路段发生的事故；
- (10) 弯道、坡道上发生的事故；
- (11) 车队行驶发生的事故。

三、构成道路交通事故的六个要素

(一) 车辆因素。

当事人一方(或多方)使用了车辆(机动车或非机动车)。行人在不受车辆影响造成的伤亡不属于交通事故。

(二) 道路因素。

事故应发生在交通管理条例规定的道路上。在判断事故是否发生在道路上时,应着重勘查确定事故发生时车辆所在

的位置是在道路上。

(三) 运动因素。

在道路上车辆行驶或停放过程中发生的事故属于交通事故。例如，车辆停车后溜滑发生的事故，以及停在路边的车辆被过往车辆碰撞或刮擦发生的事故。

(四) 后果因素。

事故发生后造成了人、畜伤亡或车辆、财物损坏等后果。没有后果则不能算是交通事故。

(五) 事态因素。

事故发生后有碰撞、碾压、刮擦、翻车、坠车、爆炸、起火等事态的发生。没有发生事态，则不能算是交通事故。

(六) 原因因素。

交通事故发生的原因均是人为因素造成的。象道路方面的原因（雨雪雾天气路滑、坡陡、弯曲）引发的事故和车辆机械故障（刹车失灵、转向失灵等）引发的事故均与人为因素有关，是交通事故。只有那些由于人力无法抗拒的自然因素（山崩、雪崩、强烈地震、泥石流、龙卷风、台风等）造成的事故，不能算是交通事故。

上述六个要素可以作为鉴别是否构成交通事故的依据。

第二节 道路交通事故分析

一、道路交通事故的分布特性

(一) 交通事故的时间分布。

以地市县为单位，统计发生交通事故的时间与次数的关

系，可以显示出易发交通事故的重点时间区段，为公安交通管理部门加强道路管理，确保行车走路安全提供参考依据。

1. 交通事故按小时统计的分布特点。

由于发生交通事故较多的时间，往往是交通流的高峰时间，尤其是城市中，人们的社会活动（如上下班和社交购物）都有一定的基本节律，再加上受城市交通服务水平的影响，出现交通流的高峰时间都有一定的规律。例如，北京市城区和城近郊区，由于大部分工厂企业、科研院所和大中小学校多为 8 点钟开始上班（学），下午 5 点钟下班（学），交通流的第一个高峰时间是上午 7 时左右，第二个高峰时间是下午 5 时以后；在远郊区或小镇，第一个高峰时间为上午 10 时，第二个高峰时间在下午 6 时，说明同一地区，城（近郊）区和远郊区（农村小镇）的交通流的高峰时间有较大的不同，发生交通事故的次数也多集中在高峰时间，统计表明：中午发生的交通事故要比发在上、下午的交通事故稍多一些，而夜晚事故最少，这可能是因为司机在中午比较疲劳，驾驶的反应速度下降，易发生事故的缘故。

当地的人民政府和公安交通管理部门就会根据上述按每天各阶段时间交通事故分布的规律，想方设法分散交通流的高峰时间。例如用行政命令错开各单位的上、下班时间，达到缓解交通拥挤现象、减少交通事故发生的次数。

2. 交通事故按周、日统计的分布特点。

在我国，实行了每周 5 天工作制，绝大多数单位是安排在星期一至星期五为工作时间，星期六、日为休息时间，因此星期五成了周末，下午下班是回家的高峰，星期一上午是上班的高峰，一般来说，星期六、日是交通活动比较分散的

日子，因此，交通事故也发生的较少。

3. 交通事故按月统计的分布特点。

交通事故按月统计表明：1、2月份北方的天气最冷，又是元旦和春季的月份，农闲和节假日多，交通活动在一年内相对较少，所以交通事故发生也较少；5月是春游时节，又要抢运建筑材料；7月、8月是夏收夏种任务忙；10月、11月是秋收秋种大忙时节，所以车辆运输忙、交通流量大。以上月份是交通事故的多发月。广州市交通管理科学研究所发表的《1995年广州市道路交通事故的回顾与分析》中指出：广州市区发生交通事故每月为400宗以上，其中4月份发生的事故最多，为558宗，其次是5月、6月和7月份，发生交通事故均在500宗以上。从损失情况来看，4月份也最多，达6千5百万元。说明春运期间（1~2月份）虽然交通繁忙，由于社会各界对交通安全重视，交通管理部门增派了大量的警力，使春运期间的交通事故情况得到控制。春运过后，交通事故上升，达到全年最高点。据世界上许多国家发生交通事故情况的粗略统计，也是1~2月份发生交通事故最少，4~8月份发生交通事故最多，根据以上统计规律，各级交通管理部门领导应把交通安全月安排在事故多发生月份，以控制交通事故的多发生。

（二）交通事故的空间分布。

在不同的空间（如行政区划、路段和路口）交通流量的分布也不同，尤其是交通环境的特点与交通事故的分布有关。我们可以根据交通事故的空间分布情况，确定重点场所（路段或路口）并建立醒目的标志（事故多发地点）引起司机的注意，还可以适时对该场所进行技术改造，确保交通安全和提高通行能力。

1. 路段发生交通事故的分布。

北京市的交通死亡事故主要发生在郊区和远郊区，半数以上的重大交通事故也是发生在远郊区，在路段上发生的交通事故次数、伤亡的绝对值与百分比是：

城区的 < 近郊的 < 远郊的

2. 路口发生交通事故的分布。

以北京为例，城区的路口个数多于近郊和远郊的路口个数而且城市路口的交通流量要大得多，发生交通事故的概率也大。在路口发生的交通事故次数、伤亡的绝对值与百分比是：

城区的 > 近郊的 > 远郊的

(三) 交通事故中驾驶员的年龄分布。

处于 19~25 岁的驾驶员所占的肇事者比例最大 (约 40%) 这些人年轻好胜，易开“英雄车”，缺乏安全礼让精神，加上安全交通的经验少，所以易出现交通肇事，对这批青年驾驶员加强法制安全教育绝不可放松。

(四) 交通事故中死亡人员的职业分布。

在城区和近郊区，交通事故死亡的多数是工人 (占 60% 左右) 在远郊区与全市死亡最多的为农民 (占 40% 左右)

(五) 交通事故的原因分布。

人们往往把交通过程中造成事故的直接行为，称为事故的原因，我们研究交通事故的原因分布，可以为修改和补充交通规则，提供内容和依据。

1. 广州市交通管理科学研究所《1995 年广州市道路交通事故的回顾与分析》中统计出重、特大交通事故原因数据如下：

广州市全年发生重大交通事故 1068 宗,死亡 1211 人,其中:

(1) 自行车抢道发生事故 165 宗(占 15.4%),死亡 168 人(占 13.9%);

(2) 行人过失造成事故 155 宗(占 14.5%),死亡 160 人(占 13.2%);

(3) 违章超速发生事故 139 宗(占 13%),死亡 163 人(占 13.5%);

(4) 驾驶疏忽造成事故 129 宗(占 12.1%),死亡 134 人(占 11.1%);

(5) 违章抢道造成事故 127 宗(占 11.9%),死亡 143 人(占 11.8%)。以上数据表明因自行车抢道造成的重大交通事故所占比例最高。

2. 在北京以 1976—1980 年五年的交通事故统计表明,发生在路段上的交通事故为 32242 宗,占 77.8%。其中:

(1) 机动车相撞事故 24071 宗(占 75%);

(2) 车辆左转弯造成事故 5742 宗(占 23.9%);

(3) 车辆超载的事故 22.7%;

(4) 会车逆行造成的事故 2999 宗(占 12.5%);

(5) 超车逆行造成的事故 3871 宗(占 16.1%)。

发生在路口的交通事故中,由于车辆相撞引起的交通事故占路口事故总数的 75.6%。

二、交通事故的成因分析

(一) 驾驶员因素分析。

1. 驾驶员反应迟缓。

根据有关统计资料，因驾驶员反应迟缓或大意而造成的交通事故，约占交通事故总数的 60%。造成驾驶员反应迟缓或大意的主要原因是注意力不集中。现分析如下：

(1) 心理原因：

因家庭或工作单位的生活事件引起的；
如婚丧、受处分、家人生病、吵架、经济状况等。

交通阻塞引起的情绪波动。

(2) 生理原因：

睡眠不足和疲劳驾驶；

饮酒过量；

个人健康状况。

2. 驾驶员判断错误。

根据有关统计资料，因驾驶员判断错误而造成的交通事故，约占交通事故总数的 35%。

(1) 驾驶员盲目自信；

(2) 对道路及其环境条件不熟悉；

(3) 看错了对方车辆的车速和车辆距离；

(4) 单凭主观判断对方车辆行动。

3. 驾驶员的操作错误。

根据有关统计资料，因驾驶员操作错误而造成的交通事故，约占交通事故总数的 5%。

(1) 驾驶技术不熟练；

(2) 情绪波动引起操作错误；

(3) 由于车辆保养不良。

(二) 车辆原因分析。

虽然因车辆本身原因造成的交通事故的比例不大，但是，

一旦为此发生事故，其后果是相当严重的。其主要原因是：

1. 车辆的制动失灵或机件失灵。
2. 车辆装载故障。
 - (1) 超高；
 - (2) 超宽；
 - (3) 超载；
 - (4) 货物未拴紧。
3. 车辆超期服役。
4. 保养和保修欠佳。

(三) 交通事故的道路成因分析。

道路的数量、技术质量、线形、层次、设施，对交通安全有显著的影响。

1. 道路路面。

路面是车辆和行人的载体，其质量好坏，直接影响交通安全。

- (1) 路面平整状况；
- (2) 路面完整与缺损状况；
- (3) 路面积物状况。

2. 道路线形。

道路的线形组合是否合理和协调，直接与车辆的行车安全相关，根据交通事故多发路段的调查结果，它们多为弯道多、线形不好、道路错位交叉多、司机的视距差、交通标志不清楚、多穿越村镇的路段。

(四) 交通事故的环境成因分析。

道路周围的情况和条件，也是影响交通安全的重要因素。

1. 山区道路。

山区的道路一般路面较窄，急弯道和陡坡多，是易于发生翻车等重大交通事故的危险路段。

2. 平原道路。

平原的道路一般平直，在穿越村镇时，是易于发生人身伤亡等交通事故的路段。

3. 城市道路。

城市的道路一般平交路口较多，易于发生交通事故，大城市兴建立交道路和桥梁，成为无红绿灯管制的无障碍道路，易于发生汽车追尾等交通事故。

第三节 道路交通事故处理

一、处理交通事故的基本原则

1991年9月22日，中华人民共和国国务院令第89号发布《道路交通事故处理办法》；1992年8月10日中华人民共和国公安部10号令发布《道路交通事故处理程序规定》以及有关的法律、法规是正确处理道路交通事故必须遵循的规定。

（一）交通事故处理的依据。

我国公、检、法系统办案的原则是“以事实为依据，以法律为准绳”。对于道路交通事故处理也是完全实用的——客观事实是处理交通事故的依据，交通法规是处理交通事故的准绳。为了切实掌握客观事实，就必须严肃认真、实事求是地进行现场勘查和调查取证工作，做到人证、物证准确、齐备，才能做好事故处理工作，所以，现场勘查是处理交通事故的基础。

（二）交通事故处理的原则。

1. 处理交通事故总的原则是以责论处。

为了做好以责论处，就必须认真分析发生交通事故的原因和认定责任的归属，也就是说，原因分析是处理交通事故的关键，责任认定是处理交通事故的核心。

2. 民事责任、行政责任和刑事责任同时分别追究的原则。

二、交通事故的处理权限

在《道路交通事故处理办法》第一章总则的第四条规定：公安部是国务院处理交通事故的主管机关。县以上地方各级公安机关是同级人民政府处理本行政区域内交通事故的主管机关。

（一）按行政区域处理的交通事故。

凡是发生交通事故，由事故发生地点所辖的县交通警察大队负责事故的调查和处理，必要时请上一级交警部门派人协助处理。省、市、自治区交警总队对地（市）、县交警队处理的案件，有权检查或纠正。

（二）军车交通事故的处理。

军车之间发生交通事故，由军车主管部门处理；涉及到地方车辆人员时，应以当地公安交通管理部门为主会同军车主管部门进行处理。涉及军人犯罪时，应由军法机关处理。

（三）涉外交通事故的处理。

涉及到外国人或华侨的交通事故，由当地公安交通管理部门会同外事部门共同处理。

（四）铁路交叉路口交通事故的处理。

在铁路交叉路口发生的火车与汽车相撞的事故，由铁路

公安机关处理，地方公安交通管理部门协助。

三、交通事故的处理程序

(一)立案：

填写交通事故立案表，了解事故基本情况。

(二)勘查：

1. 查明事故当事人及车辆情况。
2. 查询事故目击者。
3. 事故现场勘查和照相。
4. 时间调查。
5. 肇事逃逸车行踪调查。
6. 空间调查：事故发生地点、车辆与道路的关系。
7. 生理、心理调查。
8. 事故后果调查。
9. 物证技术鉴定结果：痕迹物证、法医物证和微量物证。

(三)原因分析。

1. 确定发生交通事故的直接原因。
2. 分析造成事故后果的原因。

(四)责任的认定。

在调查、取证和事故原因分析的基础上，尊重客观事实，用国家的交通法规去衡量。

1. 严重违反交通法规者责任大。
2. 轻微违反交通法规者责任小。
3. 不违反交通法规者没有责任。

(五)事故处理。

1. 提出结案报告。

2. 领导审批。
3. 召开当事人调解会议。
4. 损失和赔偿处理。
5. 调解无效，当事一方可向公安机关法制办上诉。

(六) 事故处理报告。

四、交通事故的责任认定

(一) 交通事故责任分类。

公安交通管理部门在查明交通事故原因后，应当根据当事人违章行为与交通事故之间的因果关系，以及违章行为在交通事故中的作用，认定当事人的交通事故责任。

交通事故责任分为全部责任、主要责任、同等责任和次要责任。

1. 全部责任。

(1) 一方当事人的违章行为造成交通事故的，有违章行为的一方应当负全部责任，其他方不负交通事故责任；

(2) 当事人逃逸或者故意破坏、伪造现场、毁灭证据，使交通事故责任无法认定的，应当负全部责任；

(3) 当事人一方有条件报案而未报案或者未及时报案，使交通事故责任无法认定的，应当负全部责任。

2. 主要责任和次要责任。

(1) 两方当事人的违章行为共同造成交通事故的，违章行为在交通事故中作用大的一方负主要责任，另一方负次要责任；

(2) 当事人各方未报案或未及时报案，使交通事故责任无法认定时，机动车与非机动车、行人发生交通事故的，机

动车一方应当负主要责任，非机动车、行人一方负次要责任。

3. 同等责任。

(1) 双方当事人违章行为共同造成交通事故的，违章行为在交通事故中作用基本相当的，双方负同等责任；

(2) 当事人各方有条件报案而均未报案或者未及时报案，使交通事故责任无法认定的，应当负同等责任。

(二) 认定交通事故责任的时间规定。

1. 自交通事故发生之日起，必须按下列时限作出交通事故责任认定：

(1) 轻微事故 5 日内；

(2) 一般事故 15 日内；

(3) 重大、特大事故 20 日内。

2. 因交通事故情节复杂不能按期作出责任认定的，须报上一级公安交通管理部门批准，可以延长时限：

(1) 轻微事故延长 5 日；

(2) 一般事故延长 15 日；

(3) 重大、特大事故延长 20 日。

3. 当事人对交通事故责任认定不服的，可以在接到交通事故责任认定书后 15 日内，向上一级公安机关申请重新认定；上一级公安机关在接到重新认定申请书后 30 日内应当作出维持、变更或者撤消的决定。

4. 原责任认定部门接到《道路交通事故责任重新认定决定书》后，应当在 5 日内向各方当事人或者代理人公布重新认定决定。

交通事故责任重新认定决定为最终决定。

（三）交通事故责任认定。

1. 作好交通事故责任认定的注意事项：

（1）搞清楚发生交通事故的直接原因。查清事故的直接原因，取决于事故现场勘查的准确性。例如两辆机动车会车相撞，查清其中一辆车是超速并超越了道路中心线，该车超越道路中心线就是导致交通事故的直接原因，因为该车侵犯了对方的通行权力，所以该车应负主要（全部）责任。

（2）要按照“全面分析，综合判断”方法去做。在查清楚交通事故的事实情况后，依照有关交通法规来衡量各方当事人的表现，才能正确而综合判断出各方当事人的事故责任。

例如，交通法规有“严禁...”、“不准...”等形式来规定一些行为或作法，如果在查清事实中出现机动车驾驶员有超速行车、酒后开车等行为，可视驾驶员有违章行为。

（3）严格以交通法规为准绳。确定交通事故当事人是否违章，必需以当事人的行为有无违反交通法规为标准来衡量，决不允许以个人的主观想象和判断作为定案的尺度。

例如，交通法规中，有关遵守标志、速度、超车、跟车、会车、停车、装载等一系列规定，以确保交通安全，可以据此来确定当事人的违章行为。

2. 认定交通事故责任的步骤。

（1）研究发生事故的因果关系。因果关系是指当事人的违章行为和发生交通事故的关系。例如，两辆机动车会车相撞而发生交通事故，一辆车在超速超车，另一辆车属客货混载，客货混载显然属于违章行为，但它不是该起事故的直接原因，而超速超车的机动车是该起事故的主要原因，应负主要责任，客货混载车仅具有不安全的内在因素，只负次要责