

Zhonghua Renmin Gongheguo  
Daolu Jiaotong Guanli Tiaoli  
Jieshuo he Yunyong

中华人民共和国  
道路交通管理条例

解说和运用

(修订版)

陈文萃 著

人民交通出版社

## 内 容 提 要

本书共分十章,详尽地介绍了该条例各条款的基本含义、制定依据和运用原则,可供公安交通管理人员、机动车驾驶员、非机动车驾驶人、行人和乘车人学习《中华人民共和国道路交通管理条例》时参考。

# 中华人民共和国 道路交通管理条例

解说和运用

(修订版)

陈文萃 著

版式设计:崔凤莲 责任校对:刘高彤

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

印刷厂印刷

开本:787×1092 1/32 印张:11.875 字数:276 千

1988 年 7 月 第 1 版

1998 年 8 月 第 2 版

1998 年 8 月 第 2 版 第 6 次印刷

印数:0001-3 000 册 定价:22.00 元

ISBN 7-114

## 修订版前言

《中华人民共和国道路交通管理条例》国务院于 1988 年 3 月 9 日发布,定于 1988 年 8 月 1 日起施行。这个《条例》是建国以来第一部比较、全面系统的交通法规,是新时期加强道路交通管理的基本依据。对于强化道路交通管理,维护良好的交通秩序,保障交通安全与畅通,促进社会主义精神文明建设和物质文明建设,已经发挥并将继续发挥重要的作用。

本书是作者根据自己参加执笔起草《条例》过程中的学习体会,结合几十年来交通管理工作经验及多年从事交通法规教学实践写成的。它对《条例》条文逐条作了说明和阐释,并回答了如何运用的问题。

本书于 1988 年为配合《条例》的宣传实施而问世,深受广大读者的喜爱,数次印刷发行。它对于正确理解和实施《条例》,提高广大干部和群众的法学水平,具有重要的作用。

为了完善《条例》的有关规定,及时解决执行中的问题,自《条例》实施以来,公安部一方面充分运用国务院赋予的解释权,对执行《条例》中发现的问题,及时作出科学的具有法律效力的行政解释,明令公布施行。另一方面制定了一系列实施《条例》的配套法规,主要有:《交通管理处罚程序规定》及《补充规定》、《道路交通事故处理办法》、《高速公路交通管理办法》、《中华人民共和国机动车驾驶证管理办法》、《中华人民共和国机动车驾驶员考试办法》、公安部关于发布《交通警察手势信号的通告》、《交通警察手势信号规则》(试行)等。本书再版,作者一方面将公安部对若干条款的解释,按条尽皆列入,

以便读者引用解释的原文。另一方面对各项配套法规的解释和运用作了阐明,使本书更具有针对性、实用性、规范性和可操作性。

由于作者水平有限,对条文解说得不准确或疏漏之处在所难免,敬请读者批评指正。

作 者

1998 年 3 月

# 第一版前言

《中华人民共和国道路交通管理条例》国务院于 1988 年 3 月 9 日发布,定于 1988 年 8 月 1 日起施行。这个条例,是新时期我国加强道路交通管理的一项重要法规,对于加强交通法制建设,强化道路交通管理,维护良好的交通秩序,保障交通安全与畅通,促进社会主义精神文明建设和物质文明建设,必将发挥重要的作用。这个《条例》是在 1955 年公布的《城市交通规则》和 1960 年公布的《公路交通规则》的基础上修改、充实而成的。30 多年来,我国道路交通情况发生了很大变化,特别是近几年车辆发展很快,道路建设也有一定的发展,原有的两个规则中许多内容已不适应新的情况。1972 年公安部、交通部联合公布的《城市和公路交通管理规则》(试行)也已不能适用。近年来,一些城市和地区新制订的规则,很不一致,给跨区活动的驾驶员增加了很大困难,影响交通运输事业的发展,迫切需要制订新的全国统一的道路交通管理条例。为此,公安部经过反复调查研究,吸取了国内外交通管理工作的经验,广泛征求意见,终于制订了建国后我国第一部全国统一的道路交通管理条例。本书是根据作者参加《条例》起草过程中的学习体会,结合交通管理工作的实践,对《条例》的条文,逐条作了简要地阐释,仅供大家参考,不具有法律效力。

本书由直接参加领导《条例》起草工作的公安部交通管理局赵玉香、杜存信同志审阅,在此表示感谢。

由于作者水平有限,对条文解说得不准确或疏漏之处,在所难免,敬请读者批评指正。

作者

# 目 录

第一章	总则.....	1
第二章	交通信号、交通标志和交通标线.....	31
第三章	车辆.....	108
第四章	车辆驾驶员.....	145
第五章	车辆装载.....	171
第六章	车辆行驶.....	183
第七章	行人和乘车人.....	261
第八章	道路.....	270
第九章	处罚.....	297
第十章	附则.....	325
附录一	中华人民共和国道路交通管理条例.....	335
附录二	高速公路交通管理办法.....	357
附录三	中华人民共和国治安管理处罚条例(节录).....	363

# 第一章 总 则

《中华人民共和国道路交通管理条例》共有十章九十三条。第一章是总则。什么叫总则？总则就是总的原则和要点。在各种法律规章文件中，它是写在具体条文最前面的概括性条文。本条例总则记载着道路交通管理条例的指导思想和基本原则。总则以下的各章记载着道路交通管理条例的具体行为规范。总则条文的基本精神是制定具体条文的灵魂，具体条文又是总则条文的具体化、条理化和定型化。由于总则的内容比较抽象，人们不便遵循，所以必须在总则条文的基本精神指导下制定具体条文。具体条文是用肯定的、明确的语言来说明普遍适用的法律规范，它具体地规定了人们在行车、乘车、走路或遇特殊情况需要临时占用、挖掘道路时，应该做什么，能做什么，不能做什么，用以调整人们在道路交通上的权利和义务。否则，执行中难以判断遵守和违反的界限，也无从追究法律责任。但是在适用具体条文时，必须符合总则的规定，不能忽视总则的基本精神。

**第一条** 为了加强道路交通管理，维护交通秩序，保障交通安全和畅通，以适应社会主义现代化建设的需要，制定本条例。

**【注释】** 本条是对本条例指导思想的规定。

这里所说的指导思想，是指在制定道路交通管理条例时应该遵循的交通管理工作总的根本性方针，它是交通管理工作的总的出发点和归宿点。本条规定的制定道路交通管理条例

例的指导思想,是在总结以往道路交通管理工作经验的基础上,汲取以往各个时期道路交通规则指导思想中的精华,结合当前交通管理工作的任务而确定下来的。这个指导思想正确地反映了人民群众建设社会主义物质文明和精神文明的客观要求,指出了交通管理工作的方向和目标,规定了交通管理工作的总任务和根本目的。

交通的概念,是指人或物通过某种形式而进行的场所移动过程,也就是地理和空间位置的变化全过程。道路交通是由人、车、路三个基本要素构成的一个复合动态系统。所谓复合动态系统,是指道路交通是人、车、路构成的具有特定功能的一个整体。在这个整体中,它们之间有互相依赖、互为作用的特定的不可分割的有机联系,其中任何一个要素的变化,都不再具有独立的性质,而是与一个或两个要素相互联系,对道路交通这个整体产生影响。所以,当前提出对道路交通的综合治理,就是从这个理论出发的。道路交通管理,就是对在道路范围内的人、车、路三者的统一管理,是道路交通管理的职能部门运用各种手段,对以道路为基础条件而移动的人流和车流,进行合理的限制和科学的组织疏导,以处理好人、车、路三者之间在运动中产生的矛盾。这里所说的交通管理各种手段是什么?交通管理的主要手段,国际上普遍认为一是法规,二是教育,三是工程。许多学者称这是交通管理的三大支柱。联系到我国几十年来的交通管理实践,交通管理的主要手段,或叫基本任务一般分为:(1)通过各种形式,广泛、深入、经常、及时地向人们宣传交通法规和交通安全常识;(2)严格纠正或处罚违反交通法规的行为;(3)采用各种方式(诸如断续式、循环式、一方式、分路式等)指挥交通,安全迅速地疏导人流、车流;(4)勘验交通事故现场,处理交通事故;(5)不断完善交通标志和交通标线以及其他交通管理设施;(6)加强道路的使用管理

和与有关部门配合, 不断改善道路桥梁条件; (7) 检验各种车辆, 考核教育各种驾驶人员, 发牌发证; (8) 大力开展交通科学研究工作, 不断提高交通管理水平。为了加强道路交通管理而制定的本条例, 必将随着它的贯彻实施, 保证上述基本任务的完成, 以获得良好的交通秩序, 获得最少的停车次数, 最短的运行时间, 最大的交通流量, 最低的交通事故率。这就是加强道路交通管理的基本原因和目的。

本条所说的“维护交通秩序”, 秩序是指有条理, 不混乱的情况。如果车辆行人是杂乱无章地排列, 就可以说是无秩序。如果车辆行人依照“等距离”的关系而排列, 就可说是有秩序。如果等距离的车辆行人依交通法规指示前进, 就成为有秩序的交通。所以说交通秩序是指建立在人人都遵守交通法规基础上出现的井井有条的交通面貌。这就是我国人民群众所要求的交通法律秩序。这是国家对交通管理工作的从严要求, 也是养成人们守法习惯的重要手段。人们的行动, 凡涉及交通法规的规定时, 不论当时有无别的车辆或行人, 也不论是否会妨碍他人的通行与安全, 均须遵守交通法规, 不能借口所谓在保证安全的条件下求得便利而违章, 从而危害交通秩序。

交通秩序是社会治安秩序的重要组成部分, 它反映了人们的组织性、纪律性, 反映了一个国家民族的精神面貌, 是衡量一个国家民族是否文明的重要标志之一, 在一定意义上讲, 它是精神文明的橱窗, 关系着党和国家的声誉。井井有条的交通秩序, 能给人以方便、舒适、开朗的感觉, 使人对社会风气的改善和国家的前途增强信心, 能为交通的安全与畅通创造良好的条件, 还能促进整个社会生产、工作、学习、教学科研和人民生活有条不紊地进行。所以说, 交通秩序好与不好, 就成为衡量交通管理工作任务是否完成或完成的好坏的重要标志之一。

交通安全,是指人们在本条例所称的道路上进行的交通活动中包括进行与交通有关的活动中,按交通法规的规定行事,避免发生人身伤亡或财物损失。这里所说的保障交通安全,是指交通管理的职能部门要为交通安全创造必要的条件。这是国家对人们生命财产关心。我国是社会主义国家,保障人民生命财产不受损失,是我们义不容辞的责任。我国历来强调生产活动中安全第一的思想,历次宪法都规定:国家有保障公民人身财产的职能。我国《刑法》第一一六条、一一七条、一一九条规定有危害交通安全的罪例,要求对危害交通安全的罪犯绳之以法。《刑法》第一三三条还规定了对交通肇事罪的量刑标准。本条例作为管理道路交通的单项法规,更是把保障交通安全作为突出的问题来规定。

交通畅通,是指车辆、行人在本条例指明的各自道路上或道路部分,按规定通行不受阻塞。这里所说的保障交通畅通,是指交通管理的职能部门要为畅通创造必要的条件。没有必要的条件,畅通也只是一句空话。这些条件体现在本条例具体条文中,主要是:作为交通基础条件的道路不被非交通所占用或掘动;道路上空要有一定高度的交通安全净空;完善交通标志、标线、护栏、隔离墩等交通设施;临街大型公共建筑要设置相应的停车场;要合理使用道路,科学地组织疏导交通;严格纠正交通违章,即排除各种人为干扰等。另外,道路的建设必须适应车辆日益增长的需要。以便使车辆、行人既安全、又舒适,又尽可能快地完成从甲地到乙地去的移动过程。这个快是十分重要的。只有快,才能发挥现代道路交通工具的作用,才能同经济效益、社会效益挂起钩来。因此,在交通管理上要正确处理好安全与畅通的关系。实践证明,只抓安全,不抓畅通是不行的。车速慢疏散不开,造成堵塞反而不安全。当然根据我国道路交通情况,对车辆最高行驶速度也要有个限制,不然

车速过分提高了,一旦发生交通事故后果就更严重。但是不能一讲安全就过低限制车速。实际上车速快与事故发生并没有必然的联系,慢也并不绝对安全;快也并不绝对不安全。作为公安交通管理部门就是如何为畅通创造必要的条件来保障交通的畅通。畅通的目的就是在保证安全的原则下求得车快。快,就是为加速四化建设的进程,就是为了方便人们的生活,就是为了减少车辆在路面的相对占有时间。大家知道,车辆对路面的相对占有时间,即车辆在路面的行驶时间( $t$ )= 运行距离( $L$ )/ 车辆时速 [ $v(\text{km/h})$ ]。公式:  $t = \frac{L}{v(\text{km/h})}$ 。要在运行距离不变的情况下,改变车辆在路面的行驶时间,取决于车辆每小时的行驶速度的快慢。就是说运距不变,要缩短运行时间,唯一的办法就是加快车辆的行驶速度。车辆的行驶速度越快,车辆在路面的占有时间就越短。这样就可以相对减轻路面的负荷程度,增大路面的通过量。要增大路面的通过量,在路面不变的情况下,唯一的办法也是提高车辆的行驶速度。时速决定了在单位时间内路面通过量。我们通常看到车速能快的地方,路面并不拥挤而显得车“少”;车速慢的地方,即使路面再宽也拥挤不堪而显得车“多”。只有保障交通畅通,才能减少车辆对路面的占有时间,道路交通才能向高效率、快节奏方向发展。

本条所说的“以适应社会主义现代化建设的需要”,是指交通管理工作,要跟上我国政治、经济形势发展的要求,为我国社会主义现代化建设服务。其具体内容是创造良好的交通秩序,保障交通安全畅通,这是由我们国家和交通法规的性质来决定的。交通法规作为上层建筑的一部分,其根本作用就是为经济基础服务,保卫和促进社会主义经济建设的迅速发展。

在为把我国建成社会主义现代化强国的过程中,交通运

输担负着重大的任务。交通运输是物质生产的一个特殊部门，是生产过程在消费（流通）范畴中的一种延续，它及时地将生产与消费的空间连接起来，及时地将人们从甲地运送到乙地，投入生产、工作、学习和科研。据估计，目前我国道路上运转的各种机动车和非机动车运输的货运量约占 80%，客运量约占 90%。由此可见，它在国家政治、经济、国防和人民群众生活中占据着何等重要的地位。这就是本条规定交通管理工作，要为四化建设创造良好的交通环境，以适应四化建设需要的根本原因。

**第二条** 本条例所称的道路，是指公路、城市街道和胡同（里巷），以及公共广场、公共停车场等供车辆、行人通行的地方。

**【注释】** 本条是对道路含义的规定。

本条对道路含义的解释，并非广义解释，而是狭义解释，它仅指公路、城市街道和胡同（里巷）、以及公共广场和公共停车场等供公众通行或作为公共交通使用的地带。不供公众通行或不作为公共交通使用的，则不属本条例所称的道路。

本条对道路的规定，实属道路交通法规在空间的适用范围。法规的适用范围，是指法规在什么空间内生效，对什么人有效，在什么时间内有效。正确理解法规的效力适用范围，是正确适用法规必不可少的条件。

空间，在法律用语上是指领域，指法律生效的地域范围。道路交通法规在空间的适用范围和其他法律、法规一样，是从国家主权和领土完整以及国家统一的原则出发确定的。在空间效力方面，普遍的原则是法规的效力及于制定它的机关所管辖的领域，即所谓领域内效力原则。由于制定法规的机关不同，法规生效的领域也不相同。我国宪法、法律，全国人民代表大会常务委员会的法令，国务院的决议、命令等法规，除法律、

法令本身有特殊规定者外,其效力及于我国全部领域,包括我国的全部领土、领海、领空,还包括延伸意义上的领域如驻外使馆,以及我国航行或停泊于域外的船舶或飞机。法律适用于全国领域(包括领陆、领海、领水、领空)的,写明适用于全部领域,如我国《刑法》第三条规定:“凡在中华人民共和国领域犯罪的,除法律有特别规定以外,都适用本法。”仅适用于部分领域的,就写明仅适用于部分领域,如我国《土地改革法》第三十五条规定:“本法适用一般农村,不适用于大城市的郊区。”道路交通法规在什么地方适用呢?《道路交通管理条例》的名称和《条例》第二条规定标明了它的适用范围。

《条例》的名称,根据全国实行统一的交通法规的原则,《条例》将原来经国务院批准公布施行的《城市交通规则》和《公路交通规则》合并为一个《条例》。为了区别于航空、水运、铁路等交通形式,并考虑到这个《条例》要在我国境内道路统一施行,因此,在“交通管理条例”六个字前边加上“道路”二字作为限制词,标明《条例》适用范围,并定名为《中华人民共和国道路交通管理条例》。

本条所说的公路,按1997年7月全国人大常委会通过的《中华人民共和国公路法》第二条规定:“本法所称公路,包括公路桥梁、公路隧道和公路渡口。”

公路根据使用任务、功能和适应的交通量分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路、四级公路五个等级。

高速公路为专供汽车分向、分车道高速行驶并全部控制出入的干线公路。

四车道高速公路一般能适应按各种汽车折合成小客车的远景设计年限的年平均昼夜交通量为25 000~55 000辆;

六车道高速公路一般能适应按各种汽车折合成小客车的远景设计年限的年平均昼夜交通量为45 000~80 000辆;

八车道高速公路一般能适应按各种汽车折合成小客车的远景设计年限的年平均昼夜交通量为 60 000 ~ 100 000 辆以上。

其它公路为除高速公路以外的干线公路、集散公路、地方公路。分四个等级。

一级公路为供汽车分向、分车道行驶的公路,一般能适应按各种汽车折合成小客车的远景设计年限的年平均昼夜交通量为 15 000 ~ 30 000 辆。

二级公路一般能适应按各种车辆折合成中型载重汽车的远景设计年限的年平均昼夜交通量为 3000 ~ 7 500 辆。

三级公路一般能适应按各种车辆折合成中型载重汽车的远景设计年限的年平均昼夜交通量为 1 000 ~ 4 000 辆。

四级公路一般能适应按各种车辆折合成中型载重汽车的远景设计年限的年平均昼夜交通量为:双车道 1 500 辆以下;单车道 200 辆以下。

各级公路主要技术指标,见表 1-1。

对于现有不符合表 1-1 中技术指标的等外公路,交通部颁标准要求,应根据发展规划,有计划地改善线形、改建危桥,改渡为桥,加铺路面,增建交通安全设施、交通管理设施、防护设施、停车设施等,使其逐步提高使用质量和通过能力,以达到规定的等级标准。在未达标之前也是本条例适用的空间效力范围。

本条所说的“城市街道”,是指城市规划区以内等级较高的公共道路。它一般是划、设有人行道、车行道,两侧或一侧有连续建筑群的主、次要交通干线。

本条所说的“城市胡同(里巷)”,是指城市规划区以内等级较低的公共道路,它一般不划、设人行道、车行道、两侧或一侧有连续建筑群的住宅区(或商业区)内路面较窄的一切交通支线。

各级公路主要技术指标

表 1-1

公路等级		高速公路					一		二		三		四		
计算行车速度 (km/h)		120			100	80	60	100	60	80	40	60	30	40	20
车道数		8	6	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1 或 2	
路 基 宽 度 (m)	土路肩	0.75			0.75	0.75		0.75	0.50	1.50	0.75	0.75	0.75	0.50 或 1.50	
	右侧硬路肩	3.00			3.50	3.00 (2.75)	2.75 (2.50)	2.50 (1.50)	3.00 (2.75)	2.50 (1.50)					
	右侧路缘带	0.50			0.50	0.50	0.50	0.50	0.50						
	行车道	4 $\times$ 3.75	3 $\times$ 3.75	2 $\times$ 3.75	2 $\times$ 3.75	2 $\times$ 3.75	2 $\times$ 3.50	2 $\times$ 3.75	2 $\times$ 3.50	9.00 (14.00)	7.0	7.0	6.0	3.50 或 6.00	
	左侧路缘带	0.75 (0.50)			0.75 (0.50)	0.50 (0.25)	0.50 (0.25)	0.50 (0.25)	0.50 (0.25)						
	中央分隔带	3.00 (2.00)			2.00 (1.50)	1.50	1.50	2.00 (1.50)	1.50						

续上表

公路等级		高速公路					—		二		三		四		
计算行车速度 (km/h)		120			100	80	60	100	60	80	40	60	30	40	20
车道数		8	6	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1或2	
路 基 宽 度 (m)	左侧路缘带	0.75 (0.50)			0.75 (0.50)	0.50 (0.25)	0.50 (0.25)	0.50 (0.25)	0.50 (0.25)						
	行车道	4× 3.75	3× 3.75	2× 3.75	2× 3.75	2× 3.75	2× 3.50	2× 3.75	2× 3.50						
	右侧路缘带	0.50			0.50	0.50	0.50	0.50	0.50						
	右侧硬路肩	3.25 (3.00~3.50)			3.00 (2.75)	2.50 (1.50)	3.00 (2.75)	2.50 (1.50)							
	土路肩	0.75			0.75	0.75 (0.50)	0.50	0.75	0.50	1.50	0.75	0.75	0.75	0.50或1.50	
路 基 总 宽 (m)	一般值	42.5	35.00	27.50	26.00	24.50	22.50	25.50	22.50	12.00	8.50	7.50	6.50		
	变化值	40.50 ~ 43.00	33.00 ~ 35.50	25.50 ~ 28.00	24.50	23.00	20.00	24.00	20.00	17.00				4.50或7.00	

续上表

公路等级		高速公路					一		二		三		四		
计算行车速度 (km/h)		120			100	80	60	100	60	80	40	60	30	40	20
车道数		8	6	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1或2	
最小 平曲 线半 径 (m)	极限最小半径	650			400	250	125	400	125	250	40	125	30	60	15
	一般最小半径	1 000			700	400	200	700	200	400	100	200	65	100	30
	不设超高的最 小半径	5 500			4 000	2 500	1 500	4 000	1 500	2 500	600	1 500	350	600	150
行车 视距 (m)	停车视距	210			160	100	75	160	75	110	40	75	30	40	20
	超车视距									550 (350)	200 (150)	350 (250)	150 (100)	200 (150)	100 (70)
最小缓和曲线 长度(m)		100			85	70	50	85	50	70	35	50	25	35	20
最大纵坡(%)		3			4	5	5	4	6	5	7	6	8	6	9
桥涵设计车辆荷载		汽车-超20级 挂车-120					汽车-超20级 挂车-120 汽车-20级 挂车-100			汽车-20级 挂车-100		汽车-20级 挂车-100		汽车-10级 履带-50	

注：表列数值及变化值应按有关条文规定选用。右侧路缘带包含在右侧硬路肩内，路基总宽不计右侧路缘带宽度。