

JIDONGCHE JIAOTONG SHIGU SUNHAI PEICHANG
FALU WENTI YANJIU



机动车交通事故损害赔偿 法律问题研究

杨曙光

著



中国人民公安大学出版社

机动车交通事故损害 赔偿法律问题研究

杨曙光 著

中国人民公安大学出版社

· 北 京 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

机动车交通事故损害赔偿法律问题研究/杨曙光著. —北京: 中国人民公安大学出版社, 2010. 8

ISBN 978 - 7 - 5653 - 0160 - 5

I. ①机… II. ①杨… III. ①公路运输—交通运输事故—赔偿—研究—中国 IV. ①D922. 144

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 158197 号

机动车交通事故损害赔偿法律问题研究

JIDONGCHE JIAOTONG SHIGU SUNHAI PEICHANG FALU WENTI YANJIU

杨曙光 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: 2010 年 8 月第 1 版

印 次: 2010 年 8 月第 1 次

印 张: 9.375

开 本: 880 毫米 × 1230 毫米 1/32

字 数: 252 千字

书 号: ISBN 978 - 7 - 5653 - 0160 - 5/D · 0113

定 价: 28.00 元

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

电子邮箱: zbs@cppsup.com zbs@cppsuo.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: (010) 83903253

教材分社电话: (010) 83903259

公安图书分社电话: (010) 83905672

法律图书分社电话: (010) 83905745

公安文艺分社电话: (010) 83903973

杂志分社电话: (010) 83903239

电子音像分社电话: (010) 83905727

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

目 录

导论	机动车交通事故	(1)
第一节	机动车与人类社会	(1)
第二节	交通事故	(8)
第三节	机动车交通事故灾害防范	(14)
第一章	机动车交通事故损害赔偿的归责原则	(24)
第一节	交通事故损害赔偿归责原则概述	(24)
第二节	比较法视野中的交通事故归责原则	(34)
第三节	我国道路交通事故归责原则的演进	(44)
第四节	我国现行的机动车交通事故归责原则	(52)
第二章	机动车交通事故损害赔偿责任主体	(62)
第一节	我国关于机动车损害赔偿责任主体的规定	(62)
第二节	比较法视野中的机动车损害赔偿责任主体	(73)
第三节	具体的赔偿责任主体	(84)
第四节	保险公司在机动车损害赔偿中的责任主体问题	(111)
第三章	机动车交通事故损害赔偿的项目和标准	(112)
第一节	机动车交通事故赔偿内容的一般原理	(112)
第二节	死亡赔偿金	(118)
第三节	残疾赔偿金	(129)
第四节	被扶养人生活费	(134)
第五节	精神损害抚慰金	(139)
第六节	其他主要人身损害赔偿项目	(148)

第七节	财产损失	(159)
第四章	受害人过错与过失相抵	(167)
第一节	侵权责任法中过错的一般原理	(167)
第二节	注意义务	(174)
第三节	事故责任者违反注意义务的判断	(180)
第四节	被害人过错对损害赔偿数额的影响	(186)
第五节	交通事故中的损益相抵问题	(199)
第五章	机动车交通事故责任强制保险制度	(204)
第一节	机动车交通事故责任强制保险概述	(204)
第二节	机动车交通事故责任强制保险合同	(209)
第三节	机动车交通事故责任强制保险的责任免除	(216)
第四节	受害人的直接求偿权	(221)
第五节	未投保机动车交通事故责任强制保险的法律 责任	(228)
第六章	交通事故当事人的责任认定制度	(235)
第一节	交通事故处置现状	(235)
第二节	当事人责任的认定原则	(238)
第三节	当事人责任认定制度的反思	(247)
第四节	认定当事人责任的程序性保证	(282)
后记		(292)

导论 机动车交通事故

第一节 机动车与人类社会

一、机动车的名称

汽车是一种以内燃机为驱动力，具有四只或四只以上的车轮，利用轮轴滚动原理在道路上移动的交通工具。汽车是人类近百年来最伟大的发明，汽车从无到有，已经成为人类日常使用的重要工具之一。

汽车是舶来品，英语中称为“automobile”，是“auto”和“mobile”两个单词的组合，分别是“自动的”、“运动物体”的意思，直译就是“可自我移动的车”。汉语中习惯使用的“汽车”一词，已知的可考词源于唐代一行和尚（俗名张遂，公元683~727年），他曾设计构思过“激铜轮自转之法，加以火蒸汽运，名曰汽车”之物，虽未见有实物，但是其利用水蒸气驱动轮轴转动的工作原理，说明其也具有自动行驶的功能。

作为一种工业产品，汽车的称谓已为国家标准所采用，按照最新的GB/T3730.1-2001《汽车和挂车类型的术语和定义》的规定，汽车的类型包括：乘用车和商用车两大类。乘用车一般是指9座以下，包括普通乘用车、小型乘用车、敞篷车、多用途乘用车、越野乘用车等。商用车包括：客车、货车、半挂牵引车三类。其中，客车包括小型客车、城市客车、长途客车、无轨电车等；货车包括普通货车、多用途货车、全牵引车、专用作业车，等等。

在涉及道路交通损害赔偿的法律法规中,不论是已失效的《道路交通事故处理办法》,还是现行的《道路交通安全法》、《机动车交通事故责任强制保险条例》中并没有使用“汽车”一词,而是采用“车辆”、“机动车”、“非机动车”的称谓。究其原因主要是在可以自动行驶的机动车中除了常见的汽车之外,尚有两轮或三轮的摩托车,因而使用“机动车”一词在立法上更具有严谨性。所以,一般谈论汽车工业、汽车文化等时,使用“汽车”一词更符合汉语的习惯,但是在研究道路交通事故损害赔偿法律制度时,笔者将严格地使用“机动车损害赔偿”这一法律术语。

二、机动车的历史

相传中国古代的车是上古时代黄帝发明的,《史记》记载:“黄帝者,少典之子,姓公孙,名曰轩辕。”“轩辕”二字都以车为偏旁,与车有着密切的联系。查阅《现代汉语词典》可知,“轩”字在古代汉语中即为一种前高后低有帷幕的车,“辕”是指车前驾牲畜的两根直木,以“轩辕”命名是对黄帝这一伟大发明的尊重和纪念。黄帝战蚩尤时甚至还动用了特种车辆“指南车”。黄帝生活于公元前4000年左右,可知早在距今约6000年前已有车的存在。目前,可见的最早的车的实物制造于殷商时代,考古已经发掘了多处殷商墓葬的车马坑。秦始皇陵出土的两乘彩绘铜车马,经研究证实当时的车已可实行标准化批量生产。

上述车辆都是利用人力或畜力作为动力的。利用自然能源驱动的车出现于西方,瓦特发明蒸汽机后,1769年法国人尼古拉斯·库诺将其作为动力发明了蒸汽机汽车。1859年法国人普兰特发明了铅酸蓄电池后,英国人R.达比德于1873年以电为驱动力制成了世界首辆电动汽车。在内燃机出现后,德国人卡尔·本茨和戈特利布·戴姆勒几乎同时各自研发出了以内燃机为动力的车辆。1886年1月29日,德国专利局把37435号专利授予卡尔·本茨的“三轮式煤气机汽车”专利。但由于内燃机汽车噪声大、有污染等,

其发展前景并不被人看好。直至 1895 年 6 月 11 日在巴黎举办的世界首届汽车公路大赛,内燃机汽车全面战胜电动汽车,才真正宣告了以内燃机汽车为代表的汽车时代的正式到来。1886 年也被公认为汽车诞生元年。

在汽车最初出现的年代,汽车在欧洲大陆是供少数富人享受的奢侈品。有资料表明,1900 年一辆还算便宜的雷诺 C 形车售价高达 5400 法郎,而 1895 ~ 1904 年法国人的年平均收入只有 523 法郎。卡尔·本茨 1902 年制造的“斯皮德”型汽车配置充气轮胎、时速达 60 公里,售价 8000 金马克,1903 年开发的本茨“帕尔西法”型车售价 15000 金马克。美国人亨利·福特决心制造让百姓买得起的汽车,并于 1908 年就将理想付诸实施,很快汽车的产量就形成规模。1914 年汽车生产流水线投入使用,当年福特公司的汽车产量达到 30 万辆,至 1923 年产量达到 210 万辆。每辆福特 T 形车的价格 1914 年降低至 490 美元,至 1924 年更低至 290 美元。紧随其后克莱斯勒公司和通用公司也纷纷采用流水线生产汽车,尤其是通用公司后来居上,一直稳居美国汽车业第一把交椅。按照 1925 年的美国汽车保有量 1774 万辆计算,平均每 6 人拥有一辆汽车,从而使美国成为“生活在汽车轮子上的国家”。

新中国生产的第一辆汽车诞生于 1956 年 7 月 13 日的长春第一汽车厂。由于汽车的价值高昂,拥有一辆属于自己的汽车曾经是多数国人眼中的一个梦想。随着我国改革开放的推进,我国的经济有了跨越式的快速发展,尤其是在加入 WTO 以后,我国的汽车工业也有了长足的进步。据中国汽车工业协会近日发布的统计数据显示,2009 年我国国产汽车产销分别为 1379.10 万辆和 1364.48 万辆,首次成为世界汽车产销第一大国。机动车的保有量也呈逐年递增的态势,据国家统计局的《2009 年国民经济和社会发展统计公报》显示,截至 2009 年年底,全国民用汽车保有量为 7619 万辆(包括三轮汽车和低速货车 1331 万辆)比上年末增长 17.8%,其中民用轿车保有量 3136 万辆,增长 28.6%。应当说汽车已经融入

我们生活的方方面面。

三、机动车对人类社会的影响

1. 机动车是实现交通运输的重要手段。

机动车作为一种交通工具，具有灵活、便捷、普及的特性，其他陆上交通工具难以与之媲美。德国的研究机构 2008 年曾预测至 2010 年全球汽车的保有量超过 10 亿辆，平均 6 人左右拥有一辆汽车，在美国这个比例更高达 1.3 人拥有一辆汽车。借助机动车的使用，人或物得以迅速地完成任务中的位置移动，套用经济学的术语就是将财富从其边际效用比较低的地点向比较高的地点运送。所以，从经济学的角度思考机动车问题就是如何通过不断的科技进步，以最少的时间和费用实现这一财富运送过程。伴随着机动车的批量面市，公路建设也突飞猛进。截至 2007 年年底，我国公路通车总里程达 357.3 万公里，其中高速公路总里程 5.3 万公里。2006 年，公路客运量为 186 亿人次、公路货运量 146 亿吨；铁路仅完成客运量 12 亿人次、货运量 28 亿吨，可见以机动车为运载工具的公路运输在交通运输领域占有举足轻重的地位。在城市交通中，尽管近几年为缓解运输紧张压力，提倡大力发展轨道交通，但是不能否认汽车仍是最基本、最主要的交通运输方式。

2. 机动车产业对经济的巨大贡献。

机动车不仅是交通运输的手段，全球每年数以千万计的产量表明，机动车产业自身就是重要的支柱产业。考察西方经济强国，汽车工业一直是其经济发展的龙头产业，围绕汽车工业，带动了相关产业的发展，形成了完整的产业链。上游产业如钢铁、有色金属、橡胶、石油、电子、机械等，下游产业如销售、维修、信贷、保险、物流、旅游、赛车运动等。以美国为例，汽车制造业消费了 25% 的钢材、60% 的橡胶、33% 的锌、17% 的铝和 40% 的石油；在商业领域汽车经销商的收入占美国批发商业的 17% 和零售商业

的 24%。^① 随着时间的推移,如美国放弃了很多传统产业,但就是不放弃汽车工业。号称美国汽车三巨头的通用、福特和克莱斯勒的产值就占据美国国内生产总值的 4% 左右,雇用员工超过 20 万人。另据美国汽车研究中心统计数据表明,每个汽车行业就业岗位能带动 7.5 个零部件等附属行业岗位。由于金融危机对汽车业造成的冲击,自 2006 年以来,美国各汽车制造商裁员总计已经超过 10 万人,但如果三大汽车制造商中任何一家或多家公司倒闭,将可能导致 250 万~300 万人失业,所以如何拯救汽车业是美国新一届奥巴马政府面临的棘手难题。^②

我国的汽车工业虽然起步较晚,但是发展迅猛,已经成为国民经济发展中不可或缺的一部分。国务院发展研究中心产业经济研究部冯飞部长表示:2008 年我国的汽车工业直接创造的增加值占 GDP 份额的 1.8%。汽车产业对上游产业的直接带动作用相当强,如钢铁、石化、橡胶、玻璃、电子,等等。中国汽车工业对上游行业的带动作用 1:1,就是汽车工业实现一个单位的增加值,上游也增加一个单位的增加值,由此可见,汽车工业对 GDP 的贡献率应当是 3.6%。另外,汽车工业对下游同样有很强的带动作用,如金融、保险、维修、旅游、汽车旅馆,等等。因为我国的相关统计数据不全,所以无法详细计算。根据国外的统计,汽车工业对下游的带动作用大于上游,但汽车工业的规模需要大到一定程度。我国这个规模正在形成,因此,未来汽车工业对下游的带动作用会更大。^③ 例如,关于我国围绕汽车产业形成的庞大就业市场,有学者转述发改委权威人士的话:“围绕汽车相关产业,提供的工作岗位占到就业人口的 1/6。”^④

① 肖生发、沈国助主编:《汽车文化》,机械工业出版社 2009 年版,第 2 页。

② 张锐:《美国汽车业急寻救命稻草》,载《国际商报》2008 年 12 月 3 日。

③ 《汽车业由中国经济的从动轮变为驱动轮》,网址: <http://www.enorth.com.cn>。

④ 杨树荫:《漫谈汽车文化》,载《观察与思考》2008 年第 8 期。

3. 机动车改变了人类社会的生活方式。

机动车的出现和应用不仅改变了人类的生产方式，诞生了新的生产部门，同时也改变了人们的生活方式。机动车使我们工作生活的活动范围有了巨大的扩展，有人曾作过调查，一个徒步者的生活范围只有约5千米半径，摩托车的使用可以将生活半径扩展到25千米的范围，汽车的使用可以将生活半径扩展到50千米甚至更远。当前的人口流动呈现两种趋势：一种趋势是农村人口向城市流动，表明城市化进程的加快；另一种趋势是城市居民居住向郊区、卫星城迁徙，使城市越来越“空壳化”，在这一过程中，汽车发挥着决定性的作用。在国外甚至有房车，车开到哪里，家就安到哪里。在我国，房车虽仍较为罕见，但是随着私人汽车普及率的大幅度提高，“自驾游”已经成为一个使用率日渐频繁的名词，驾车旅行对国人而言不再是一种奢望，“黄金周”中自驾游已经成为国人度假的一种主要方式。

随着汽车的普及，汽车已经日渐融入我们生活的方方面面，成为社会物质文化生活的一个重要组成部分，形成了独特的汽车文化现象。汽车已经成为使用者地位、财富、个人品味的象征，通过汽车的使用情况，可以透视一个人的道德水准、社会责任、法纪观念等，甚至可以反映一个国家、民族的消费心理、行为习惯、生活形态等重要信息。例如，美国人喜好驾驶豪迈、奔放的汽车，而德国车则外表冷静、技术精湛、深藏不露，分别与美国人和德国人的性格密不可分。在欧洲由于街道狭窄，私人拥有量大等因素的制约，两厢车盛行。而国人则更喜爱三厢车，由于受传统的影响，认为两厢车是“有头无尾”不吉利。在驾驶车辆时，礼让行人，经过闹市慎用汽车喇叭是起码的驾车礼仪，但是酒后驾驶、闹市飙车、随意鸣笛催促他人等不文明驾驶行为在国内仍然比较常见，说明我们的文明驾驶素质尚需进一步的提高。

4. 机动车带来的社会问题。

任何事物都具有两面性，汽车的使用也不例外。在我们享受着

汽车生活的便捷舒适的同时，汽车使用带来的社会问题也不容忽视。

首先是能源安全问题。现代文明社会的物质文明很大程度上依赖于能源，我国虽是一个能源大国，石油储量占世界第九位，但我国更是能源消费大国，石油供给的对外依赖度越来越大，如何寻求建设稳定的石油资源保障体系已经上升为国家战略。汽车消耗了绝大部分的石油资源，有资料表明目前我国汽车的耗能已占到汽油总产量的 85%、柴油总产量的 42%，不断增长的汽车产销量，势必会加剧这种能源的供需矛盾，威胁我国未来的能源安全。

其次是环境问题。目前，城市中的交通环境整体较差，急需整治。机动车的数量增长与城市交通环境的发展水平滞后性之间的矛盾难以解决，发展改善交通环境，又会牺牲宝贵的城市空间资源，交通基础设施的建设似乎永远也赶不上机动车的增长速度。停车难、交通阻塞不畅，宝贵的时间越来越多的消耗在路上，造成工作效率低下。遇有重大事件还不得不采取机动车限行措施，本为快捷交通工具的汽车却成了交通顺畅的阻碍者。同时，伴随不断增长的机动车数量，机动车尾气污染已经成为城市中最大的污染源。机动车排放的尾气在紫外线的照射下产生了特有的光化学烟雾，进而形成酸雨现象，严重威胁到城市居民的生命健康安全。

最后是交通安全问题。因使用机动车而发生的道路交通事故已经成为世界性公害，自机动车出现至今，已有 3200 万人死于道路交通事故，接近第二次世界大战的死亡人数，用车祸猛于虎形容交通事故的严重毫不为过。一方面我们需要更加快速、便捷的机动车交通运输，另一方面又要防止高速行驶可能导致的交通事故的发生，这是一个两难的选择。如何平衡二者之间的关系，需要我们作出正确的抉择。我们从没有像今天这样重视交通安全，制定科学的交通安全规则，普及交通安全常识。遵守交通秩序不仅是对自己负责的一种表现，还涉及他人的生命健康，因此，人与人在交通领域的彼此信赖变得比以往任何时候都更有意义。

第二节 交通事故

一、交通事故的概念

1. 通常意义上的交通事故概念。

交通事故的概念有广义和狭义之别。广义的交通事故，是指包括飞行器、船舶、铁路机车、路上交通工具造成的致人伤亡、财产损失的事件，如2009年2月11日一颗美国商业通信卫星与一颗已被废弃了的俄罗斯卫星发生碰撞。这是人类有史以来的首次卫星碰撞事件，有科学家称由于“太空垃圾”的不断增多，这样的太空事故概率将会大幅提高。但是，我们习惯中谈论的交通事故一般是指汽车、摩托车、拖拉机等机动车辆与非机动车辆、行人在城市交通和公路运输中发生的致人伤亡和财产损失的事件，即狭义的交通事故，又可称为道路交通事故。司法实务中对交通事故的理解也多采狭义的定义方式，如《刑法》第133条规定，“违反交通运输管理法规，因而发生重大事故，致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的”构成交通肇事罪。如果仅从字面意思理解，交通运输管理法规，应当包括空中、铁路、陆路和水陆交通管理安全，但是由于《刑法》在第131条、132条分别规定了重大飞行事故罪和铁路运营安全罪，所以第133条的交通肇事罪的调整范围仅限陆路和水路交通安全；同时，由于水路运输一般都是运输企业的生产经营行为，因此其间发生的交通事故应依《刑法》第134条的重大责任事故罪定罪处罚，所以《刑法》第133条规定的交通肇事罪调整的交通事故实际上就是道路交通事故。本书所探讨机动车交通事故损害赔偿责任问题所涉及的交通事故显然属于道路交通事故的范畴。

2. 交通事故的法定概念。

2004年5月1日生效的《道路交通安全法》第119条第5项

规定：“‘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。”《道路交通事故处理办法》第2条规定：“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》和其他道路交通安全管理法规、规章的行为（以下简称违章行为），过失造成人身伤亡或者财产损失的事故。”

从新旧道路交通事故的法定定义上看，立法者对交通事故的理解有如下变化：

（1）关于交通事故的主体。取消了“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”这种并列式排列的立法模式，突出强调“车辆”在道路交通事故的主体地位，只有因车辆使用而发生的人身伤亡或财产损失事件才是道路交通事故。而原先的立法方式由于没有凸显车辆在道路交通事故中的地位，等同于其他道路通行参与主体，会使人产生在道路上由于两个行人之间的碰撞发生的人身或财产损失纠纷，是否属于道路交通事故的荒唐疑虑。尽管车辆也是由人操作驾驶的，但是只有当机动车大规模使用时，才引发了令人关注的交通事故灾害问题，需要导入法律的手段建立交通安全规则，设定机动车道路交通事故特别的法律责任，那种人与人之间发生碰撞导致的伤亡和财产损失，不需要交通安全法调整。

（2）关于造成交通事故的原因。从单一的“违章行为”变更为“因过错”，并增加了“意外”造成道路交通事故的情形。这其中有两个重大的变化：一是按照旧的法定定义，凡是道路交通事故发生，车辆驾驶人员、行人、乘车人以及其他他人等一定存在交通违章行为，这是一种错误的认识。驾驶员在驾驶中有违章行为，可以认定为有过错，如果没有违章，则不一定就没有过错。违章可能导致及交通事故，不违章不一定就不会发生交通事故，如车辆在汽车专用路上正常行驶，行人擅自闯入，驾驶员思想麻痹未尽谨慎驾驶

的义务，没发现闯入的行人而发生交通事故。车辆驾驶员虽然没有违章行为，但是不一定没有过错，如果按照旧的定义则难以追究车辆驾驶员的法律责任。二是增加了因道路交通事故的原因种类，意外也是造成道路交通事故的一种原因，这样的表述方式更为科学合理。其实，导致道路交通事故的原因有时是人的主观过错和客观意外事件共同作用的结果，区分人的过错和意外在同一次事故中所起的作用大小，对于在当事人之间合理分配事故损失的负担具有重要意义。

3. 对交通事故法定概念的剖析。

《道路交通安全法》颁布后，只有少数学者未关注到交通事故法定概念的变化，仍坚持交通事故违章行为说，如认为：“道路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安全法》和其他道路交通管理法规、规章的行为，过失造成人身伤亡或者财产损失的事故。”“当事人没有违章行为或者虽有违章行为，但违章行为与交通事故无因果关系的，不负交通事故责任。”^①大部分的学者在阐释交通事故的概念时，多直接引用该法第119条第5项的规定，如“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。”^②

那么，《道路交通安全法》对交通事故所下的定义是否就完美无瑕呢？笔者认为也不尽然，其最大的问题在于该定义中含有责任判断的要素“过错”不妥当。过错是责任判断阶段需要解决的问题，在交通事故的定义中即加入责任的要素，会将简单的问题复杂化，对其后的责任判断造成先入为主的被动。作为一种损害事件，应当立足于客观角度描述交通事故的物理属性。在论及损害赔偿的

① 杨立新著：《侵权责任法原理与案例教程》，中国人民大学出版社2008年版，第215、216页。

② 张新宝著：《侵权责任法》，中国人民大学出版社2006年版，第258页。

责任负担时，再探讨当事人在该事故中主观过错的有无及大小，才能做到层次分明，重点突出。按照这一思路考察，反倒是某些法律专业人士的定义较为确切，如认为“交通事故是车辆在街道或道路上运行时所引起或发生的死人、伤人或损害物件的事故”。^①这个定义唯一的不足就是最后的落脚点仍然以“事故”收尾，难免有以概念解释概念，造成逻辑循环之嫌。再观其他国家关于交通事故的定义方法，一般也遵循这样的思维方式。例如，美国国家安全委员会的定义为，交通事故是在道路上发生的意料不到的有害的或危险的事件。日本的定义为，由于车辆在交通事故中所引起的人的死亡或物的损坏，在道路交通法中被称为交通事故。^②因此，在吸收上述定义合理内涵的基础上，更符合法律界人士的用词习惯的定义可为，交通事故是指车辆在道路运行中发生或引起的致人伤亡或财产损失的事件。

二、交通事故的构成要素

结合《道路交通安全法》对交通事故的定义，交通事故应当具备以下6个构成要素：

1. 车辆。车辆是造成交通事故的必要条件或者说是前提条件，各方当事人中必须有一方是驾驶车辆，否则不属于交通事故，如行人与行人之间相撞发生的意外事件。《道路交通安全法》第119条规定，车辆包括机动车和非机动车，其中机动车是指以动力装置驱动或者牵引，上道路行使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，上道路行使的交通工具，以及虽有动力装置但设计最高时速、空车

① 段里仁主编：《道路交通事故概论》，中国人民公安大学出版社1997年版，第1页。

② 于敏著：《机动车损害赔偿责任与过失相抵》，法律出版社2004年版，第46页。

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。

2. 道路。道路是构成交通事故的空间条件,《道路交通安全法》对道路的解释为“‘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。”据此,发生在机关、企事业单位、学校、居民小区等相对封闭的空间中的车辆致人伤亡、财产损失的事件不属于交通事故。

3. 运行中,即交通事故是车辆在运行中而不是在静止的状态下发生的相撞或与行人、其他物体发生的碰撞。人行走中与停止的车辆相撞,或者人从静止的车辆上跳下发生的意外不属于交通事故。如果停放在路边的车辆或在路边休息的行人被过往的车辆挂蹭造成后果的,则属于交通事故,因为过往的车辆属于在运行中。

4. 发生事态,即发生与道路相关的现象,如碰撞、碾轧、挂蹭、倾覆、坠落、火灾、爆炸、落水、外界物体抛落等,如果没有上述事态的发生,而是由于行人或者乘车人的其他原因导致的伤亡、财产损失后果,如乘车人在车辆运行过程中因突发心脏病死亡的,则不属于交通事故。

5. 因过错或者意外。驾驶车辆参与道路交通,对于驾驶者而言应当负有与其驾驶危险程度相当的谨慎注意义务,驾驶者未尽该种注意义务而导致的人身伤亡和财产损失事件的构成交通事故。地震、台风、泥石流等不可抗力以及因车辆的机械故障造成运行中车辆损失的,亦属于交通事故。但是,利用车辆作为犯罪工具实施的犯罪行为、自杀行为,则不属于交通事故的范畴。

6. 损害后果。损害后果包括人员的伤亡和财产的损失,并需要达到交通主管部门规定的事故认定标准。

三、交通事故的分类

1. 从引发交通事故的原因分类,交通事故的原因主要有:人