



21世纪公安高等教育系列教材
道 路 交 通 管 理



DAOLU JIAOTONG SHIGU CHULI JIAOCHENG

道路交通事故处理教程

(2013年修订本)

●主编 杜晓燕 李英娟



中国人民公安大学出版社

· 013046817

U491.31
18-3

21 世纪公安高等教育系列教材 · 道路交通管理

道路交通事故处理教程

(2013 年修订本)

主 编 杜晓燕 李英娟
副主编 王洪明 卢 勇 赵学刚
撰稿人 (以姓氏笔画为序)
王洪明 卢 勇 刘 冲
李英娟 杜晓燕 杨增军
周剑峰 赵学刚



中国人民公安大学出版社
· 北 京 ·

U491.31
18-3



北航

C1652546

Y12370810

图书在版编目 (CIP) 数据

道路交通事故处理教程 / 杜晓燕, 李英娟主编. 2013 年修订本. —北京: 中国人民公安大学出版社, 2013. 3

(21 世纪公安高等教育系列教材·道路交通管理)

ISBN 978 - 7 - 5653 - 1226 - 7

I. ①道… II. ①杜… ②李… III. ①公路运输—交通运输事故—事故处理—高等学校—教材 IV. ①U491.31

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 020122 号

21 世纪公安高等教育系列教材·道路交通管理

道路交通事故处理教程

(2013 年修订本)

主 编 杜晓燕 李英娟

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: 北京泰锐印刷有限责任公司

版 次: 2005 年 3 月第 1 版

2007 年 8 月第 2 版

2013 年 3 月第 3 版

印 次: 2013 年 3 月第 8 次

印 张: 17.5

开 本: 787 毫米×1092 毫米 1/16

字 数: 428 千字

书 号: ISBN 978 - 7 - 5653 - 1226 - 7

定 价: 49.00 元

网 址: www.cppsups.com.cn www.poreclub.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

21 世纪公安高等教育系列教材 · 道路交通管理

编 委 会

主 任 葛余敏

委 员 (以姓氏笔画为序)

王志华 王德章 宁乐然

汤三红 刘建华 李 啸

杜心全 杜晓燕 张新海

范士儒 胡大鹤 袁西安

徐晓慧 陶学榆 程志凯

蔡 果 管满泉

2013 年修订本修订说明

《道路交通事故处理教程》是中国人民公安大学出版社组织编写的 21 世纪公安高等教育系列教材之一，于 2005 年 3 月出版。2007 年，中国人民公安大学出版社根据当时相关法律、法规的变化，组织了第一次修订，并于当年 8 月出版了《道路交通事故处理教程（修订本）》。为了解决教程在使用中发现的问题，及时补充近年来新修订、新颁布的相关法律、法规，使教程更加趋于系统、规范、合理、实用和完善，山西警官高等专科学校杜晓燕老师对教程全部内容进行再次修订。通过广泛查阅资料，深入交警部门调研，请教相关专家老师，最终完稿。

此次对《道路交通事故处理教程》进行的全面审核与修订，变化最大的是第一章绪论，第四章道路交通事故现场图的绘制，第七章道路交通事故认定，第九章道路交通事故损害赔偿与调解和第十一章交通事故案卷，其他章节也作了相应补充与修改。

由于水平所限，书中仍然难免有疏漏和不足之处，敬请读者批评指正。

编 者
2013 年 1 月

修订说明

道路交通在社会经济发展中占有极其重要的地位。道路运输是国民经济和社会发展的基础性、先导性产业。经济的快速发展离不开发达的道路交通，良好的交通秩序和道路环境，有利于促进经济的持续发展。我国道路交通处于快速发展中，而道路交通事故增多给国家、集体、个人财产带来了重大损失。如何预防和减少交通事故，科学、规范地处理每一起交通事故，以保障国家财产和人民群众安全是当前交通安全的重大课题。

《道路交通事故处理教程》是针对人们发生交通事故以后，如何科学、规范、依法正确处理的简明教程。本教程是在中国人民公安大学出版社的安排和指导下，在原《道路交通事故现场处理》教程的基础上进行的修订，使理论更加贴近实际，培养合格的警务实战型人才，适应道路交通管理专业发展的需要。

参加《道路交通事故处理教程》教材编写的执笔人有：山西警官高等专科学校杜晓燕（第一章、第五章、第十一章）；吉林公安高等专科学校李英娟（第四章、第六章）；四川警官学院王洪明（第二章、第十二章）；贵州警官职业学院卢勇（第八章）；山西警官高等专科学校赵学刚（第七章、第九章）；北京警察学院杨增军（第十章）；重庆警官职业学院周剑峰（第三章）；江西公安专科学校刘冲（第十三章）。杜晓燕为第一主编，李英娟为第二主编；王洪明、卢勇、赵学刚为副主编。

由于水平有限，书中难免有疏漏和错误之处，敬请读者批评指正。

编 者

2007 年 7 月



目 录

Contents

●第一章 绪论	1
●第二章 道路交通事故现场处理	28
第一节 道路交通事故现场	28
第二节 道路交通事故现场处置	30
第三节 道路交通事故现场调查	37
第四节 交通事故处理的现场强制措施	40
●第三章 道路交通事故痕迹、物证的发现、提取和利用	46
第一节 道路交通事故的痕迹、物证	46
第二节 道路交通事故痕迹的发现、测量和利用	51
第三节 道路交通事故物证的提取、保全、送检	59
●第四章 道路交通事故现场图的绘制	68
第一节 概 述	68
第二节 现场定位	79
第三节 现场丈量	81
第四节 现场图的绘制	87
●第五章 道路交通事故现场照相与摄像	91
第一节 概 述	91
第二节 道路交通事故现场照相	93
第三节 道路交通事故现场摄像	97
●第六章 道路交通事故证据	100
第一节 概 述	100
第二节 道路交通事故讯问笔录	107
第三节 道路交通事故询问笔录	109
第四节 道路交通事故检验鉴定结论	111
●第七章 道路交通事故认定	120
第一节 道路交通事故认定概述	120
第二节 道路交通事故认定的方法及程序	128
第三节 道路交通事故认定的复核	131
●第八章 道路交通事故处罚	133
第一节 概 述	133



第二节 道路交通事故行政处罚	135
第三节 道路交通事故刑事处罚	147
●第九章 道路交通事故损害赔偿与调解	153
第一节 道路交通事故损害赔偿概述	153
第二节 交通事故损害赔偿的项目和标准	158
第三节 交通事故损害赔偿的调解	162
第四节 交通事故损害的社会救助	165
●第十章 特殊交通事故的处理	169
第一节 涉外交通事故处理	169
第二节 交通肇事逃逸案件的侦破及处理	176
●第十一章 交通事故案卷	184
第一节 概 述	184
第二节 交通事故案卷的建立	185
第三节 交通事故案卷的保管期限与运用	189
●第十二章 道路交通事故统计分析	234
第一节 概 述	234
第二节 交通事故数据的采集	239
第三节 交通事故统计分析	249
●第十三章 道路交通事故预防	258
第一节 交通安全评价	258
第二节 道路交通事故预防对策	264
●主要参考文献	269



第一章 绪 论

道路交通在经济和社会建设发展中占有极为重要的地位，因为道路交通是经济发展的大动脉，是经济社会发展的基础。改革开放以来，我国道路交通事业发展迅速。截至 2011 年，我国公路通车里程达 400 多万公里，其中高速公路 8.5 万公里；机动车保有量 2.25 亿辆，其中汽车 1.06 亿辆；机动车驾驶员 2.36 亿人；分别比交通管理体制改革的 1987 年增长 3 倍、16 倍和 15 倍。预计我国每年高速公路将增长 5000 公里以上，机动车增长 1500 万辆以上，机动车驾驶员增长 1600 万人以上。经济的快速发展离不开发达的道路交通，良好的交通秩序，安全的交通环境，有利于促进经济可持续地发展。随着人们生活水平的提高，汽车越来越多地进入普通百姓家庭，它给人们的生活带来了便捷、舒适和惬意，生活变得丰富多彩，出行距离越来越长。汽车作为人类文明的标志，彻底改变了人类发展的历史进程。我国已经成为世界第二大汽车生产国和第二大汽车消费市场，开始进入汽车社会。人们开始关注道路交通，因为它在带给人们正面效应的同时也带来了负面效应。尽管汽车科技在不断发展，使人们享受着安全带、安全气囊、ABS 防抱死系统等安全配备，但是汽车不是完美无缺的，大量的交通事故告诉我们，无论你驾驶何种车辆，如果不遵守交通安全法律法规，随时都有发生危险。

20 世纪，在第一辆汽车诞生之后，我们这个星球曾经发生过两场大灾难。第一次世界大战，2000 万人丧失生命；第二次世界大战，又有 3600 万人化为硝烟。然而，还有一个更为残酷的事实，那就是自汽车问世至今的一百多年间，已有 4000 多万人惨死在道路交通事故中。道路交通事故已成为继疾病之后，残害人类的最大杀手。

据有关资料表明，1994 年全世界因交通事故死亡 50 万人，其中我国居第一位，死亡 66362 人；俄罗斯为第二位，死亡 63362 人；印度第三，死亡 59300 人；巴西第四，死亡 5 万人；美国第五，死亡 41360 人。近年来，我国道路交通事故总量持续下降。但是，从当前我国人、车、路的因素看，在机动车大量增加的同时，低安全性机动车所占比例偏高；在通车里程大幅增长的同时，低等级道路所占比例偏大，安全设施不够健全；在人们出行大量增加的同时，交通安全意识还比较淡薄。从国外交通管理的发展历程看，在经济快速发展时期，往往带来机动车辆大幅增加，导致交通事故不断上升。研究结果表明，人均 GDP 1000 美元至 3000 美元往往是交通事故上升期，3000 美元至 5000 美元往往是交通事故高发期。20 世纪 70 年代初，美国有汽车 1.2 亿多辆，年交通事故死亡总数 5.6 万人，达到事故峰值。日本在这个时期机动车为 2800 多万辆，事故也达到了最高峰。2008 年，我国人均 GDP 首次突破 3000 美元大关，仍然处于道路交通事故的高发期，预防和减少道路交通事故是我们必须研究和解决的重大问题。

面对当前道路交通安全现状，我国于 2004 年 5 月 1 日颁布实施了《道路交通安全法》、《道路交通安全法实施条例》、《道路交通事故处理程序规定》、《道路交通安全违法行为处



理程序规定》、《机动车登记规定》、《机动车驾驶证申领和使用规定》等一系列法律、法规，用以协调现代道路交通关系，为改善道路交通安全状况提供强有力的法律保障，从而使公安机关交通管理部门在管理道路交通、处理交通事故中职责更加明确，法律依据更加充分，工作更加规范和科学。

道路交通安全是公共安全的重要组成部分，直接关系到人民群众的生命财产安全。交通管理工作是社会管理的重要组成部分，与经济发展、社会稳定和人民群众切身利益密切相关。每一位交通参与者都要提高交通安全意识，掌握交通安全常识，自觉遵守交通法律、法规，做文明人，行文明路。道路交通管理部门要科学管理，把握交通安全规律特点，提升预防工作水平，最大限度减少道路交通事故，创造良好交通环境，保障道路交通安全。

交通事故是道路交通事故的简称，是公安机关交通管理部门依据国家有关法律、法规，在其管辖和职责范围内，对交通事故进行受理、立案、现场勘查、调查取证、成因分析、明确责任、交通事故认定、对肇事者进行处罚、对损害赔偿进行调解等工作的总称；是公安机关交通管理部门的一项重要工作，是交通警察的重要职责之一。

交通事故处理作为交通管理工作的重要组成部分，以保护公民、法人和其他组织的合法权益和国家集体财产不受侵害为目的，依据国家有关法律、法规来调整人们的道路交通关系，保护遵纪守法者，处罚违法肇事者，以此教育广大交通参与者，提高交通安全意识和遵守交通法规的自觉性，从而加强交通管理，维护交通秩序，保障交通安全和畅通，促进社会的经济发展。

一、道路交通事故情况

（一）我国道路交通事故情况

了解交通事故情况，通常采用四个绝对数，它能比较直观地反映不同年份、不同时期交通事故的变化。我国有统计的交通事故始于1951年，当年全国共发生交通事故5922起，死亡852人，受伤5159人。随着我国社会经济的发展，机动车拥有量不断增加，交通事故也在不断上升。尤其是改革开放以后，汽车工业作为国家拉动经济发展的主要产业，汽车的产销量逐年快速上升。汽车拥有量大幅增长，道路交通矛盾日益加剧，交通事故明显增多。全国历年交通事故情况如表1-1所示。

表1-1 全国历年交通事故情况表

年份	事故起数	死亡人数	受伤人数	直接经济损失（万元）
1949	—	—	—	—
1950	—	—	—	—
1951	5922	852	5159	—
1952	4702	675	4026	—
1953	8744	1200	7255	—
1954	8467	917	5762	—
1955	9249	955	5463	—
1956	11332	1126	6364	—



(续表)

年份	事故起数	死亡人数	受伤人数	直接经济损失 (万元)
1957	14980	1129	6789	—
1958	26938	3009	13259	—
1959	37126	4901	19038	—
1960	33634	5762	18637	—
1961	22358	4436	14355	—
1962	21238	3908	14879	—
1963	18212	2648	10789	—
1964	18157	2253	10490	—
1965	20967	2382	11949	—
1966	27376	3466	17639	—
1967	29264	5728	18517	—
1968	—	—	—	—
1969	—	—	—	—
1970	55437	9654	37128	—
1971	69975	11331	52119	—
1972	77465	11849	58738	—
1973	71192	13215	53827	3766
1974	81672	15599	66498	4470
1975	91606	16862	71776	5136
1976	101878	19441	81908	5567
1977	112222	20427	84779	6295
1978	107251	19096	77417	5641
1979	117848	21856	80855	5374
1980	116692	21818	80824	4960
1981	114679	22499	79546	5083
1982	103777	22164	71385	4859
1983	107758	23944	73957	5835
1984	118886	25251	79865	7336
1985	202394	40906	136829	15869
1986	295136	50063	185785	24018



(续表)

年份	事故起数	死亡人数	受伤人数	直接经济损失 (万元)
1987	298147	53439	187399	27938
1988	276071	54814	170598	30861
1989	258030	50441	159002	33598
1990	250297	49271	155072	36354
1991	264817	53292	162019	42835
1992	228278	58729	144264	64482
1993	242343	63508	142251	99907
1994	253501	66362	148817	133382
1995	271843	71494	159308	152300
1996	287685	73655	174447	172000
1997	304217	73861	190128	185000
1998	346129	78067	222721	193000
1999	412860	83529	286080	212401
2000	617000	94000	419000	267000
2001	755000	106000	545000	309000
2002	770000	109381	560000	330000
2003	667507	104372	494174	337000
2004	567753	99213	451810	277000
2005	450254	98738	469911	188000
2006	378781	89455	431139	149000
2007	327209	81649	380442	120000
2008	265204	73484	304919	101000
2009	238351	67759	275125	91000
2010	219521	65225	254075	93000
2011	210812	62387	—	—

从表 1-1 中可以看出,我国交通事故是严重的。统计交通事故情况的四项数据可以反映一个国家或地区在一定时期内发生交通事故的程度,四项数据的准确性与客观条件、人为因素,以及各国或地区统计的时间有关。因此,应减少影响因素的干扰,确保四项数据的准确性,以掌握交通事故情况,为制定预防措施提供可靠的依据。

世界上大多数国家对交通事故的统计大致分为两种情况:一是由交通警察部门或交通

运输部门统计。二是由卫生部门统计。前者有较严格的时间限制，如对交通事故死亡的时间界定通常为 30 天。而发生交通事故后在 30 天内死亡的统计上报，世界上大约有 80% 以上的国家采用这一时间标准。但也有一些国家采用自己的时间标准，如比利时、葡萄牙和巴西是指交通事故现场死亡的才予以统计；西班牙、日本是指发生交通事故后 24 小时内死亡的；希腊和奥地利是 3 天，法国是 6 天，我国和意大利是 7 天。严格来讲，要利用四项统计数据进行国际比较，还应乘上相应的时间系数（如表 1-2 所示）。

表 1-2 交通事故死亡系数表

不同国家统计交通事故死亡时间（天）	30	7	6	3	1	现场
时间系数	1. 00	1. 07	1. 09	1. 12	1. 20	1. 35

通常评价交通事故情况还采用机动车万车死亡率，如 10 万人死亡率等指标。交通事故死亡人数与车辆拥有量和人口的相互关系，能有效反映和评价一个国家或地区在一定历史时期的交通事故状况。我国采用机动车以万车为单位，人口以 10 万人为单位，其计算公式如下：

$$R_N = \frac{D}{N} \times 10^4$$

式中：R_N——每万辆车交通事故死亡率；
D——交通事故死亡人数；
N——机动车拥有量。

$$R_P = \frac{D}{P} \times 10^5$$

式中：R_P——每 10 万人交通事故死亡率；
D——交通事故死亡人数；
P——人口总数。

我国历年交通事故机动车万车死亡率和 10 万人死亡率如表 1-3 所示。

表 1-3 全国历年交通事故机动车万车死亡率和 10 万人死亡率

年份	死亡人数	万车死亡率	10 万人死亡率
1949	—	—	—
1950	—	—	—
1951	852	137. 64	0. 15
1952	675	101. 81	0. 12
1953	1200	153. 65	0. 2
1954	917	102. 46	0. 15
1955	955	94. 18	0. 16
1956	1126	95. 91	0. 18



(续表)

年份	死亡人数	万车死亡率	10 万人死亡率
1957	1129	96.75	0.19
1958	3009	174.33	0.46
1959	4901	232.61	0.73
1960	5762	257.46	0.87
1961	4436	184.83	0.67
1962	3908	157.58	0.58
1963	2648	101.34	0.38
1964	2253	81.6	0.32
1965	2382	79.53	0.33
1966	3466	102.18	0.46
1967	5728	172.48	0.75
1968	—	—	—
1969	—	—	—
1970	9654	227.63	1.16
1971	11331	229.19	1.33
1972	11849	205.21	1.36
1973	13215	196.45	1.48
1974	15599	198.51	1.72
1975	16862	183.86	1.82
1976	19441	156.62	2.07
1977	20427	145.45	2.15
1978	19096	120.2	1.98
1979	21856	119.62	2.24
1980	21818	104.47	2.21
1981	22499	95.85	2.25
1982	22164	85.35	2.81
1983	23944	84.35	2.33
1984	25251	42.99	2.43
1985	40906	62.39	3.89
1986	50063	61.12	4.7



(续表)

年份	死亡人数	万车死亡率	10万人死亡率
1987	53439	50.37	4.94
1988	54814	46.05	5
1989	50441	38.26	4.54
1990	49271	33.38	4.31
1991	53292	32.15	4.6
1992	58729	30.19	5
1993	63508	27.24	5.36
1994	66362	24.3	5.5
1995	71494	22.1	5.8
1996	73655	20.4	5.92
1997	73861	17.3	5.94
1998	78067	—	6.0
1999	83529	—	6.43
2000	94000	—	7.2
2001	106000	—	8.15
2002	109381	13.7	8.4
2003	104372	10.8	8.03
2004	99213	9.9	8.24
2005	98738	7.6	7.6
2006	89455	6.2	6.88

近年来,我国道路交通事故特点及原因:

2000年共发生交通事故61.7万起,死亡9.4万人,伤41.9万人,直接经济损失26.7亿元。全年共发生一次死亡10人以上的特大交通事故58起,造成910人死亡,960人受伤;分别比上年增长3.6%、2.0%、12.4%。从数据上看,这一年全国交通事故与近年相比增长的幅度较大,这是因为,除去正常增长的因素外,与公安机关交通管理部门认真贯彻《统计法》,严格按照统计工作要求,科学地进行交通事故统计分不开。这一年交通事故的主要原因:一是一年以下驾龄的新驾驶员肇事约占驾驶员肇事的半数以上。二是驾驶员采取措施不当、疏忽大意、超速行驶、违章占道行驶以及行人随意横穿机动车道等,是导致死亡事故的主要原因。其特点是公路交通事故突出,其中高速公路交通事故持续上升,交通肇事逃逸案比上年有所增加。

2001年共发生交通事故75.5万起,死亡10.6万人,受伤54.5万人,直接经济损失30.9亿元。其主要特点和原因:一是群死群伤特大事故有一定幅度下降,全年共发生一次



死亡10人以上的特大交通事故39起,造成639人死亡,667人受伤,分别同比下降32.8%、29.8%和30.5%。二是机动车驾驶员仍是交通肇事的主要群体。由于驾驶员原因造成的事故占全年事故总数的86.7%,造成8.2万人死亡,占77.3%,46.2万人受伤,占84.6%,直接经济损失28.4亿元,占91.8%。三是严重违章导致的事故突出,驾驶员疏忽大意、措施不当、不按规定行驶、违章超速、违章超车五项违章行为导致交通事故34.8万起,造成4.4万人死亡,25.1万人受伤,分别占事故总数的46%、41.2%、45.9%。四是公路交通事故突出,全年发生在公路上的交通事故44.6万起,死亡8.2万人,受伤36.2万人,直接经济损失20.7亿元,分别占全年总全年总数的59.1%、77%、66.3%、66.9%。五是混合交通事故突出,发生在混合交通道路上的交通事故40.3万起,造成6.4万人死亡,32.2万人受伤,分别占全年事故总数的53.4%、60%、57.1%。六是公路上的交通标志、标线严重匮乏导致的事故占较大比例。发生在无任何交通控制方式路面上的交通事故29.8万起,造成5.3万人死亡,26.1万人受伤,分别占全年交通事故总数39.5%、50.4%、47.8%。七是高速公路的交通事故继续增长。全年高速公路共发生交通事故2.5万起,造成3150人死亡,9.9万人受伤,直接经济损失4.1亿元,分别比上年上升45.2%、46.1%、54.9%、57.7%。另外,道路交通管理法律、法规不健全,对严重违章行为处罚力度不当,不能有效地起到约束和控制违章的作用。

2002年共发生交通事故77万起,死亡109381人,受伤56万人,直接经济损失33亿元。其主要原因:一是驾驶员超速行驶、强行超车、严重超载、疲劳驾驶等交通违章行为十分突出,严重危害交通安全。二是个别地区领导对交通安全重要性认识不够,缺乏预防道路交通事故工作领导小组,道路交通管理措施不落实。三是对事故多发地段和安全隐患地段的排查、治理的力度不够。四是道路管理水平以及执法水平还需要进一步加强。五是交通安全宣传教育及其效果有待提高。

2003年全国共发生交通事故667507起,死亡104372人,受伤494174人,直接经济损失33.7亿元。其主要原因有以下几点:一是“非典”时期交通事故明显下降。二是机动车驾驶员违章肇事仍然是主要原因,造成的交通事故四项数据分别占总事故的86.3%、77.3%、84.6%。三是因机械故障导致的事故有所上升,如机动车制动失效,制动效果不良等。全年因机械故障导致的死亡人数比上年多377人,上升幅度为9.1%。四是载重车大吨小标严重,严重超载问题突出。五是公路交通安全设施相对滞后,一些险路、危桥长期得不到有效治理。六是道路运输企业多,且小、散、弱,特别是一些道路运输企业不能正确处理安全与效益的关系,安全制度不落实。七是交通管理手段科学化及现代交通管理的理念有待提高。

2004年全国共发生道路交通事故50余万起,造成近10万人死亡,40余万人受伤。万车死亡率首次达到个位数,为9.9‰。与2003年相比,事故起数下降14.9%,死亡人数下降4.9%,受伤人数下降8.6%,直接财产损失下降17.6%。按照《道路交通安全法》的新标准计算,事故数量则略多一些。这是因为,新的规定中,将“意外”事故,乡村道路、单位道路、小区道路等路外事故纳入统计。这一年全国机动车保有量持续上升,客运量以及货运量都有所上升,但交通事故死亡人数却比2003年减少了5000人。

2004年道路交通事故的特点有七个方面:一是在各类事故形态中,机动车碰撞占绝大多数。全国共发生机动车碰撞事故400389起,造成77081人死亡,375620人受伤,分别占



总数的 77.3%、72% 和 78.1%。二是从事故发生的类型看，二、三级公路交通事故死亡人数仍占大多数，但比上年略有下降；高速公路死亡人数上升幅度较大。全国公路上发生交通事故 309949 起，造成 83085 人死亡，306161 人受伤，其中高速公路上死亡 6235 人，占总数的 5.8%，比上年上升 18.3%。三是发生在夜间的交通事故突出。共发生 189288 起，造成 48870 人死亡，175804 人受伤，分别占总数的 36.6%、45.6% 和 36.6%。其中，死亡人数比上年增加 3997 人，上升 8.9%。从事故发生的时段来看，夜间事故主要集中于凌晨 5 时至 7 时和 19 时至 21 时。四是机动车驾驶人违法行为是造成交通事故的主要原因。2004 年机动车驾驶人过错导致交通事故 465083 起，造成 93550 人死亡，435787 人受伤，分别占总数的 89.8%、87.4% 和 90.6%。其中，超速等严重交通违法行为造成交通死亡事故突出。全年因机动车驾驶人超速行驶造成 18410 人死亡，占总数的 17.2%；因未按规定让行造成 8576 人死亡，占总数的 8.0%；因违法占道行驶造成 5594 人死亡，占总数的 5.2%；因酒后驾驶造成 4658 人死亡，占总数的 4.4%；因违法超车造成 4554 人死亡，占总数的 4.3%；因疲劳驾驶造成 3056 人死亡，占总数的 2.9%。此外，驾驶人无证驾驶机动车肇事突出，共造成 22371 人死亡，占总数 20.9%。五是低驾龄驾驶人交通肇事突出，据统计，3 年以下驾龄驾驶人肇事共造成 33996 人死亡，占总数的 31.7%。其中，3 年以下驾龄驾驶人驾驶重、中型货车肇事较多，占 3 年以下驾龄驾驶人肇事导致死亡人数的 21.9%。六是从肇事车辆类型看，重、中型货车、摩托车和小客车肇事突出，低速货车、三轮汽车、拖拉机事故上升幅度较大。从肇事车辆使用性质看，专业运输企业车辆交通肇事致人死亡人数增长幅度较大，共造成 16642 人死亡，占总数的 15.5%，比上年多死亡 3277 人，上升 24.5%。其中公路运输企业车辆交通肇事造成 11073 人死亡，占总数的 10.3%，比上年多死亡 2830 人，上升 34.3%。七是群死群伤特大恶性道路交通事故突出，一次死亡 10 人以上特大交通事故 55 起，造成 852 人死亡，877 人受伤，较 2003 年上升幅度均在 30% 以上。特大自然交通事故主要发生在春运期间，40 天的春运期内共发生 18 起，且多发生于我国西南地区；事故形态以单方事故为主，多为坠崖、坠沟、坠河；其主要原因是肇事车辆安全技术状况不良，驾驶人交通违法行为突出。因超速行驶、疲劳驾驶、违法超车三种交通违法行为共导致特大交通事故 30 起，占特大事故总数的 54.5%。在这些特大事故中，客车肇事频繁，共 32 起，占特大事故总数的 58.2%，客车事故中 26 起事故肇事车辆属于运输公司，占总数的 47%。

2005 年，我国共发生道路交通事故 450254 起，造成 98738 人死亡，469911 人受伤，直接财产损失 18.8 亿元；与 2004 年相比，事故起数减少 117499 起，下降 20.7%，死亡减少 475 人，下降 0.47%，受伤人数增加 18101 人，上升 4%，直接经济损失减少 8.9 亿元，下降约 32%。万车死亡率为 7.6，比上一年减少 2.3。其中，事故死亡人数是在 2003 年和 2004 年连续 2 年减少 5000 余人基础上，又减少了 475 人。这也是自 2001 年以来我国道路交通事故死亡人数首次回落到 10 万人以下。而万车死亡率则从 2002 年的 13.7 下降到 7.6。

这一年，全国共发生一次死亡 10 人以上特大交通事故 47 起，造成 807 人死亡，705 人受伤。与上一年相比，事故起数减少 8 起，下降 14.5%，死亡人数减少 45 人，下降 5.3%，受伤人数减少 172 人，下降 19.6%。在 47 起一次死亡 10 人以上的特大交通事故中，有 36 起与驾驶人超速行驶、疲劳驾驶、客车超员违法行为有关。其中，营运客车肇事 29 起，造成 480 人死亡，分别占总人数的 61.7% 和 60%。