



21世纪公安高等
教育系列教材·道路交通管理

(修订本)

道路交通事故处理 教程

主编 杜晓燕 李英娟



中国人民公安大学出版社

PHCPPSU

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

(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	(以撰写章节先后为序)		
	杜晓燕	王洪明	周剑峰
	李英娟	赵学刚	卢 勇
	杨增军	刘 冲	

中国人民公安大学出版社

· 北 京 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

道路交通事故处理教程/杜晓燕, 李英娟主编. —2 版 (修订本). —北京:
中国人民公安大学出版社, 2007. 8

(21 世纪公安高等教育系列教材·道路交通管理)

ISBN 978 - 7 - 81109 - 811 - 2

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

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 131171 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 (修订本)

DAOLU JIAOTONG SHIGU CHULI JIAOCHENG

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: 北京蓝空印刷厂

版 次: 2005 年 3 月第 1 版
2007 年 8 月第 2 次
印 次: 2007 年 8 月第 2 次
印 张: 16.75
开 本: 787 毫米×1092 毫米 1/16
字 数: 397 千字

ISBN 978 - 7 - 81109 - 811 - 2/D · 762
定 价: 30.00 元

本社图书出现印装质量问题, 由发行部负责调换

联系电话: (010) 83903254

版权所有 侵权必究

E-mail: cpep@public.bta.net.cn

www.phcpps.com.cn

www.porclub.com.cn

21 世纪公安高等教育系列教材 · 道路交通管理
编委会名单

主 任 葛余敏

委 员 (以姓氏笔画为序)

王德章 王志华 宁乐然

刘建华 汤三红 李 啸

张新海 杜晓燕 杜心全

范士儒 胡大鹤 袁西安

徐晓慧 陶学榆 程志凯

管满泉 蔡 果

序 言

历史跨入新的纪元，加快公安高等教育工作的理论创新和制度创新，进一步完善公安高等教育体系，努力提高公安高等院校的教学水平和办学质量已成为提高公安队伍整体素质的迫切需要。特别是第二十次全国公安会议的召开，不仅吹响了公安改革的号角，同时也为我们指明了公安教育工作奋斗的目标和前进的方向。

发展是我国公安高等教育改革的第一要务，而教材建设是公安高等教育发展的一项重要内容，是实现公安高等教育现代化、提高教学质量的一项基本措施。各教育层次的教学内容和课程体系的改革要取得实质性成果，编写出版一批高水平、高质量的面向 21 世纪课程的教材便成为首要的任务。为此，我们联合全国多家公安高等院校共同编写本套教材，为公安院校的教材建设乃至我国公安高等教育事业的发展尽绵薄之力。

目前全国有 30 多所公安高等院校，聚集着我国大部分公安专业的高级专门人才，将这些院校的专家学者联合起来，组织一支强大的教材编写队伍，整合人才资源，实现智能优势的最大化，既有利于加快公安高等院校教材的更新速度，扩大所编教材的影响力和确立公安高等教育教学用书的精品意识，也有利于及时地将最新、最先进的科研成果凝聚于教材之中，并不失时机地用于教学实践。

在各有关部门的大力支持下，我们于 2004 年 5 月在山城重庆召开了 21 世纪全国公安高等院校道路交通管理教材建设研讨会，以《中华人民共和国道路交通安全法》为指导，深入地探讨了当前道路交通管理学科体系的构成及所应开设的主要课程。在此基础上，确定了各本教材的书名和各书的主编、副主编。

本套教材在编写委员会的统一组织下，首先对各本教材的大纲进行了反复的研讨，然后将所编写的大纲送公安部道路管理局审定，编著者根据道路管理局的反馈意见进行了认真的修改，最后经过集体统稿才定稿成书。

本套教材的编写，我们特别注重“高水平”和“实践性”的有机结合，切实落实第二次全国公安高等教育工作会议提出的“公安专业教材要逐步向高质量、整体优化的方向发展”要求。具体来说有以下特点：

1. 吸收最新成果，反映时代特色，适应当前公安工作的需要。为公安工作服务是公安高等教育工作的宗旨和灵魂，本套教材本着从实践中来，又高于实践的原则，针对公安工作的实践要求，吸纳本学科和相关学科的最新研究成果，以国家最新的方针政策、法律法规为依据，充分反映现行法律法规和主要规章的内容，实现理论和实践的统一。

2. 与时俱进，勇于创新，不因循守旧，力争在学科体系的建构上有所创造和突

破，站在 21 世纪初的学术前沿，开拓各门学科的新领域，以最新的观念、知识和方法充实、丰富各门学科，不断推动整个学科体系的发展和完善。

3. 从注重知识传授向重视能力培养转化，适应警务实战的需要。在编写教材的过程中，特别注重知识、方法的实用性和可操作性，着眼于培养公安院校学员对道路交通安全管理学科理论的应用能力，以提高他们的实战本领，铸造高素质的复合型公安高级专门人才。

4. 注重学术性、新颖性和可读性的有机结合，适应时代要求。针对 21 世纪公安高等院校学生的特点和教学的新模式，运用生动的案例、简明活泼的语言阐释相关的理论。

5. 力求道路交通安全管理学科体系和内容的完整性、准确性。各本教材之间互为补充，力避内容重复或缺失。在编写和审稿过程中，作者和编校者对主要的法律法规和规章的条款以及操作程序，从概念到内容，逐条予以阐释，努力达到准确、有据。

由于这套教材是在较短的时间内组织全国各公安院校的专家、学者共同编写的，虽然编著者、出版者已尽了最大的努力，但时间仓促，材料浩繁，书中的一些观点或理论仍难免存在一些疏漏或不足，恳请专家学者及广大读者提出宝贵意见，以便今后进一步修订完善。

21 世纪公安高等教育系列教材编写委员会

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。道路交通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

第一章 绪论	1
第二章 道路交通事故现场处理	24
第一节 道路交通事故现场	24
第二节 道路交通事故现场处置	26
第三节 道路交通事故现场调查	33
第四节 交通事故处理的现场强制措施	35
第三章 道路交通事故痕迹、物证的发现、提取和利用	40
第一节 道路交通事故的痕迹、物证	40
第二节 道路交通事故痕迹的发现、测量和利用	45
第三节 道路交通事故物证的提取、保全、送检	53
第四章 道路交通事故现场图的绘制	62
第一节 概 述	62
第二节 现场定位	74
第三节 现场丈量	76
第四节 现场图的绘制	82
第五章 道路交通事故现场照相与摄像	86
第一节 概 述	86
第二节 道路交通事故现场照相	88
第三节 道路交通事故现场摄像	92
第六章 道路交通事故证据	95
第一节 概 述	95
第二节 道路交通事故讯问笔录	102
第三节 道路交通事故询问笔录	105
第四节 道路交通事故检验鉴定结论	106
第七章 道路交通事故认定	114
第一节 道路交通事故认定概述	114
第二节 道路交通事故认定的方法及程序	125
第八章 道路交通事故处罚	129
第一节 概 述	129

第二节 道路交通事故行政处罚	131
第三节 道路交通事故刑事处罚	142
第九章 道路交通事故损害赔偿与调解	148
第一节 道路交通事故损害赔偿概述	148
第二节 交通事故损害赔偿的项目和标准	153
第三节 交通事故损害赔偿的调解	157
第四节 交通事故损害的社会救助	161
第十章 特殊交通事故的处理	165
第一节 涉外交通事故处理概述	165
第二节 涉外交通事故的处理程序及要求	169
第三节 交通肇事逃逸的概念及现场勘查	173
第四节 交通肇事逃逸案件的侦破及处理	177
第十一章 交通事故案卷	181
第一节 概 述	181
第二节 交通事故案卷的建立	182
第三节 交通事故案卷的保管期限与运用	186
第十二章 道路交通事故统计分析	222
第一节 概 述	222
第二节 交通事故数据的采集	227
第三节 交通事故统计分析	238
第十三章 道路交通事故预防	247
第一节 交通安全评价	247
第二节 道路交通事故预防对策	253
参考资料	258

第一章 绪 论

道路交通在国民经济和社会发展中占有极为重要的地位；道路交通运输是国民经济和社会发展的基础性、先导性产业。近 40 年来，世界道路上的汽车数量增加了四倍。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，有利于促进经济的持续发展。在我国，尤其是改革开放以后，经济得以快速发展，机动车拥有量由 1986 年的 819.07 万辆，到 2002 年已突破 1 亿辆。汽车拥有量由 1986 年的 361.95 万辆增加到 2002 年的 2141 万辆。截至 2005 年底全国民用汽车拥有量达到 3160 万辆，其中私人汽车 1852 万辆，机动车的千人拥有量达 20%。我国私人小汽车占全民汽车拥有量的 60%。自 20 世纪 80 年代中国开始出现私人小汽车，到 2003 年其社会拥有量达到 1219 万辆，私人小汽车突破千万辆用了近 20 年，而突破 2000 万辆仅仅用了 3 年时间。据国家信息中心预测 2009 年前后是中国中等收入家庭具备购车能力的时间点。届时，将有近 1 亿中国人拥有自己的家庭轿车。汽车已经从昂贵的奢侈品逐渐成为增长最快的代步工具。随着人们生活水平的提高，轿车开始进入家庭，它给人们的生活带来了便捷、舒适的惬意，尽管汽车科技的发展，使人们享受着安全带、安全气囊、ABS 防抱死制动系统等安全配备，但是，汽车不是完美无缺的。2004 年世界卫生组织在关于“预防道路交通伤害”的报告中指出：道路交通伤害是日益严重的公共卫生问题，主要影响弱势的道路使用者，包括贫困人群。道路交通伤害给中等收入和低收入国家造成的损失占其国民生产总值的 1%—2%，汽车尾气对人的健康危害极大，欧洲国家研究表明，交通污染导致死亡占死亡总人数的 3%，是交通事故死亡人数的两倍，城市人口寿命平均缩短 1.5 年，交通污染带来的健康损失约占 GDP 的 1.7%。

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，另一个更为残酷的事实，那就是第一辆汽车问世至今的 100 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：我国是第一位，死亡 66362 人；俄罗斯为第二位，死亡 63362 人；印度第三位，死亡 59300 人；巴西第四位，死亡 50000 人；美国第五位，死亡 41360 人。我国近年来因道路交通事故造成的死亡人数，每天平均在 300 人左右，2004 年上半年更高达 350 人，等于每天从天上坠下一架中型客机。全国平均每六分钟就有一人死于车祸，每一分钟就有一人在道路交通事故中受伤。人们将其比喻为“没有硝烟的战争”。我国十分重视道路交通安全问题，在预防交通事故，深化交通安全宣传，加强源头治理方面采取了一系列措施，从而，自 2004 年以后连续 3 年交通事故下降，交通安全形势有了一定好转。

面对当前的道路交通安全状况，我国于 2004 年 5 月 1 日颁布实施了《中华人民共和国道路交通安全法》、《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》、《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。用于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,在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。

交通事故是道路交通事故的简称。它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。交通事故处理是公安机关交通管理部门的一项重要工作,是交通警察的主要职责之一。

交通事故处理作为交通管理工作的重要组成部分,是以保护公民、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、交通事故情况

(一) 我国的交通事故情况

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,汽车产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见表1-1。

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	—
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	—

续表

年份	事故起数	死亡人数	受伤人数	直接经济损失 (万元)
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
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

续表

年份	事故起数	死亡人数	受伤人数	直接经济损失 (万元)
2003	667507	104372	494174	337000
2004	567753	99213	451810	277000
2005	450254	98738	469911	188000
2006	378781	89455	431139	149000

从表 1-1 中可以看出,我国交通事故是严重的。近年来,我国交通事故死亡率人数位居世界第一,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,要减少影响因素的干扰,确保四项数据的准确性,为掌握交通事故情况,制定预防措施提供可靠的依据。

世界上大多数国家对于交通事故的统计大致分为两种情况:一是由交通管理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个时间标准。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,要利于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。

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。

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

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10万人死亡率见表1-3。

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
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

续表

年份	死亡人数	万车死亡率	10 万人死亡率
1984	25251	42.99	2.43
1985	40906	62.39	3.89
1986	50063	61.12	4.7
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,我国交通事故特点及原因:

1999 年我国共发生交通事故 412860 起,死亡 83529 人,受伤 286080 人,直接经济损失 21.24 亿元。其主要原因是交通参与者安全意识淡薄、文明交通意识不强、违章行为严重,与现代交通的需求不适应,交通管理工作须进一步提高,管理手段、科技含量要不断加强,尽快适应我国经济发展的需求。同时,由于我国经济持续高速发展,交通需求旺盛,但交通供需矛盾加大,道路交通安全设施不完备,平面混合交通严重。

2000 年共发生交通事故 61.7 万起,死亡 9.4 万人,受伤 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,科学地进行统计交通事故分不开的。这一年交通事故的主要原因:一是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, 同比下降 32.8%、29.8%、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。分别占全年事故总数的 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的 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的重要性认识不够, 缺乏预防道路交通事故工作领导小组机构, 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; 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增长 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, 为万分之 9.2。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，分别占事故总数的 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，占死亡总数的 17.2%；因不按规定让行造成 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，占死亡总数的 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，占死亡总数的 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%，比上年增加 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%，比上年增加 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 人以上的特大交通事故 55 起，造成 852 人死亡，877 人受伤，较 2003 年上升幅度均在 30% 以上。特大道路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 67635 起，下降 13.1%，死亡人数减少 8339 人，下降 7.8%，受伤人数减少 10953 人，下降 2.3%，直接财产损失减少 5.1 亿元，下降 21.2%。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 年连续两年减少 5000 余人的基础上，有了较大幅度的下降，减少了 8339 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 人以上的特大交通事故 47 起，造成 807 人死亡，