

道路交通事故处理操作实务小全书



●傅以诺 主编

DAOLU JIAOTONG SHIGU RENDING
SHIYONG SHOUCE

道路交通事故认定 实用手册



中国人民公安大学出版社



DAOLU JIAOTONG SHIGU RENDING
SHIYONG SHOUCE

道路交通事故认定 实用手册

责任编辑 / 王 哲

封面设计  嘉伟文化

ISBN 978-7-81139-888-5



9 787811 398885 >

定价：26.00元

道路交通事故处理操作实务小全书

道路交通事故认定 实用手册

傅以诺 主编

中国人民公安大学出版社

· 北 京 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

道路交通事故认定实用手册 / 傅以诺主编. —北京: 中国人民公安大学出版社, 2010. 1 (2010. 4 重印)

(道路交通事故处理操作实务小全书)

ISBN 978 - 7 - 81139 - 888 - 5

I. ①道… II. ①傅… III. ①公路运输—交通运输事故—认定—中国—手册 IV. ①D922. 14 - 62

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 239482 号

道路交通事故认定实用手册

DAOLU JIAOTONG SHIGU RENDING SHIYONG SHOUC

傅以诺 主编

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

经 销: 新华书店

邮政编码: 100038

印 刷: 北京市泰锐印刷厂

版 次: 2010 年 1 月第 1 版

印 次: 2010 年 4 月第 2 次

印 张: 12. 625

开 本: 880 毫米 × 1230 毫米 1/32

字 数: 326 千字

书 号: ISBN 978 - 7 - 81139 - 888 - 5/D · 725

定 价: 26. 00 元

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

电子邮箱: cpep@public.bta.net.cn zbs@cppsu.edu.cn

营销中心电话 (批销): (010) 83903254

警官读者俱乐部电话 (邮购): (010) 83903253

读者服务部电话 (书店): (010) 83903257

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) 83905637

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

序

道路交通事故处理操作实务小全书主要是针对基层交通事故处理民警在实际办案中表现出来的突出问题，基本按照交通事故处理工作顺序，有针对性地搜集了有关交通事故处理方面的法学理论知识和部分学者的论著，供大家对照学习，以提高自身的法理知识水平和工作能力。同时，通过公安部交管局工作交流网页交通事故处理和预防论坛选择了大量一线事故处理民警撰写的工作论文和实践案例分析，以案说法，实用性较强，解决怎么学和怎么做的问题。面对当前繁杂纷乱的交通事故，拓宽基层处理事故民警的办案思路，提高处置应变能力，使道路交通事故处理工作适应社会发展的需要。

这套系列丛书分为三册，即《道路交通事故分析与处罚、调解实用手册》、《道路交通事故现场取证、痕迹鉴定与证据运用实用手册》和《道路交通事故认定实用手册》。主要内容包括：交通事故三大证据的采集、交通事故相关分析与鉴定、车辆碰撞与车速计算分析、正确认识 and 运用交通事故证据、交通事故认定原则标准与复核、交通违法行为与交通肇事罪，以及从交通事故损害赔偿谈对《道路交通安全法》第76条法律精神的认识和理解。最后是依法定程序办案，通过对《道路交通事故处理程序规定》的主要变化对比，进一步强调程序法意识的重要性的必要性。

本系列丛书的宗旨是来源于基层同行同事的智慧结晶，还愿服务于基层交通事故处理岗位同人。其目的就是为基层事故

处理民警提供一个接近实际，看得懂，易操作，学得快，针对性强的道路交通事故处理业务学习辅导资料。

本书在编写过程中，引用和吸收了同行、学者的有关法理论著和研究成果，以及案例资料、痕迹照片、各类图表图示等。并始终得到山西省交警总队、朔州市交警支队领导和公安部交管局工作交流网页交通事故处理和预防论坛版主及网友们的大力支持；特别是北京市公安交通管理局法制处傅以诺老师对系列丛书章节内容亲自审阅编写，并提出宝贵的指导意见。借本书出版之际，对曾支持、帮助过本书编写和出版的个人及单位，对给本书提供参考图片、资料和研究成果的同人，一并表示衷心的感谢！

由于在编写过程中，受自身业务知识和写作能力的影响，书中难免出现粗谬不妥之处，敬请读者批评指正。

我自己作为一名事故处理的老民警，可谓：老牛奋蹄，笔耕不辍，狂然言书，以尽余热。

田文艺

2009 年 7 月

前 言

当前在理论层面对道路交通事故处理的研究，特别是对交通事故认定理论的研究，还远远跟不上形势发展的需要。路权理论是当前使用较多的交通事故认定理论之一。它是建立在法理学、交通工程学基础之上，规范道路交通参与人的交通行为，科学管理交通，维护交通秩序，预防和减少交通事故，提高通行效率的科学交通管理基本理论之一。从路权理论延伸出来的“路权原则”、“安全原则”可以用于指导交通事故认定。但是，路权理论并不是指导交通事故认定的唯一理论，现有的路权理论也不是完美无缺的，应当继续科学发展与完善。

道路交通事故二元理论简称二元理论。该理论借鉴交通工程学、事故致因理论以及国内外专家学者的有关论述，吸收了路权理论、险情避让理论的研究成果，是以“危险形成—环节失误”模型和“动态—环境”作用律为核心的交通事故处理理论，该理论并不试图提出自己的交通事故认定规则，而是一种处理交通事故的思想方法论。对于确定交通事故认定规则，交通事故处理与防范的协调具有积极指导意义。

本书还对肇事逃逸事故进行了探讨，对道路交通事故认定复核程序进行了务实的研究，对新、旧交通事故处理程序规定的不同之处进行了阐述。

本书附录了大量案例分析，以及部分省（区、市）道路交通事故责任确定细则，供读者参考。

本书第一章由傅以诺、顾方平撰写，第二章、第三章由傅

以诺撰写，第四章由李银如、靳志慧撰写，第五章由田文艺撰写；案例由傅以诺分析，全书由傅以诺统稿。

本书作者水平所限，在引用、理解相关著作、论文、资料，以及阐述中的不当之处，敬请读者批评指正。

傅以诺

2009 年 9 月 28 日

目 录

第一章 道路交通事故二元理论概要	1
第一节 二元理论的提出	1
第二节 二元理论的法理基础和依据	2
第三节 交通事故的形成和“行为”作用评价	5
第四节 二元理论与交通事故认定	8
第五节 二元理论与调查取证	11
第二章 路权理论在事故认定中的应用	17
第一节 路权理论概述	17
第二节 正确理解与完善路权理论	22
第三节 正确处理几种特别情形	29
第三章 逃逸事故的责任认定	35
第一节 概述	35
第二节 交通肇事逃逸	37
第三节 逃逸事故的责任认定	42
第四节 交通肇事毁灭证据等案件	46
第四章 道路交通事故认定复核	49
第一节 什么是道路交通事故认定复核	49

第二节	道路交通事故认定复核的申请与受理	52
第三节	复核案件的审查	57
第四节	复核结论及其送达	64
第五节	复核工作应注意的事项	65
 第五章 依法定程序办案		68
第一节	总 则	68
第二节	管 辖	71
第三节	报警和受理	75
第四节	自行协商和简易程序	87
第五节	调 查	98
第六节	认定与复核	133
第七节	处罚执行	152
第八节	损害赔偿调解	156
第九节	涉外道路交通事故处理	169
第十节	执法监督	171
第十一节	附 则	172
 附录 1 案例“二元理论”评析		186
 附录 2 部分省(区、市)道路交通事故责任确定 细则(试行)		221

第一章 道路交通事故二元理论概要

第一节 二元理论的提出

一、二元理论的概念和意义

道路交通事故二元理论简称二元理论。该理论借鉴交通工程学、事故致因理论以及国内外专家学者的有关论述,吸收了路权理论、险情避让理论的研究成果。在该理论中路权理论与险情避让理论相辅相成,故称之为二元理论。

二元理论是以“危险形成一环节失误”模型和“动态一环境”作用律为核心的交通事故处理理论,该理论并不试图提出自己的交通事故认定规则,而是一种处理交通事故的思想方法论。

二元理论是交通事故认定理念的科学发展,对于交通事故认定规则的制定,交通事故处理与预防的协调具有积极指导意义。

二、二元理论提出的背景

到目前为止,全国已有十多个省、自治区和直辖市制定颁布了交通事故责任认定标准和规则。过去几年交通事故认定实



实践证明：交通事故责任认定标准和规则在规范交通事故认定结论，限制事故认定自由裁量权方面起到了积极作用；但是由于这些交通事故责任认定标准和规则，尚不能穷尽所有发生交通事故的行为，还是有一些特殊案件很难适用这些交通事故责任认定规则及细则来划分当事人的交通事故责任。无法实现事故认定法律效果和社会效果的统一。

鉴于目前交通事故责任认定标准和规则往往是基于路权理论或险情避让理论指导下形成的，而这些事故认定理论在具体运用过程中既各有所长亦各有所短。于是有一种意见认为交通事故认定首先需要一种正确的思维方式，一种处理交通事故的思想方法论。二元理论正是在此社会背景下提出并发展的。

第二节 二元理论的法理基础和依据

任何理论都应当有其基础和依据，并应当接受实践的检验，二元理论也不例外。二元理论在形成的过程中，不仅吸收了法哲学的基本观点，同时借鉴了事故致因理论和交通工程学。本书附录的案例即根据二元理论“动态—环境”作用律，对事故责任认定进行了分析。通过评析 18 个案例，可以看出运用“二元理论”进行交通事故认定具有双重效应。单独使用路权理论、险情避让理论都可以得出该理论认为正确的责任认定。但是对于同一个案件的结论则可能不同。二元理论是对路权理论、险情避让理论的有机综合理论，运用“二元理论”进行交通事故认定可以得出相对公正、公平的责任划分。而且通过上述 18 个案例运用“二元理论”进行交通事故认定的评析，其中 16 个案例与原办案单位的责任认定结论一致。说明二元理论是符合办案实践的，能够经受实践的检验。

一、信赖原则

信赖原则 (Der Vertrauensgrundsatz), 是指行为人信赖他人能实施合乎交通规则的行为, 只要该信赖具有社会相当性, 即使由于他人的不当行为引起了危害结果, 行为人对此也不承担全部事故责任的原则。^[1]该原则发端于德国 1935 年联邦最高法院的判决^①。该判决确认如果驾驶人可以信赖其他交通参与人将同样遵守交通规则, 则没有顾虑他人突然违反交通规则的必要, 该判决遂确立了以后发展起来的信赖原则。

信赖原则阐明了交通事故认定之路权理论的法哲学基础, 适用信赖原则的前提就是遵守路权原则和安全原则的相关规定。信赖原则的核心价值在于优先考虑社会发展进步的需要, 而在经历了绝对适用到相对适用的阶段后, 目前该原则限制适用的范围逐步扩大, 正如路权理论在事故认定领域的“去绝对化”趋势一样。

① 在该案中, 被告于某日下午六时许, 驾驶车辆沿市内汽车路基行驶前进。电车轨道宽五点九公尺, 并高于汽车车道。当被告驾驶汽车行至桥前一点五公尺处, 在其前方的两个成年人, 从电车轨道走下, 与被告车辆相撞, 致一死一重伤。柏林地方法院以“被告在此天气晴朗、视野良好的时间, 如果能充分注意, 即可适时留意电车轨道上的两个人, 并且可以从该两人的态度等推知他们想在自己前方穿越汽车道, 可采取鸣放喇叭等预防措施, 因而认定被告成立过失致死罪及过失致伤罪。”但联邦最高法院则认为“汽车驾驶人虽然对步行者有违反交通规则的情况, 应有心理上的准备, 然而对于驾驶人的此项要求, 应当在可以容许的限度内, 同时考虑日常生活上的要求及汽车交通的本质、特性及重要性等。因而汽车驾驶人并无将所有行人可能不注意的情况皆予以考虑的必要及可能性。因此, 就当时的全部情况而言, 如果行为人经过深思熟虑, 判断该行人不致如此不注意时, 则应当是已经尽到了其注意义务。一般而言, 在白天且流量不大、视野良好的市区, 汽车驾驶人对于成年人突然自电车轨道进入汽车车道的情况, 实在没有予以考虑的必要”, 而改判被告为无过失。

二、“最后避免机会”原则

“最后避免机会”原则（The doctrine of last clear Chance），是指事故一方当事人的行为导致险情发生，避险方有防止损害发生的“最后避免机会”，却没有能够防止其发生，则避险方仍然要承担事故相应责任。^[2]该原则渊源于英国戴维斯诉曼恩（Davies v. Mann 1842）一案^①。“最后避免机会”原则强调注意义务的合理分担，在最后有机会避免事故发生时，没有采取措施阻止结果发生者具有过错，要承担相应事故责任。

“最后避免机会”原则阐明了交通事故认定之险情避让理论的法哲学基础，即交通事故认定应当考量避让方在事故中能够成功避让的难易程度。

三、事故致因理论

事故致因理论（Accident - Causing Theory）又称为事故机理或事故模型，该理论侧重于从事故成因角度研究事故起因、过程与结果之间的关系，抽象概括地考虑构成系统的人、机、物、环境等导致事故发生的各种因素，从而当与具体事故结合时，能够更科学、生动地将事故的各个环节展示出来。^[3]事故致因理论广泛运用于事故成因分析，对客观地认识交通事故形成原因并作出科学防范对策极有益处，对交通事故认定也有积极的借鉴意义，是“事故责任”属性判断的理论依据。

“人—环匹配”说是事故致因理论之一，是由瑟利（J. Surly）在1969年最早提出的。它是把人、机、物、环境组

^① 在该案中，原告“给他的一头驴的前脚带上控制机具，然后把它赶到公路上”。此时，一辆由三匹马拉的货车也沿着公路飞奔。结果，货车把原告的驴子给撞了。原告显然是有过失的，所以案件就应该结束了。但是，法庭认为货车的主人也有责任。因为他有“最后避免机会”来阻止这次事故的发生。

成一个系统整体归化为人（主体）与环境（客体）两个方面，认为一个事故的发生分为危险的形成和危险演变为事故两个阶段，并侧重于对行为人发现、识别危险过程进行分析。^[3]“人—环匹配”说以人的认知过程为研究对象，不仅分析了危险出现、释放直至导致事故的原因，而且还为事故预防提供了一个良好的思路。^[4]

四、交通工程学

交通工程学揭示了交通事故是人、车、路及交通环境相冲突的结果，认为事故再现过程中的现场勘查、调查取证必须围绕这四个要素展开。以车辆行驶轨迹特征为分类依据的事故形态勘查重点，是在二元理论与交通工程学指导下勘查事故现场的具体体现。

第三节 交通事故的形成和“行为”作用评价

交通事故的形成和“行为”作用评价是从交通事故处理角度来探析交通事故模型，并对事故认定方法论展开研究。

一、“危险形成—环节失误”模型

《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第91条确立了公安机关交通管理部门应当根据交通事故当事人的行为对发生交通事故所起的作用以及过错的严重程度，确定当事人责任的根本原则。由于交通事故当事人的违法行为种类繁多、情节不同，所导致的交通事故形态各异，所以在交通事故认定中必须找到交通事故形成的机理，以便对复杂的交通事故“模式化”。

之所以研究交通事故形成的模型，是因为如果不解决这一问题，在交通事故认定时，往往会陷入见仁见智、人云亦云，只知其然，不知其所以然的境地。

交通事故与其他种类事故一样，也有其形成的事故模型，即一个事故的发生分为危险的形成和危险演变为事故两个阶段，事故形成是由于当事人主观认识能力、分析判断及采取措施等环节的失误所致。道路交通环境中，一方违反路权原则的行为形成了危险，如果他方没有违反安全原则的避险环节失误，同样可以防止危险演变为交通事故。也就是说，没有危险就不可能发生交通事故；有危险而没有当事人主观认识能力、分析判断、采取措施等避险环节的失误，交通事故也不可能发生。交通事故就是危险形成和避险环节失误共同形成的结果，即在一定的道路交通环境下，“危险形成—环节失误”是交通事故形成的基本模型。

二、“动态—环境”作用律

有了“危险形成—环节失误”交通事故形成基本模型，并不等于解决了交通事故认定问题。当事人的交通事故责任是根据其行为对发生交通事故所起的作用以及过错的严重程度确定的。还需要解决“行为”作用问题。因此交通事故认定在事实清楚、证据确实充分的基础上，在划分当事人的交通事故责任时，应当围绕当事人的危险形成行为和环节失误行为展开。

世界是普遍联系和永恒发展的。唯物辩证法要求用联系和发展的观点全面地观察事物和处理问题，也就是要求一切以时间、地点和条件为转移。“一切以时间、地点和条件为转移”由斯大林在《论辩证唯物主义和历史唯物主义》一书中首次明确提出，其目的是引导人们运用辩证法去观察现实的社会生活，研究实践提出的新问题。他认为，世界上一切事物和现象

都是彼此联系、互相制约的，即互为条件的。条件，是指同某一事物相联系的、对它的存在和发展发生作用的诸要素的总和。随着条件的变化，事物及现象必定会产生不同的特点，任何事物如果离开了一定的时间、地点和条件，就根本无法认识，无法评价，全都失去了标准。

当事人的危险形成行为和环节失误行为对发生交通事故所起的作用，也是以时间、地点和条件为转移的。通过对大量交通事故案例分析归纳后发现，交通事故当事人同样的行为在不同的交通环境中对事故形成起着不同的作用。也就是说行为状态不同、行为环境不同，行为的作用就不同。

道路交通行为包括运动与静止状态，称之为交通动态（简称动态）。交通动态与事故形成存在因果关系，分为运动和静止两大类，具体包括行人或车辆横穿道路、车辆直行、转弯、掉头、并线、超车、会车、倒车，车辆暂停、停放等。交通动态也有快慢之分，有匀速、加速、减速、停止之分，有方向稳定与方向突变之分。

这些交通动态中，有的可能易于发现和避让，如方向稳定的匀速运动；有的可能难以发现或避让，如方向突变的加速运动、高速公路上的违法停车。所以这些不同的交通动态就会对事故形成起着不同作用。

同时应当看到，无论交通动态是运动还是静止，都是在一定的交通环境下发生的。交通环境包括人工环境和自然环境。人工环境，是指道路、交通信号、交通设施、道路附属设施、交通状况以及路树和道路周边建筑物等。自然环境，是指白天与黑夜以及气象条件。

坡道、弯道、路口的建筑物和无路灯照明的夜间道路等人工环境会对视距产生影响；黑夜，雨、雪、雾等气象条件也会对视距产生影响。这些影响会使交通参与人难以及时发现对方