

公安交通科技

GONGAN JIAOTONG KEJICHUANG



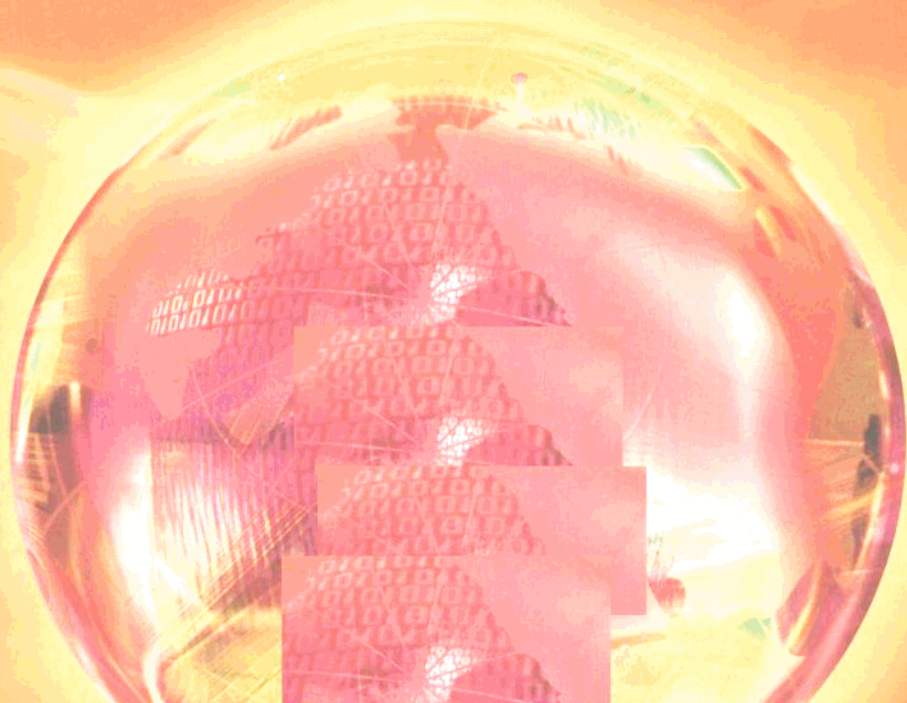
2006 合订本

公安部 交通管理局 主管
公安部交通管理科学研究所 主办

PDG

2006 NO.1

公安交通科技



- 当前交通事故处理工作中存在的问题及对策
- 标志设置的路侧安全性考虑及对策
- ATM-城市智能交通管理系统的一项创新
- 浅谈山区高速公路交通安全管理

GONGAN JIAOTONG KEJICHUANG

部交管局领导

视察科研院所工作



杨钧局长在科研所中层以上干部座谈会上作重要讲话

2006年1月16日，公安部交通管理局（下称部交管局）局长杨钧到公安部交通管理科学研究所（下称科研所）视察工作。杨钧局长代表部交管局党委向科研所全体员工及其家属表示亲切慰问，对科研所一年来的工作给予充分肯定，并对科研所2006年工作提出了更高要求。

杨钧局长在传达部交管局对科研所2005年工作评价时说：2005年是科研所承接部交管局工作最多的一年，是科研所干部参加部交管局业务工作最多的一年，是科研所全体同志对整体系统工作支持力度最大的一年，也是科研所成效最显著的一年。杨钧局长指出，从交通管理整体业务工作来看，压力越来越大，总体安全形势不容乐观，要认清形势，创造性、创新性地开展工作。杨钧局长要求，科研所要走科技创新之路，要用科技创新带动和推进交通管理整体业务工作。

科研所迅速传达了杨钧局长的讲话，各部门积极组织学习讨论，大家纷纷表示要坚决贯彻落实杨钧局长的指示精神，走科技创新、科技强警之路，为部交管局决策和基层科技需求做好服务工作，不辜负部交管局领导的信任与期望。



杨钧局长在科研所所长罗俊仪、党委书记樊汉国陪同下视察科研所



杨钧局长与科研所中层以上干部合影留念

推广宣传教育 倡导安全交通

文 / 常宇

随着我国经济的迅速发展,道路交通进入快速发展时期,交通事故也进入高发期,如何进一步做好交通安全宣传教育工作,从而有效遏制交通事故高发的势头,这是全国公安交通管理部门当今所面临并亟待解决的问题。

“衣食住行”,人人要“行”,交通安全关乎人的生命,牵动着社会千家万户。只有人人关注安全,珍惜生命,自觉遵守交通法规,交通安全才能从根本上得到保证,这就需要长期、系统、全方位地开展交通安全宣传教育。为此,公安交通管理部门开展了交通安全宣传“五进”活动,掀起了交通安全宣传的一次又一次浪潮,开创了交通安全宣传教育新的篇章。

——交通安全宣传进农村,心系九亿农民的安全出行,促进城乡统筹发展,推动社会主义新农村建设;

——交通安全宣传进社区,发挥街道办事处、社区居民委员会的积极作用,加强和谐社区建设;

——交通安全宣传进单位,督促单位落实交通安全责任制,加强对单位员工交通安全意识的培养;

——交通安全宣传进学校,使学生树立交通安全从小做起、从我做起的思想,积极争做文明交通使者;

——交通安全宣传进家庭,情牵四亿家庭的日常出行,倡导礼让、安全的交通理念,增强社会的和谐基础。

扎实推进交通安全宣传“五进”活动,极力打造良好的交通安全宣传教育氛围,有效筑起交通安全的第一道防线,切实保障广大人民群众“行”的安全,是公安交通管理部门的重要职责,需要各级地方政府的大力支持,需要全社会的共同参与。

CONTENTS 目 录

NO.1 2006 公安交通科技窗

主 管 公安部交通管理局
主 办 公安部交通管理科学研究所

编委会

主 任: 杨 钧
副主任: 陈 洁 王金彪 刘 钊 李江平
编 委: (以姓氏笔划为序)

于春全 尤文杰 王 刚 王 京
王生强 申士明 白世德 任庆芳
刘卫华 刘仲兴 刘建敏 刘爱国
刘新春 何克萍 宋建华 宋振强
张 莲 张凤军 李 峰 李 建
李晓东 陈元高 陈明祥 周学农
尚 炜 罗俊仪 胡泽均 胡家兴
赵新才 钟悦辉 顾祝祥 奚路彪
章国香 黄全利 斯育平 焦晋岩
董延林 韩 超 鲁奎昌 樊汉国

主 编: 罗俊仪
副 主 编: 黄 雁
责任编辑: 张仲仁 邱惠敏

出版发行: 《公安交通科技窗》编辑部
设计制作: 无锡德力制作传播有限公司
准印证号: 苏新出准印 JS-S191
全年六期 双月出版

如有印装质量问题, 请寄回调换。

卷首语

* 推广宣传教育 倡导安全交通

1

专题报道

* 当前交通事故处理工作中存在的问题及对策 3
* 锡宜高速公路交通流速度调查分析 9

交通安全

* 标志设置的路侧安全性考虑及对策 12
* 世界 NCAP 的发展 14

交通管理

* 城市道路拥挤收费的技术实现 16
* 国外超限超载检测站点布设简介 18

智能交通

* ATM- 城市智能交通管理系统的一项创新 20
交通设施
* 减速垄在交通平抑中应用的有效性 24
驾驶人管理
* 驾驶证分级考试的研究 28

交通简讯

* 公安部出台六项措施 遏制货运车辆肇事 ... 29

科技动态

* 汽车将用激光预知堵车 ... 31

世界万象

* 英国·圣诞老人为违章停车者买单 ... 33

实践与探索

* 浅谈山区高速公路交通安全管理 35
* 浅议预防跨省长途客运车辆特大交通事故的措施 38
* 浅析涉警负面报道的新闻效应 40
理论与研究
* 机动车相关证件真伪鉴别方法研究 42
* 浅谈追尾事故速度计算公式的修正 44

知识园地

* 跟车技巧 47
休闲时光
* 高油价改变美国生活 48
补白
* 汽车上的“黄金座位” 23
* 车刹 37
* 缺点也是财富 46

当前交通事故处理工作中存在的问题及对策

【为了解当前基层公安交警部门在交通事故处理工作中存在的突出问题和下一步将要采取的对策及措施,笔者对四川全省交通事故处理工作情况进行了认真调研。截止2005年上半年,四川省公路通车里程为113043公里,机动车458万辆,驾驶人557万名,与1999年相比,车辆增加了244万辆,增幅达134%,年均增长26.8%,驾驶人增加了250万人,增幅达86%,年均增加17.2%。由于四川地处西部,经济欠发达,受地理因素的制约和经济条件的限制,加之道路建设总体质量较差,全省三级以下低等级公路占通车总里程的89.35%。这些公路依山傍水、坡陡路窄、弯多弯急、路况难行,加上四川的气候多变,四季多雨、多雾、多冰雪,属于全省道路交通事故的多发地区。从全省1999年至2004年6年来的道路交通事故统计来看,平均每年发生属统计上报的各类交通事故5万起左右(不包括简易程序处理近10万起),死亡5000人左右,受伤5万人左右,经济损失近3亿元。1999年至2004年共发生一次死亡10人以上的交通事故39起。全省交通事故处理民警的工作任务十分繁重。】

文 / 陈正刚 李长洲

一、当前交通事故处理工作中存在的主要问题

(一)《道路交通安全法》事故处理条文操作性不强,配套法规滞后

目前在交通事故处理工作中存在的一个突出问题是:《道路交通安全法》和《道路交通安全法实施条例》实施后,有关事故处理的规定过于笼统,个别条文存在脱离实际和操作性不强的问题。比如:《道路交通安全法》第七十六条规定就在全中国引起强烈反响和争议,没有对交通事故伤者的正常医疗费用由谁支付进行规定,更没有对不负责伤者的正常医疗费用应该承担的法律后果做出规定。加上配套法规的制定相对滞后,基层交通事故处理工作面临巨大困难。

按照《最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》规定的赔偿项目和标准计算,四川城镇居民与农民的赔偿金相差达三倍。另外,《最高

人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》对死亡补偿费的规定中没有将成年人与未成年人加以区别,一个刚出生的婴儿因交通事故死亡与一个大学生(或者成年人)获得的赔偿金一样,显然不合情理。在事故处理中,很难向群众解释清楚这些规定的合理性。

第三者责任强制保险、道路交通事故社会救助基金的相关规定在《道路交通安全法》实施近两年来,一直未能出台,致使基层交警在处理交通事故中,对事故伤者的抢救费用、救助资金问题都没有办法解决;而且伤者抢救过程结束后,法律对正常的治疗费用应该由谁支付没有做出规定,肇事驾驶人认为法律没有规定我就不应该承担,伤者及亲属却认为交警应该负责解决治疗费用。交警处在法律没有规定、但伤者治疗的现实问题又必须处置的夹缝中,仅仅靠和当事各方反复协商来解决

问题。由于事故受伤人员的治疗费用缺乏保障,交警成为当事各方矛盾的焦点,人民群众对这个问题强烈不满,认为交警不作为,成为大接访中反映最多的问题之一。基层交警普遍认为公安交通管理部门在交通事故处理的执法活动中,法律仅规定了大量义务,却缺少相应的执法权力,事故处理没有行政强制措施,是明显的权力义务失衡,直接后果是执法者缺少权威,交通事故当事人特别是死、伤者的合法权利不能得到有效保护。

(二)交通事故认定规定过于原则,缺乏具体的操作规定

《道路交通安全法实施条例》第九十一条规定,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,确定当事人的责任。这仅仅是一个原则性的认定规定,由于过于笼统抽象,缺乏统一、操作性强、可以明确参照的具体规则,基层交警认定交通事故时,难免会出现认识上的差异,左右偏差或认定错误的情况在所难免,这也是引起人民群众对交警处理事故不理解、不满意的深层次原因。

(三)事故责任认定缺乏透明度

认定交通事故责任是法律赋予公安机关交通管理部门的职责,而事故的责任认定又直接关系到事故各方当事人的民事、行政、刑事责任,当事人各方对此极为关注。对事故责任认定的投诉是人民群众投诉的热点,人民群众对交通事故责任认定的投诉反映数量最多,这类反应主要集中在事故责任认定缺乏透明度。一些基层交警在宣布事故责任时,不向当事人公开相关证据,特别是事故现场勘查和事故调查中确定的证据,不向当事人说明认定的依据和理由,简单宣布责任,把认定书发给当事人就了事,致使当事人不能信服、不能理解,更说不上满意,造成上访投诉。

(四)事故检验、鉴定方面的问题

1、检验、鉴定结果不符合办案要求

目前,四川省的交通事故车辆检验鉴定通常由各市州车辆管理所进行,车管所的检验标准是《机动车运行安全技术条件》(GB7258)。交通事故车辆检验鉴定结论是分析事故原因的重要证据,GB7258仅仅解决了机动车运行安全技术条件,不能完全适应交通事故车辆检验鉴定的特别要求。车管所按照该标准进行的检验、鉴定结论一般达不到办案的实际需求;而且很多车管所还以现行法律没有规定,不愿意继续承担这种可能带来巨大风险责任,又没有任何利益的交通事故车辆检验、鉴定工作。

2、公安交通管理部门难以承担检验、鉴定的高额费用

按照现行规定,公安机关交通管理部门将交通事故检验鉴定委托社会机构进行,则需要支付大量的检验鉴定费用。四川省交通事故处理中一具尸体的检验鉴定费就上千元,一个DNA鉴定要数千元,一台车辆的常规检验鉴定费也上千元,如果进行金相分析、同一鉴定等特殊要求的鉴定,费用更高。按照规定,一般程序处理的交通事故都要进行车辆检验,公安交通管理部门根本难以承担这笔巨大的费用。

(五)交通事故逃逸案侦破率不高

近年来,交警部门虽然查破了不少交通事故逃逸案,也及时追捕了一批交通事故犯罪嫌疑人,但是,从总体来看,交通事故逃逸案件在不断增加,交通事故案件的侦破率却没提高,肇事嫌疑人归案率也不高。主要表现在:当前的交通管理手段还不能适应社会发展的需要;少数办案人员业务素质偏低,法制观念不强,执法水平不高;保障不力,突出表现为警力不足、高额的办案经费难以保障,有些逃逸人员虽有线索,但受警力、经费限制只能作罢;破案的技术手段落后,对肇事逃逸案件研究不够,一般采取“勘、追、堵”等简单手段,使完这几招后,案子仍然无着落,便撒手不管。普遍存在勘查现场不细、分析案情不透、调查访问不深不细等弊病;没有建立健全相应的追逃机制。由于交通事故逃逸案不能及时侦破,导致受害方得不到经济赔偿,从而造成人民群众信访、投诉不断。

(六)交通事故处理专项经费不落实

目前,四川省的交通事故现场勘查装备还比较落后,基本处于原始、手工操作阶段,效率低,误差大,达不到快速高效处置现场的目的,往往因现场撤除缓慢而造成交通堵塞,群众意见很大。而事故处理部门的车辆、装备不足,更新困难;油料、维修开支逐年增加;防护装备严重缺乏;追逃等需要的大量经费缺乏保障。从公安交通管理部门整体来看,目前,交通事故处理专项经费还没有纳入预算,为此,造成了办案经费得不到保障,办案质量不断下降,办案民警的工作热情受到了影响。

(七)交通事故办案人员证据意识不强,缺乏固定事故证据的技能

在一些交通事故案卷中没有当事人讯问笔录、证人证言,或者讯(问)笔录过于简单,致使整个案件事实不清、证据不足,有的案卷甚至没有事故现场照片,没有按规定制作事故现场图,没有采集固定有关死、伤

者卧地位置、痕迹、血迹、擦痕等重要证据,致使作出的事故调查结论缺乏事实依据,缺乏说服力,导致当事人对交警作出的事故责任认定真实性、公正性提出质疑。这是交通事故办案人员证据意识不强,缺乏固定事故证据的技能所造成的,急需加强对办案人员固定交通事故证据意识和业务技能的培养。

(八)交通事故处理民警工作责任心不强,办案质量不高

通过对一些交通事故案卷调查发现,交通事故处理民警存在着工作责任心不强,办案质量不高等问题。

1、不按规定要求勘查事故现场

如现场定位问题,有的现场图或现场笔录中就没有,或现场定位方法不当,致使现场无法恢复;现场物体、痕迹相互位置关系不能确定,事故现场比例失调,给人明显产生错觉;对现场痕迹是否是出事车辆或人体留下的不进行认真比对确认,对车辆、人体痕迹不进行提取固定等等。

2、交通事故的基本事实不清

有的事故发案时间或地点错误;有的事故车辆号牌或当事人名字写错;车辆有无保险、驾驶人基本情况、事故的基本形态表述不清等等。

3、违反交通事故处理程序规定

有的事故,认定超过时限规定;适用一般程序处理的事现场由一名民警进行勘查;绘制的现场图无当事人或见证人签名,也无说明记录;讯问、询问当事人或证人时,只有一名民警进行笔录;有的违反规定扣车、扣证;不按规定程序追究事故责任人的行政、法律责任;不按规定程序送达检验鉴定结论或事故认定书,不履行告知义务等等。

4、交通事故认定的问题

事故认定适用法律、法规条款错误,引用法律、法规的条、款、项不适当;不向当事人公开认罪的相关证据;一起交通事故多次不同认定;有的交通事故认定出现显失公正问题等。

(九)事故处理队伍不稳定,需提高事故处理民警待遇,稳定队伍

在公安机关交通管理部门的工作中,事故处理是又苦又累又讨不好的差事,而且事故处理民警除了要处理交通事故外,还要承担路面执勤、交通警卫等其它繁重的工作,工作压力大,事故处理民警的待遇又得不到保证,队伍极不稳定。在一些基层大队出现了民警不愿从事事故处理工作的现象,在岗的不思进取,不认真学习业务知识,想方设法找借口调换工作岗位;不在事故处

理岗位的以种种借口拒绝调入。提高事故处理民警待遇,稳定队伍是当务之急。

二、加强和改进交通事故处理工作对策及措施

(一)尽快完善有关事故处理配套法规

立法机关要针对《道路交通安全法》及相关配套法规实施后,交通事故处理存在的问题及原因,认真调研,总结基层执法实践中反映的意见和问题,及时修订法律,使执法的义务、权力平衡,尽快出台相应的配套法规和法律解释;对涉及群众利益的交通事故赔偿方面的司法解释,公安部应向最高人民法院提出修订该司法解释的意见,尽快调整农村居民交通事故死亡、伤残赔偿等标准,缩小城乡差别或者消除城乡差别。同时,要尽快建立交通事故社会救助基金制度,使交通事故受害者能得到及时有效的救治,以避免和减少受害者亲属上访;制定适应交通事故检验、鉴定的专用行业标准;检验、鉴定费用可参照刑侦部门的办法,公诉追究刑事责任的案件由国家承担检验鉴定费用,其他的按照谁受益、谁承担或者谁肇事、谁承担的原则,按省级物价部门核定标准由当事人自行承担检验、鉴定费用,以摆脱公安交警无力承担也不应该承担的巨额经费负担。制定完善的法律宣传工作制度,使交通事故处理有关法律宣传工作成为社会工程,以提高公民法律意识,减少执法民警的社会压力;以法定形式规范公安交通管理工作,杜绝违反法律和不合理的工作任务、工作指标,按客观规律办事,让事故处理工作能够依法正常运转。

(二)努力提高事故处理队伍综合素质

事故处理队伍综合素质的高低直接影响办案质量的好坏,办案质量的好坏又直接影响人民群众信访、上诉的多少。要想提高事故处理办案质量,首先必须提高事故处理队伍的素质。一是结合“大练兵”,开展事故处理岗位培训,使每一位事故处理人员熟练掌握事故处理的基本知识、基本程序和基本技能,重点要学好《道路交通安全法》及其配套法律法规。二是下大力气加强事故处理民警宗旨意识、群众意识、法律意识、证据意识的培养。三是对事故处理办案质量要经常组织进行检查考核,强化监督。对办案质量好、执法水平高的民警,要表彰奖励;对办案质量差、执法水平低的要批评帮助,离岗培训,长时间提高不了的,要予以淘汰。形成人人努力学习,人人想方设法提高办案质量的浓厚氛围。

(三)大力加强对事故处理民警“立警为公、执法为民”的政治思想教育,增强法律意识和责任心

1、各级公安交警部门要通过深入开展“立警为公、

执法为民”的政治思想教育活动,促使民警进一步端正执法思想,带着感情执法办案

要进一步增强“全心全意为人民服务”的宗旨意识,增强法制意识和责任意识,切实提高对新时期加强执法办案工作和执法队伍建设重要性的认识。要通过组织民警对公安交警部门开展“大接访”反映出的典型案例进行逐一评析,认真查摆本单位、本人执法办案工作中存在的问题,限期整改,提高办案水平。通过处理交通事故,正确认定责任,保障当事人的合法权益,密切警民关系,化解社会矛盾,维护社会稳定,促进社会和谐。

2、总结推广事故处理先进集体和个人的经验,树立一批公正办案、执法为民的标兵

同时推出在侦破交通肇事逃逸案件、公开办案、事故处理案卷质量等方面的先进集体和个人,通过经验交流会、现场会等形式,广泛宣传推广,鼓舞士气,增进社会理解。

(四) 深化公安交通事故处理机构体制改革

1、要坚持走交通事故处理专业化的道路,尽快建立类似刑侦队伍的基层交通事故处理专业队伍

一些警察院校可以开设交通事故处理专业课程,着力培养交通事故处理的专业人才,根据需要扩大或者增加专业技术机构。国家、省、市应建立与交通事故处理工作需要相适应的专家组织,探索形成交通事故处理部门专家负责制的新机制,从机构体制上解决存在的问题。

2、合理配置警力

允许事故处理部门领导在公安交通管理系统中精选素质较高的民警的上岗工作,不合格的待岗培训,再考试不合格的坚决实行待岗分流。

3、落实事故处理专项经费

“巧妇难为无米之炊”,再完善的队伍没有经费,工作是无法开展的。各级领导要站在全局的高度解决经费、装备、防护设备,研究解决事故处理民警的待遇问题,让事故处理民警无后顾之忧,能安心地工作。

4、不断完善边远地区基层大队夜间事故值班制度

这些地区交通事故相对较少,要成立专职事故处理机构不切合实际,但是常年由事故中队二、三個人应付事故工作,这是谁也不愿意干的事。为此,这些基层大队应该改变事故勤务制度,大队所有民警都应安排事故值班工作,值班民警接警后由事故中队民警负责侦查、认定等工作。

(五) 加强对民警的法律素质、政治素质、业务技能的培养,向素质要战斗力

1、制订培训计划

把执法办案练兵作为深化开门接访和“大练兵”活动的重要措施,大兴学业务、比业务之风,分阶段强化侦查、破案、现场勘查、调查取证、讯问、询问等专业技能的培训,按缺什么补什么原则,加强上岗后的再教育,系统地进行事故应用的相关法律培训。以案例教学的方法,重点解决办案程序和办案标准的掌握问题。

2、开展岗位业务培训和练兵

按照分级管理原则,分期分批对已取得交通事故处理资格的民警,采取“以案说法”、“模拟现场”、“模拟法庭”等方式进行练兵和培训,重点培训事故调查取证、事实认定、证据审核等方面内容。以支队为单位,组织交通事故处理执法办案比武。

3、定期开展业务学习和办案讲评

各地每月要组织事故处理民警集体学习道路交通安全法及相关法律法规和事故处理业务知识;组织讨论或者请专家对办结的典型案件进行办案质量讲评,总结成功经验,找出差距,明确改进方向。

4、组织编写有针对性的培训材料

组织编写并制作《交通事故处理工作规范》光盘,将事故现场勘查、证据收集等办案主要环节的要性工作事项及要求编成小册子,供各地培训使用。各地可因地制宜,编制实用的、针对性强的学习培训材料。

5、以系统的专业培训的方法对新民警进行岗前培训

以传帮带的方法,培养新民警侦查办案各个环节的实际技能,防止事故处理业务人员出现断层。建立严格的学习考核制度,并和上岗资格、等级资格的评定挂钩。

(六) 大力推行事故责任认定公开

交通事故责任认定是处理交通事故的中心环节,它不仅是对前期调查的一个概述和总结,也是能否确保事故得到依法公正处理的关键。实践证明,责任认定是否准确为人民群众所关注,在人民群众信访中,不少是因责任认定所引起,因此,要大力推行事故责任认定公开制度。

1、及时、客观、全面调查取证

勘查记录、现场图、现场照片、检验鉴定材料、当事人签名等,要准确无误,只有证据充分确凿,才能确保事故得到公正处理。

2、建立群策群力的集体定案制度

充分发挥集体的智慧,认真分析案情,准确认定事实责任。对有些复杂、疑难案件,还要组织专家会诊。集体研究要重点审查事故事实是否清楚;调查取证是否全

面、及时、客观、实事求是；适用程序是否合法；适用法律是否准确；当事人的行为与事故的因果关系是否成立等。

3、推行公开认定

按照《交通事故处理规范》第六十一条的精神，通知交通事故各方当事人到场，公开相关证据，说明认定的理由和依据，公布交通事故认定结果。认真听取当事人的陈述和辩解，对有证据证明的事实和有理的辩解，要予以采纳。

4、做好交通事故处理回访工作

在事故处理前主动了解群众的情绪和反映，解答群众提出的质疑，及时做好说明解释工作，事故处理后，也要跟踪掌握情况，尽可能把矛盾消除在萌芽状态，减少引发上访的消极因素。

(七) 努力提高侦破交通肇事逃逸案件水平

交通肇事逃逸案件近年来呈上升趋势，给国家和人民生命财产造成了不可弥补的损失，同时，给受害人及其亲属的身心造成了无法愈合的伤痛，也给社会带来了许多不安定的因素。因此，我们要从以人为本、关爱生命、构建和谐社会的高度，本着对人民高度负责的敬业精神，从思想上、行动上、措施上加大侦破交通肇事逃逸案件的工作力度。

1、建立查缉逃逸案件的工作机制

包括公安机关内部之间的协调机制、奖惩激励机制、考核机制等。做到处警要及时，提高侦破逃逸案件的快速反应能力。交通事故处理民警要认真仔细勘查现场，寻找对破案有价值的线索。

2、强化科技手段

在交通要道、车流量大的交叉路口及重要路段，安装电子监控设施，为侦破案件提供有价值的线索。

3、加强以案释法宣传教育

尤其要教育国道公路沿线群众，发扬见义勇为精神，积极提供破案线索。同时，对典型案件，要从严查处，公开处理，以案释法，打消驾驶人侥幸心理，积极配合交警部门做好事故处理工作。

(八) 不断完善交通事故处理执法制度，进一步规范公正执法行为

1、完善事故调查工作规范，确保证据确凿充分

各级公安交警部门要根据《交通事故处理工作规范》，结合本地实际，制定事故接警、出警、勘查、取证等操作规程。实行交通死亡事故现场摄像制度，加强重大案件的证据收集工作。

2、完善事故责任认定规范，确保案件定性准确

把交通违法行为及其对发生交通事故的作用进行分类，制定本地交通事故责任认定规则，通过地方性法规、规章的形式实施。同时，采用“判例”的形式，选择有代表性事故类型，事故认定公正的典型案例作为交通事故认定的参照，引导和规范交通事故认定工作。

3、完善交通事故认定审核制度，确保责任认定公正
对交通死亡事故的责任认定，必须报上级事故处理部门或同级法制部门审核，经交警支（大）队分管领导审批同意后，再按规定制作交通事故认定书。

4、完善事故公开处理程序，增强事故处理透明度
要向当事人公开法律法规规定的交通事故立案、调查、取证、调解等具体程序；公开交通事故的事实、证据材料、当事人责任认定依据及认定规则；公开相关违法责任者处罚的法律依据和处罚结果，维护群众依法享有和行使的知情权、参与权、监督权。

5、建立疑难案件会商复核制度，提高案件认定准确性

组织法制、事故处理及相关业务部门对案情复杂、当事人对事实争议较大的交通死亡事故，进行集体研究，必要时邀请有关方面专家进行会诊或复核，深入分析案情，提出认定意见。

6、推行交通事故处理巡回法庭，促进事故处理法制化

公安交通管理部门要积极会同人民法院，在交警大队设立交通事故处理巡回法庭或人民法院收案点，推进通过司法途径解决交通事故损害赔偿工作，方便当事人行使诉讼权。

7、健全执法办案的责任机制

把执法目标责任和错案责任追究制度以及奖励制度结合起来，重在激发广大事故处理民警的积极性。要健全执法监督机制，防止瞒报、降格处理事故等现象。

(九) 加大对道路交通安全管理和事故处理等法律、法规的宣传力度，强化监督制约机制，进一步落实执法办案责任制

1、加强对交通安全管理法律、法规的宣传

各级公安交警部门要采取多种形式深入开展交通安全宣传“五进”活动，充分利用新闻媒体，广泛宣传《道路交通安全法》实施后交通事故处理程序的新规定，特别是事故责任认定和损害赔偿争议诉讼程序的变化情况，引导当事人通过人民法院调解事故损害赔偿。可选择典型案例在广播、电视、报刊、网络等媒体的法制宣传等栏目发布，让社会知道交通事故立案、调查、取证、责任认定、调解、行政处罚等具体程序，争取社会的理

解和支持。

2、强化执法办案质量考核

各级公安交通管理部门要建立执法办案质量考核和指导小组，建立完善工作制度，采取互检或者抽查等方式，组织对交通事故处理执法办案情况检查，重点对事故处理办案、道路执勤执法等工作进行考核评议。对调查取证疏漏、处理程序违法、事故认定错误等行为，造成严重后果的，相关民警年度考评不合格。

3、建立定期阅卷制度

上级公安交管部门主管领导和事故处理、法制部门，要定期下基层检查，从下级已办结的交通事故中调阅一定数量的事故案卷，及时了解和发现事故处理工作中存在的问题，及时纠正。

4、建立回访当事人制度

各地组织对适用一般程序处理的交通事故进行回访，重点了解适用法律法规的准确性、事故责任认定的准确性、当事人对办案民警的工作满意度等，加强对事故处理办案质量的日常考核。

5、强化执法过错追究制度

完善并落实执法责任制、执法过错追究制度。对办案民警存在违纪、违规和不负责、不作为等问题，导致事故处理错案的，要严肃追究办案民警和主管领导的责任，促使民警严格按执法权限、法定程序办事。

6、强化社会监督

聘请人大代表、政协委员、法律工作者或社会知名人士等，作为交通事故处理监督员。当事人对事故责任认定、适用法律法规、证据采信等情况有疑义的，可自行选择监督员，对民警办案程序、调查事实和认定意见进行监督，维护当事人的合法权益。可以参照法院人民陪审员制度，摸索聘请社会人士陪同参与交通事故认定的办法。

(十)以“2006年全国公安基础建设年”为契机，加强基层基础工作，推动队伍正规化建设

1、完善队伍管理制度

要以贯彻执行《交通警察处理交通事故资格管理规定》为契机，各地要出台事故处理资格管理工作细则，要求所有事故处理民警都要按照资格等级处理交通事故，实行持证上岗，进行专业化管理。就交通事故处理中不按程序办事，乱扣车、限制人身自由等行为作出禁令。

2、保持事故处理队伍的相对稳定

要将法律政策水平高、业务素质好，勤学习、肯钻研、工作责任心强的民警安排在事故处理岗位，注意年

轻骨干的选拔和培养。涉及事故处理业务骨干民警轮岗或调动，须经上一级业务部门的同意。

3、改善事故处理装备

按照部颁标准《交通事故痕迹物证勘验》的要求，各地要配备必要的现场勘查车和勘查、鉴定器材、现场安全防护装备以及其它必要的装备。有条件的地方，采用计算机信息系统进行交通事故现场勘察、信息采集、内部监督审批、法律文书制作、档案管理等办案业务，提高办案质量。

4、规范基层事故处理工作

要组织对县级公安交通管理部门交通事故处理等级评定工作，制定完善基层事故处理岗位工作规范，适时在全国推行。重点评定事故处理执法质量及档案管理、交通肇事逃逸案件侦破、上访案件；交通事故上报及分析、事故多发路段排查；事故处理岗位民警队伍建设、内部检查和考核、处理事故的装备、事故处理民警后勤保障及奖惩；处理事故办公场所及环境等方面。

5、建立信访工作长效机制

要把解决群众信访问题作为一项长期任务，各地要建立交警大队长、支队长接待群众来信来访制度，加强对重点案件的督促和指导，结合执法办案质量考核，认真分析在交通事故处理中的新情况、新问题，研究采取改进措施，切实加强执法办案工作，推动交警队伍正规化建设。

(作者：陈正刚 四川省公安厅交警总队事故处 副处长
李长洲 四川省公安厅交警总队事故处 科员)



锡宜高速公路 交通流速度调查分析

[针对目前我国公路上严重的超速行驶现象,各地公安交通管理部门相继开展了治理超速行驶的专项整治工作,公安部交通管理科学研究所同时也承担了部级研究项目《超速行驶交通事故预防对策》的研究工作。项目研究课题组(下称“课题组”)以锡宜高速公路为研究实体,通过对路段车流行驶速度分布情况、交通事故特征情况的调查分析,在借鉴国内外超速治理研究经验的基础上,系统深入地研究了治理超速行驶的对策措施。本文介绍了课题组对锡宜高速公路交通流速度的调查分析情况。]

文/王建强 马兆有 邓毅萍

一、锡宜高速公路概况介绍

锡宜(无锡——宜兴)高速公路是江苏“四纵四横四联”高速公路网络中的第四联,是长江三角洲腹地连接锡澄(无锡——江阴)、沪宁(上海——南京)和宁杭(南京——杭州)高速公路的纽带,全长69.6km(目前开通64.6km),双向四车道,全程限速100km/h,日平均交通流量2万多辆。虽然目前交通流量较小,但交通事故频繁发生。2004年1月至2005年9月共发生交通事故207起,其中重伤、轻伤19起,死亡6起,造成直接经济损失千元以上的138起。事故形态以单车碰撞事故为主,占事故总数的77.36%;涉及小型客车事故171起,占事故总数的82.61%。分析事故原因,超速行驶引发的事故占事故总数的80%。因此,超速行驶是其事故高发的一个主要原因。

二、调查目的与方法

根据锡宜高速交警大队介绍,锡宜高速公路车流向特点是上午无锡往宜兴方向车流量较大,下午宜兴往无锡方向车流量较大。为了进一步了解锡宜高速公路交通流的速度分布情况,为提出行之有效的治理方案收集第一手资料,课题组对锡宜高速公路交通流的区间行程车速、瞬时车速、事故多发路段的瞬时车速进行了调查分析。

(一) 区间行程车速调查

调查目的:通过调查锡宜高速公路交通流的区间行程车速,分析其速度分布特点。

调查方法:在调查路段的起、终点各设一个观测点,分别记录经过观测点车辆的车型、车牌号的后3位数字及经过观测点的时刻,通过两组记录数据的比对求出该车辆在调查路段的行程时间和行程车速。

调查时间:无锡至宜兴方向:2005年9月13日和15日上午9:30~11:00;宜兴至无锡方向:2005年9月13日和15日下午1:00~3:00。

调查地点:无锡至宜兴方向,K12+600、K61+600断面;宜兴至无锡方向,K58+000、K14+000断面。

(二) 瞬时车速调查

调查目的:通过调查车辆经过某个断面的瞬时速度,进一步分析锡宜高速公路交通流的速度分布特点,并校核交通流区间行程车速的调查值。

调查方法:应用移动式雷达测速仪。

调查时间:2005年9月23日和24日,下午1:30~3:30。

调查地点:无锡至宜兴方向,K21+550断面;宜兴至无锡方向,K22+000断面。

(三) 事故多发路段瞬时车速调查

调查目的:通过调查车辆在事故多发路段的瞬时车速,分析交通流在事故多发路段的速度变化情况。

调查方法:应用移动式雷达测速仪。

调查时间:9月26日,下午1:30~3:30。

调查地点:无锡至宜兴方向,K28+000、K31+000

断面; 宜兴至无锡方向, K35+000 断面。

三、数据统计与分析

调查数据显示, 锡宜高速公路的交通流中各车种比例为: 小客车 55.16%, 面包车 16.62%, 大货车 16.31%, 大客车 6.45%, 小货车 5.46%。由此可见, 锡宜高速公路的交通流以小客车为主, 占总数的半数以上。如图1所示。

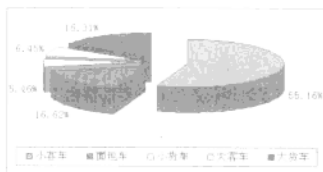


图1 锡宜高速公路交通流车种构成图

(一) 区间行程车速

调查员在 K12+600、K14+000 观测断面记录的车辆总数为 1318 辆。由于号牌识别误差、以及在两个观测断面间的出口匝道驶出一部分车辆的原因, 实际参与计算区间行程车速的有效车辆数为 665 辆。在这 665 辆车中, 行程车速超过 100km/h 的车辆数为 351 辆, 占总数的 52.78%; 行程车速超过 110km/h 的车辆数为 206 辆, 占总数的 30.98%。若考虑区间速度损失、未能识别车牌号的车辆、及交通流平峰时段车辆行驶情况, 超速情况更为严重。

1、区间行程车速分布情况

表1 锡宜高速公路交通流区间行程车速分布表

速度 车种	小于80	80-90	90-100	100-110	110-120	120-130	大于130
小客车	5.98%	4.90%	11.96%	30.16%	24.18%	12.77%	10.05%
小面包车	15.89%	21.50%	16.82%	20.56%	17.76%	4.67%	2.80%
小货车	37.14%	25.72%	28.57%	5.71%	2.86%	—	—
大客车	8.33%	28.33%	43.34%	15.00%	5.00%	—	—
大货车	61.05%	28.42%	7.38%	1.05%	1.05%	1.05%	—

2、超速车种统计情况

表2 锡宜高速公路交通流(行程车速)超速车种统计表

车辆种类	确认速度 车辆数	超过100km/h 的车辆数	占该车种 比例	超过110km/h 的车辆数	占该车种 比例
小客车	368	284	77.17%	173	47.01%
小面包车	107	49	45.79%	27	25.23%
小货车	35	3	8.57%	1	2.68%
大客车	60	12	20%	3	5.00%
大货车	95	3	3.16%	2	2.11%

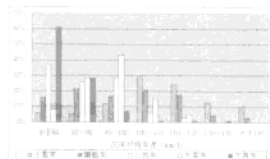


图2 锡宜高速公路交通流区间行程车速分布图

由表1 和图2可以看出, 不同车种的行程车速分布情况存在很大差异, 小客车和面包车的车速分布区间跨度较大, 且离散性大; 而大货车、小货车和大客车的车速分布相对集中。若以限速值上浮 10% 的车速即 110km/h 为超速判断标准, 则小型车的超速行驶比例明显高于其它车型, 小客车超速比例高达 47.0%, 面包车超速比例达 17.8%。

(二) 瞬时车速

对于瞬时车速观测, 基于警车(测速车辆)的震慑作用, 部分车辆经过观测点时有明显的减速迹象。尽管如此, 车速超过 110km/h 的小客车比例仍高达 45.6%, 车速超过 110km/h 的面包车比例为 6.90%, 而货车和大客车速超过 110km/h 的比例都非常小。

1、瞬时车速分布情况

表3 锡宜高速公路交通流瞬时车速分布表

速度 车种	小于80	80-90	90-100	100-110	110-120	120-130	大于130
小客车	4.83%	11.84%	14.91%	22.81%	18.42%	14.91%	12.28%
小面包车	10.34%	36.21%	29.31%	17.24%	6.90%	—	—
小货车	63.64%	27.27%	4.55%	4.55%	—	—	—
大客车	19.35%	32.26%	38.71%	9.68%	—	—	—
大货车	71.64%	20.90%	5.97%	—	—	—	1.49%

2、超速车种统计情况

表4 锡宜高速公路交通流(瞬时车速)超速车种统计表

车辆种类	确认速度 车辆数	超过100km/h 的车辆数	占该车种 比例	超过110km/h 的车辆数	占该车种 比例
小客车	228	156	68.42%	104	45.61%
小面包车	58	14	24.14%	4	6.90%
小货车	22	1	4.54%	0	0
大客车	31	3	9.68%	0	0
大货车	66	1	1.52%	1	1.52%

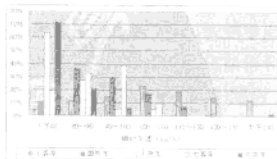


图3 锡宜高速公路交通流瞬时车速分布图

比较图3和图2可以看出,锡宜高速公路交通流的瞬时车速与行程车速的分布基本一致,所不同的是小客车在高于100km/h的各速度区段分布更加分散;面包车的瞬时车速相对集中在80km/h~100km/h,占调查总量的65.52%;小货车瞬时车速偏低,63.64%的小货车的瞬时车速小于80km/h。

(三) 事故多发路段瞬时车速

根据统计数据,事故多发路段位于K31~K35,目前该路段的两端分别设置了黄闪灯,但没有设置相应的警告标志、减速标线等其它设施。课题组对车辆在该路段的起始段、中间段和结束段的车辆瞬时车速分别进行了调查。

1. 事故多发路段瞬时车速分布情况

表5 锡宜高速公路事故多发路段瞬时车速分布

速度 车种	小于80	80~90	90~100	100~110	110~120	120~130	大于130
小客车	1.58%	7.37%	11.05%	26.32%	19.47%	18.42%	15.79%
小面包车	12.82%	15.38%	33.33%	23.08%	10.26%	5.13%	—
小货车	62.50%	25.00%	12.50%	—	—	—	—
大客车	—	24.00%	64.00%	12.00%	—	—	—
大货车	66.15%	29.23%	4.62%	—	—	—	—

2. 超速车种统计情况

表6 锡宜高速公路事故多发路段超速车种统计表

车辆种类	确认速度 车辆数	超过100km/h 的车辆数	占该车种 比例	超过110km/h 的车辆数	占该车种 比例
小客车	190	152	80%	102	53.68%
小面包车	39	15	38.46%	6	15.38%
小货车	16	0	0	0	0
大客车	25	3	12%	0	0
大货车	75	0	0	0	0

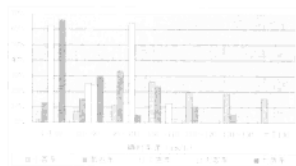


图4 锡宜高速公路事故多发路段交通流瞬时车速分布

从调查结果看,交通流在事故多发路段的瞬时车速分布与在正常路段的瞬时车速分布相比大致情况相当。这说明大多数车辆在事故多发路段仍以在正常路段上行驶的速度通行,小客车、面包车等小型车超速现象仍然严重。

四、超速行驶原因的初步分析

(一) 客观原因

1、锡宜高速公路全路段最高限速值为100km/h,其两端连接的沪宁、宁杭高速公路的最高限速值为120km/h,驾驶人由沪宁、宁杭高速公路驶入锡宜高速公路后,往往会忽视其最高限速值的变化。

2、锡宜高速公路全路段限速标志少,警示性不强,驾驶人获悉的限速信息不足且不连续,不能有效地依据信息提示选择合理的行驶速度。

3、事故多发路段仅设置了黄闪灯,缺少警告标志、限速标线等其它设施,事故多发路段的警示信息不足,导致驾驶人仍按正常车速行驶。

(二) 主观原因

1、驾驶人对现有的限速标志不重视,不按限速值行车。

2、驾驶人没有充分认识到超速行驶的危害性,交通安全意识不强。

五、结束语

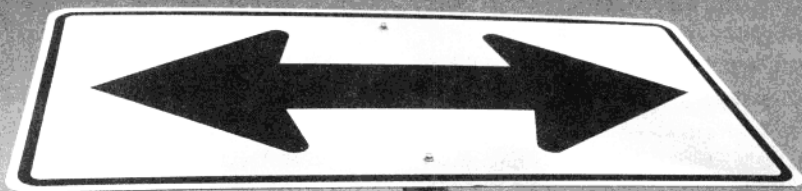
目前,锡宜高速公路限速标志标线、安全警告标志等限速设施设置较少,警示性不强,驾驶人获得的限速信息不足,加上驾驶人交通安全意识不强,导致超速现象严重,多数车辆即使在事故多发路段也没有减速通行。针对目前超速行驶违法行为突出的现象,课题组下一步将从增加设置限速标志标线、警告标志、指示标志,以及增设测速设备等方面着手,研究并实施治理超速的管理措施,以达到有效控制车速的目的。

(作者:王建强 公安部交通管理科学研究所 副研究员

马兆有 公安部交通管理科学研究所 研究实习员

邓毅洋 公安部交通管理科学研究所 研究实习员)





标志设置的路侧安全性 考虑及对策

车辆驶出路外发生事故主要有两类，一是路堤高、边坡陡、边沟不合理造成车辆侧翻，二是车辆碰撞路侧障碍物，如孤石、标志柱、灯杆、树、护栏等。为了让驾驶人看清楚，标志通常设在净区的范围内，标志就成为一种路侧障碍物；但是标志又是向驾驶者提供重要交通信息的设施。所以标志设置时，应在满足其提供指示、诱导、警告等信息的视认要求的前提下，尽量符合路侧安全要求。

一、标志设置形式和位置

（一）视认性要求

在设置标志时，通常首先考虑的是标志的视认性。标志的最重要特征是通过反光膜的定向逆反射特性，仅靠车前灯就可以在夜间认读标志信息。标志的支撑形式对标志的视认性有影响，根据国外的研究，同一块标志，其视认性取决于车前灯照到标志面上后返回驾驶人眼睛的光量。假设设置在道路前进方向右侧标志获得车前灯光量为100%，则通过门架或悬臂设置在车行道上方的标志获得车前灯光量仅为14%和17%。换言之，为了保证不同位置的标志有相同的视认距离，设置在门架上的

标志的材料就需要更高的逆反射性能。

设置在路侧的标志在不影响公路净空的前提下，标志距离车道越近，观察角越小，对于同一块标志（反光膜逆反射性能、字高一定）视认距离就越大。所以从标志视认性要求出发，设置在路侧的标志距离道路越近越好。我国的GB5768《道路交通标志和标线》中规定：路侧安装的标志应设置在车行道和人行道的建筑限界以外。

（二）路侧安全要求

设置在路侧的标志柱对驶出路外车辆来说，是一种障碍物，从路侧安全出发，距离道路越远越好，最好设置在净区之外，这样车辆驶出路外不会碰到标志柱，可以安全驶回公路。

标志视认性要求和路侧安全性要求对设置在路侧的标志的横向位置的确定是一对矛盾，但是在具体设置时必须根据具体情况兼顾这两方面的要求，在满足标志视认要求的前提下，尽量提高标志设置的路侧安全性。

二、标志设置如何考虑路侧安全

（一）标志位置

标志设置的纵向位置尽可能调整,不要设置在车辆容易驶出路外的地方。根据低等级公路安全改进的经验,一般在事故热点处要设一些警告或禁令标志,但是这些地方往往是车辆驶出路外可能性比较大的地方。例如:陡坡急弯路段,一般要设置线形警告标志、限速标志,标志最好提前设置于弯道前,避免设置在曲线外侧。

(二) 标志形式结构

在标志位置无法改变时,可以考虑采用解体消能立柱结构,以降低驶出路外车辆碰撞标志柱的事故严重程度。解体消能结构的原理是:减弱标志柱的某个部位或断面,在车辆碰撞标志柱(灯杆、信号灯柱等)时,这些有意减弱的部位发生破坏,使标志柱和板按预计的形态屈服,从而避免二次事故并减轻事故严重程度。

1、几种解体消能结构形式

解体消能结构在我国的应用非常少,在国外也大多是专利技术,很难获得详细的尺寸。从材料分主要有木质、钢质两种;从其工作机理分主要有滑移、铰接、解体元件等3种或这几种的结合;从可适用的车辆的碰撞方向分为单方向、多方向两种。

2、解体消能结构评价标准

美国解体消能结构的评价标准和护栏一样是根据NCHRP报告350《公路设施安全性能评价推荐程序》,采用足尺实车碰撞试验。

碰撞条件是:820kg的车辆、碰撞车速35~100km/h、迎面撞击(碰撞角度为0°)。

评价标准:以可预见的方式屈服、乘员纵向速度小于5.0m/s。另外标志柱屈服后残留结构高度最大不超过100mm,以减少支撑结构脱离后余下部分阻碍汽车底盘的可能性。

足尺碰撞试验的结果最精确,但最大的缺点是费用太高。转向试验也用来试验解体消能设施。转向车是一种可调节的代用车,用以模拟实车。一个突出部(类似于一个摆式突出部)用以模拟被模拟车辆的碰撞特征。转向车适用的速度范围是35~100km/h。

3、应用解体消能结构应注意的问题

(1)标志支撑不能设置于排水沟渠,那儿的侵蚀、结冰等可能会影响解体消能支撑的性能发挥。

(2)在市区或其它一些地方行人和骑车人可能会被撞击后倒下的解体消能设施碰伤,因此一般不用屈服支撑。

(3)设置于路侧边的支承必须避免碰撞车辆在支撑基础或残留结构上受阻碍。其周边地形应有一定坡度使车辆可以越过留在地面上或紧邻基础的非解体消能部位。

(4)解体消能支撑结构的设计在受剪切荷载时发挥作用。大多数结构的设计高度位于汽车保险杠处,即地面以上500mm。如果碰撞点明显地高于此点,则解体消能连接部可能会连接良好,不起解体消能的作用。因此,解体消能支撑不设置于沟渠或陡坡或类似地方,车辆撞击后可能会腾空。

(5)土壤类型可能也会影响一些解体消能支撑的作用发挥。断裂型支撑(例如:U形钢立柱、木柱等)可能会在松软或饱和土壤中推进,在这个过程中消耗能量而改变立柱断裂机理。

(6)另外,碰撞试验显示:设于水平地形的标志支撑的解体消能结构在被车辆正面碰撞时,作用发挥良好,但是如果位于坡地或车辆可能旋转或滑动撞击的情况下,解体消能的功能发挥不如地上的好。即使一个标志采用解体消能支撑,也可能对撞击车辆及乘客造成伤害。

(三) 标志柱的安全防护

美国2003版的MUTCD规定:设在净区内的标志柱应采用解体消能形式。如上文所述,解体消能标志柱的使用是有一些限制条件的,必须设置在路侧净区的标志,为了减少驶出车辆碰撞的事故和严重程度,如果没有采取解体消能的标志柱,则最好对标志柱进行一些必要的安全防护。

一般情况下,车辆碰撞标志柱的后果比车辆碰撞护栏更严重,可以将标志柱设置在护栏后;也可以在标志柱前使用其它一些防撞设施,如:防撞桶、防撞垫等。

如果以上措施都无法采用,比如受路侧用地限制无法安装护栏等设施,则应该标识出标志,如在标志柱上贴上高亮度反光膜等。

三、结束语

从路侧安全角度出发,标志柱是一种路侧障碍物,为了减少驶出车辆碰撞标志柱的事故和降低这类事故的严重程度,应避免标志设置在车辆容易驶出路外的地点,不可避免时,可以采用解体消能结构或护栏等进行防护。

解体消能结构在我国应用非常有限,但却是提高标志柱路侧安全的一个好方法。随着我国经济发展和人的生命价值的提高,相信会有广泛的应用。

摘编自《公路交通科技》



NCAP是英文New Assessment Program的缩写,译为新车评价程序。随着全球汽车工业的发展,汽车在带来便利性的同时,也给人类制造了不少的麻烦,其中汽车安全性越来越多的被人们所关注。提高及促进汽车安全性能的途径主要有三方面:一是汽车制造厂的主观努力;二是政府出台相关的法规标准加以限制;三是社会舆论及第三方的公正评价监督。国际上普遍采用NCAP作为第三方的公正评价监督,事实表明NCAP对于提高车辆的安全性能发挥了极其重要的作用。

NCAP最早出现在美国,随后欧洲和日本等国家也制定并实施了相关的NCAP。NCAP主要是通过对车辆进行不同形式的碰撞试验,采集分析试验数据,然后对车辆进行客观科学的评价,并最终为车辆的安全性能评出分数等级。NCAP与政府的法规标准最大的不同之处,便是对车辆安全性能的定量分析,最终以分数形式直观地表示结果;而政府的法规标准只有合格与不合格之分,对于合格的车辆也只能表明其满足安全标准的最低要求。

由于地区差异,各国实行的NCAP也不尽相同,在撞击速度、撞击形式以及评分细则上都会有差异。

一、欧洲的 NCAP

欧洲在1996年开始实施并推广NCAP评价体系,虽然晚于美国和澳大利亚,但是其影响力是最大的。

欧洲NCAP是一个行业性组织,由欧洲各国汽车联合会、政府机关、消费者权益组织以及汽车俱乐部等组成,不依附于任何汽车生产企业,试验结果具有绝对的公正性。NCAP不定期对已经上市的新车和进口车进行碰撞试验,允许厂家的产品有多次碰撞机会,在每次碰撞后,厂家都会对产品进行改进,然后再次做试验,以获得最好成绩为准。

试验项目主要包括:40%偏置碰撞、侧面碰撞和行人保护试验,除此之外还有侧面柱碰为选做试验,可以获得加分。

40%偏置碰撞是将试验车辆以64km/h的速度撞击蜂窝铝固定壁障,蜂窝铝模拟的是车辆前端的平均刚度,撞击时与车身正面40%重合,位于驾驶席一方。通过试验假人测得的乘员安全性最高可以得到16分。

侧面碰撞是将重950kg的塑性移动壁障(相当于一辆微型轿车),以50km/h的速度撞击试验车辆的侧面,角度位置有明确的要求,通过试验假人测得的乘员安全性最高可以得到16分。侧面柱碰主要是针对配有侧面头部气囊的车辆进行,是一项选做试验,做此试验的车辆最高能够获得2分的加分。

另外,安全带系统是否带有预紧装置、是否具有未系提示功能等,存在3分的潜在加分,这样,NCAP的满分为37分,转换成星级评价为:

- 1~8分(乘员严重伤害概率大于等于46%) ★
- 9~16分(乘员严重伤害概率为36%~45%) ★★
- 17~24分(乘员严重伤害概率为21%~35%) ★★★
- 25~32分(乘员严重伤害概率为11%~20%) ★★★★
- 33~37分(乘员严重伤害概率小于等于10%) ★★★★★

行人保护试验是将试验车辆以40km/h的速度撞击步行儿童及成人模型。计算保险杠、发动机舱盖等处的受力情况,评价行人身体各部位(头部、腿部等)的伤害值,最终以星级的方式表达出来。不过,总的来看,车辆对行人的保护不够理想,好的和差的之间相差不是十分明显,欧洲方面也在考虑将测试方法及评分标准降低,以突出车辆之间的差距。

二、美国的 NCAP

美国是世界上最早研发并应用NCAP评价体系的国