

DAOLU JIAOTONG SHIGU ZEREN RENDING TUJIE

# 道路交通事故 责任认定图解

主编 / 仇加勉

中国人民公安大学出版社

# 道路交通事故责任认定图解

主编 仇加勉

中国人民公安大学出版社

·北 京·

图书在版编目 (CIP) 数据

道路交通事故责任认定图解/仇加勉主著. —北京:  
中国人民公安大学出版社, 2001.11

ISBN 7-81059-851-1

I. 道… II. 仇… III. 公路运输—交通运输事故—  
—责任—认定—图解 IV. U491.31-64

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2001) 第 084707 号

道路交通事故责任认定图解

DAOLU JIAOTONG SHIGU ZEREN RENDING TUJIE

仇加勉 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

邮政编码: 100038

印 刷: 北京牛山世兴印刷厂

---

版 次: 2002 年 1 月第 1 版

印 次: 2002 年 6 月第 2 次印刷

印 张: 6.5

开 本: 850 毫米×1168 毫米 1/32

字 数: 125 千字 图 48 幅

印 数: 6501~9500 册

---

ISBN 7-81059-851-1/D · 783

定 价: 28.00 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 翻印必究

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

# 《道路交通事故责任认定图解》

## 编委会

- 顾问：马振川 北京市公安局局长  
主编：仇加勉 中国人民公安大学副教授  
副主编：台运启 中国人民公安大学讲师  
撰稿：刘保文 张茂君 李鹏 赵笑天 葛信庭 杨国征  
总策划：刘保文  
美术编辑：霍筱剑  
电脑制作：北京语堂东方文化发展有限公司

## 编写说明

随着我国社会主义市场经济的不断发展，道路交通在国民经济和社会生活中的地位越来越重要。强化公民的交通法律意识，弘扬现代交通管理理念，推进交通管理规范化、科学化，既是国民经济和社会发展的客观需要，又是加强公共安全工作的题中应有之义。

为了帮助广大读者了解道路交通事故处理的有关程序、环节，强化交通管理意识，自觉遵守有关道路交通管理法律、法规、规章，依法维护自身和他人的合法权益，为此，我们编写了《道路交通事故责任认定图解》一书。

我们在编写本书过程中，坚持科学性、知识性、实用性、简明性、通俗性的原则，以图文并茂的形式向广大读者介绍了道路交通事故责任认定的过程和相应的责任。全书内容共分三部分：第一部分（第一～四章）主要介绍了道路交通事故的基本理论，包括道路交通事故的概念、构成要素、分类、处理程序、责任的认定、损害赔偿与调解。第二部分（第五章）主要介绍了道路交通事故责任认定的事实和法律依据。第三部分（附录）收录了有关道路交通管理的法律、法规、规章、司法解释和 48 幅事故图例。

本书在编写过程中，得到了中国人民公安大学、北京市公安局有关领导同志和专家、学者以及北京博景泓律师事务所、北京语堂东方文化发展有限公司的帮助，在此一并表示感谢！

本书内容如有不妥之处，敬请读者批评、指正，以期改进。

编 者

2001 年 12 月 1 日

# 目 录

<b>第一章 道路交通事故的概念及其分类</b> .....	(1)
一、道路交通事故的概念.....	(1)
二、道路交通事故的形式.....	(4)
三、道路交通事故的分类.....	(6)
四、影响道路交通事故的因素.....	(8)
<b>第二章 道路交通事故处理程序</b> .....	(19)
一、立案 .....	(20)
二、调查 .....	(20)
三、责任分析 .....	(21)
四、裁决处罚 .....	(22)
五、赔偿调解 .....	(22)
<b>第三章 道路交通事故责任的认定</b> .....	(24)
一、道路交通事故责任的概念和性质 .....	(24)
二、道路交通事故责任认定的概念和原则 .....	(25)
三、道路交通事故责任重新认定的概念和条件 .....	(26)
四、几类常见交通事故责任的认定原则 .....	(28)
<b>第四章 道路交通事故损害赔偿</b> .....	(31)
一、道路交通事故损害赔偿的概念和原则 .....	(31)
二、道路交通事故损害赔偿的调解制度 .....	(34)
三、道路交通事故损害赔偿的责任承担问题 .....	(35)
四、如何进行道路交通事故的损害赔偿 .....	(37)

<b>第五章 道路交通事故责任认定的事实和法律依据</b> .....	(47)
一、一方负全部责任，另一方不负责任的交通事故	· (47)
二、一方负主要责任，另一方负次要责任的交通事故	· (68)
三、双方负同等责任的交通事故	· (82)
<b>附：有关法律、法规、规章和规范性文件</b> .....	(87)
中华人民共和国道路交通安全法	· (87)
道路交通事故处理办法	· (108)
公安部关于修订道路交通事故等级划分标准的通知	· (118)
道路交通事故处理程序规定	· (120)
机动车驾驶员交通违章记分办法	· (130)
交通违章处理程序规定	· (137)
最高人民法院关于审理交通肇事刑事案件具体应用法律	
若干问题的解释	· (150)
<b>图：1 ~ 48</b> .....	(153 ~ 200)

# 第一章 道路交通事故的概念及其分类

## 一、道路交通事故的概念

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管理条例》和其他道路交通管理法规、规章的行为，造成人身伤亡或者财产损失的事故。它一般包含以下几个要素：（1）事故发生在《中华人民共和国道路交通管理条例》第二条所称的“道路上”；（2）事故当事人有道路交通违章行为存在；（3）必须有损害结果，即造成人员伤亡或财产损失；（4）对造成损害后果，当事人主观心理状态是过失；（5）事故当事人至少有一方为车辆驾驶人员（车辆包括机动车和非机动车）；（6）至少有一方是在运动中。

道路交通事故，并不是指所有发生在道路上的事故。在实际工作中，并不是所有的车祸都归公安交通管理部门处理。公安交通管理部门只按法律规定的权限，受理那些符合《道路交通事故处理办法》所定义的交通事故，即《道路交通事故处理办法》第二条所指明的车辆驾驶人员、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件。

在分不清车祸性质的情况下，当事人应先向事故发生地公安交通管理部门报案，根据《道路交通事故处理程序规定》第十三



条，经确认属于交通事故的，填写《交通事故立案登记表》，交警队立案调查处理；不属于交通事故的，将书面通知当事人并告知该事故的主管部门。一般认为，符合以下六个构成要件的事 故应属于交通事故：

### 1. 车辆条件

是指交通事故必须有车辆参与。所参与的“车辆”一定是包括机动车和非机动车在内的所有规定的道路运行车辆。

交通事故各方当事人中，至少有一方使用车辆，包括机动车和非机动车。车辆是构成交通事故的前提条件，无车辆参与则不认为是交通事故。例如，行人在行走过程中，发生意外碰撞或自行跌倒，引起致伤或致死均不属于交通事故。

凡没有车辆参与的道路事故，不属于交通事故。比如行人自己行走过程中发生的意外伤亡，以及在道路上集会、娱乐等造成的挤死、挤伤人的事故。

### 2. 道路条件

道路交通事故的空间特征是事故发生在特定的道路上。我国对“道路”的规定是以《中华人民共和国道路交通管理条例》为依据的，即指公路、街道、胡同、里巷、广场、停车场等公众通行的地方。其中供车辆行驶的为车行道，供人通行的为人行道。厂矿、企业、机关、学校、住宅区内不具有公共使用性质的道路不在此列。下列事故因不在道路上，故不构成交通事故：

(1) 军用车辆在演习中（在野外或断绝交通的公路或街道上）所造成的事故。

(2) 农机车辆在田野或场院作业中的事故。

(3) 车辆在施工现场，或在场区、校园中的事故。

(4) 参加体育竞赛的车辆在竞赛场地所发生的事故。

上述事故，通常由肇事地所在单位的内保部门负责出面处理，也可请公安交通管理部门予以协助、支援和配合，如勘查现

场、提出咨询性建议等。车辆在生产场地发生的致人伤亡事故，一般属工伤事故，由劳动保护部门处理。

### 3. 违章条件

当事人有违反《中华人民共和国道路交通管理条例》和其他道路交通管理法规、规章的行为，这是依法追究其肇事责任、以责论处、予以处罚的必要条件。没有违章行为的道路车辆事故是不构成交通事故的。比如，汽车轮胎崩起的石块伤及行人的事件，由于参与交通的行人和汽车驾驶员都没有违章行为，所以不能构成交通事故。这一条件也同时排除了由自然灾害所引起的事故（如塌方、雪崩等引起的翻车事故）。交通违章按交通行为可分为以下五类：

(1) 车辆不按规定行驶，不服从交通警察指挥又酒后驾车，无证驾驶等现象的行驶违章；

(2) 车辆载物超过规定，超重、超宽、超长、超高，载货捆扎不牢，载人超过规定等情况的装载违章；

(3) 车辆制动器、方向盘、灯光装置、喇叭、刮水器、后视镜等不全或不灵的车辆设备违章；

(4) 行人违反交通管理的行为违章；

(5) 未经公安机关批准，在道路上施工堆料、堆物作业、摆摊设点。或虽经批准，但未按规定时间、地点、范围进行，以及在道路上进行其他妨碍交通的活动的占道违章。

### 4. 主观条件

交通事故是偶然发生的，是出乎人的意料之外的事件，造成这种损害结果，当事人的心理状态是过失。这种交通事故现象包括：碰撞、碾压、刮擦、翻车、坠车、爆炸、失火等。

凡利用交通工具自杀或制造车辆事故的，因是故意或预谋的，不属于交通事故。

### 5. 后果条件

道路交通事故必定有一定的损害后果，不管是人畜伤亡，还是车物损坏。这是构成道路交通事故的本质特征。

所以，道路交通事故一定要有人员伤亡或物件损坏的后果。如果伤人或损物的情况是轻微的，并在规定的尺度以下，则不能构成交通事故。

#### 6. 状态条件

在交通事故各当事方中，至少有一方车辆处于运动状态。例如，乘车人在车辆行驶时，由车上跳下造成的事故属于交通事故，而车辆停稳后，乘车人由车上跳下造成的事故则不属于交通事故。

## 二、道路交通事故的形式

道路交通事故的形式是指交通参与者之间发生冲突或自身失控肇事时，所表现出的具体事态。基本上可分为碰撞、碾压、刮擦、翻车、坠车、失火等。

### 1. 碰撞

指相对而言的交通强者的正面部分与他方接触，或同类车的正面部分相互接触。碰撞发生在车与车之间，车与人之间，车与物之间。对汽车之间的相互碰撞，驾驶员可采取适当的避让措施，以减轻事故造成的人身伤害。当汽车正面相撞时，驾驶员应用手抵住转向盘，两脚前蹬，身体后靠，避免头和胸部被撞；若撞击部位临近驾驶座位且撞击力较大，则应迅速躲离转向盘，移开双腿，防止发动机和转向盘后移形成挤压。当汽车受到来自后面的碰撞时，驾驶员应用脚向前抵住，身体紧靠椅背，双手置于脑后抱住头颈，以防脊椎和颈部受伤。车辆侧翼无防撞设施，若在车身处发生侧面撞击，乘员应迅速向内挤靠，并尽可能沿车辆碰撞后的旋转方向打一把转向盘，以减少车身变形。

## 2. 碾压

指作为交通强者的机动车对交通弱者如自行车和行人的推碾或压过。当汽车将行人或骑自行车人等撞入车轮下时，驾驶员可松一下制动踏板，让车轮从受害者肢体上滚过，以免形成推碾加重事故后果。在使用此方法时一定要慎重，若判断失误，将被认定为措施不当。

## 3. 刮擦

指相对而言的交通强者的侧面部分与他方接触，主要表现为车刮车、车刮物、车刮人。对汽车内的乘员来讲，发生刮擦事故时的最大危险来自破碎的玻璃，但也有车门被刮开，乘员摔出车外的现象。

## 4. 翻车

指部分或全部车轮悬空、车身着地的现象。翻车一般分为侧翻和大翻两种，车辆的一侧轮胎离开地面称为侧翻，所有的车轮都离开地面称为大翻。为了准确地描述翻车过程和最后的静止状态，也可用 $90^\circ$ 、 $180^\circ$ 、 $360^\circ$ 、 $720^\circ$ 翻车等概念。当汽车倾翻时，驾驶员应抓紧转向盘，勾住踏板，紧贴背垫，固定住身体，随车翻转，避免在驾驶室里滚动而受伤。若车辆向深沟翻滚，则应迅速趴到座椅下，抓住转向盘根管，稳住身体，以免被塌陷的车顶夹住。

## 5. 坠车

指车辆跌落到与路面有一定高度差的路外，如坠落桥下、坠入山涧等。汽车坠入水中时，若措施得当，乘员还是有生还的希望。刚入水时，不要急于打开车门和车窗，因为水的压力将使车门紧闭，即使砸掉车窗的玻璃，强大的水柱向车内灌，也会使人无法爬出。此时只能静等，选择好脱离出口，当车内水位达到下颚时，再深吸一口气，破窗或推开车门潜游而出。

## 6. 失火

指车辆在行驶过程中，由于某种人为的或技术上的原因而引起的火灾。常见的原因有乘员使用明火，违章直流供油，发动机回火，电路系统短路、漏电等。

### 三、道路交通事故的分类

道路交通事故的类型是指根据一定的标准，将道路交通事故分成的种类。标准不同，事故的类型也不同。

在我国目前的事故处理工作中，常将交通事故按以下方法分类：

#### 1. 按事故后果分类

《道路交通事故处理办法》第六条规定，根据人身伤亡或者财产损失的程度和数额，交通事故分为轻微事故、一般事故、重大事故和特大事故。公安交通管理部门在处理事故时，对不同类别的交通事故，通常有相应的程序规定和要求。对交通事故当事人的行政处罚，通常也依据事故类别及当事人所承担责任的大小来确定。另外，对重大以上交通事故，公安交通管理部门在结案时，要根据《道路交通事故处理收费暂行管理办法》，向事故责任者收取交通事故处理费。

这是按行政管理需要，根据交通事故人员伤亡、财产损失的大小来分类的。

我国现行交通管理的有关规定中，把交通事故按损伤量分为四类：轻微事故、一般事故、重大事故和特大事故。

(1) 轻微事故。指一次造成轻伤1~2人，或者财产损失机动车不足1000元，非机动车不足200元的事故。

(2) 一般事故。指一次造成重伤1~2人，或者轻伤3人以上，或者财产损失不足3万元的事故。

(3) 重大事故。指一次造成死亡1~2人，或者重伤3人以

上 10 人以下，或者财产损失 3 万元以上不足 6 万元的事故。

(4) 特大事故。指一次造成死亡 3 人以上，或者重伤 11 人以上；或者死亡 1 人，同时重伤 8 人以上；或者死亡 2 人，同时重伤 5 人以上；或者财产损失 6 万元以上的事故。

在交通事故统计中，死亡是指因交通事故当场死亡或重伤后 7 天内抢救无效死亡的。重伤主要是指下列情况：①使人肢体残废或者毁人容貌的；②使人丧失听觉、视觉或者其他器官机能的；③其他对人身健康有重大伤害的。详细规定参见司法部、最高人民法院、最高人民检察院、公安部发布的《人体重伤鉴定标准》。轻伤指表皮挫裂、皮下溢血、轻度脑震荡等情况，具体按最高人民法院、最高人民检察院、公安部、司法部发布的《人体轻伤鉴定标准》执行。

交通事故中的财产损失，是指交通事故造成的车辆、财产直接损失折款。直接损失不包含现场抢救、抢险及人身伤亡善后处理的费用，也不包含停工、停产、停业等所造成的财产间接损失。

## 2. 按事故责任分类

根据交通事故主要责任方涉及的车种和人员，在统计工作中常将交通事故分为三大类：

(1) 机动车事故。指在交通事故当事方中，机动车负主要以上责任的事故。但在机动车与非机动车或行人发生的事故中，机动车负同等责任的，也视为机动车事故。

(2) 非机动车事故。指畜力车、三轮车、自行车等非机动车负主要以上责任的事故。在非机动车与行人发生的事故中，非机动车负同等责任的视为非机动车事故。

(3) 行人事故。指行人负主要以上责任的事故。

## 3. 按质别分类

这是出于对交通事故分析和研究的需要，根据交通事故的不

同性质所作的分类。常用的质别分类形式有：

(1) 按交通方式分。即将交通事故按各类交通方式进行分类，我国现有的道路交通方式包括：汽车、摩托车、电车、拖拉机、列车、专用机械、农用运输车、非机动车以及行人等。

(2) 按伤亡人员职业类型分。

(3) 按事故发生的主要原因分。可分为机动车驾驶员、非机动车驾驶员、行人、乘车人、道路等方面的原因。

(4) 按肇事者所属行业分。

(5) 按发生事故的道路类型、线型、路面类型、路面状况等分类。

(6) 按发生事故时的气候情况分。

(7) 按肇事驾驶员所持驾驶证种类、驾龄分。

#### 四、影响道路交通事故的因素

与道路交通事故有关的因素是多方面的，归纳起来，主要包括人（机动车驾驶员、行人、骑自行车人等）、车（机动车和非机动车）、路（包括道路环境）三个方面的因素。

##### （一）影响道路交通事故的主要因素

从各种道路交通事故统计分析资料中都可证明，人在道路交通事故中所起的作用相对于车辆、道路来说是主要的，90%以上的事事故都是人的原因造成的。这是因为，人的个体经常受其身体及心理状态的影响，而人的群体又受制于个体之间的差异、教育与道德环境等，从而使人在交通活动中成为较难控制的和最不稳定的因素。

根据道路交通具体情况的不同，交通单元中的人，其组成情况不尽相同。在我国现有交通环境下，交通单元中的人，应包括机动车驾驶员、行人、骑自行车人及车辆乘员（有时还包括畜力

车驭手)。而在有些国家,则主要是汽车驾驶者和乘员。

### 1. 机动车驾驶员

在道路交通事故中,按机动车、非机动车、行人及其他三类交通方式统计的事故死亡人数比例,机动车占80%以上。其中,属于机动车驾驶员的原因通常占8%~10%,或者更高。因此,近年来各国交通管理部门都十分重视对机动车驾驶安全特性的研究。以下简要说明影响机动车驾驶员安全的主要因素。

#### (1) 驾驶员的操作特性

按照系统论的解释,驾驶员和其所驾驶的车辆组成了一个所谓人——车复合系统。这个系统的运动过程是在一个封闭的循环系统中完成的。这一过程包括反应、判断、操作三大环节。

①反应: 驾驶者通过自己的感知器官(如视觉、听觉、触觉,其中主要是视觉)获得道路和交通环境中一切信息的过程,也就是外界信息从感官传到大脑的过程。

②判断: 是对传入大脑信息处理的过程。这一过程中,驾驶者运用自己的知识、经验,从所获取的信息中,做出自己认为正确的安全行车决断。

③操作: 是将判断后大脑所发出的指令,通过神经系统传给手脚,以产生动作去打转向盘、踩加速踏板或制动踏板的过程。

上述从反应到操作的传送过程是串联的。全部过程所用的时间极短,正常人只有约0.310秒的时间。驾驶过程中,上述环节不断进行并循环,循环过程中,再次传给反应环节的可能是操作效果的反馈信息,以便驾驶者进一步修正原来的判断,使操作达到准确。对驾驶者来说,三个环节中任何一个环节出现延迟或错误,都可能导致交通事故,主要表现如下:

①反应迟缓。表现为驾驶者对外界情况未能及时感知或做出不准确的反应。造成这一错误与驾驶者心理和生理状态有关。心理方面,像情绪不佳或兴奋不能自抑等所引起的注意力不能集



中，都会引起反应迟缓。心理因素对反应速度的影响还因驾驶者个人的气质、性格、文化层次而异；生理方面，如过度疲劳、睡眠不足或体况欠佳等，都对反应速度有负面的影响。饮酒对人体的神经系统有抑制作用，因此酒后驾车的人反应能力显著降低。

②判断不准。行车中，驾驶者依据外界信息，比如车辆行人的动态及道路状况，判断自己车辆所在位置，从而决定应采取何种操作：加速、减速、停车或躲让。错误的判断表现在如对行人、自行车等动体的动向估计不准，会车时对未来车的速度及交会地点估计错误，尾随时与前车的车距过小，对道路的宽度、弯度、路面附着力估计不足等。

判断准确性是驾驶者技术水平的重要体现，它与驾驶经验及技术素质有关系。同样的情况可能得出不同的判断结果，但归结起来，不外乎这三种：过度、不足和正确。过度判断有一定盲目性，最可能引起事故；不足判断颇具保守成分，虽然安全但不利于提高效率；而后一种，才最符合驾驶需要。当然，如果由于情况不明或经验不足，即刻难于作出准确判断，强调“宁等勿抢”的原则也是必要的。

③操作失误。操作失误与驾驶技术及车辆操纵机构的技术状况两方面的因素有关，前者是技术熟练程度的问题，其失误主要出现在初学驾驶的人身上；后者则是车辆结构合理性及维修水平问题。操作错误的间接原因与驾驶员的训练、考核及车辆管理工作相关，但多数情况下的操作失误，却是由于反应、判断失误所造成的心理“失态”，使操作水平不能正常发挥所致。

## (2) 驾驶员的心理特性

人的心理活动有共同性，也有差异性。心理的个别差异就是个性心理的特征。人的个性是随每个人的生理素质、学识经历和社会活动的不同而有区别的。与驾驶者有关的心理特征应主要包括性格、气质、情感、意志等方面。