

面向高等院校汽车类“十二五”规划教材

主 编 张继鹏

汽车安全驾驶 与使用技术

QICHE ANQUAN JIASHI YU SHIYONG JISHU

主 审 常红梅 梁晓明



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS

浙江大学出版社



汽车安全驾驶与使用技术

主 编 张继鹏
主 审 常红梅 梁晓明

责任编辑
梁宇文
封面设计
王



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS

浙江大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

汽车安全驾驶与使用技术/张继鹏主编. —杭州:
浙江大学出版社, 2014.2

ISBN 978-7-308-12680-9

I. ①汽… II. ①张… III. ①汽车驾驶—安全
技术—高等职业教育—教材 IV. ①U471.15

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第303305号

汽车安全驾驶与使用技术

主编 张继鹏

责任编辑 邹小宁

文字编辑 叶梦箫

封面设计 朱琳

出 版 浙江大学出版社

(杭州市天目山路148号 邮政编码 310007)

(网址: <http://www.zjupress.com>)

排 版 杭州教联文化发展有限公司

印 刷 浙江省良渚印刷厂

开 本 787mm×1092mm 1/16

印 张 15.75

字 数 383千

版 印 次 2014年2月第1版 2014年2月第1次印刷

书 号 ISBN 978-7-308-12680-9

定 价 35.00元

版权所有 翻印必究 印装差错 负责调换

随着我国汽车工业的迅速发展,人们生活水平的不断提高,汽车已逐渐走进寻常百姓人家,成为老百姓日常生活中必不可少的交通工具,安全驾驶也随之成为人们更加关注的焦点。

本书是根据全国普通高等教育汽车类“十二五”规划教材编审委员会确定的教材规划编写的,共计六个模块,从安全驾驶的角度,全面地阐述了汽车道路交通安全与法规和汽车驾驶基础知识;详细系统地介绍了各种驾驶条件下的驾驶技术要领,包括一般道路条件下的驾驶、复杂道路驾驶、特殊条件下的汽车驾驶、应急驾驶与特殊情况处理等;同时,附有《中华人民共和国道路交通安全法》、《机动车驾驶证申领和使用规定》、警告标志等内容,以帮助学习者在遵纪守法的前提下文明驾驶,确保行车安全。

本书是高等院校汽车类专业(方向)通识类教材,也适合职业技术学院汽车类专业教育使用,并可作为汽车从业人员的培训教材,书中采用了通俗易懂的语言以及大量插图,内容上深入浅出,力求让每一位读者了解汽车安全驾驶的重要性,掌握必备的汽车驾驶技术,更适合广大汽车爱好者阅读。

本书由六大模块组成。第一模块由汉中职业技术学院杨忱、闫寒乙老师编写,第二模块由河南省开封市科技工业学校范合强老师、汉中职业技术学院王立老师编写,第三、四、五、六模块由汉中职业技术学院张继鹏老师编写,全书由张继鹏老师统稿。

本书的编写工作得到了陕西理工学院汽车工程系、汉中职业技术学院教科处、汉中职业技术学院机电工程系领导的高度重视和大力支持,在此表示衷心的感谢!

本书的主审为陕西理工学院汽车系主任常红梅教授,副主审为汉中职业技术学院机电工程系党总支副书记梁晓明先生。他们对本书的内容、体例及版式设计进行了细致的审核、指导,指出了书稿中的一些错误之处,并提出了具体的修改意见,两位学仁扎实、深厚的学术功底、认真负责的敬业精神令人敬佩,编者谨在此表示诚挚的谢意!

本书在编写过程中参考了大量资料,得到了许多同行的支持,在此谨向所有参考资料的作者及关心本书编写的同志们表示感谢。由于汽车新技术发展迅速,内容广泛以及编者水平有限,不妥之处,敬请读者批评指正。

编 者

2014年1月

模块一 汽车道路交通安全与法规 / 1

课题一 道路交通安全 / 2

任务一 安全与道路交通安全的概述 / 2

任务二 道路交通安全工作重要性 / 3

任务三 国内外道路交通安全概况与发展趋势 / 5

课题二 道路交通事故 / 7

任务一 道路交通事故的基本概念 / 7

任务二 道路交通事故的分类 / 8

任务三 交通更事故的特点、危害与最易受伤害群体 / 10

课题三 交通参与者与交通安全 / 12

任务一 道路交通安全教育 / 12

任务二 交通行为与交通安全意识之关系 / 15

任务三 驾驶员素质与驾驶陋习 / 16

课题四 交通法则与交通安全 / 18

任务一 道路交通法则与交通安全管理 / 18

任务二 构成道路交通事故责任的条件 / 20

任务三 道路交通事故责任及其追究 / 22

模块二 汽车驾驶基础知识 / 29

课题一 汽车五大操纵结构 / 30

任务一 离合器踏板的使用 / 30

任务二 转向盘的使用 / 34

任务三 换挡操纵手柄(变速器)的使用 / 36

任务四 制动踏板的使用 / 38

任务五 加速踏板的使用 / 41

任务六 正确使用操纵机构应遵循的原则 / 42

课题二 汽车仪表、信号装置及各种开关按钮的识别与操作 / 42

任务一 汽车仪表 / 43





任务二 汽车信号装置 / 45

任务三 各种开关、按钮 / 48

课题三 汽车驾驶基本技能 / 54

任务一 驾驶姿势 / 54

任务二 启动发动机 / 56

任务三 汽车起步与换挡 / 58

任务四 制动与停车 / 59

任务五 转向与倒车 / 62

模块三 一般道路条件下的驾驶 / 67

课题一 行车路线、车速和车距的选择 / 68

任务一 行车路线的选择 / 68

任务二 车速的选择 / 70

任务三 车距的确定 / 71

课题二 平路安全驾驶 / 74

任务一 会车 / 74

任务二 超车 / 75

任务三 让车 / 76

任务四 跟车 / 76

任务五 掉头 / 77

课题三 坡道安全驾驶 / 80

任务一 上坡驾驶 / 80

任务二 下坡驾驶 / 83

任务三 坡道中途停车 / 84

模块四 复杂道路驾驶 / 87

课题一 城市驾驶 / 88

任务一 城市交通特点 / 88

任务二 城市道路行车要求 / 90

任务三 城市驾驶要领 / 93

课题二 高速公路驾驶 / 94

任务一 高速公路基本知识 / 94

任务二 高速公路驾驶方法 / 97



课题三 山路驾驶 / 107

任务一 山路驾驶特点 / 107

任务二 山路对安全驾驶主要影响因素 / 108

任务三 山路安全驾驶的注意事项 / 109

任务四 山路驾驶的基本操作 / 110

模块五 特殊条件下汽车驾驶 / 115**课题一 新手驾驶 / 116**

任务一 新手上路总则 / 116

任务二 新手上路注意事项 / 117

任务三 新手上路驾车技巧 / 119

课题二 夜间驾驶 / 136

任务一 夜间行车特点 / 137

任务二 夜间驾驶要领 / 138

任务三 夜间安全驾驶技巧 / 143

课题三 雨雾冰雪天气驾驶 / 147

任务一 雨雾天气驾驶 / 147

任务二 冰雪道路驾驶 / 151

课题四 通过桥梁、隧道涵洞、铁道路口 / 154

任务一 通过桥梁 / 154

任务二 通过隧道、涵洞 / 155

任务三 通过铁路路口 / 159

课题五 泥泞、涉水环境驾驶 / 161

任务一 泥泞道路行车注意事项 / 161

任务二 泥泞道路驾驶要领 / 162

任务三 涉水驾驶 / 163

模块六 应急驾驶与特殊情况处理 / 165**课题一 应急驾驶的基本原则 / 166****课题二 特殊情况下的应急驾驶 / 168**

任务一 汽车突然失控 / 168

任务二 制动失灵应急驾驶 / 169

任务三 轮胎爆胎的应急驾驶 / 171





任务四 水温过高的应急驾驶 / 171

任务五 车辆碰撞应急驾驶 / 172

任务六 意外起火自救措施 / 175

课题三 紧急救护知识 / 177

任务一 现场急救基本知识 / 177

任务二 现场急救措施 / 180

附录一 中华人民共和国道路交通安全法 / 185

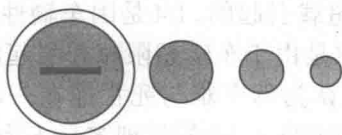
附录二 机动车驾驶证申请和使用规定 / 203

附录三 警告标志 / 225

附录四 知识小测验答案 / 239

参考文献 / 243

模块



汽车道路交通安全与法规



交通安全知识



导入语

道路交通安全形势依然严峻,据预测,“如果道路交通安全状况不加以改善,到2030年,全球每年死于交通事故的人数将达到240万。”在2010年召开的中国智能交通论坛上,中国智能交通协会理事长吴忠泽表示,尽管我国道路交通安全形势保持了总体平稳态势,但是,当前影响道路交通安全的因素依然很多,道路交通安全形势依然严峻。

“道路交通伤害是世界各地的一大公共卫生问题,也是死亡和伤害的一个主要原因。”吴忠泽援引2010年6月15日世界卫生组织发布的《道路安全全球现状报告》说,全球每年有127万人死于道路交通事故。以2008年为例,死于道路交通事故的人数,美国37261人,俄罗斯29936人,印度122130人,中国73484人。



交通事故目前已经成为“世界第一害”，而中国是世界上交通事故死亡人数最多的国家之一，交通死亡人数居高不下，屡超“矿难”，安监总局近期将进行全国专项整治。

数据显示，2009年，中国汽车保有量约占世界汽车保有量的3%，但交通事故死亡人数却占世界的16%。2009年，全国共发生道路交通事故造成67759人死亡、27.5万人受伤，直接财产损失9.1亿元；2010年和2011年，交通事故造成死亡人数分别是65225和62387人，已经连续十余年居世界第一。

引发事故的主要原因有无证违章驾车、无牌无证车辆上路行驶、超载、超速行驶、疲劳驾车、酒后驾车、违章占道行驶等。据一份交通事故原因统计，1/2是因车速过快造成的。1/3是超载引起的，1/4是因车辆性能、机械故障引起的。而在群死群伤的特大交通事故中，50%是由于车辆超限超载引起的。

多数人认为驾车难与死亡连在一起，但沉重的数据、血的教训，足以敲起安全的警钟。值得关注的是，惨痛教训多是人为主观疏忽或故意导致的。事实上，在车主疏忽的脚下，汽车就是一颗“炸弹”，随时可能引爆。

我国2003年成立了全国性的交通安全委员会，2004年5月1日，中华人民共和国《道路交通安全法》正式实施。2012年8月21日，国家公安部发布第123号令，修改后的《机动车驾驶证申领和使用规定》自2013年1月1起正式实施。

作为汽车驾驶员，不仅要了解我国道路交通安全的现状及深刻理解交通安全的重要性，更要掌握国家交通法律法规，在行车中做到遵章守法、安全驾驶、文明驾驶；确保行车安全。

课题一 道路交通安全

知识目标

1. 了解安全及道路交通安全的概念。
2. 掌握道路交通安全工作的重要性。
3. 熟知中国道路交通安全的现状与演变趋势。
4. 掌握道路交通事故责任及其追究主要内容。

任务一 安全与道路交通安全的概述

一、安全

安全通常是指人身安全和财产安全，即人身不受到伤害，财产不发生丢失。关于人



身安全,具体体现在以下三个方面(即三不伤害):

1. 交通参与者自己不要伤害其他参与者,即不伤害别人;
2. 交通参与者自己不要被其他参与者伤害,即不受别人伤害;
3. 交通参与者自己不伤害自己,即自己不要伤害自己。

交通参与者:是指在从事交通活动过程中与人的特定行为或临时角色相关的不同群体,通常指驾驶员、骑车人、行人、乘客等。



二、道路交通安全

从本质上讲,道路交通安全是指交通参与者在参与交通活动过程中的人身及财产安全,通俗地讲是指交通参与者在参与交通活动的过程中确保自身和他人的生命及财产安全,也就是既不要向他人(包括自己)或他物施加伤害,也不要遭受到外来伤害。

交通参与者的人身安全存在两方面的含义。

1. 从交通参与者个人——微观层面上讲,就是交通参与者在参与交通活动的过程中不要受到伤害(三不伤害)。
2. 从交通管理部门——宏观层面上讲,人身安全涉及交通安全和机动化程度两个方面。用公式表示为:

$$\text{人身安全} = \text{交通安全} \times \text{机动化程度}$$

其中:交通安全用万车死亡率表示;机动化程度用1000人拥有的机动车数量表示。

“安全”一词的内涵正在扩展,已不光仅指人身安全。

粮食安全:在社会层面上消费者所需要的粮食能否得到可靠、充分的保证。

石油安全:在社会层面上消费者所需要的石油能否得到可靠、充分的保证。

网络安全:在消费者层面上能否确保网络的实时畅通及网络用户的正常使用,避免网络“黑客”的攻击,此外还有卫生安全、生态安全、国家安全等。

任务二 道路交通安全工作重要性

一、汽车的正面效应

随着汽车特别是轿车的普及,人们的生活方式、工作方式正在发生深刻的变化,汽车特别是轿车的普及和广泛应用,扩大了人的活动范围,提高了工作效率和生活质量,使得人们的生活变得更加丰富多彩。汽车的广泛应用促进了社会的文明和进步,加快了社会的变革,因此,汽车被称为“改造世界的机器”。

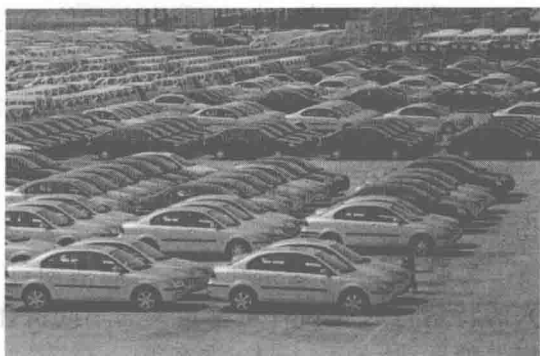




当今社会,人们对汽车的依赖性越来越强。如果没有汽车,我们的生活会如何?

其一,汽车工业已成为国际性支柱产业。

社会发展过程中对汽车需求的不断增长,促进了汽车产业的快速发展。目前,全世界汽车的年产量约为 7000~8000 万辆/年。汽车从设计到生产再到使用,涉及冶金、机械、电子、材料、营销、金融、服务等几十个行业,使得许多国家都把汽车工业作为国民经济的支柱产业,中国同样不能例外。



汽车产业已成为国家支柱产业,2012 年年底,全国汽车保有量达 1.22 亿辆,2012 年产销将达 1930 万辆,连续四年保持世界第一。汽车年销量从 2002 年的 340 万辆,到 2012 年达到了 1930 万辆,十年平均年增长率超过了 25%,是各行业之最。

其二,扩大了人们的生活半径,提高了工作效率和生活质量。

汽车运输的主要优点:舒适、快捷、方便,易于实现“门对门”运输(500km 范围内)。

其三,汽车已成为人类社会文明与进步的象征和标志。

二、汽车的负面效应

道路交通事故已成为世界性的严重社会问题之一。

在许多国家,交通事故引起的人员伤亡和经济损失,比火灾、水灾、意外伤害等灾

难造成的人员伤亡总和及经济损失要大得多。

人们称交通事故为“柏油路上的战争”、“文明世界的第一大公害”。道路交通事故是涉及千家万户且人人关注的社会问题。



自有机动车道路交通事故死亡记录以来,全世界死于道路交通死亡的人数已超过 3200 万人(该数字已超过两次世界大战的总死亡人数),人们把交通事故称为“无休止的战争”、“交通地狱”,把导致交通事故的汽车称为“行驶的棺材”美国称为“飞奔的棺材”,日本称为“飞跑的凶器”)。

美国著名学者乔治·威伦曾说过:“不管你是强者还是弱者、富人还是穷人、聪明人还是愚蠢人、男人还是女人、小孩还是婴儿,只要他(或她)在公路上或街道上,每分钟都有死于交通事故的可能”。

汽车的负面效应主要表现在:交通事故;环境污染;交通拥挤和能源短缺。

与战争、疾病、自然灾害一样,交通事故不仅威胁着人们的生命安全,而且还会造成巨大经济损失(许多国家因道路交通事故造成的经济损失,约占国民经济总产值 GNP

的1%~2%)。交通事故已成为世界性的严重社会问题。

美国:1966年,美国颁布了《公路安全法》、《汽车安全措施法》,负责全国公路安全工作。

德国:1969年,德国总理责成“国务秘书”组织“公路交通安全圆桌会议”,负责制定全国公路交通安全的总政策和措施。

日本:自1970年起,日本成立了全国性的统一管理机构,强化交通安全管理。

中国:2003年,我国成立了全国性的交通安全委员会,2004年5月1日,中华人民共和国《道路交通安全法》正式实施。2012年8月21日国家公安部发布第123号令,修改后的《机动车驾驶证申领和使用规定》自2013年1月1起正式实施。

在道路交通事故已成为一大严重社会公害的前提下,道路交通事故在当今科学技术条件下是否可以完全避免呢?

对此问题的回答是:在目前科学技术条件下还不可能完全避免。

原因:在当前科学技术条件下,作为现代道路交通系统的人、车、路三要素均存在着引发道路交通事故的可能性。人存在着过失的可能性,机动车和道路的设计、使用、维护及管理存在不完善之处,道路交通法规存在着缺陷及漏洞,实际中还存在着一些特别意外的情况,等等。

但是,在目前科学技术条件下道路交通事故虽不能完全避免,却还是可以预防。因为绝大多数(90%以上)的道路交通事故都是由非自然因素(主要为人祸因素而非天灾因素)造成,因此,对于由非自然因素引发的道路交通事故,在现代技术条件下都是可以采取相关措施进行事先预防的。这也就是说,虽然在目前科学技术条件下道路交通事故尚不能完全避免,但现实中90%以上的道路交通事故都可以采取相关措施进行积极预防的。

道路交通发达国家道路交通管理部门的实践反复证明,“4E”策略确实是预防和减少道路交通事故的有效对策。

教育策略(Educatin)——指交通安全教育,包括学校教育和社会教育;

工程策略(Engineennng)——指交通工程建设;

执法策略(Enfrcement)——指严格执行交通法规;

急救策略(Emergence Care and First Aid)——指加强交通急救体系建设。

任务三 国内外道路交通安全概况与发展趋势

一、国外道路交通安全的现状与演变趋势

经济发达国家的道路交通安全形势已多年趋于稳定,道路交通安全指标不断趋增,道路交通安全水平不断提高。

首先,从总体上讲,随着道路交通的进一步发展,在保持事故次数基本稳定的基础上,事故死亡人数均呈下降趋势;其次,万车死亡率保持在很低数值状态,最高指标值





也在2.5人以下,其中以日本最低,仅为1.04人;第三,10万人口死亡率呈下降趋势,最高指标值在15人以下,其中以英国最低,为5.75人。

自20世纪五六十年代起,汽车发达国家如美国、日本均经历了经济高速发展、道路交通安全状况严重恶化的时期;随后通过不断完善交通安全法律体系、调整交通安全政策、强化政府的交通安全管理职能和全面提高道路交通参与者的遵章守法自觉性及车辆、道路的安全性,才得以使交通安全状况逐步改观,并持续地向好的方向发展。

二、中国道路交通安全的现状与演变趋势

以下是我国近10多年道路交通安全状况。



汽车和机动车数量:1985年,全国汽车保有量为321万辆;2003年年底,全国汽车保有量为2421万辆,年平均增长率为12%;2003年,我国机动车保有量为9469万辆;2004年,我国机动车保有量10779万辆;2007年,我国机动车保有量15978万辆;2009年,我国机动车保有量18658万辆。2012年,机动车保有量达到2.21亿辆,汽车保有量达到了1.22亿辆。

道路:2004年年底,公路通车里程为185万千米,二级以下公路占3/4。1988年,第一条高速公路投入使用,2004年年底,高速公路通车里程为3.5万千米,2010年年底,高速公路通车里程为7.4万千米,公路通车里程达400万千米以上(其中包括从2006年开始纳入统计的155万千米的村道),我国的公路网建设主要以“五纵七横”国道为主干。

中国未来20年道路交通安全状况的发展趋势如下。

未来20年内,中国道路交通安全状况将呈现越来越好的局面,这是毋庸置疑的。但在未来20年内,中国道路交通安全状况以何种速度持续改进,中国道路交通安全状况不断改进需要何种条件等相关问题,则依然是需要政府和社会公众深入思考。

简明地讲:

在未来20年内,中国道路交通安全状况不断改进需要全社会成员的共同努力,其中政府的主导作用尤为重要。

对于政府、社会公众及运输企业在道路交通安全状况改善过程中的作用,若以导演和演员的角色相比拟,则政府在此过程中担当的角色是总策划和总导演,而社会公众及运输企业担当的角色只是演员。因而,在未来20年内中国道路交通安全状况改善程度如何,很大程度上决定于政府的交通安全管理对策。



课题二 道路交通事故

知识目标

1. 了解道路交通事故的基本概念。
2. 熟知道道路交通事故的分类。
3. 掌握交通事故的特点、危害与最易受害群体。



任务一 道路交通事故的基本概念

1. 中国定义

交通事故是指车辆在道路上因过错或者意外造成的人身伤亡或者财产损失的事件。

此定义主要强调:车辆在道路上因过错或者意外原因造成的人身伤亡或者财产损失事件,比较适合当今中国道路、车辆和人员参与交通活动的现状。

2. 美国定义

交通事故是指在道路上所发生的意料不到的有害的或危险的事件。

此定义主要强调结果:交通事故是指在道路上所发生的,妨碍着交通行为完成的意料不到的有害的或危险的事件。

3. 日本定义

由于车辆在交通中所引起的人的死伤或物的损坏,在道路交通中称为交通事故。

此定义同样强调结果:交通事故是指在道路交通中发生的人的死伤或物的损坏。

构成一起交通事故应具有以下6个缺一不可的基本要素:

(1) 车辆

车辆是构成交通事故的前提条件,指各种机动车辆与非机动车辆。

(2) 在道路上

道路是构成交通事故的基础条件,指供公众使用的道路。

(3) 在运动中(运行中)

交通事故涉及的各当事方中至少有一方的车辆处于运动状态。





(4)有交通事态(发生)

发生了碰撞、刮擦、碾压、翻车、坠车、爆炸、失火等现象中的一种或几种。

(5)人为原因

造成事故的原因是人为的,主要有违法行为与过失行为两类。

(6)有后果(损害后果)

交通事故必定有损害后果存在,即有人员、牲畜伤亡或车辆、物品损坏发生。

任务二 道路交通事故的分类

一、对交通事故进行分类的目的

1. 从探寻交通事故形成原因方面讲,对交通事故进行细分有利于发现各类交通事故形成、发生、发展的内在规律。

2. 从探寻交通事故的预防对策方面讲,对交通事故进行细分有利于专项统计分析,并在此基础上便于从不同角度探寻针对性更强的交通事故预防对策。

二、几种常采用的分类方法

1. 按事故责任分

此种分法即按在交通事故中承担主要责任对象——车辆种类和人员的不同,交通事故通常分为以下4类。

(1)机动车事故

机动车事故是指事故的当事方中汽车、摩托车、拖拉机等机动车负主要以上责任的事故。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。

概念:交通强者和交通弱者

这是个比较概念,在道路交通系统中,当一起交通事故涉及到两方或两方以上的更多方时,交通弱者是指在道路交通活动过程中当交通事故发生时容易造成交通伤害的一方,而交通强者则是相对而言在交通事故发生时不容易造成交通伤害或交通伤害相对较轻的一方。如在机动车与非机动车或行人发生的事故中,机动车就属于交通强者,非机动车或行人属于交通弱者;而当非机动车与行人相撞时,非机动车则属于交通强者,而行人属于交通弱者。

(2)非机动车事故

非机动车事故是指自行车、人力车、三轮车、畜力车、残废人专用车及按非机动车管理的车辆(如电动自行车)负主要以上责任的事故。



(3) 行人事故

行人事故是指在事故当事人中行人负主要责任以上的事故。

(4) 其他事故

其他事故是指其他在道路上进行与交通事故有关活动的人员负主要以上责任的事故,如因违章占道作业造成的事故。

2. 按事故原因分

按事故原因的不同可分为主观原因和客观原因两大类。

(1) 主观原因造成的事故

主观原因是指由交通事故当事人本身内在的因素,如主观过失或有意违章。当事人因主观原因引起的事故在行为上的表现主要为:违反规定、疏忽大意和操作不当。

违反规定是指当事人由于思想意识方面的原因,驾驶车辆过程中不按交通法规的规定行驶或行走,致使正常的道路交通秩序被破坏诱发交通事故。

疏忽大意是指当事人由于心理或生理方面的原因,没有正确地观察和判断外界事物而造成的失误。

操作不当是指驾驶车辆的人员技术生疏、经验不足,对车辆、道路情况不熟悉,遇到突然情况惊慌失措,引起操作错误。

目前,对酒后驾车的、吸毒后驾车的;无证驾驶的;明知安全装置不全或安全机构失灵而驾驶的;明知是无牌证车辆或已报废车辆而驾驶的;严重超载的;肇事后逃逸的等7种违法行为,不认定为一般的疏忽大意,而是认定为有主观上的故意违法,故对这7种违法行为从严处罚。

(2) 客观原因造成的事故

客观原因是指道路交通系统中如车辆、道路及环境等客观要件引发交通事故的不利因素。

实际中因客观原因造成的交通事故在统计资料中所占比率较低。对于道路及环境方面的因素,由于目前还没有很好的调查和测试手段,所以在事故分析中往往会忽视这些因素,这也是导致客观原因造成的交通事故所占比率偏低的重要原因之一。

任何一起交通事故都有其促成事故发生的主要情节和造成事故损害后果的主要原因。绝大多数交通事故都是因为当事人的主观原因造成的,客观原因所占比率比较少。

3. 按事故后果分

按损害后果的不同可分为轻微事故、一般事故、重大事故、特重大事故等不同事故级别。

