

马社强●主编

《交通事故处理程序规定》

理解与适用



JIAO TONG SHI GU CHU LI
CHENG XU GUI DING
LI JIE YU SHI YONG

群 众 出 版 社

《交通事故处理程序规定》 理解与适用

主 编 马社强
副主编 高万云 牛学军 杨润凯
撰稿人 (以姓氏笔画排序)
马社强 牛学军
杨润凯 高万云

群众出版社
2005 年·北京

图书在版编目 (CIP) 数据

《交通事故处理程序规定》理解与适用/马社强主编. —北京: 群众出版社, 2005. 4

ISBN 7-5014-3438-7

I. 交... II. 马... III. 公路运输-交通运输事故-处理-条例-法律解释-中国 IV. D922.145

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 027287 号

《交通事故处理程序规定》理解与适用

马社强 主编

编 者: 马社强

责任编辑: 白玉生

封面设计: 张 冀

出版发行: 群众出版社 电话: (010) 67633344 转

社 址: 北京市丰台区方庄芳星园三区十五号楼

邮 编: 100078

网 址: www.qzchs.com

信 箱: qzs@qzchs.com

印 刷: 保定地质工程勘察院美术胶印厂

开 本: 850 × 1168 毫米 32 开本

字 数: 375 千字

印 张: 15

版 次: 2005 年 4 月第 1 版 2005 年 4 月第 1 次印刷

I S B N: 7-5014-3438-7/D · 1608

定 价: 32.00 元

群众版图书, 版权所有, 侵权必究

群众版图书, 印装错误随时退换。

前 言

2004年5月1日《中华人民共和国道路交通安全法》的施行开启了我国道路交通安全管理的新篇章，为我国的交通事故处理工作开创了新局面。与《中华人民共和国道路交通安全法》同步实施的行政法规《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》对交通事故处理作了相应的规定。为了贯彻和落实《中华人民共和国道路交通安全法》及《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》，公安部颁布了部门规章《交通事故处理程序规定》并与之同步实施。《交通事故处理程序规定》进一步细化了交通事故处理程序，规范了全国的交通事故处理，使交通事故处理具有了良好的可操作性。

交通事故是全球所面临的社会灾害。全球每年因交通事故死亡超过了120万人。我国是交通事故最严重的国家之一，每年因交通事故死亡人数超过了10万人。交通事故不但造成人员伤亡和社会经济损失，而且给我国成千上万的家庭带来了不幸，也给社会带来诸如法律诉讼、经济纠纷和心理等社会问题。随着社会的发展，人们法律意识日益提高，关于交通事故的诉讼争议和纠纷也会越来越多。科学、公正、合法、快速处理交通事故不但是交通事故当事人和公安机关交通管理部门的共同愿望，也是全社会的愿望，更是社会文明、进步的体现。《交通事故处理程序规定》为我国交通事故处理的科学、公正、合法、快速作出了非

常重要的贡献。

时值《交通事故处理程序规定》实施近一年之际，人们对于新的交通事故处理法律法规从知之甚少，到知之更多，也需要对交通事故处理的法律法规有更系统、更全面的理解。《中华人民共和国道路交通安全法》赋予交通事故当事人部分自行处理交通事故的权利，当事人应该洞悉交通事故处理的法律法规。交通警察是处理交通事故的主体，更应该谙熟并熟练运用交通事故处理的法律法规。其他同仁、学者的参与不但会促进交通事故处理的法制建设，也会使得交通事故处理向科学、公正、合法、快速的方向不断迈进。

为了与关注交通事故处理法律法规建设的学者、同仁共勉，编者愿意与学者、同仁分享自己对交通事故处理法律法规的拙见。为了避免观点的偏颇，编者又将其他学者、同仁的真知灼见融入本书。编者希冀促进大家对《交通事故处理程序规定》以及相关法律法规中的新理念、新思路的理解，也希望我国的交通事故处理法制建设迈上快速发展的道路。

全书由中国人民公安大学交通管理工程系高万云、牛学军、杨润凯和马社强编写，最后由马社强同志统稿。

对交通事故处理法律法规的理解是仁者见仁，智者见智；况且，我国交通事故处理法律法规也在不断地建设和完善之中。编者对法律法规的理解难免有不成熟的地方，希望读者在实践中以我国现行法律法规为依据。

在本书的编写过程中，得到许多学者、同仁的建议和帮助，在此表示衷心感谢！

本书编写中，借鉴、吸收了一些老师、学者、同仁的研究成果，在此表示感谢！

前 言

由于作者理论水平和实践经验的局限，加之编写时间仓促，书中难免有些错误或不尽人意之处，敬请批评和指正，编者将不甚感激。

作 者

2005 年 3 月

目 录

第一章 总则	(1)
第二章 管辖	(24)
第三章 受理	(33)
第四章 简易程序	(46)
第五章 调查	(79)
第一节 一般规定	(79)
第二节 现场调查	(93)
第三节 交通事故逃逸协查	(154)
第四节 检验、鉴定	(161)
第五节 交通事故认定书	(190)
第六章 处罚执行	(216)
第七章 损害赔偿调解	(237)
第八章 涉外交通事故处理	(283)
第九章 其他规定	(298)
第十章 附则	(327)
附录	(332)
1. 《中华人民共和国道路交通安全法》	(332)
2. 《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》 ...	(360)
3. 《交通事故处理程序规定》	(387)

4. 《交通事故案卷文书》(GA 40—2004)	(407)
5. 《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》	(455)
6. 《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》	(464)
参考书目	(467)

第一章 总 则

本章为总则，是针对《交通事故处理程序规定》的立法依据、适用范围、处理交通事故应遵循的原则、处理交通事故的主体资格以及报警便利要求的规定。该总则是《交通事故处理程序规定》的纲领性、概括性的规定，为其他各章的具体规范奠定了基础并具有指导意义，其余各章条文均不得违背总则确定的一般原则和规定，在适用具体条款时，应当符合总则规定的基本原则和精神。

第一条 根据《中华人民共和国道路交通安全法》及其实施条例，制定本规定。

【理解与适用】 本条是关于《交通事故处理程序规定》立法依据的规定。

《中华人民共和国道路交通安全法》（以下简称《道路交通安全法》）对于处理交通事故作了一般性的规定。《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》（以下简称《道路交通安全法实施条例》）在其基础上作了细化。《交通事故处理程序规定》以部门规章的形式与二者相配套且使交通事故处理更加具体化并更加具有可操作性，确保了《道路交通安全法》和《道路交通安全法实施条例》的贯彻实施，规范了我国的交通事故处理。

随着社会的发展，原《道路交通事故处理程序规定》（公安部第10号令）难以适应时代的要求，主要表现在：第一，原有

的交通事故处理办法与国际通行做法不一致，不能适应我国对外开放和加入 WTO 的需要；第二，大量的轻微交通事故得不到快速处理，造成交通阻塞，加重了交通事故的不良影响。据统计，我国 70% 以上的交通事故是仅仅造成车辆及少量财物损失的轻微交通事故。按照旧的《道路交通事故处理程序规定》，当事人必须报警并等候交通警察到达现场来处理，这不仅给当事人造成不必要的麻烦，而且影响了交通事故现场周围的正常交通；第三，将公安机关交通管理部门对交通事故损害赔偿的调解作为当事人提起民事诉讼的前置程序，既限制了当事人的诉讼权利，又降低了交通事故处理的效率；第四，缺少通过社会保险对预防交通事故、快速处理交通事故和补偿损害的制度。

2003 年 10 月 28 日，第十届全国人民代表大会常务委员会第五次会议通过了《道路交通安全法》，并于 2004 年 5 月 1 日起施行。按照《道路交通安全法》的配套要求，国务院制定了《道路交通安全法实施条例》，于 2005 年 5 月 1 日与《道路交通安全法》同步施行。《道路交通安全法》以保障道路交通安全为根本出发点，着眼于解决道路交通安全管理中的突出问题，从现实需要和交通安全管理的实际出发，确立了依法管理、方便群众的基本原则，突出了“以人为本”的思想，确立了管住重点、方便一般、简化手续、提高效率的总体思路。

《道路交通安全法》和《道路交通安全法实施条例》对交通事故处理做了许多新规定，对公安机关交通管理部门以及当事人依法处理交通事故提出了新规范，改善了以往的交通事故处理模式。第一，重新定义了交通事故概念；第二，将过去交通事故必须经公安机关交通管理部门处理扩大到允许当事人依法自行处理；第三，确定了交通事故认定书的证据性质；第四，实行了交通事故现场快速处理；第五，规定了机动车第三者责任强制保险；第六，设立了交通事故社会救助基金；第七，取消了不预付

抢救费可以扣留当事人车辆作为抵押的规定；第八，取消了将公安机关交通管理部门对交通事故损害赔偿调解作为必经前置程序的规定等。

为了全面而系统地贯彻、适应和实施《道路交通安全法》和《道路交通安全法实施条例》，公安部制定了部门规章《交通事故处理程序规定》并与二者同步实施，规范了公安机关交通管理部门及其交通警察以及当事人处理交通事故的行为，旨在落实《道路交通安全法》和《道路交通安全法实施条例》所确立的处理交通事故的基本原则和制度。第一，对交通事故的处理时限、调查、鉴定、检验、认定、对当事人的处罚、损害赔偿调解等环节的工作程序作出了具体规定；第二，使得交通事故处理各个环节的时限规定相互衔接；第三，强调交通事故处理中证据的重要作用。适用一般程序处理的交通事故，由交通警察专门调查，取得证据；适用简易程序处理的交通事故，由当事人自行处理或者一名交通警察当场处理的，要求当事人记录交通事故的主要事实，作为证据；第四，交通事故检验、鉴定、评估实行社会化等；第五，增加了便民措施。

总之，《道路交通安全法》是处理交通事故所应遵循的具有最高效力的法律规范，《道路交通安全法实施条例》是处理交通事故所应遵循的行政法规，与处理交通事故有关的下位法规、规章都不得违背上位法的规定，否则不具有法律效力。作为部门规章的《交通事故处理程序规定》的效力等级低于法律和行政法规，因此，在制定时必须严格符合上位法的原则和精神。《道路交通安全法》、《道路交通安全法实施条例》和《交通事故处理程序规定》共同重新界定了公安机关交通管理部门在道路交通事故处理中的法定职责范围，从根本上改变了我国的交通事故处理模式，为维护道路交通秩序，预防和减少交通事故，保护公民、法人和其他组织的财产安全及其他合法权益，提高通行效

率，解决道路交通中的难题提供了法律保障。

第二条 本规定适用于处理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故。

车辆在道路以外通行时发生的事故，公安机关交通管理部门接到报案的，参照本规定处理。

发生特别重大交通事故，依据有关法律、法规的规定处理。

【理解与适用】 本条是针对《交通事故处理程序规定》适用范围的规定。

一、《交通事故处理程序规定》仅仅适用于处理交通事故

《道路交通安全法》重新定义“交通事故”是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。《交通事故处理程序规定》第2条第1款所说的“本规定适用于处理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”就是更加明确地指出其仅仅适用于交通事故处理。根据新的交通事故概念，交通事故的构成要件为车辆、道路、过错或意外、后果等4个因素。

（一）道路因素

交通事故必须发生在《道路交通安全法》所界定的“道路”上，是对交通事故发生的空间要求。

原《道路交通管理条例》对“道路”的定义有一定的局限性。第一，界定范围过于狭窄，没有对公路部门验收的铺装路面且用于公共交通的通行场所予以确认；第二，没有明确乡镇街道、胡同通行的性质。随着我国城市化进程的发展，乡镇街道、胡同的交通秩序与安全也应当成为道路交通的重要组成部分并在交通中发挥重要的作用；第三，通行公众车辆的单位自建道路性

质尚未明确。纵观世界各国道路交通立法，对道路的界定都比较宽，一般界定道路为供公众及车辆通行的空间区域。旧的“道路”定义的局限性对于我国的道路交通管理工作 and 交通事故处理工作带来不便。

《道路交通安全法》对“道路”作了更明确、更宽泛的界定。“道路”是指公路、城市道路和虽在单位管辖范围但允许社会机动车通行的地方，包括广场、公共停车场等用于公众通行的场所。其中，公路包括公路桥梁、公路隧道和公路渡口。公路按其公路网中的地位，分为国道、省道、县道和乡道，并按技术等级分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路和四级公路。城市道路是指城市中供车辆、行人通行的，具备一定技术等级的道路、桥梁及其附属设施。“虽在单位管辖范围但允许社会机动车通行的地方”理解为如厂矿道路、港区道路、机场道路等，凡是社会机动车可以自由通行的，均可按道路进行管理。过去因属于非公路养护部门列养而排除在道路之外的乡村自建公路，现在也被列入“虽在单位管辖范围但允许社会机动车通行的地方”。广场是指城市规划在道路用地范围内，专供公众集会、游憩、步行和交通集散的场地。公共停车场是指规划在道路用地范围内专门划设出供车辆停放的车辆集散地。《道路交通安全法》所界定的“道路”更加宽泛。

《道路交通安全法》是《交通事故处理程序规定》的立法依据，那么，《交通事故处理程序规定》的适用空间范围必须与《道路交通安全法》的适用空间范围保持一致。交通事故必须发生在《道路交通安全法》所界定的道路上，只有那些发生在《道路交通安全法》所界定的“道路”上的事件才有可能成为交通事故。判断某事件发生的位置是否属于《道路交通安全法》所规定的“道路”，必须注意：第一，考虑事故发生时的起点是否存在于道路的空间范围内，至于事故发生后，车辆及其他与事

故有关的人员、物品处在道路以外，则不影响对交通事故性质的确认；第二，事件发生的空间场所必须属于《道路交通安全法》中规定的“道路”，否则，该事件肯定不属于交通事故。

（二）车辆因素

交通事故必须是涉及车辆的事件，即交通事故当事方至少有一方是车辆，不涉及车辆的事件不能成为交通事故。

车辆包括机动车和非机动车。（1）机动车，是指以动力装置驱动或者牵引，上道路行驶的供人员乘用或者用于运送物品以及进行工程专项作业的轮式车辆。第一，机动车以动力装置驱动或者牵引；第二，机动车要上道路行驶；第三，机动车供人员乘用、用于运送物品或者进行工程专项作业；第四，机动车属于轮式车辆。机动车一般包括大型客车、小型客车、大型货车、小型货车、二轮摩托车、轻便摩托车、拖拉机、挂车、全挂汽车列车、轮式专用机械车、电车等。（2）非机动车，是指以人力或者畜力驱动，上道路行驶的交通工具，以及虽有动力装置驱动但设计最高时速、空车质量、外形尺寸符合有关国家标准的残疾人机动轮椅车、电动自行车等交通工具。

交通事故必须是涉及车辆的事件。认定某事件是否是交通事故，看该事件所涉及的车辆是否符合《道路交通安全法》及有关法律法规对“车辆”的规定，交通事故中所涉及的车辆必须符合《道路交通安全法》及有关法律法规对车辆的规定。交通事故定义中所说的“车辆”不是生活中车辆的泛指，而是有条件的，不能将生活中所见到的任何车辆与《道路交通安全法》中所界定的车辆等同。

《道路交通安全法》中所说的车辆属于交通运输工具，属于载体，其本身并不会运行，更谈不上会肇事，实际“人”才是操纵车辆的主体；在交通事故定义中之所以不直接用“人”作为《道路交通安全法》中交通事故的主体，是为了表明在交通

事故中造成人员伤亡或者财产损失的是“车辆”，这样，从外在表象上就很容易对交通事故作出判断，很显然，不涉及车辆的事件也就不属于交通事故。

交通事故中所涉及的车辆必须在运行中，当非机动车在推行过程中造成人员伤亡或者财产损失的，不属于交通事故，此时应该将非机动车与推车人共同视为“行人”对待。

（三）过错或者意外因素

交通事故必须是由于“过错”或者“意外”造成的事件。

1. 过错。

过错是行为人的主观心理状态，分为故意和过失。故意，是指行为人已经预见到自己行为可能的后果，仍然积极地追求或者听任该后果的发生。过失，是指行为人应当预见自己的行为可能发生某种后果，因疏忽大意而没有预见，或者预见后而轻信能够避免，以致发生这种结果的心理态度。持有“故意”态度的行为人为主观上对于后果的出现是“肯定”的，而持有“过失”态度的行为人为主观上对于后果的出现是“否定”的。

对于交通事故而言，包括机动车驾驶人、非机动车驾驶人在内的交通参与者经常故意违反道路交通安全法律法规，但他们并不希望造成人员伤亡或者财产损失的后果。有的驾驶人、行人的确是故意违反道路交通安全法律法规，也意识到自己的行为会引起交通秩序混乱，甚至会引发交通事故，但他们并不希望发生交通事故，认为可以侥幸避免，即使最终出现交通事故这种后果也是他们“过失”造成的。如果驾驶人、行人已经预见到自己行为可能会造成人员伤亡或者财产损失，仍然积极地追求或者听任该后果的发生，那么，他们对于该后果的出现属于“故意”。

对于交通事故的“过错”应该这样理解：第一，对于交通事故后果的出现只能由“过失”引起，不能是故意；如果当事人希望或者放任交通事故后果的出现，就不属于过失，应该按照

“故意”对待，如行为人借车辆故意伤害他人或造成他人财产损失的，该行为已经超出了交通事故法律法规所调整的范围，应当根据后果的严重程度适用《治安管理处罚条例》或者《刑法》；第二，对于交通事故后果来说，当事人的主观态度只能是“过失”，而对于当事人作出违反道路交通安全法律法规的行为本身而言，既可以是过失，也可以是故意。这里的故意仅仅指行为人违反道路交通安全法律法规的行为是故意的，对于出现交通事故损害后果而言，只能是过失，即交通事故当事人并不希望发生交通事故。如果对于交通事故后果行为人是故意的，其行为应该受到刑罚的制裁。因此，公安机关交通管理部门及其交通警察在调查时，应该对交通事故当事人的主观态度作出科学分析，防止那些表面假相为交通事故，其实质为刑事犯罪的情形出现，以免让当事人逃避了刑罚的严惩。例如，A开车正常行驶，忽然发现前面一个与自己有过节的B在前面骑自行车行驶，于是A想报仇，就故意开车撞死B。如果不对A的目的和动机进行分析，盲目地按照交通事故处理就会让A逃避了法律应有的制裁。分析看出，A对于该事件后果的出现持故意的主观态度，该事件不能按照交通事故去处理。

因此，在分析当事人的主观态度时，应该调查并把握好当事人的动机和目的，从而可以辨别当事人对事故的出现是故意还是过失。

2. 意外。

过去，在道路上发生事故如果不是人为的道路交通违法行为引起的，而是因为客观原因引起的，则作为非交通事故的“意外事故”。公安机关交通管理部门既不处理“意外事故”，也不将意外事故作为交通事故来统计。现在，车辆在道路上由于“意外”原因发生事故，也要作为交通事故处理并统计。《道路交通安全法》将“意外”引入了交通事故的概念中，使得交通

事故的范畴比以往扩大了许多。意外事件应具备如下条件：（1）必须是不可预见；（2）损害的发生必须归因于行为人以外的原因；（3）必须是偶然发生。

（四）后果因素

交通事故必须有损害结果的出现，即交通事故必须有人员伤亡或者财产损失的后果。人身损伤以《人体重伤鉴定标准》、《人体轻伤鉴定标准（试行）》和《人体轻微伤的鉴定标准》为依据。交通事故财产损失以交通事故现场的直接财产损失为依据，不包括间接财产损失。如果客观上没有损害后果出现，该事件就不属于交通事故。

综上所述，判断某事件是否是交通事故，该事件必须完全具有上述构成要件，如果不完全满足上述条件的，是不能作为交通事故来处理的。因此，道路、车辆、后果、过错或者意外这几个因素是甄别交通事故的依据，只有同时满足上述条件的事件才是《道路交通安全法》所规定的交通事故，否则不属于交通事故，也可以称为“非交通事故”。

《道路交通安全法》中规定的“交通事故”与旧的《道路交通事故处理办法》中规定的“道路交通事故”相比，有了明显变化。第一，新定义体现交通事故不以违反道路交通管理法律法规为前提。意外也可以引发交通事故，更加突出了道路交通事故的民事侵权性质；第二，主体的范围发生变化。新的定义并不要求行为人的活动具有交通性质。交通事故的责任主体由原来的“车辆驾驶员、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”变为“车辆”，在这里，车辆是一种拟人化的表述，与过去交通事故的定义相比，虽然在文字表述上有所不同，但并没有实质变化，仅有的变化是将原来的操作者改为被操作对象；第三，将原先的“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”变为“因过错或