

道路交通事故处理 通 论

主 编 徐 毅 刚



警官教育出版社

教参书

224720

道路交通事故处理通论

GA27/23

主 编 徐毅刚
副主编 靳兆亮 王华亭
主 审 常宪瑞 王芳臣



0224720

警官教育出版社

书 名: 道路交通事故处理通论

著 者: 徐毅刚

责任编辑: 孙 静

封面设计: 夏 茫

出版发行: 警官教育出版社

(北京西城木樨地北里2号 100038)

印 刷: 铁道部科学研究院印刷厂印刷

经 销: 新华书店总店北京发行所

版 次: 1997年4月第1版

印 次: 1997年4月第1次印刷

印 张: 24

开 本: 787×1092mm 1/16

字 数: 500千字

印 数: 01—4000册

ISBN 7-81027-803-7/G·292

定 价: 31.00元

前 言

自1991年9月22日国务院颁布《道路交通事故处理办法》之后,经过道路交通安全专家、学者近五年的努力,具有我国特点的道路交通事故处理理论和法律、法规体系已基本形成。编者进行了两年多的艰苦努力,将这本《道路交通事故处理通论》呈现在读者面前,争取全面地、系统地阐述道路交通事故处理理论的最新研究成果和实践经验。

本书作为山东省教育委员会1996年社会科学科研项目,是为了适应新形势下依法处理道路交通事故,提高道路交通事故的办案质量,满足广大道路交通事故办案人员的理论学习和公安交通管理专业教学的需要而编写的。

本书的编写力求内容全面、系统、新颖、实用,突出理论联系实际的特点,以法学和交通工程学理论为指导,以现行的有关道路交通事故处理的法律、法规、规章和标准为依据,总结了道路交通事故处理的工作经验,对新形势下道路交通事故处理的新情况新问题进行了探讨。本书能够对道路交通事故办案人员掌握基本理论,丰富业务知识,提高实践能力有所裨益,是编者的期望。

全书共分19章,其中第7章由胡大鹤编写,第19章由李西鲁编写,其余各章由徐毅刚编写。全书由徐毅刚主编,靳兆亮、王华亭副主编,由徐毅刚、靳兆亮、王华亭、李发生、李西鲁修改统稿,请常宪瑞、王芳臣审定。

在本书的编写出版过程中,山东公安专科学校和山东省公安厅交通警察总队的领导给予了大力支持;山东公安专科学校教务处、治安系的领导给予了直接的指导和帮助;山东公安专科学校治安系副主任、教授周彭年同志提出了许多指导性意见;山东省交警总队交通科和各地交警支队、大队的领导、同志们提供了很多方便条件。值此一并表示诚挚的谢意。

感谢山东公安专科学校徐巧同志完成了本书的全部计算机录入工作。

本书在编写过程中,参考了许多专家的专著和论文,引用了他们的部分研究成果,书中未能一一列出,在此向文献、资料的原作者表示衷心的感谢。

由于编者水平限制,加之时间仓促,书中难免有错误和不当之处,敬请读者批评指正,以利再版时修正。

谨以本书献给日夜奋战在道路交通事故处理第一线的同志们。

编 者

1997年1月于济南

目 录

第一章 道路交通事故概述	(1)
第一节 道路交通事故的定义	(1)
第二节 道路交通事故的性质	(3)
第三节 道路交通事故的特征	(5)
第四节 道路交通事故的分类	(6)
第五节 道路交通事故的危害	(9)
第六节 道路交通事故的演变史	(13)
第七节 我国道路交通事故情况	(16)
第二章 道路交通事故原因	(20)
第一节 人的原因	(20)
第二节 车的原因	(36)
第三节 道路的原因	(38)
第四节 环境的原因	(49)
第三章 道路交通事故处理概论	(54)
第一节 道路交通事故处理的地位和作用	(54)
第二节 道路交通事故处理管辖	(55)
第三节 事故办案人员的职责与回避	(58)
第四节 道路交通事故处理的基本原则和依据	(60)
第五节 道路交通事故处理程序	(65)
第六节 道路交通事故处理期限与审批制度	(67)
第四章 道路交通事故现场处理	(71)
第一节 道路交通事故现场	(71)
第二节 接受报案与立案	(73)
第三节 赶赴现场	(74)
第四节 现场勘查	(76)
第五节 常见事故现场勘查重点	(85)
第六节 道路交通事故车辆定损	(89)
第五章 道路交通事故人体损伤	(91)
第一节 道路交通事故人体损伤	(91)
第二节 人体损伤的现场救护	(98)

第六章 道路交通事故痕迹物证勘验	(105)
第一节 概述	(105)
第二节 地面痕迹勘验	(111)
第三节 车体痕迹勘验	(118)
第四节 人体痕迹和其他痕迹勘验	(121)
第五节 物证的特征	(122)
第六节 物证的提取	(126)
第七章 道路交通事故车辆检验	(129)
第一节 概述	(129)
第二节 转向系检验	(131)
第三节 制动系检验	(132)
第四节 灯光信号装置和安全防护装置的检验	(135)
第八章 道路交通事故现场图	(137)
第一节 概述	(137)
第二节 现场定位	(153)
第三节 现场测量	(156)
第四节 绘制现场记录图	(160)
第九章 道路交通事故勘验照相	(163)
第一节 概述	(163)
第二节 勘验照相的方式和方法	(164)
第三节 勘验照相的用光方法	(168)
第四节 勘验照相的分类与具体要求	(170)
第五节 照片的制作与归档	(174)
第十章 道路交通事故调查取证	(177)
第一节 道路交通事故讯问	(177)
第二节 道路交通事故询问	(184)
第三节 道路交通事故讯(询)问记录	(187)
第十一章 道路交通事故肇事逃逸案的侦破	(190)
第一节 概述	(190)
第二节 现场勘查	(193)
第三节 侦破方法	(197)
第十二章 道路交通事故受伤人员伤残评定	(199)
第一节 伤残的基本概念	(199)
第二节 道路交通事故伤残评定的概念	(201)
第三节 道路交通事故伤残评定程序与内容	(205)

第十三章	肇事车辆车速推算	(214)
第一节	制动初速度的推算	(214)
第二节	制动非安全区的推算	(219)
第三节	转弯侧滑速度的推算	(220)
第四节	汽车一维碰撞的速度分析	(221)
第五节	直角侧面碰撞的速度分析	(230)
第六节	两轮车与汽车碰撞的速度分析	(231)
第七节	汽车碰撞行人的速度推算	(236)
第十四章	道路交通事故处理证据	(239)
第一节	道路交通事故处理证据的概念和意义	(239)
第二节	道路交通事故证明	(241)
第三节	道路交通事故处理证据分类	(242)
第四节	收集和运用证据	(247)
第五节	审查判断证据	(249)
第十五章	道路交通事故责任认定	(252)
第一节	道路交通事故责任认定	(252)
第二节	道路交通事故责任推定	(258)
第三节	道路交通事故责任重新认定	(259)
第十六章	道路交通事故处罚	(265)
第一节	刑事处罚的基本概念	(265)
第二节	刑事处罚的程序和内容	(266)
第三节	行政处罚的基本概念	(279)
第四节	行政处罚的种类与幅度	(282)
第五节	行政处罚的程序	(285)
第六节	行政复议和行政诉讼	(292)
第十七章	道路交通事故损害赔偿	(304)
第一节	概述	(304)
第二节	损害赔偿的项目和标准	(307)
第三节	损害赔偿调解	(314)
第四节	损害赔偿有关问题的处理方法	(322)
第五节	机动车辆保险概论	(323)
第十八章	涉外道路交通事故处理	(329)
第一节	涉外道路交通事故的基本概念	(329)
第二节	涉外道路交通事故处理原则与依据	(331)
第三节	涉外道路交通事故的通知、通报制度	(334)
第四节	涉外道路交通事故处理的特殊程序	(336)

第十九章 道路交通事故案卷与统计	(340)
第一节 道路交通事故案卷的基本概念	(340)
第二节 道路交通事故档案管理与检查	(344)
第三节 道路交通事故统计的基本概念	(347)
第四节 道路交通事故统计指标	(351)
第五节 道路交通事故统计报表	(356)
主要参考文献	(370)

第一章 道路交通事故概述

为了学习道路交通事故处理的理论知识和实践技能，道路交通事故办案人员应首先学习道路交通事故的基本概念，掌握道路交通事故的定义、性质、特征和分类，了解道路交通事故发展史、事故危害和我国的道路交通事故情况。

第一节 道路交通事故的定义

学习道路交通事故定义是事故处理工作的需要。《道路交通事故处理程序规定》第十三条规定：“经现场勘查，属于交通事故的，填写《交通事故立案登记表》。不属于交通事故的，由事故处理部门负责人批准，书面通知当事人。”因此，事故办案人员在现场勘查之后，首先应该认定接到报案的事件是不是属于道路交通事故。

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，过失造成人身伤亡或者财产损失的事故。

分析该定义，可以得到构成道路交通事故的七个要素：

一、道路

道路是指公路、城市街道和胡同（里巷），以及公共广场、公共停车场等供车辆、行人通行的地方。这是在道路交通事故处理范畴内对道路的定义。

中华人民共和国国家标准 GBJ124—88《道路工程术语标准》中关于道路的定义是：“道路是指供各种车辆和行人等通行的工程设施。”这是广泛意义上的道路定义。广义的道路按其使用特点分为公用道路、专用道路两类。公路和城市道路属于公用道路。厂矿道路、林区道路、乡村道路是专门供各种厂矿运输车辆、林业运输工具和农业运输工具通行的道路，属于专用道路。

道路交通事故处理中的道路是指具有公用性质的道路。公用道路的特征是通行社会车辆。因此，公安部交通管理局决定，将通行社会车辆的港口道路、民用机场（不含机场控制区）道路和林业季节性运材道路纳入道路交通管理的范畴，适用统一的道路交通管理法规。在非公用性质的道路上和其他地点发生的事故不属于道路交通事故。这样的道路和地点有：厂矿、油田、农场、林场自建的不通行社会车辆的专用道路；用于田间耕作，供农机具行走的机耕道路；机关、学校、单位大院内、火车站、汽车总站、货场、渡口内道路；铁路道口与火车发生的事故不属于道路交通事故。

二、车辆

道路交通事故处理中的车辆是指在道路上行驶的机动车和非机动车。根据车辆要素：与车辆无关的事故不属于道路交通事故。例如，行人之间发生挤、摔、碰撞等造成损害后果的事故，不属于道路交通事故。

车辆要素要求事故当事人中至少有一方是车辆驾驶人员。

三、道路交通事故事件

所谓道路交通是指在道路上进行的，人和物的空间位置移动。在道路上进行的主要是交通活动，但是也存在非交通性质的活动。在非交通性质的活动中发生的事故不属于道路交通事故。如：参加军事演习、体育竞赛、断路施工的车辆自身发生的事故不属于道路交通事故。

四、在运动中

发生事故时，至少应有一方车辆是在运动中。车辆尚未开动，发生的人员挤摔伤亡事故不属于交通事故。如行人与停止的车辆碰撞、从停止的车辆上摔下、公共汽车到站停车后发生的人员伤亡事故，不属于道路交通事故。

五、违章行为

道路交通事故的原因必须是由于车辆驾驶人员、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，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。即：当事人的违章行为与事故损害后果之间存在因果关系。当事人各方均没有违章行为而出现了损害后果的不属于道路交通事故；虽有违章行为，但违章行为与损害后果之间无因果关系的也不属于道路交通事故。

道路交通事故当事人是指在道路交通事故中具有违章行为和受到损害的各有关人员。当事人包括肇事者和受害者。

机动车驾驶员的紧急避险行为不属于违章行为。紧急避险是指为了使公共利益、本人或他人的人身和其他权利免受正在发生的危险的侵害，不得已采取损害法律所保护的公共利益或他人利益的行为。

紧急避险行为是合法的行为。我国《刑法》第18条和《民法通则》第129条都已做出规定。机动车驾驶员在紧急危险的情况下，为了免除他人的人身伤害或公共财产损失，不得已采取的应急驾驶行为，可视为紧急避险。但必须具备以下四个构成要件：

- (一) 必须是为了避免公共利益、本人或他人的人身和其他合法权利受到危险的紧急情况下，才能实行紧急避险；
- (二) 必须是实际存在并且正在发生危险的情况下，才能实行紧急避险；
- (三) 必须是在没有其他方法可以避免危险时，才能容许紧急避险；
- (四) 紧急避险造成的损害必须比所避免的损害要轻。

正确地采取紧急避险行为，可以牺牲较小的利益以保全较大的利益，使公共财产或人身安全免遭更大的损害。所以，我国法律规定紧急避险行为是合法行为。但是，避险过当应负法律责任。

六、过失

过失是指应当预见自己的行为可能发生危害社会的结果，因为疏忽大意而没有预见，或者已经预见而轻信能够避免，以致发生这种结果。过失分为两类：一类是疏忽大意，另一类是过于自信。事故当事人的主观心理状态是过失，是道路交通事故的重要特征。交通肇事罪属于过失犯罪，最多判七年有期徒刑。

七、有损害后果

既无人员伤亡，也无财产损失的不属于道路交通事故。

以上是构成道路交通事故的七个缺一不可的要素。

(附：美国国家安全委员会对交通事故所下的定义是：所谓交通事故是车辆或其他交通物体在道路上所发生的意料不到的、有害的或危险的事件。这些事件妨碍着交通行动的完成。其原因常常是由于不安全的行为或不安全的条件，或者是两者的结合，或者一系列不安全行为或一系列不安全条件。)

第二节 道路交通事故的性质

性质是一种事物区别于其他事物的根本属性。认识道路交通事故的属性，将有助于我们认识道路交通事故的规律性和道路交通事故处理的有关问题。道路交通事故的性质如下：

一、道路交通事故是一种随机事件

世界上的事物基本上可分为两大类：一类叫做确定性事件，一类叫做随机事件。确定性事件内部各因素之间的关系是确定的，可以用数学公式表示。随机事件内部各因素之间的关系是不确定的。例如：气温、气压与下雨之间的关系是不确定性关系；交通流量、道路条件、车辆运行环境、气候条件……等与道路交通事故之间的关系是不确定性关系。

什么是随机事件呢？在相同的条件下进行的无限重复的，且试验结果不一定相同的试验叫做随机试验。在随机试验中，可能出现也可能不出现的事情叫做随机事件。随机事件具有偶然性，不能象确定性事件那样，使用数学公式准确地预测和控制它。

道路交通事故是一种随机事件主要是由交通参与者行为的随机性决定的。心理学研究表明：人的行为过程是一个感知、判断、动作的心理过程。动作的幅度、速度、力量和准确性受到大脑的觉醒程度、输入输出神经的传输速度、肌肉的疲劳程度、个性心理特征……等等因素的影响。在不断变化的人们自身状态的影响下，这些因素随时可能改变，不可能长时间恒定在某一状态不变。人类行为的差异性决定了人类行为的随机性。

道路交通事故与交通参与者的违章行为紧密相关。正是人类行为的随机性和违章行为与事故之间的紧密关系，决定了道路交通事故是一种随机事件。

道路交通事故是一种随机事件还与道路交通事故发生的环境条件的随机性有关。事故发生的环境条件包括车辆运行的道路环境和交通环境。车辆运行的道路环境是指车辆运行到道路某一点时，该点的道路类型（城市道路、公路、山区道路、平原道路、汽车专用道路等）、道路等级（高速公路、四级公路、快速路、主干路、支路……等）、路面结构（路面材料、路面摩擦系数、道路宽度、道路横断面结构等）、道路线形（弯道、上坡、下坡、直线）等情况。车辆运行的交通环境是指车辆运行时，在道路上运行的其他机动车、非机动车、行人的情况。

道路交通系统是一个复杂的动态系统。在车辆运行过程中，人、车、路之间的位置关系、车辆运行的道路环境和交通环境随时发生变化，使车辆运行的道路环境和交通环境呈现出随机性。道路交通事故往往是在俗称为“巧合”的情况下发生的，这种巧合反映出影响事故发生的环境条件的随机性。

在道路交通系统中，交通参与者的行为还受到道路环境和交通环境的影响，道路环境和交通环境的随机性使交通参与者行为的随机性增强。正是环境条件的随机性和交通参与者行为的随机性以及他们之间的相互作用使道路交通事故成为一种随机事件。

道路交通事故的随机性决定了其规律性属于统计规律。所谓统计规律是指从大量的同类现象中总结出来的，反映总体性质的规律性。因此，研究道路交通事故的规律性应使用数理统计方法、灰色系统方法、……等等。

二、道路交通事故是一种违法事件

违法是指一切违反法律、法规的规定，从而造成某种危害社会的过错行为。在道路交通事故中，肇事者的交通违章行为违反了《道路交通管理条例》和其他交通管理法规，造成了人员伤亡和财产损失，破坏了正常的道路交通秩序，是一种违法行为。由这种违法行为引起的道路交通事故是一种违法事件。

广义的违法是包括刑事违法、民事违法和行政违法等一切违法行为。刑事违法即犯罪，是指一切触犯刑律应受刑事处罚的行为。民事违法是指违反民事法律、法规的行为。行政违法是指违反行政管理法规的行为。道路交通事故中的交通违章行为是一种复杂的违法行为。对于致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的重大、特大事故，负事故主要或全部责任的肇事者的违章行为，则是违反了刑法第 113 条的规定，构成交通肇事罪的犯罪行为。这种情况下，道路交通事故是一种刑事犯罪案件。对于不构成交通肇事罪的肇事者的违章行为则是一种违反了《道路交通管理条例》的行政违法行为，这时的道路交通事故是一种行政违法事件。道路交通事故造成了人员伤亡和财产损失，肇事者侵犯了国家、集体和个人的财产所有权，侵犯了公民的人身健康权。肇事者的违章行为又是一种民事违法行为。依照民法，道路交通事故是一种民事侵权损害事件。

为了充分发挥交通管理法规的作用，维护交通管理法规的尊严，保证交通管理法规的实施，健全社会主义法制，国家不仅要求交通参与者必须遵守交通管理法规，而且还要对一切违反交通管理法规的行为，依法进行制裁。依靠国家强制力保证交通管理法规的实施。对于犯有交通肇事罪的事故责任者，根据《刑法》第 113 条的规定和《最高人民法院、最高人民检察院关于严格依法处理道路交通肇事案件的通知》的规定，追究其刑事责任。对于不构成交通肇事罪的肇事者，根据《道路交通事故处理办法》、《道路交通管理条例》和其他道路交通管理法规、规章的规定，对其进行行政处罚。道路交通事故责任者对道路交通事故造成的人员伤亡和财产损失，根据《民法通则》、《道路交通事故处理办法》的规定，应当承担民事赔偿责任。

所以，根据道路交通事故损害后果的严重程度和事故责任的大小，道路交通事故责任者要分别承担民事责任、行政责任或刑事责任。

三、道路交通事故是一种过失事件

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，过失造成人员伤亡或者财产损失的事故。由定义可知，道路交通事故肇事者的主观心理状态是过失。

过失分为两类：一类是疏忽大意，另一类是过于自信。由于疏忽大意而引发道路交通事故的情况是很多的。例如：驾驶员王某，一边开车，一边与坐在驾驶室内的另一个人说笑，没有减速，也没有鸣喇叭。结果将一名骑自行车的妇女轧死。按王某的开车技术和驾车经验，应当预见转弯速度快、不鸣喇叭示警容易发生道路交通事故，但是由于和他人说笑，而没有预见，结果发生了致他人死亡的严重后果，这就是疏忽大意造成的道路交通事故。由于过于自信而导致道路交通事故的也不少见。如：一名大货车驾驶员，由于过分相信自己的技术，在雨后狭窄的道路上，强行超越一辆大客车，结果在超车的过程中滑出路面，造成一起翻车事故。

在道路交通环境中，除过失事件外，还存在故意事件和意外事件。故意是指行为人明知自己的行为会发生危害社会的结果，但是希望或者放任这种结果发生。在道路交通环境中，利用

交通工具故意伤害他人属于故意犯罪，不属于道路交通事故。

故意和过失的根本区别是行为人在主观上对损害后果是否是有意追求。故意犯罪在行为人主观愿望与损害后果之间是一致的。而过失事件则不然，肇事驾驶员实施违章行为时，主观上并不希望发生道路交通事故。虽然驾驶员的违章行为可能是明知故犯，但是驾驶员对于损害后果并非是有意识追求。

意外是指行为在客观上虽然造成了损害结果，但是不是出于故意或者过失，而是由于不能抗拒或者不能预见的原因所引起的。行人利用交通工具自杀是驾驶员不能预见的，所以属于意外事件。由于地震、台风、山洪、雷击等不可抗拒的自然灾害造成的车辆事故属于意外事件。

在道路交通环境中，只有过失肇事属于道路交通事故，故意和意外事件都不是道路交通事故。在处理交通肇事逃逸案时，应将肇事逃逸驾驶员的肇事行为和逃逸行为分别定性，肇事行为属于过失行为，逃逸行为属于故意行为。

第三节 道路交通事故的特征

研究道路交通事故的特征可以帮助我们更深刻地理解道路交通事故的本质，寻求研究道路交通事故规律性的方法，制订预防道路交通事故的有效措施。

一、因果性

在互相联系的许多自然和社会现象中，一个现象出现，必然引起另一个现象的出现，则前一个现象叫做原因，后一个现象叫做结果。道路交通事故作为结果，是由违章行为引起的，违章行为是道路交通事故发生的原因。例如：路边摆摊设点和违章停放车辆引起会车刮擦事故。这种道路交通事故原因与结果之间的必然联系就叫做道路交通事故的因果性。

从图 1—1 可见，道路交通事故与事故原因之间的联系形式是多种多样的。

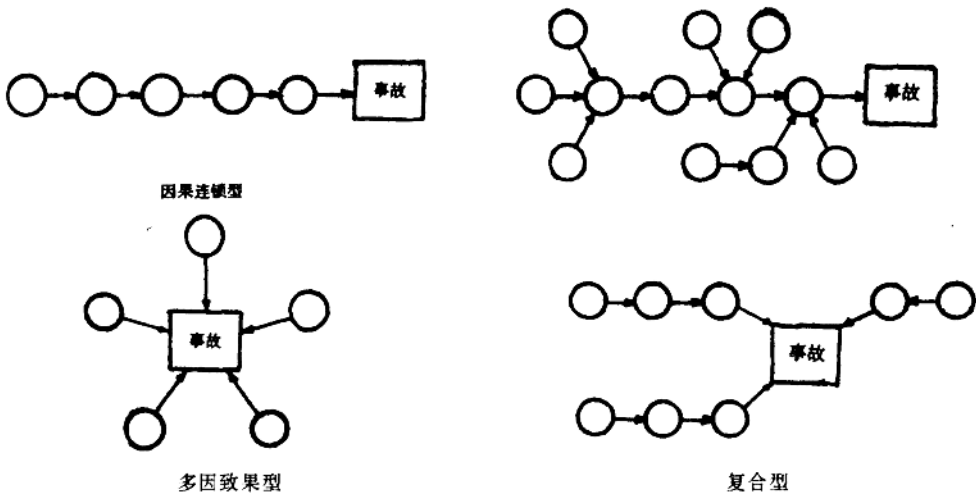


图 1—1 道路交通事故因果联系形式

例如：一天中午，天下大雨，个体运输户司机姚某驾驶解放大货车去苗圃拉树苗返家途中，由东向西行至秋湖公路窑上村翻水槽时，撞毁路边 8 个护墩，四轮朝天翻入翻水槽内，槽内水深 1.5 米，造成车上装卸工 2 人死亡，1 人重伤，车辆严重损坏。事故原因见图 1—2。

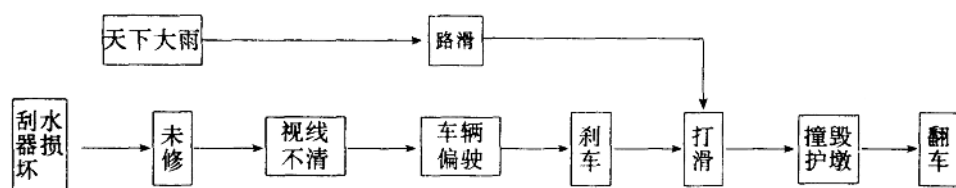


图 1-2 翻车事故原因方框图

从道路交通事故与原因之间的联系可以看到：引起事故发生的原因往往是多方面的，当其中一部分原因出现时，不足以引发事故。但是，这些“部分原因”则是事故发生的隐患。只要我们采取措施，消除这些隐患，就可以有效地预防道路交通事故的发生。

二、偶然性

道路交通事故属于随机事件，随机事件具有偶然性，所以道路交通事故具有偶然性。因此，某一起道路交通事故是哪些人、什么原因、什么时间、什么地点发生？事故后果是什么？在事故发生以前无法准确地预测。

某些人仅仅认识到道路交通事故的偶然性，用确定性事件的思维方法来认识道路交通事故这个随机事件，产生一种错误的认识：道路交通事故的发生是无规律可循的。在这种错误认识的指导下，这些人只是把“预防为主”的交通安全管理方针喊在口头上，整天忙于处理事故，不扎扎实实地做事故预防工作。这样做的结果只能是事故越处理越多，

道路交通事故是有规律的，这种规律叫作统计规律。统计规律是从大量的同类现象中总结出来的反映总体性质的规律性。道路交通事故属于随机事件，可以用概率论和数理统计作为数学工具来研究道路交通事故的规律性。认识了事故发生的规律性，就可以有的放矢地采取措施，有效地预防事故的发生，做到防患于未然。

三、潜伏突发性

虽然事故是突然发生的，但是在时间的推移中，道路交通事故的发生有一个从原因到事故的演变过程，有一个一系列违章行为和不安状态相互作用，不断扩大，直至发生事故的积累过程，这就是所谓道路交通事故的潜伏突发性。

道路交通事故的潜伏突发性表明，虽然事故的发生是突然的，但是事故有一个从萌芽状态不断增长，直到发生事故的发展过程。在这个过程中，因果关系的演变发展是受一定规律支配的。我们认识和掌握道路交通事故的规律性，就可以预测事故因果关系的发展、演变的起点、轨迹、动力条件和终点，采取措施，将事故消灭在萌芽状态中。

第四节 道路交通事故的分类

对道路交通事故进行分类的目的主要是为了满足道路交通事故统计和处理工作的需要。按照分类标志不同，道路交通事故分类方法有如下几种：

一、按事故损害后果分类

以道路交通事故的损害后果为标志，道路交通事故分为轻微事故、一般事故、重大事故和特大事故。根据公安部《关于修订道路交通事故等级划分标准的通知》的规定，划分标准如下：

轻微事故：是指一次造成轻伤1至2人，或者财产损失机动车事故不足1000元，非机动车事故不足200元的事故。

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

重大事故：是指一次造成死亡1至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。

特大事故：是指一次造成死亡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。

在事故统计中，死亡以事故发生后7天内死亡的为限（一些国家的交通事故死亡统计规定：日本：24小时内死亡的；法国：6天内死亡的；澳大利亚：3天内死亡的；美国：30天内死亡；加拿大：30天内死亡；瑞士：事故后即时死亡的。）；重伤按司法部、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》执行；轻伤按最高人民法院、最高人民检察院、公安部、司法部发布的《人体轻伤鉴定标准（试行）》执行；财产损失是指道路交通事故造成的车辆、财产直接损失折款，不含现场抢救（险）、人身伤亡善后处理的费用，也不含停工、停产、停业等所造成的财产间接损失。

在事故处理中，死亡不以事故发生后7天内死亡的为限；重伤、轻伤同样按上述标准确定；财产损失，还应包括现场抢救（险）、人身伤亡善后处理的费用，但不包括停工、停产、停业等所造成的财产间接损失。这里的事故处理是指对事故责任者的刑事或行政处罚、损害赔偿和收取事故处理费。

二、按事故形态分类

在《道路交通事故登记表》中，道路交通事故按事故形态分为：碰撞、刮擦、碾压、翻车、坠车、失火和其它等七种。

（一）碰撞

碰撞是指交通强者的正面部分与他方接触的事故形态。按照碰撞双方的性质不同，碰撞分为车与车、车与人、车与自行车、车与摩托车、车与固定物、自行车与人、摩托车与自行车……等等碰撞。

车与车碰撞分为正面碰撞、侧面碰撞、尾随碰撞。正面碰撞是指相向行驶的车辆正前部（含前部左右两角）碰撞。侧面碰撞是指车辆的接触部分有一方是车辆侧面的碰撞。尾随碰撞是指同车道同方向行驶的车辆，尾随车辆的前部与前车的尾部的碰撞。

碰撞的特征是：

1. 至少有一方是正面接触；
2. 接触能量较大，影响双方的运动状态。

（二）刮擦

刮擦是指交通强者的侧面部分与他方接触的事故形态。刮擦分为机动车与机动车、机动车与行人、机动车与自行车等刮擦。车与车刮擦分为同向刮擦和对向刮擦。同向刮擦是指同向行驶的车辆在后车超越前车时发生的两车侧面刮擦。对向刮擦是指相向行驶的车辆在会车时发生的两车侧面刮擦。刮擦的特征是接触能量较小。

（三）碾压

碾压是指交通强者对弱者的推碾或压过的事故形态。碾压的特征是弱者与车辆轮胎的胎面接触。在碾压之前，一般有碰撞或刮擦现象。

(四) 翻车

翻车是指车辆在行驶中,因受侧向力的作用,使一部分或全部车轮悬空,车身着地的事故形态。翻车分为侧翻、仰翻和滚翻。车身的侧面着地,车轮朝向侧面的形态称为侧翻。车身的顶面着地,车轮朝上的形态称为仰翻。滚翻是一种特殊形态的翻车,是指车身横向翻转角度为 360° 或 360° 以上的翻车,最后的状态可能是侧翻或者仰翻,侧面或顶面与地面接触。翻车可能由碰撞或其它原因引起,但只要出现了翻车现象,即可认为是翻车。

(五) 坠车

坠车是指车辆整体脱离路面,经过一个落体的过程,落于路面高度以下地点的事故形态。坠车与翻车的区别是坠车有一个离开地面的落体过程。

(六) 失火

失火是指车辆在行驶过程中,由于人为原因引起的火灾。

(七) 其它

除碰撞、刮擦、碾压、翻车、坠车、失火以外的事故形态。如爆炸事故。

表 1—1 我国 1995 年各类事故形态的死亡人数统计

事故形态	死亡人数	占总数%
合 计	71494	100.00
正面碰撞	21933	30.68
侧面碰撞	15865	22.19
尾随碰撞	7394	10.34
对向刮擦	2760	3.86
同向刮擦	2899	4.05
碾 压	5809	8.13
翻 车	5334	7.46
坠 车	1810	2.53
失 火	141	0.20
撞固定物	1481	2.07
其 它	6068	8.49

三、按事故主要责任者的交通方式分类

按照事故主要责任者的交通方式不同,道路交通事故分为机动车事故、非机动车事故、行人事故、乘车人事故。机动车事故还可分为:汽车事故、摩托车事故、电车事故、拖拉机事故、汽车列车事故、专用机械事故、农用运输车事故等。如果当事双方负同等责任,则按相对交通强者一方为责。

表 1—2 我国 1995 年各类交通方式的事故死亡人数统计

交通方式	死亡人数	占总数 %
合 计	71494	100.00
机 动 车	58991	82.51
汽 车	43474	60.81
摩 托 车	8339	11.66
电 车	57	0.08
拖 拉 机	2831	3.96
汽车列车	1108	1.55
专用机械	120	0.17
农用运输车	3062	4.28
非机动车	5319	7.44
其 它	6738	9.42

第五节 道路交通事故的危害

汽车作为高速运输工具,提供了门到门的运输,促进了社会生产力的发展,为人类带来了巨大的财富。但是,随之而产生的道路交通事故也给人类带来了灾难。道路交通事故是当今人类社会的一大威胁,成为一个非常严重的社会问题,因为道路交通事故带来了死亡和经济损失,给家庭和社会带来了灾难。

美国著名学者乔治·威伦在他的经典著作《交通法院》中写道:“人们应该承认,交通管理已成为今天国家最大的问题之一。它比消防问题严重,是因为每年由于交通事故比火灾死伤的人更多,遭受的财产损失更大;它比犯罪问题严重,是因为它跟整个人类有关,不管强者或是弱者,富人或者穷人,聪明人或者愚蠢人,每一个男人、女人、小孩或者婴儿,只要他(她)们在公路上或者在街道上,每一分钟都有可能死于交通。”事实证明乔治·威伦的观点是正确的。

一、死亡

(一) 死亡总数

法国学者指出:“汽车比战车凶残,战车只能在发生战争时,在战场杀伤敌人,受到时间、地点和对象的限制。而汽车则不管是何时、何地,不管是敌人还是朋友,只要是在道路上,都有被运行着的汽车轧死、撞伤的危险。”事实就是这样。据统计,自 1886 年汽车问世以来,全世界道路交通事故死亡人数是 3200 多万人。这个数字相当于第二次世界大战死亡人数的两倍。美国每十年的道路交通事故死亡人数比美国在二次世界大战中死亡人数(40.6 万人)还要