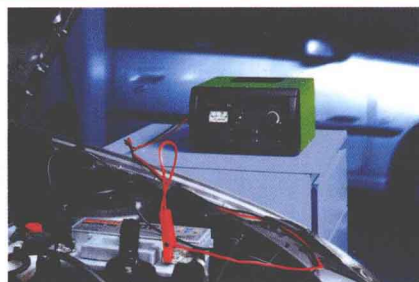


高等职业教育“十二五”规划教材

汽车类

道路交通事故勘查处理



薛大维 主编



gaodeng zhiye jiaoyu shicuo guihua jiaocai



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS



资料下载
www.cmpedu.com

配电子课件

高等职业教育“十二五”规划教材

道路交通事故勘查处理



主 编 薛大维
副主编 雷承玉 孙云霞
参 编 张 鹏 白 竹
赵 静 宋成举 武超群
主 审 刘建军 何建民



机械工业出版社

本书介绍了道路交通事故勘查处理全部过程中的现场勘查、检验鉴定、责任认定及损害赔偿、行政处罚、刑事案件处理等各个环节的具体过程和工作方法。

本书结合编者近年来道路交通事故现场勘查、检验鉴定及协助交通管理部门进行交通事故认定处理的实际工作经验和研究成果,以道路交通事故处理过程为框架,以勘查、检验、鉴定技术及相关政策法规为依托,结合实际交通事故案例处理进行编写。

本书可作为高等职业院校、高等专科学校、成人高校、民办高校及本科院校的二级职业技术学院的汽车技术服务与营销专业及其他相关专业的教学用书,也可作为社会从业人士的业务参考书及培训用书。

本书配有电子课件,凡使用本书作为教材的教师可登录机械工业出版社教材服务网 www.cmpedu.com 注册后下载。咨询邮箱: cmpgaozhi@sina.com。咨询电话: 010-88379375。

图书在版编目(CIP)数据

道路交通事故勘查处理/薛大维主编. —北京:机械工业出版社, 2013. 10

高等职业教育“十二五”规划教材

ISBN 978-7-111-44126-7

I. ①道… II. ①薛… III. ①公路运输—交通运输事故—现场勘查—
高等职业教育—教材②公路运输—交通运输事故—处理—高等职业教育—
教材 IV. ①U491.31

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第223515号

机械工业出版社(北京市百万庄大街22号 邮政编码100037)

策划编辑:葛晓慧 责任编辑:葛晓慧 吴超莉

版式设计:常天培 责任校对:王欣

封面设计:赵颖喆 责任印制:李洋

北京华正印刷有限公司印刷

2013年11月第1版第1次印刷

184mm×260mm·17.75印张·2插页·437千字

0001—3000册

标准书号:ISBN 978-7-111-44126-7

定价:34.00元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换

电话服务

网络服务

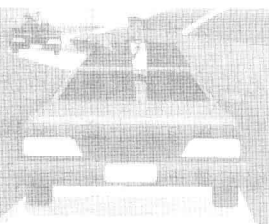
社服务中心:(010)88361066 教材网:<http://www.cmpedu.com>

销售一部:(010)68326294 机工官网:<http://www.cmpbook.com>

销售二部:(010)88379649 机工官博:<http://weibo.com/cmp1952>

读者购书热线:(010)88379203 封面无防伪标均为盗版

前言



汽车在给我们的生活带来舒适、便捷的同时也带来了道路交通安全负面效应。道路交通事故不仅给世界各国经济造成损失，而且给当事人家庭带来不可估量的精神损害，造成严重的社会问题。世界卫生组织于2009年6月15日发布全球首份《道路安全全球现状报告》，调查显示全球每年有127万人死于道路交通事故。有5000万人因道路交通事故而受到伤害。这个数字相当于全球5个最大城市人口的总和。据报告预测，如果道路交通安全状况不加以改善，那么2030年，全球每年死于交通事故的人数将达到240万。道路交通事故已成为世界第一大公害。

因此，无论是发达国家，还是发展中国家都在努力减少道路交通事故的发生和致力于道路交通事故的高效、科学、准确、公平处理。

道路交通事故勘查处理是从技术上解决交通事故问题的一门应用技术，也是一门理论性和实践性相结合的学问。它涉及应用统计学、交通心理学、力学、汽车理论、汽车构造、物证技术、刑事科学等学科。

本书结合编者近年来道路交通事故现场勘查、检验鉴定及协助交通管理部门进行交通事故认定处理的实际工作经验和研究成果，以道路交通事故处理过程为框架，以勘查、检验、鉴定技术及相关政策法规为依托，结合实际交通事故案例处理进行编写。全书共13章。第一章为概论，介绍了国内外道路交通事故状况、特点、处理现状及趋势；第二章从道路交通事故定义、分类和统计分析等方面介绍了道路交通事故的基础知识；第三章论述了道路交通事故成因分析的种类和方法；第四章详细地叙述了道路交通事故现场以及现场勘查的内容和步骤；第五章着重介绍了道路交通事故现场图、现场勘查笔录和影像资料等现场勘查记录的方法；第六章详细地说明了道路交通事故现场痕迹物证勘验的要点和要求；第七章重点介绍了交通事故处理概论和程序；第八章说明了交通事故鉴定的概念、鉴定程序及鉴定方法，并结合典型事故案例分析，阐述各种鉴定方法的实际应用；第九章通过讲述证据审查、事实认定、事故成因、责任认定、行政复议等来说明交通事故如何认定；第十章通过介绍道路交通行政处罚和刑事处罚来说明道路交通肇事处罚；第十一章介绍了交通事故损害赔偿、机动车第三者强制保险及交通事故社会救助基金等内容；第十二章则着重介绍涉外交通事故处理的原则和特殊程序，第十三章介绍交通事故处理案卷。



本书由薛大维主编。主要编写分工为：黑龙江工程学院副教授薛大维编写第一、八章，黑龙江骏博交通事故司法鉴定中心主任雷承玉编写第四章，黑龙江省公安交通管理局交通处长孙云霞编写第十章，张鹏编写第七、十二章，白竹编写第二、五章，武超群编写第三章，宋成举编写第九章、十三章，赵静编写第六章、十一章。由薛大维统稿。

本书由中国人民公安大学刘建军教授和黑龙江省公安交通管理局局长兼黑龙江省交通警察总队总队长何建民主审。该书在编写过程中得到哈尔滨、大庆等基层公安交通管理部门及黑龙江骏博交通事故司法鉴定中心的大力支持和协助，还得到湖南交通职业技术学院甘辉老师的帮助，特此感谢。

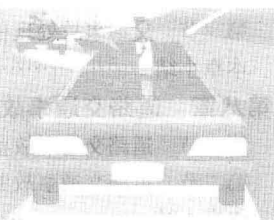
本书是为高等院校道路交通事故勘查处理相关专业学生、机动车驾驶人、汽车保险机构查勘定损人员、道路交通事故勘查鉴定人员以及道路交通事故处理警察学习道路交通事故勘查处理知识编写的。本书可作为高等院校道路交通事故勘查处理相关专业的教材使用，也可作为交通管理部门以及从事道路交通事故鉴定的机构和人员进行道路交通事故勘查处理的参考材料。

在从事道路交通事故勘查处理的实践中，本书相关内容应以国家颁布的有关法律、法规、条例和实施细则为准。

由于编者的理论水平和实践经验有限，书中的错误和观点不当之处在所难免，敬请读者批评指正，以便于本书修订和完善。

编 者

目 录



前言

第一章 国内外道路交通安全概论	1
第一节 国外道路交通事故概况	1
第二节 我国道路交通事故状况及事故特点	5
第三节 道路交通事故处理现状及趋势	7
本章小结	11
第二章 交通事故基础知识	12
第一节 交通事故的概念	12
第二节 道路交通事故的分类	14
第三节 道路交通事故的统计分析	16
本章小结	28
第三章 道路交通事故成因分析	29
第一节 道路交通事故成因的心理学分析	29
第二节 道路交通事故成因的统计学分析	30
第三节 道路交通事故成因的人机工程学分析	32
第四节 道路交通事故成因的交通工程学分析	34
本章小结	72
第四章 道路交通事故现场勘查	73
第一节 道路交通事故现场	73
第二节 道路交通事故受案与赶赴现场	76
第三节 道路交通事故现场勘查分析	79
本章小结	91
第五章 道路交通事故现场勘查记录	92
第一节 道路交通事故现场图	92
第二节 道路交通事故现场勘查笔录	107
第三节 道路交通事故影像资料	109
本章小结	119
第六章 道路交通事故现场痕迹物证勘验	120
第一节 道路交通事故痕迹勘验	120
第二节 道路交通事故痕迹物证勘验的要求	130
本章小结	132
第七章 道路交通事故处理程序	133
第一节 道路交通事故处理程序的概论	133
第二节 道路交通事故处理程序的分类	138



第三节 交通事故处理程序	139
本章小结	147
第八章 道路交通事故鉴定	148
第一节 道路交通事故鉴定的概念及鉴定程序	148
第二节 道路交通事故鉴定的分类	152
本章小结	211
第九章 交通事故认定	212
第一节 交通事故证据审查	212
第二节 交通事故事实认定	215
第三节 交通事故成因认定	217
第四节 交通事故责任认定	218
第五节 交通事故行政复议	227
本章小结	234
第十章 道路交通肇事处罚	235
第一节 行政处罚	235
第二节 刑事处罚	240
本章小结	245
第十一章 交通事故损害赔偿及机动车第三者强制保险	246
第一节 交通事故损害赔偿	246
第二节 机动车第三者强制保险	260
本章小结	265
第十二章 涉外交通事故处理	266
第一节 涉外交通事故的处理原则	266
第二节 涉外交通事故处理特殊程序	269
本章小结	271
第十三章 交通事故处理案卷	272
第一节 交通事故案卷文书	272
第二节 交通事故档案管理	273
本章小结	275
参考文献	276



第一章

国内外道路交通安全概论

学习目标

知识目标:

- 了解国内外道路交通安全现状
- 理解我国道路交通事故特点
- 掌握道路交通事故处理过程

能力目标:

- 能解释国内外道路交通事故发展变化趋势
- 能理解我国道路交通事故特点
- 能应用我国道路交通事故特点制定相应控制策略
- 能区分国内外道路交通事故处理不足及差异

第一节 国外道路交通事故概况

一、国外经济发达国家道路交通事故状况

1. 欧盟国家交通事故概况

根据欧盟的官方统计,欧盟现在每年共发生 120 万起交通事故,造成约 3.5 万~4 万人死亡,170 多万人受伤。每年道路交通事故给欧盟带来的经济损失达 1600 亿~1800 亿欧元。

欧洲联盟委员会 2010 年 7 月 21 日公布一项计划,打算就汽车安全性能和驾照发放等制定更严格的规定,力图 10 年内将交通事故死亡人数减少一半。另外,今后还将着重解决欧盟各成员国缺乏协调,即一个国家的驾驶人在另一国家违反交规后能够逃避处罚的问题。

在欧盟国家中,德国是道路交通事故率较低的国家之一。在德国,公民交通安全意识很强,自 1953 年有统计以来,原联邦德国人员伤亡的公路交通事故数量始终在一个很低的范围内波动。德国统计局 2011 年 2 月 23 日公布数据显示,2010 年德国交通事故死亡人数为 3648 人,比 2009 年下降了 12% 以上,2010 年德国因交通事故造成的死亡人数降至 60 年来最低点。德国交通部长拉姆绍尔表示,这一趋势让人欣慰,“尽管有越来越多的汽车在公路上奔驰,但我们的公路依旧是安全的。”他说:“这是汽车安全技术革新、理性安全驾驶和合理有效的基础设施建设带来的成果。”他还说:“我们将尽一切努力保证道路交通安全,减少交通意外的发生。比如,规定 17 岁未成年人必须在成人监护下驾车以及推行智能交通



管理系统。”

2. 美国

美国汽车拥有量和公路总里程均居世界各国之首,同时,美国的年道路交通事故数量在世界各国中也居第一位。现在每年发生道路交通事故 200 万次左右,死亡人数为 3 万~3.5 万人,各种经济损失在 2000 亿美元左右。

2010 年 3 月 11 日美国交通部公布数据,2009 年交通事故死亡人数继续下降,美国共有 33963 人死于道路交通事故,和 2008 年 37261 人死于交通事故的数据相比降低了 8.9%,每百万公里死亡人数(VMT)也由 2008 年的 1.25 降低到 1.16。美国政府部门 2011 年 3 月 31 日发布的数据显示,2010 年美国交通事故造成的死亡人数比前一年下降了 3%,达到创纪录的低值 32788 人,是自 1954 年以来死亡人数最低的一年。

可以认为,美国的交通事故得到了控制,这与多年来美国相关部门的重视并建立完善的道路交通安全保障体系是分不开的。在过去 5 年中,美国交通事故造成的死亡人数下降了 25%。交通部门将其部分归功于使用安全带的驾驶人越来越多,汽车安全性能的改善,杜绝喝酒驾车与飙车,对未成年人驾驶禁令的执行愈加严格等因素。

3. 澳大利亚

澳大利亚的第一起有记录的交通死亡是在 1925 年,从此,交通事故死亡人数直线上升(世界经济大萧条和第二次世界大战期间除外),至 1954 年道路交通事故死亡人数超过所有的传染病死亡人数,到 20 世纪 60 年代末达到高峰,以后便一直呈下降的趋势,但道路交通事故死亡人数仍占有所有死亡人数的 3%,且成为年龄在 5~35 岁公民死亡的主要原因,对澳大利亚人均寿命的影响及社会损失程度均大于疾病死亡。澳大利亚政府非常重视交通安全的研究,除了对已有道路和发生的道路交通事故进行分析研究,从驾驶人行为、道路设施与环境 and 车辆安全性能加以改善以外,澳大利亚还较早地开展了“道路安全评价”工作,并形成了规范和制度。

据澳大利亚政府公布,2009 年 7 月到 2010 年 6 月全澳死于道路交通事故的人数为 1424 人,相比同期减少 112 人,减幅达到 7.3%。

4. 日本

日本国土面积 37.8 万平方公里,人口 1.2 亿,高速公路总长度已达 7000 公里,是世界上高速公路密度最大的国家,汽车保有量 7500 万辆。为了遏制急速上升的事故,1966 年日本开始制订和实施“交通安全综合计划”,经过十多年的努力,终于使日本的道路交通事故死亡人数从 1970 年的最高峰 16765 人,降至 1980 年的 8760 人,以后日本的道路交通事故死亡人数虽有所反弹,20 世纪 90 年代初上升为 11000 多人/年,但目前基本处于稳定下降阶段。

2011 年日本全国交通事故死亡人数为 4611 人,较 2010 年减少 252 人(5.2%),连续 11 年减少。这已经是日本连续第 11 年交通事故死亡人数下降了。

日本交通事故死亡人数下降的主要原因是乘车者系安全带的比率提高以及酒后驾车事故减少。警察厅认为,除了对酒后驾驶及超速的严厉处罚外,《道路交通法》规定汽车后座乘客有义务系安全带,提高了后座安全带的使用率,也是交通事故死亡人数下降的重要原因。另一方面,虽然警察厅已经针对老年人进行了一系列的知识讲座并建立了驾驶执照归还制度,但是效果并不明显,如何应对老年人交通死亡人数增长也是警察厅迫切需要解决的



问题。

5. 加拿大

现在加拿大每年道路交通事故死亡人数基本控制在 2500 人左右, 安全状况较好。这归功于持续的道路安全计划和各级政府部门、安全机构和一些强制性组织的参与。最成功的是国家居民强制性计划, 到 1995 年, 已实现了 95% 以上的驾驶人使用安全带的目标。

二、国外经济欠发达国家交通事故状况

英国国际汽车联合会基金会近期向联合国提交报告, 就公路交通安全现状警示各国。报告说, 全球每天有 3500 人死于公路交通事故, 其中 3000 人在发展中国家; 各国政府如不进行有效监控, 10 年后全球这一数字将增至 5700 人。报告作者、英国牛津大学全球经济统筹项目负责人凯文·沃特金斯说, 在一些欠发达国家, 交通事故遇害者大多为 5~14 岁未成年人, 公路交通事故死亡率已超过艾滋病、疟疾等疾病, 成为未成年人的最大日常杀手。他指出: “如果我们忽略这一问题, 不仅不理智, 而且在伦理道德上不可原谅。”

1. 印度

据统计, 印度每年约有 12 万人死于车祸, 印度人交通安全意识的淡薄、超载、超速行驶、路况差和车辆老化是造成印度交通事故频发的主要原因。在印度, 平均每分钟发生 1 起车祸、每 4 分半钟就有 1 人死于车祸事故、每 6 分半钟公路上就有一个人死亡。

鉴于此种情况, 印度道路运输及公路部初步决定, 2010 年用 18 亿卢比 (折合人民币约 2 亿元) 预算改善道路设施, 费用较前 1 年的 7 亿 4000 万卢比大幅增加。此外, 当局还设定了 2 年内将道路交通事故死亡人数降低一半的目标。

2. 俄罗斯

俄道路交通事故死亡人数 2008 年为 29936 人, 2009 年为 26084 人, 处于下降趋势。近五年来, 平均每年死亡人数在 25000 人左右, 由于交通事故而导致俄罗斯经济损失总额高达 5.5 万亿卢布, 相当于俄政府 5 年来医疗卫生领域内的全部支出。与欧洲其他国家相比, 俄罗斯仍然是交通事故死亡人数最高的国家之一。俄交通事故的主要原因是违反道路交通法规和醉酒驾车。目前, 俄罗斯已经开始实施一系列新交规。

3. 波兰

波兰目前是欧盟范围内道路交通事故死亡率较高的国家。2010 年度, 在波兰交通事故所造成的死亡人数超过了 4500 人, 按人口比例计算, 在欧盟国家当中只有罗马尼亚和保加利亚的交通事故死亡率比波兰高。虽然在过去的 10 年中, 在波兰车祸造成的死亡人数下降了 17%, 但是这一数字仍然要比欧盟国家的平均水平要高出很多。据称, 波兰公路的危险程度要比欧盟国家的平均水平高出一倍, 而交通事故造成死亡的可能性则是欧盟平均水平的 4 倍。根据估算, 每一例交通事故造成的死亡最终所导致的各种损失高达 100 万欧元。

为了改变这种状况, 波兰的相关部门一直在进行着各种努力和尝试。例如, 针对各种交通违章行为出台更为严厉的法规和措施以及提高交通事故发生后实施紧急救援的速度和水平等。另外, 波兰相关部门也计划对在建的高速公路和快速路上增设特别的装置以降低交通事故的发生率。波兰政府希望通过这些措施来大幅降低交通事故的发生率以及事故所造成的死亡率, 并在 2020 年将交通事故发生率降低 50%。



4. 中欧、东欧国家

据统计,在中欧、东欧国家,随着各国政治、经济及社会的改变,机动车的拥有量大幅度增加,由交通事故造成的人员伤亡率开始上升。直至20世纪末实施了各种管控措施后,情况稍有改善,但有些国家的情况与发达国家20世纪八九十年代的状况相似。

发展中国家事故率、死亡率高,交通安全状况差的主要原因是,对道路交通安全问题的认识水平较低,安全意识差,交通安全研究和政府投入少。世界银行的道路安全专家曾指出,发展中国家对道路安全问题的认识水平可分为三级:

第一级认识水平:在这类国家中,对道路安全问题缺少认识,事故资料几乎没有,缺少事故数据系统。对道路安全问题的发展趋势所知甚少,没有专门的机构负责道路安全事宜,政府也不太关心道路安全问题。

第二级认识水平:政府意识到了道路安全问题,但却不给予重视,道路交通事故资料残缺不全。媒体开始注意,一些大学或研究结构开始研究道路安全问题。

第三级认识水平:政府认识到了道路安全问题并给予关注,建立了改进的道路事故资料管理系统,成立了一些机构并培训职员,可进行道路交通事故黑点的分析。开始进行道路安全教育,研究机构尽管缺少数据资源,但正进行道路安全方面的研究。

通过国外道路交通事故现状分析可见,工业化较早的经济发达国家,如美国、英国、德国、日本等对道路交通安全问题的认识和管理经历了一个逐步发展的过程。这些国家从20世纪五六十年代起,各自经历了经济高速发展、交通安全状况严重恶化的时期,然后在20世纪70年代达到高峰。通过政府的有效干预,以及采取综合性的应对措施,尽管车辆、道路不断增加,但道路交通事故率和死亡率逐步下降。而同时期包括亚洲、非洲和欧洲部分国家在内的大部分发展中国家的交通事故死亡人数却在持续上升。

纵观发达国家道路交通安全问题,其认识也经过了一个逐步转变的过程。在道路交通机械化的初级阶段,和现在许多发展中国家一样,发达国家也将交通事故更多地理解为道路交通不可避免的后果,是提高流动性和发展经济的必然代价。但在对道路交通事故进行综合治理后,交通事故的死亡率大幅度降低,证明了道路交通安全问题很大程度上是可以预防的。

三、发达国家解决交通安全问题的支持体系和采取的措施

道路交通安全事故的发生主要涉及道路的使用者,而交通安全问题的解决却涉及方方面面的社会机构。从发达国家的经验来看,政府在解决交通安全问题中往往发挥主导性作用,其发挥作用的方式主要体现为构建解决交通安全问题的支持体系。

1. 发达国家解决道路交通安全问题的支持体系

- 1) 健全的道路交通安全法律、法规体系。
- 2) 高效透明的交通事故统计系统。
- 3) 完整的道路交通安全科研体系。
- 4) 专门的政府交通安全管理部门。
- 5) 跨部门的道路交通安全合作机制。

2. 发达国家解决道路交通安全问题的主要干预措施

- 1) 道路交通安全干预理念的调整和转变。
- 2) 设计、建设可以预防交通事故的道路系统。



- 3) 建立车辆安全技术标准, 提高车辆的安全可靠性。
- 4) 加强道路交通安全教育和宣传活动。
- 5) 建立交通事故发生后的医疗紧急救助制度。
- 6) 通过费用效果评估选择合理的干预措施。

第二节 我国道路交通事故状况及事故特点

一、我国道路交通事故状况

我国的道路交通事故基本是随着国民经济的发展而逐步上升, 并受当时的社会经济状况的影响而发生很大的波动。在 20 世纪五十六年代, 每年全国道路交通事故死亡人数为几百至几千人; 20 世纪 70 年代发展至 1 万~2 万人, 1984 年后事故死亡人数急剧上升, 1991 年后随着国家改革开放的深化, 国家总体经济不断增强, 汽车工业和交通运输业迅速发展, 机动车拥有量急剧增加, 驾驶员人数激增, 道路交通事故次数及死亡人数又急剧增长。2000~2004 年, 中国(未包括港澳台地区)连续 5 年, 每年交通事故次数超过 50 万起, 最高达到 77 万起, 因交通事故死亡人数均在 10 万人左右, 连续十余年居世界第一。中国成为世界上道路交通事故死亡人数最多的国家之一。2004 年 5 月 1 日, 《中华人民共和国道路交通安全法》为代表的一批道路交通安全管理法律、法规出台并实施。同时政府也加大了道路交通安全的投入力度。我国的道路交通死亡人数、事故次数、受伤人数、财产损失逐年下降。到 2012 年初统计, 2011 年度道路交通事故次数 20.8 万起, 死亡人数 6.24 万人, 总体呈下降趋势。2010 年度道路交通事故死亡人数略有增加, 达到 7.95 万人。主要原因是 2010 年度因汽车产销量激增, 突破 1800 万辆, 导致交通事故绝对次数增加。尽管近 7 年来道路交通安全状况逐年转好, 但和其他国家相比, 我国道路交通安全问题仍十分严重, 统计数据表明, 每 7~8 分钟就有一人丧生车轮, 每 1 分钟都会有一人因为交通事故而伤残。每年因交通事故所造成的经济损失达数百亿元。表 1-1 为我国近年来的道路交通事故统计结果。

表 1-1 我国近年来的道路交通事故统计结果

年 份	事故次数/起	死亡人数/人	受伤人数/人	直接经济损失/元
1990	250297	49371	155072	363548114
1991	264817	53292	162019	428359749
1992	228278	58729	144264	644929636
1993	242343	63508	142251	999070121
1994	253537	66362	148817	1333827223
1995	271843	71494	159308	1520000000
1996	287685	73655	174447	1720000000
1997	300000	73861	190128	1850000000
1998	346192	78068	222721	1930000000
1999	412860	83529	286080	2124010000
2000	616974	93493	418721	2669000000



(续)

年 份	事故次数/起	死亡人数/人	受伤人数/人	直接经济损失/元
2001	760000	106000	549000	3090000000
2002	773137	98502	562074	3322820000
2003	667507	104372	494174	3370000000
2004	517889	107077	480864	2390000000
2005	450254	98738	469911	1880000000
2006	378781	89455	431139	1490000000
2007	327209	81649	380442	1200000000
2008	265204	73484	304919	1010000000
2009	238351	67759	275125	910000000
2010	219521	79500	254075	930000000
2011	210812	62387		1080000000
2012	204196	59997	224327	1174000000
2013 (1~6 日)	84570	21896	94331	435396384

二、我国道路交通事故特点

通过对近几年我国道路交通事故数据进行分析得知,我国的道路交通事故有以下特点:

1) 公路交通事故多,公路交通的事故死亡率远高于城市道路交通事故死亡率。据统计,公路与城市道路事故起数比为 1.4 : 1,公路交通事故死亡人数是城市道路死亡人数的 3 倍。

2) 道路交通事故四项绝对指标自 2004 年以来基本逐年递减,万车死亡率逐年降低,道路交通事故死亡率和受伤致死率高。道路交通事故受伤致死率是事故死亡人数与伤亡总人数之比。我国道路交通事故受伤致死率高于发达国家,近几年我国道路交通事故致死率达到 20% ~ 25%,而发达国家保持在 1% ~ 4%,这一是说明我国道路交通事故的后果较为严重,二是说明我国车辆肇事后施救体系还有提升空间。万车死亡率虽呈下降趋势,但远远高于工业发达国家的 1.2 ~ 1.9 人/万车的水平,见表 1-2。

表 1-2 我国近 7 年来的道路交通事故相对指标统计结果

年 份	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
死亡率 (%)	21.68	21.93	23.62	24.95	27.71	28.43	29.71
万车死亡率	10.00	6.90	5.92	5.10	4.32	3.64	3.46
受伤致死率 (%)	22.27	21.01	20.75	21.46	24.10	24.63	25.67

3) 通过我国近 5 年的道路交通事故统计分析,道路交通事故按全年、全天呈时间不均衡分布,除了在常规的早、中、晚高峰出现明显外,在凌晨 0:00 ~ 1:00 时也是一个高峰时段,这主要是驾驶人疲劳困倦所致。交通事故次数、死亡人数以 6 月份为最低谷,而最高峰集中在 1、2 月份,4、5 月份和 11、12 月份。另外,交通事故受伤人数和事故次数整体上到 24、25 日时降至谷底后开始反弹,26 日升到本月的最高点后又开始回落,这并非具有一定的周期性,而是因为我国道路交通事故统计工作要求,各基层交管机关每月的 25 日向上级交管单位上传本月道路交通事故数据,导致 25 日发生事故数据部分转移到 26 日的数据



中去。

4) 经济发达地区交通事故相对较多,死亡人数多;沿海地区较内陆地区交通事故相对较多,死亡人数多。据统计,广东、浙江、山东、江苏与四川5省道路交通事故数量位于全国前5位,占全国的三分之一,交通事故死亡人数位于前5位的是广东、山东、江苏、浙江与河南,全国除四川、河南外,其他省份均属于我国沿海及经济发达省份。经济发达省份和地处交通核心区的省份交通量大,交通肇事频次高也符合道路交通事故变化规律。

5) 绝大多数交通事故都是由于交通违法而引起的。据统计,因疏忽大意、超速行驶、措施不当、违规超车、不按规定让行、违规占道行驶、酒后驾车造成死亡,占交通事故死亡总数的一半以上。

6) 摩托车驾驶人、自行车骑车人和行人因交通违章造成的伤亡严重。全国交通事故中,因摩托车驾驶人交通违法引发的事故占交通事故数的五分之一,占死伤总人数的四分之一。自行车骑车人交通违法引发交通事故造成死亡占总数的三分之一。

7) 农村人口、进城农民工是交通事故伤亡的主要人员。近年来,由于我国经济持续稳定发展,城市范围不断扩大,道路不断延伸,农村人口、进城务工农民出行大幅度增长,交通参与活动日趋频繁,但同时由于这部分人口受教育程度相对较低,交通安全意识薄弱,容易发生交通事故并造成伤亡。

截至2011年年底,我国公路网总里程达到400万公里,其中高速公路通车里程达到8.5万公里,农村公路通车里程达到350万公里,极大促进和保障了我国经济社会的发展。到2011年底,全球汽车保有量达到10亿辆,我国实际已经突破1.1亿辆。道路交通事故已经成为近年来影响我国公众安全感的重要因素之一。尽管从目前的数据来看,我国的道路交通事故的4项数据呈逐年下降趋势,但我们还是应该清楚地认识到,我国的交通安全状况在发展中国家处于中等水平,与工业发达国家相比,差距还很大。因此,如何进一步提高我国道路交通安全水平仍然是我国面临的一个巨大问题。

第三节 道路交通事故处理现状及趋势

一、国外道路交通事故处理现状及趋势

国外的交通事故处理过程,根据各国对交通事故的不同定义,采取不同的处理方式。一般包含在现场勘查,鉴定分析,事故认定,事故损害赔偿和处罚几大部分之中。

在现场勘查过程,国外目前广泛使用的是全站仪。用全站仪代替尺子进行现场测量和比例图的绘制是现场勘查比较先进的手段,定位准确且效率较高。但是和摄影测量技术相比,在现场的测量速度方面仍有很大差距。同时,摄影测量所获得的信息具有原始性、完整性和可再利用性等独特优点,已成为交通事故现场勘查最有应用前景的方法。

在道路交通事故证据采集和相关项目鉴定方面,国外一些发达国家起步较早,鉴定程序规范、鉴定技术较为先进。1985年之前,美国就草拟了《交通事故再现专家资格认证最低标准》。1992年,包括美国、加拿大在内的12个机构联合成立的交通事故鉴定组织(Accreditation Commission for Traffic Accident Reconstruction, ACTAR)被国际上公认是为警察和公众提供交通事故鉴定服务且不隶属政府的组织。该组织确立了从业人员标准,从业者需经



过5年连续、系统的教育并进行基础知识和专业能力两部分测试,测试力求准确、客观并受社会监督。该标准不但促进了该组织内部的协作,也促进了交通事故鉴定水平的提高。随着国际交流的加强,ACTAR已形成由来自美国、加拿大、日本、澳大利亚等国家包括工程师、警察、顾问、律师在内的500多名专家参加的国际组织。此外,美国有一名为IAARS(International Association of Accident Reconstruction Specialists)的组织承担着交通事故鉴定培训及继续教育的工作和对交通事故鉴定机构及其人员的职业道德、鉴定报告、鉴定人员信誉、鉴定方法以及标准的考核工作。在欧洲,交通事故鉴定得到了广泛的认可,从业人员数量不断增加,有由众多交通事故鉴定从业人员组成的地区、国家和国际协会,并定期举办会议,开办继续教育培训班,出版著作和学术期刊。可见,这些国家的交通事故鉴定工作是比较规范的,从业人员必须具有相关资质,鉴定机构是独立于政府的有资质的中介第三方,同时还有对鉴定人和鉴定机构建立的相应的考核评估制度。

在道路交通事故认定方面,德国、日本等国家适用危险分配理论。危险分配理论,是刑法理论中以“被允许的危险”和“信赖原则”为理论基础,在“过失犯处罚减轻合理化”口号下提出的理论。其基本含义是指:在从事危险的业务或者事务时,参与者应当以相互间的信赖为基础,对于该业务或事务所发生的危险,相互间予以合理地分配,就各自分担的部分予以确切地实施,相互间分担回避危险,使危险减轻或消除。例如,日本现行的《交通事故过失相抵比例标准》原则,就非常值得借鉴。

国外道路交通肇事处罚较为严格,特别是对有严重违法行为的肇事者处罚更为严格。例如西班牙、日本、美国、韩国等国家对酒后驾车的刑事责任有逐渐加重的趋势。西班牙把“酒后驾车”直接列入刑事犯罪的规制范畴。美国直接把酒后驾车致人死亡上升为“故意杀人犯罪”。美国各州的法律虽然有差别,但对酒后驾车都无一例外实行“零容忍”的处罚制度。在日本,如果酒后驾车引发人身事故的,将以“危险驾驶致死伤罪”的罪名被起诉,此罪名于2001年设立。危险驾驶致伤的处以15年以下的有期徒刑,致死的处以1年以上20年以下有期徒刑。韩国作为饮酒文化盛行的国家,饮酒及醉酒驾车也成为酿成诸多交通事故的罪魁祸首之一。针对社会上“酒驾”现象屡禁不止,韩国近年来对《道路交通安全法》中有关“禁止醉酒驾驶”的条文进行了数次修订,不断加大处罚力度。而2011年4月1日,对此进行的提高刑罚力度的修订便是最新的一次。据了解,这次修订新增加了醉酒驾驶机动车罪和拒绝酒精检测罪两项罪名。其中,韩国《道路交通安全法》第四十四条规定,任何人不得在醉酒状态下驾驶机动车。警察在有相当理由可以认定当事人属于醉酒驾驶的情况下,可以对其进行酒精检测。而测定驾车人是否属醉酒驾驶的标准是,其血液中酒精浓度含量是否在0.05%以上。另外,修订后的《道路交通安全法》还规定,违反第四十四条第一项规定的醉酒驾驶人,将被处以3年以下徒刑或1000万韩元以下罚金;交通警察在有相当理由认为驾驶人员处于醉酒状态而驾驶人员拒绝酒精呼吸检测的,同样将被处以3年以下徒刑或1000万韩元以下罚金。国外在发生道路交通事故处罚上,除遵循“法律面前人人平等”外,有些国家考虑到贫富不均的客观现实,考虑到有车者与受害者多为富者与贫者的客观存在,法律在交通事故产生的行政罚款或民事赔偿责任上,有意加重富人责任。如芬兰,既“一视同仁”又“贫富有别”,交通违章罚款额依据个人收入确定。有的国家把严重违法行为与个人信誉体系联系起来,建立一套完善的“社会人”社会评价体系,这在西欧和澳大利亚比较普遍。



国外道路交通事故赔偿,各国虽不尽相同,但保险公司都起着主要作用。

美国交通事故赔偿制度:全美大约半数州制定法律,采用无过失保险制度。全美各州关于无过失保险的立法模式非完全一致,其中多数距离真正的无过失责任的理想还有相当的差距,可归为三类:一是附加式无过失计划;二是正式无过失计划;三是纯粹无过失计划。纯粹的无过失保险制度将是趋势,并具有免除受害人的举证责任、无限制赔付、废除被保险人的侵权行为责任等特点。

英国交通事故赔偿制度:一是对于因侵害行为引起的人身或财产损害,主张损害赔偿责任的,系采取过失责任主义。二是采取机动车保险制度,英国《道路交通法》于1972年进行修正,机动车所有人可以通过提存保证金的方式代替投保责任险。为强化其强制性,对于违反规定的人处以罚金,或处有期徒刑。用强制投保责任险或提存保证金的措施,来确保损害赔偿义务人的赔偿能力,避免受害人损害赔偿权利的落空。规定当被保险人破产或丧失清偿能力时,第三人有权径直向保险人求偿,被保险人对于第三人提供必要信息的义务,同时规定不得与保险人和解,从而妨碍第三人求偿权的行使。

德国交通事故赔偿制度:德国有关机动车交通事故民事损害赔偿制度是以“危险责任”归责理论为基本架构的,排除优先适用民法第八百二十三条的过失原则。有关机动车驾驶人的赔偿责任,应适用过错推定责任原则,即原则上推定机动车驾驶人对于损害的发生有过失,若欲主张免责,则须举证证明自己无过失。按照德国《道路交通法》的规定,对于受害人人身损害及财产损失均为法律保障的范围,但慰抚金则排除在外,同时考虑到赔偿责任比较容易成立,若有关损害赔偿的范围及数额一切均按一般民法规定的完全赔偿,则车主负担明显过重,同时为了与主观意识上具有可谴责性的故意或过失侵权责任相区别,道路交通法第十二条对于危险责任设有最高限额。此外,如另有损害,超额部分或非道路交通法的保障范围者(例如慰抚金),只能另行适用民法一般侵权行为法的规定,由受害人对故意或过失负举证责任。

日本交通事故赔偿制度:日本于1955年制定了《机动车损害赔偿保障法》,对运行供用人规定了近于无过错责任的责任,并规定了强制保险制度。值得注意的是,依照《机动车损害赔偿保障法》第三条的规定,其保障的对象仅限于人身的损害,并不包括物损。此外,有关损害赔偿权利主体、损害赔偿的内容、范围及赔偿额、损益相抵、过失相抵及消灭时效等规定,则回归适用民法的规定(《机动车损害赔偿保障法》第四条规定)。

二、我国道路交通事故处理现状及趋势

我国道路交通事故处理分为现场勘查,道路交通事故鉴定分析,事故认定,损害赔偿,交通事故处罚几大部分。

在上述5个阶段中,第一阶段工作是在道路交通事故现场完成的,这一阶段持续时间的长短直接决定了事故对道路交通影响的程度。

我国交警部门处理事故现场的常用方法是:先封锁事故地点的部分或全部车道,工作人员通过皮尺测量、照相、目测等方法对事故现场进行勘查,对现场情况进行详尽的调查取证之后开放交通。这种处理方法能够为交通事故的处理获取足够的资料,但也存在明显的缺陷:首先对道路交通的影响较大,当事故较严重时,道路上车辆的排队长度可能达几公里。其次这种方法自动化程度不高,存在着人为影响因素,事故现场资料存储、建档和检索有一



定困难,以及现场立体再现和现场恢复困难,测量数据精度较低等方面的问题,另外受环境、天气和时间制约较大。因此,对传统交通事故现场勘查手段的改进势在必行。

我国的道路交通事故鉴定活动起步较晚,发展较慢。目前,对外以“交通事故鉴定”为从业活动内容的单位寥寥无几,交通事故鉴定主要作为某些单位和科研院所的副业而存在。随着我国道路交通事故数量的激增,人们法律意识的提高,道路交通事故诉讼案件的增多,道路交通事故鉴定需求日益旺盛,我国道路交通事故鉴定活动日益活跃,并逐渐得到社会的认可。

目前,国内交通事故鉴定的主要形式有:一是涉及伤情鉴定、伤残评定、生理和精神鉴定的由公安交通管理部门委托或者指定有关的法医中心或者医院进行。二是涉及物证鉴定的,由公安交通管理部门委托有关的物证鉴定中心或者科研院所进行。三是有关交通事故财物损失鉴定的,通过车辆维护单位、设施维修单位以及物产评估中心等进行。四是有关车辆技术鉴定的,通常邀请车辆研究所和高等院校进行或者委托车辆检测单位实施。五是有关车辆肇事速度、事故性质、道路性质等鉴定的,通常由公安交通管理部自己进行,或者邀请科研院所等单位进行。实践中,许多应该鉴定的道路交通事故项目并未进行鉴定,有的仅仅凭借道路交通事故处理人员的经验而定或者征得事故当事各方认可后作为交通事故处理的依据,有的道路交通事故需要鉴定却找不到相应的鉴定机构,导致交通事故鉴定需求矛盾不断增加。

我国交通事故鉴定活动虽有所发展壮大,但距离规范化运作仍有较大的距离,存在问题,包括:交通事故鉴定立法相对滞后,鉴定制度尚未完全形成;从业单位运作不规范,需求矛盾突出;缺乏科学的道路交通事故鉴定人资格标准,从业者的权利义务不明确;道路交通事故鉴定程序有待进一步完善;道路交通事故鉴定理论研究不足等。这些领域不足势必影响道路交通事故鉴定的科学性,也影响我国道路交通事故鉴定制度的建立和完善。

随着经济和交通的飞速发展,我国道路交通事故认定工作得到一定的发展。一是道路交通立法趋于完善,自《中华人民共和国道路交通安全法》(简称《安全法》)2004年5月1日起施行后,经过实践反馈,《安全法》本身及其附属法律、法规几经修订已趋于完善。二是责任分类的划分方式不断进步发展,针对道路交通事故责任认定及赔偿划分方式的相对粗线条,很多交管部门都在研究道路交通事故责任客观认定,来量化事故责任,精确赔偿比例。例如,北京实施的《A、B类行为法》、上海市实施的《上海市道路交通事故当事人严重过错行为认定与事故责任认定特别规则2007》和哈尔滨市曾经探究的《A、B、C、D四类行为法》等。道路交通责任认定的发展趋势是,对于责任程度要根据将来制定的配套法规规定的客观标准由法院进行标准化的量化。

在道路交通事故处罚方面,对在道路交通事故肇事情件中,当事人或其他人员具有的道路交通违法行为进行行政处罚;对构成交通肇事罪的道路交通事故责任者进行刑事处罚是道路交通事故处理的重要内容,也是道路交通事故办案人员的法定职责。近几年来我国的道路交通安全法律、法规不断完善,对于行政处罚的种类及标准、适用范围、权限及时限、处罚程序及行政处罚的执行都有明确的规定。对于刑事处罚中,交通肇事罪的构成要件、罪与非罪的划分标准及量刑标准都有明确界定。特别是涉及酒后及飙车肇事后,按“以危险方式危害公共安全罪”判例的出现,使道路交通事故肇事刑事处罚更加精准。

给道路交通事故肇事受害者损害赔偿是道路交通事故处理的主要环节,也是对交通肇事这种