



绪 论

第一节 概 述

一、道路交通安全概况

1. 国外道路交通安全概况

道路交通事故其实在马车时代就已经存在，只是由于当时马车少、车速低，所导致的路交通事故少，也没有引起人们的重视。公元 19 世纪末叶，人类社会进入了汽车时代，随着汽车的诞生与发展，无疑为人类社会的发展与进步带来了空前的奇迹。同时，也为人类带来了深重的灾难。道路交通事故因为跟整个人类有关，不管任何人，只要他（她）们在公路上或者在街道上，都有可能遭遇交通事故。世界各国交通事故造成的伤亡已被公认为威胁人类安全的“第一公害”。人们哀叹交通公害是永无休止的交通战争。

1868 年英国人在伦敦议会大厦前的马路上安装了两盏煤气灯，用红色灯表示禁止通行，绿灯表示可以通过。1925 年，年仅 20 岁的中国留学生胡汝鼎先生建议美国人在红绿灯中间装黄色信号灯，以提醒人们注意交通安全。这些都标志着人类社会已经开始意识到阻止道路交通事故发生的重要性。人类历史上有史料记载的第一起道路交通事故是 1899 年在美国纽约发生的一辆汽车将一名正在行走的妇女海伦·布丽丝轧死事件。然而，道路交

事故真正引起人类社会重视 是 20 世纪以后的事情了。

由于各汽车工业发达国的汽车保有量急剧膨胀, 道路交通事故也随之猛增。据统计 现在全球机动车保有量已超过 9 亿辆, 20 世纪因道路交通事故死亡人数已超过 3 200 万 约为第二次世界大战死亡人数的 2 倍。法国从 1951 年至 2000 年死于交通事故的人数近 50 万 几乎相当于法国在第二次世界大战中的死亡人数 美国每 10 年的道路交通事故死亡人数比美国在第二次世界大战中死亡人数 40.6 万人 还要多 目前全世界每年的交通事故死亡人数约 50 万人 受伤人数约 1 000 万人 造成的经济损失约占国民生产总值的 1% ~ 1.5% 。

据世界卫生组织统计 在各种事故死亡中 交通事故占 50%, 工伤事故占 10% 体育运动与各种娱乐事故占 40%。

为了减少日益严重的道路交通事故, 一些发达国家都投入了大量的人力物力, 设立专门机构, 对道路交通安全加强管理和研究。

道路交通事故的演变直接与汽车的发展历史紧密相关, 道路交通事故的演变历史可以分为以下四个时期:

第一时期: 1899 年 ~ 1920 年

这一时期 由于汽车工业处于发展初期 产量低 汽车平均行驶速度约为 10 ~ 20 km/h 社会汽车保有量小 发生道路交通事故不多 没有引起社会的关注。

第二时期: 1920 年 ~ 1945 年

这一时期 尤其是第二次世界大战期间 汽车工业处于快速发展时期。汽车平均行驶速度提高到 50km/h。世界汽车保有量从 1925 年的 400 多万辆增加到 1945 年的 6 000 多万辆。1932 年世界上第一条高速公路在德国建成 (从波恩到科隆全长 32km)。此后, 美、英、意、法等汽车工业发展较快的国家也相继正式修起了公路网。汽车交通运输进入了高速发展时期, 同时道路交通事故也不断出现。以“汽车王国”美国为例, 20 世纪 30 年代末汽车保有量已突破 3 000 万辆, 1930 年道路交通事故死亡人数为 3 290 人。这

时 道路交通事故已经引起人们的注意 美国开始扩大第一次世界大战前出现的交通警察队伍 交叉口开始实行信号控制 设置交通标志和道路划线。1926 年美国哈佛大学创立了道路交通工程专修科 ;1930 年 美国成立了交通工程师协会 着手研究人、车、路之间的关系和交通安全。

第三时期 :1945 年 ~ 1972 年

第二次世界大战后 随着大量的军工企业转向民品 世界经济在以汽车工业为龙头的带动下,得以飞速发展。世界汽车保有量猛增到 1971 年的 25 亿辆 汽车实用车速也提高到 60 ~ 120 km/h, 1971 年世界公路网总里程达 1 870 多万 km。战后的日本 汽车工业飞速发展,汽车保有量从 1950 年的 35 万辆 猛增到 1970 年的 1 900 万辆 增加了 51 倍。

这一时期也是道路交通事故直线上升时期。道路交通事故越来越严重,死伤人数逐年递增。联邦德国和日本的道路交通事故在 1970 年达到顶峰,道路交通事故死亡人数分别为 19 193 人和 16 765 人 ;1972 年 美国和法国的道路交通事故死亡人数分别达到 56 278 人和 16 545 人 达到历史上的最高峰。

由于道路交通事故恶性膨胀,世界各国开始重视道路交通事故预防与治理并采取了相应措施。

美国国会于 1966 年颁发了美国有史以来有关交通安全的法令“ 1966 年公路安全法令 ”和“ 1966 年汽车安全措施法令 ”并在运输部主持下成立了“ 国家公路安全局 ”负责制定和颁布有关交通安全的全国性统一标准 负责统筹全国有关公路交通安全的研究、计划和人员培训工作。1966 年美国还成立了“ 国家汽车安全咨询委员会 ”和“ 国家公路安全咨询委员会 ”负责就交通安全问题向运输部长提出建议和报告,参与制订有关标准和措施。该会人员由总统直接任命。

1969 年法国总理沙·邦戴尔马责成公共联系的国务秘书约贞·傅麦文组织“ 公路交通安全圆桌会议 ”由与交通安全有关的政府部门、国营和私营企业及道路交通管理等有关的各方面人士参加,

负责制订全国公路交通安全的总政策和措施。圆桌会议下设有“道路设施”、“驾驶员”、“车辆”、“伤员救护”、“情报”5个专业委员会和1个“道路交通资料分析中心”。1972年法国成立了中央交通安全委员会”。从1972年起，开始严格执行驾驶员必须佩带安全带的法规。

1961年1月10日日本成立了全日本交通安全协会 全国动员，全面采取措施1970年成立了以政府内阁总理大臣为主席的全国交通安全对策会议 颁布了《交通安全对策法》从1971年开始，每五年实施一个交通安全五年计划，大搞交通安全设施建设，提高交通管理科学水平 强化交通法规和安全教育 取得了很大的成效 并相继开始制订有关汽车与道路的交通行政法规 如：《道路运输车辆法》、《道路交通安全法》、《道路运输法》、《道路法》等有关法规。

第四时期：1972年~今

这一时期是人类社会日益重视道路交通事故的预防和控制阶段 同时也是取得良好实效的时期。在这一时期中 世界汽车工业虽然仍以较快的速度在发展，但除部分发展中国家交通事故持续上升外 世界绝大多数国家的道路交通事故已呈现下降趋势 虽然在20世纪70年代末和80年代中期有所回升，但总的趋势是下降的。其中重要的原因是采取了一系列的改善交通状况、预防道路交通事故的措施。美国交通运输工程师学会提出了37项措施 根据安全效果，排在前五位的是：

- (1)佩带安全带；
- (2)全国实行88km/h的速度限制；
- (3)严禁酒后开车；
- (4)普遍实行道路交通事故急救制度；
- (5)开展事故多发点的研究，积极采取措施消除事故多发地点。

日本从1971年开始 连续9年道路交通事故死亡人数下降。1979年与1970年相比 汽车保有量增加了2.6倍 而道路交通事故事

故死亡人数减少了 50%。从 1970 年死亡 16 765 人,下降到 1979 年死亡 8 466 人。

在这一时期中,世界各国为了改变原来的混合交通状况,对道路交通安全问题采取了不少措施,投入大量资金和运用科技手段,使得进入 20 世纪 70 年代以来,交通安全情况有明显好转。来自欧共体国家的官方数据表明(表 1-1),1999 年欧洲道路死亡率显著下降。1999 年在西欧,道路死亡人数下降了将近 4.4%。这是自 1996 年以来欧洲道路死亡下降最多的一年。在中欧和东欧死亡率下降了近 4.1%。这同样为 1996 年以来下降最多的一年。其受伤率下降了 9.8%。事故率下降了 9.3%。

为了进一步预防和控制道路交通事故,一些学者提出了道路交通安全的新思路。如瑞典国会于 1997 年 10 月通过了一项在道路交通系统中的长远安全目标——零点计划(the Vision Zero, VZ),或称为无死亡和严重损伤计划。它要求交通系统设计者确保整个交通系统内的安全,道路使用者有获得道路系统安全的权利,同时,也必须严格遵守各项交通规则。澳大利亚联邦政府及许多州于 1998 年和 1999 年开始研究 VZ 新战略,并已采取以下新措施:(1)逐年将车速与道路系统的固有安全措施结合起来,建立“速度—道路内部结构复合体”这一模式;(2)改造车辆结构以适应驾驶员的行为举止;(3)鼓励社会团体以更安全的方法应用此道路系统。

随着全社会的进步和人们坚持不懈地努力,交通事故发生率 and 危害必定会进一步下降和得到控制。

欧洲国家 1999 年交通事故死亡人数一览表 表 1-1

西欧国家	死亡人数	1999/1998 趋势
奥地利	1 079	+ 12.0%
比利时	1 397	- 6.9%
芬兰	431	+ 7.8%
法国	8 029	- 4.8%

续上表

西欧国家	死亡人数	1999/1998 趋势
德国	7 749	- 0.6%
希腊	2 058	- 7.5%
冰岛	413	- 9.8%
卢森堡	51	- 10.5%
荷兰	1 090	+ 2.3%
挪威	304	- 13.6%
葡萄牙	1 737	- 6.9%
西班牙	5 260	- 11.6%
瑞典	551	+ 3.8%
瑞士	583	- 2.3%
土耳其	5 723	- 5.9%
英国	3 564	- 0.5%
总计	40 027	- 4.4%
中、东欧国家	死亡人数	1999/1998 趋势
阿尔巴尼亚	274	- 11.0%
保加利亚	1 047	+ 4.4%
克罗地亚	662	+ 2.5%
捷克	1 455	+ 7.0%
爱沙尼亚	232	- 18.3%
匈牙利	1 306	- 4.7%
拉托尼亚	604	- 3.7%
波兰	6 730	- 4.8%
斯洛伐克	647	- 8.4%
总计	12 957	- 4.1%

2、我国道路交通安全概况

我国道路交通事故的演变历史可以分为以下三个时期：

第一时期：1900年～1949年

这一时期由于汽车保有量少，道路交通事故发生率小，所造成的危害没有引起社会的重视。

第二时期：1950年～1980年

这一时期我国拥有了自己的汽车工业，机动车保有量年平均增长量达3万～9万辆。同时这一时期也是道路交通事故增长时期，由于道路交通事故引起的死亡人数年平均增长量达到1500～4000人。在这一时期，有关部门虽然开始了有关交通安全管理工作，但相对而言仍没有引起足够的重视。

第三时期：1980年～今

20世纪80年代以后，我国进入了改革开放时期，汽车工业及交通运输业都得到了迅猛发展，汽车保有量以每年100万～200万辆递增。特别是进入90年代以来，我国的高速公路发展迅速，截至2001年年底，全国高速公路总里程已达19453km（不包括港澳台）比2000年增加3139km，居世界第二，用了短短10多年的时间，完成了发达国家40年走过的历程，有力地促进了我国国民经济的发展。但由于公路现代化建设和交通安全管理水平远远滞后于交通运输量和汽车保有量迅猛增长的速度，因而交通事故及造成的人员伤亡也急剧增加。据资料统计，2001年我国公安交通管理部门共受理道路交通事故41.3万起。这些事故造成8.4万人死亡、28.6万人受伤，直接经济损失21.2亿元，分别比2000年增长19.3%、7%、28.4%和10.1%。平均每天要发生1130多起交通事故，有220多人在车祸中死亡，近800人受伤，成为汽车交通事故死亡人数最高的国家之一，给国家造成了巨大的社会经济损失。

1991年9月22日国务院发布了《道路交通事故处理办法》，1992年8月10日公安部发布《道路交通事故处理程序规定》（参见附录1、2）。2002年5月1日国务院又颁布《道路交通安全法》（草

案)。这些都标志着我国的道路交通事故处理正逐步走向法制化和规范化。

我国目前正处在经济腾飞的时期,但在现代化交通管理系统、机动车高安全性能研制、健全的交通立法、安全意识国民教育等方面与世界先进国家相比还相距甚远。汽车交通安全水平甚至落后于许多发展中国家。

造成我国交通事故持续增长的主要原因有:

(1)道路的发展仍然不能适应汽车保有量的增长与交通运输需求。虽然这些年我国公路建设得到了大力发展,但大多数道路基础设施仍然十分落后。尤其是与汽车保有量和道路交通运输的增长需求相比,更显得捉襟见肘。

(2)混合交通。我国交通流组成成分相当复杂,行人、畜力车、人力车、自行车、摩托车、拖拉机、各种汽车等几乎都拥挤在同一条道路上,车速大小不等的车辆,在一条道路上行驶,相互干扰也大。再加之交通设施不齐全、交通法制不健全、管理水平不高、参与交通的人员法制观念淡薄,致使交通秩序混乱并发生交通事故。

(3)交通管理法规不健全。交通法规具有社会性和统一性的特点,是约束人们交通行为的准则,是保证交通安全畅通的根本。1998年1月1日起施行的《中华人民共和国公路法》标志着我国公路事业步入了健康、稳定发展的法制轨道。但我国的道路交通形势仍然十分严峻,交通法制建设远不能适应形势的要求。部分法规缺乏全局观念和科学与法理依据,加之在执法过程中还有各种人为阻力的干扰,致使各种交通违章比较普遍,这是造成交通事故的主要隐患之一。

(4)交通管理体制不顺。改革开放以来,汽车运输行业的结构发生了根本性转变。多年来建立的以企业自我管理为主、政府监督为辅的交通管理体制已不复存在,新的社会化交通安全管理机制仍处在探索中。比较普遍地存在着重视经济效益,忽视交通安全,重使用、轻保养的现象,这也是道路交通不安全的主要因素之一。

(5) 交通管理水平及交通安全宣传教育明显滞后于交通运输事业的发展需要。

另外 我国驾驶员总体素质不高 交通干警警力不足、素质有待提高 我国保险公司没有摆脱传统的经营方式 缺乏积极有效的防灾减灾措施；这些均是造成交通不安全、较落后的薄弱环节。

我国道路交通事故的特点：

1) 交通事故率高

从每年交通死亡事故的绝对数来看 呈上升趋势 我国已经跃居世界第一，交通事故万车或亿车公里死亡率显得更为严重。

2) 事故原因特点

机动车驾驶员的违章行为是造成交通事故的主要原因，据统计 1999 年占到全部事故的 85.2%。

3) 地域分布特点

沿海和经济发达省份是事故多发地区 如广东、山东、江苏、浙江等 但北京、上海、天津由于其交通安全管理以及交通安全宣传等方面工作水平较高，因而这三个直辖市的交通安全状况相对较好，低于全国的交通事故平均水平。

4) 时间分布特点

我国交通事故在按月分布方面呈现出一定的规律性，交通事故的数量按季度递增，下半年多于上半年 双休日的交通事故发生率低于工作日。

5) 车种类型特点

从交通方式、事故分类、死亡人数的构成来看 汽车造成的死亡人数占首位 摩托车次之。

6) 车属行业特点

从汽车交通事故死亡人数构成的车属行业来看，企事业单位居首位 其次是个体联户 然后是公路运输部门。

7) 责任人特点

从死亡事故成因构成来看，驾驶员责任造成的死亡事故占首位，其次是行人和骑自行车人责任造成的死亡事故比重大。从死

亡事故肇事驾驶员驾驶年限构成来看 3 年以上的驾驶员占首位，其次是 3 年以下驾龄的驾驶员和实习驾驶员。非职业驾驶员和年青人为交通肇事的主要群体。

8)道路条件特点

从死亡事故肇事地区道路构成来看 平直路比例最大 其次是十字路口。

9)天气特点

从造成死亡事故的天气构成来看 晴天的比例最大 高达 75%。

10)死亡人特点

从事故死亡人员职业构成来看，农民居首位，其次是城市居民。从事故死亡人员年龄构成来看，17~35 岁年龄段的居首位，其次是 36~59 岁年龄段。

11)车外事故率高

车外事故是指汽车与非机动车 如自行车、畜力车、人力车 相撞 汽车撞行人等造成的事故。

二、道路交通事故的概念、性质、分类

1. 道路交通事故的定义

交通泛指航天航空、水路、铁路、道路、邮电、通讯、管道运输等多种方式。道路是指公路、城乡街道、胡同、广场、车马行、人员行的地方。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。

构成交通事故需要具备以下 8 个基本要素：

1)车辆

道路交通事故处理中的车辆是指在道路上行驶的各种机动车和非机动车。这是交通事故的前提条件 即当事方中 至少必有一方使用车辆 如无车辆则不能认为是交通事故。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。

2) 人员

人员 是指参与交通的自然人 即指车辆驾驶人员、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。事故当事人中至少有一方是车辆驾驶人员。

3) 道路

这里道路是指事故发生的空间，即处在国家交通法规明确规定的“公路、城镇街道和胡同（里巷）以及公共广场、公共停车场等供车辆、行人通行的地方”。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。

4) 道路交通事故

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。

5) 行驶中

即车辆不是静止而是在行驶中。确切地讲，至少有一方车辆与交通事故有关的因素处于交通单元间相对运动状态，如车与路、车与人、车与车相对运动。因此 乘车人如在车辆运动状态下 从车上跳下造成事故属于交通事故 而车辆停稳后 乘车人从车上跳下发生的事故则不属于交通事故。停在路边的车或站、坐在路边的人被过往车辆所撞 造成后果 因为过往车辆在运动中 应属道

路交通事故。

6) 具有违法性质

指当事人的行为 具有违反《中华人民共和国道路交通管理条例》和其他交通管理法规、规章的性质 也包括没有主观过错 但按照法律规定应该承担责任的 行为。例如,《民法通则》中无过错赔偿原则所列举的情况。

但是因为人力所无法抗拒的原因 如地震、台风、山洪、洪水、雪崩、泥石流等原因造成的事故 自杀或利用交通工具进行其他犯罪 以及精神病患者在发作期行为不能自控而发生的事故 均不属于道路交通事故。

机动车驾驶员的紧急避险行为不属于违法行为。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 4 个构成要素:

(1)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;

(2)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;

(3)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;

(4)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除更大的损害。所以 我国法律规定紧急避险行为是合法行为。但是,避险过当应当负法律责任。

7) 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 7 年有期徒刑。

8) 造成损害后果

既要有以上特定条件又要有人、畜伤亡或车、物损失的后果，既无人员伤亡，也无财产损失的不属于道路交通事故。

以上 8 种要素 可以作为鉴别道路事故的必要条件和依据 在实际工作中加以应用。

2. 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。研究道路交通事故的性质可以帮助我们更深刻地理解和认识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。道路交通事故有如下几点性质：

1) 因果性

在许多自然和社会现象中 它们之间是存在相互联系的，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。这种关系我们称之为因果关系。道路交通事故中 违章行为是原因 导致道路交通事故发生是结果。

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。

道路交通事故与事故原因之间的联系形式是多种多样的。引起事故发生的原因往往也是多方面的，我们通过寻找和分析产生事故原因并采取相应措施，通过消除和预防产生事故的这些原因，来有效地预防道路交通事故的发生。

2) 随机性

随机性是相对于确定性而言的。确定性是指事件内部各因素之间的关系是确定的。随机性是指事件内部各因素之间的关系是不确定的。道路交通事故随机性主要是由交通参与者行为及心理的随机性和道路交通事故发生的环境条件的随机性决定的。

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。而这其中的气候条件、交通流量、道路条件等与道路交通事故之间的关系是随机的,难以再现的。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。

正是由于道路交通事故发生的环境条件的随机性和人类行为的随机性,决定了道路交通事故性质是随机的。

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。

3) 违法性

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。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。

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,所以道路交通事故具有违法性。

道路交通事故的违法性较为复杂。道路交通事故造成了人员

侵犯了公民的人身健康权。这时道路交通事故的肇事者的违章行为是一种民事违法行为；不构成交通肇事罪的肇事者的违章行为是一种违反了《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，而对于致人重伤、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违法。

为了维护交通法规的实施与尊严，保证交通安全，国家不仅要求交通参与者必须遵守交通法规，而且还要对一切违反交通法规的行为，依法进行制裁。依靠国家强制力保证交通法规的实施。道路交通事故责任者对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。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》和其他交通法规、规章的规定，对其进行行政处罚；而对于犯有交通肇事罪的责任者，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事故肇事案件的通知》的规定，应追究其刑事责任。

4. 过失性

在道路交通事故中，过失性是相对故意性和意外性而言的，是指道路交通事故肇事者的主观心理状态是过失。肇事驾驶员实施违章行为时，主观上并不希望发生交通事故。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追求。

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。

意外是指行为在客观上虽然造成了损害结果，但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。

过失分为两类：一类是疏忽大意，另一类是过于自信。

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，应按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。

3. 道路交通事故的分类

在分析研究和处理道路交通事故时，如何对道路交通事故进行分类是十分重要的。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。概括起来，主要有以下 4 种分类方法：

1) 按事故损害后果分类

根据道路交通事故造成的损害后果，道路交通事故可分为轻微事故、一般事故、重大事故和特大事故 4 种：

(1) 轻微事故，是指一次造成轻伤 1~2 人，或者财产损失机动车事故不足 200 元，非机动车事故不足 100 元的事故。

(2) 一般事故，是指一次交通事故造成重伤 1~2 人或轻伤 3 人及 3 人以上，或直接经济损失在 30 000 元以下的事。

(3) 重大事故，是指一次交通事故造成死亡 1~2 人或重伤 3~10 人，或直接经济损失折款 30 000~60 000 元，或虽未造成人员伤亡，但危及首长、外宾、著名人士的安全，政治影响很坏的事。

(4) 特大事故，是指一次交通事故造成死亡 3 人或 3 人以上；或重伤 11 人以上，或死亡 1 人，同时重伤 8 人以上，或死亡 2 人，同时重伤 5 人以上，或者直接经济损失折款在 60 000 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、轻伤按司法部、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》和《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。

2) 按事故原因分类

可按主观原因和客观原因两类来分 :

(1) 主观原因类 , 是指造成道路交通事故的当事人本身内在的因素 即主观故意或过失。它可分为 违反规定、疏忽大意、操作不当三类。

违反规定 是指当事人出于思想方面的原因 不按交通法规和其他交通安全规定行驶或行走 , 致使正常的道路交通秩序紊乱 , 发生事故。如酒后开车、非驾驶员开车、倒向行驶、争道抢行、故意不让、违章超车、违章装载、非机动车走快车道、行人不走人行道等原因造成的交通事故。

疏忽大意 是指当事人由于心理或生理方面的原因 没有正确的观察和判断外界事物而造成的失误。如心理烦恼、情绪急躁、身体疲劳都可能造成精力分散 反应迟钝 表现出考虑不周、措施不及时或措施不当 也有的当事人凭主观想象判断事物 或过高地估计自己的技术 过分自信 引起行为不当而造成事故。

操作不当 是指驾驶车辆的人员技术生疏 经验不足 对车辆、道路路况不熟悉 遇到突然情况惊慌失措 发生操作错误。如有的机动车驾驶员制动时误踩加速踏板和有的骑自行车人遇到紧急情况不能停车而造成的事故。