



交通事故处理过程简述

第一节 交通事故

一、交通事故的定义

在我国,《道路交通事故处理办法》中所称道路交通事故(以下简称交通事故)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《道路交通管理条例》和其他道路交通管理法规、规章的行为(以下简称违章行为)过失造成人身伤亡或者财产损失的事故。

美国国家安全委员会对交通事故所下定义是:交通事故是在道路上所发生的意料不到的有害的或危险的事件。这些有害的或危险的事件妨碍着交通行为的完成,其原因常常是由于不安全的行动或不安全的因素,或者是二者的结合所造成的。

日本对交通事故的定义是: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。

从以上定义中可以看出,构成交通事故具备 6 个缺一不可的要素:

1. 道路

各国对道路的定义在交通法规上都有明确规定。我国道路交通管理条例中规定“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”日本的道路法中对道路的定义是：“道路是供一般交通用的道路，即高速公路、国道、府县道以及市镇村道。与道路成为一体的桥梁、隧道、轮渡设施以及作为道路用的电梯等统统包括在‘道路’中作为道路的附属设施”。这里确指的是公用的道路，不包括厂区、校园、矿区、庭院的道路。同时应以事态发生时车辆所在的位置来判定。

2. 车辆

指机动车和非机动车。行人自己在走路过程中发生意外、造成伤亡不属于交通事故。

3. 在运动中

即定义中所说的行驶或停放过程中，这里所说的停放过程，应理解为交通单元的停车过程，而交通单元之间的静止状态停放所发生的事故（如停车后装卸货物时发生的伤亡事故）不属于交通事故。停在路边的车辆，被过往车辆碰撞发生事故，由于对方车辆处在运动中，因而也是交通事故，所以关键是车辆是否运动。

4. 发生事态

即发生有碰撞、碾压、刮擦、翻车、坠车、爆炸、失火等其中的一种现象。如果未发生上述事态，而是由于行人或旅客因其他原因（如心脏病发作）而造成的死亡不属于交通事故。

5. 造成事态的原因是人的过失

即所造成的事态不是因为人力无法抗拒的自然原因如地震、台风、山崩、泥石流、雪崩等。利用交通工具自杀也不属于交通事故。

6. 有后果

即要有人、畜伤亡或车物损坏的后果，没有后果的不算交通事故。

以上6个要素和一定的违章行为可作为鉴别是否属交通事故的依据。

二、交通事故的现象

交通事故的现象即为前述的事态，基本可分为碰撞、碾压、刮

擦、翻车、坠车、爆炸和失火 7 种。

1. 碰撞

碰撞指交通强者（相对而言）的正面部分与他方接触。碰撞主要发生在机动车之间、机动车和非机动车之间、机动车与行人之间、非机动车之间、非机动车与行人之间以及车辆与其他物体之间。

根据碰撞时的运动情况，机动车之间的碰撞可分为正面碰撞（ $\rightarrow 0 \leftarrow$ ）正面与侧面相撞（ $\uparrow 0 \leftarrow$ ）追尾相撞（ $\leftarrow 0 \leftarrow$ ）左转或右转弯相撞（ $\downarrow 0 \leftarrow$ ； $\rightarrow 0 \uparrow$ ）等情况。

2. 碾压

作为交通强者的机动车对较弱者（如自行车或行人等）的推碾或压过称为碾压。虽然碾压以前，大部分均有碰撞现象，但在习惯上一般都称为碾压。

3. 刮擦

作为交通强者的车辆在行驶过程中，发生侧面与他方接触，造成自身与对方车辆损坏称刮擦。刮擦与碰撞的判断均以强者着眼不管弱者；若有正面接触即为碰撞，仅有违章车辆侧面接触的称刮擦。

机动车之间的刮擦，可以根据运动情况分为会车刮擦和超车刮擦。

4. 翻车

两个或两个以上的侧面车轮离开地面，称为翻车，通常是指车辆没有发生其他事态而造成的翻车。车辆因碰撞或刮擦而造成的翻车应属哪一类，目前还没有统一的规定。

翻车一般分为侧翻和滚翻两种。当车辆两个车轮离开地面的称为侧翻；四个车轮均离开地面的称为滚翻。也有称 90° 、 180° 、 270° 、 360° 、 720° 翻车的，这样的分法虽然比较麻烦，但做到了含意明确。

5. 坠车

通常是指车辆坠入桥下或山涧等。

6. 爆炸

由于有爆炸物品带入车内，在行驶过程中由于振动等原因引起爆炸造成事故，称为爆炸。若无违章行为，则不算是交通事故。

7. 失火

车辆在行驶过程中未有违章行为，而因人为的或车辆的原因引起火灾，称为失火。

据公安部统计公布 1994 年各类事故形态总数及百分比的情况见表 1-1，其中正面相撞、侧面相撞和尾随相撞仍是造成交通事故形态的重点，特提供驾驶员们在行车途中借鉴。

各类事故形态的总数及百分比表 1-1

项 目	次 数		死亡人数		受伤人数		直接损失(元)	
	数量	占总数 %	数量	占总数 %	数量	占总数 %	数量	占总数 %
合计	253537	100.00	66362	100.00	148817	100.00	13338272231	100.00
正面相撞	61396	24.22	19886	29.97	43471	39.21	348744680	26.15
侧面相撞	70748	27.90	14514	21.87	38605	25.94	337410449	25.30
尾随相撞	43781	17.27	6528	9.84	15928	10.70	277416254	20.80
对向刮擦	15152	5.98	2574	3.88	9168	6.16	79487956	5.96
同向刮擦	15017	5.98	2851	4.30	8246	5.54	45703180	3.43
碾压	8282	3.27	5865	8.84	3239	2.18	5239101	0.39
翻车	12583	4.96	5577	8.40	13791	9.27	94996618	7.12
坠车	2460	0.97	1889	2.85	3617	2.43	22868517	1.71
失火	338	0.13	83	0.12	125	0.08	10561674	0.79
撞固定物	8274	3.26	1137	1.17	3540	2.38	72219882	5.41
其他	15506	6.12	5458	8.22	9087	6.11	39178912	2.94

三、交通事故的分类

交通事故分类 可根据交通事故的行政处理、交通事故主要责任者或第一当事者产生事故的内在原因、交通事故的对象、违反交通法规的对象 以及交通事故发生的地点来分。

1. 按交通事故后果分类

《道路交通事故处理办法》第六条规定：“根据人身伤亡或者财产损失的程度和数额 交通事故分为轻微事故、一般事故、重大事故和特大事故。”具体标准由公安部制定。公安部于 1991)113 号通知中对事故等级作了如下规定：

(1)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。

(2)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。

(3)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。

(4)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。

所谓死亡事故，是指因道路交通事故而当场死亡和伤后 7 天内抢救无效死亡。在事故统计中 公安部《关于做好交通管理统计工作的通知》中规定的统计范围不变动。死亡仍以事故发生后 7 天内死亡的为限 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。

日本的交通事故是根据事故后果分为死亡事故、重伤(I、II类)事故、轻伤事故和物损事故。死亡事故是指交通事故发生 24 小时内死亡的事故 ;I类重伤事故是指交通事故负伤后治疗期在 90 天以上者 ;II类重伤事故是指交通事故负伤后治疗期在 30 天以内者。

2. 按交通事故第一当事者或主要责任者的内在原因分类

这类交通事故可分为 3 种 ,即由于交通事故第一当事者或主要责任者的观察错误 ,判断错误以及操作错误所引起的交通事故。

(1)观察错误 :由于当事人心理或生理方面的原因 ,对外界环境的客观情况没有正确的观察 或由于道路条件不好 交通标志不清 ,以及由于交叉路口冲突区域太大等引起的观察错误。

(2)判断错误 包括对对方车辆的行动、对道路的形状和线形、对对方车辆的速度以及自己车辆与对方车辆的距离 ,过分相信自己的技术以至对自己车辆的性能和速度估计判断有误。判断过程往往发生在极短的时间内 (一般为 $1/10$ s) 根据国外的统计资料 ,由判断错误而引起的交通事故约占 30% 左右 (日本统计资料为 35%)。

(3)操作错误 主要是技术不熟练 特别是初学驾驶的人员 由于对车辆和道路都不熟悉 遇到紧急情况时就不能应付自如 容易出现慌乱 发生操作错误而引起交通事故。除此以外 由于车辆本身机械故障 (如制动方面失灵)更易导致操作错误。

3. 按交通事故的对象分类

(1)车辆间事故 即车辆与车辆之间发生刮擦、碰撞而引起的事故。这类事故在发达国家发生较多 ,约占事故总数的 70% 以上 而在我国所占比例不大 约占有 20%。

(2)车辆与行人的交通事故 这主要是由于机动车闯上人行道而发生的压死、压伤行人 以及行人横穿道路时被机动车压死、撞

伤等交通事故。这类事故在发达国家较少出现(约 10% ~ 20%),在我国公安部 1994 年统计为 26.35%。

(3)机动车辆与自行车间的交通事故:由于我国公路交通主要是混合交通因而这类事故在我国特别多 约占 23.79%。

(4)车辆单元事故 包括车辆在下坡时由于行驶速度太快 车辆左右转弯或掉头时所发生的翻车事故,以及在桥上因大雾天气或因机器失灵而产生的机动车坠车的事故等。

(5)车辆与固定物碰撞事故 这里所指的固定物 包括道路上的作业结构物 路肩上的水泥杆(灯杆、交通标志等)建筑物以及路旁的树林等。

(6)铁路岔口交通事故:这类事故在我国比较严重。据统计,1997年全国铁路岔口事故所毁坏的机动车,约占全国车辆保有量的 1.5%左右。这是由于岔口缺乏立体交叉和自动控制设备,加之岔口管理不善所致。

4. 按违反交通法规的对象来分类

(1)机动车驾驶人员事故:指机动车驾驶人员违反交通法规而发生的事故 包括违反安全驾驶规程 违反限制车速的规定(如超速、高速行驶等)强行超车、逆行、通过交叉路口不减速 左、右转弯及掉头不适当;违反停车或临时停车规定;违反优先通行的原则 路口闯红灯 与前车不保持安全间距 装载不适当 酒后开车,机械失灵 过度疲劳 违反铁路岔口通行规定以及摩托车驾驶人员违反交通法规行车等所造成的交通事故。

(2)骑自行车人交通事故 这类事故在我国比较突出。骑自行车人违反交通法规包括在快车道上骑车、逆行、骑快车、左右转弯时无视来往机动车而猛拐 在交叉路口闯红灯 双手或一只手离开车把骑车 车闸失效 雨天骑车失控 骑车带人 在人行道上骑车以及载物不适当等。虽然说是骑自行车人的交通事故,但一般还是由机动车轧死轧伤引起。

(3)行人交通事故 行人交通事故是由于行人过失或违反交通法规而发生的交通事故。行人违反交通法规,包括无视交通信号,

不走人行道 而在快车道或慢车道上行走 随意横穿公路、斜穿公路 在停车位前后横过公路 儿童在街上玩耍 行人在公路上作业或行走时精神不集中等。

5. 按交通事故发生地点分类

交通事故发生地点一般是指哪一级道路，城市或郊区以及城市或乡域 3种。

在我国 道路分为高速公路、一、二、三、四级公路五个等级 也可分为公路与街道。前者是指郊区和乡村道路，后者是指城市道路。另外还可按在交叉路口和路段所发生的交通事故来分类。

第二节 交通事故处理程序

交通事故处理人员在处理交通事故案件时，必须遵循统一的办案程序。目前我国尚无单一的交通事故处理程序法，有关的程序规定体现在其他法律文件当中。

办理交通事故案件的程序分为普通程序和简易程序两种，还涉及管辖、回避、时限等规定。

一、管辖

管辖是指公安交通管理部门受理交通事故案件的权限分工，管辖可以分为职能管辖、地域管辖、移送管辖、指定管辖和专属管辖。

职能管辖也称为“部门管辖”是指公安机关职能划分对刑事案件和治安案件的分工 凡是违反《中华人民共和国道路交通管理条例》和其他有关道路交通管理法规 造成人员伤亡或者财物损失的交通事故 除法律、法规另有规定的以外 均由公安交通管理部门处理。

地域管辖也称为“区域管辖”、“地区管辖”是指公安交通管理部门按行政区域划分交通事故案件的管辖权限。交通事故的现场处理、责任分析认定、行政处罚 由事故发生地的公安交通管理机

关处理。

移送管辖是指将交通事故案件移送有管辖权的公安交通管理部门处理。对于交通事故发生地管辖不明的，或受理之后发现不归自己管辖的交通事故案件 在进行必要的调查之后 应将案件移送给有管辖权的公安交通管理部门处理。

指定管辖是指上级公安交通管理部门对某一交通事故案件以行政命令方式确定由某下级公安交通管理部门处理。当地域管辖发生争议、管辖不明或其他特殊情况时 都可以由上级公安交通管理部门直接指定某一下级公安交通管理部门处理，其目的在于防止因管辖不明发生争议或相互推诿以及其他原因而影响案件的及时、正确处理。

专属管辖是一种特别管辖，某些交通事故案件必须由一定的机关管辖，其他机关无权处理。例如对于享有外交特权和豁免权的外国人发生的交通事故，必须由专门的涉外部门来处理。

二、回避

回避是指事故处理人员不参加处理与自己有利害关系或其他关系的交通事故案件。其目的是为了防止利用职权徇私舞弊；也可以避开嫌疑，以利于工作的正常进行。

在交通事故处理中 现场勘查人员、事故调解人员、鉴定人 以及讯问、访问、记录人员等遇有应当回避的情形时 应当自行回避。没有自行回避的，当事人可以申请回避。

应当回避的情形主要有以下几种。

(1)是本案当事人的近亲属。在这种情况下，可能出现袒护一方当事人的情形。

(2)办案人员或者他的近亲属与本案有利害关系的，因为在这种情况下，可能会影响案件客观、公正地处理。

(3)担任过本案鉴定人的。因为曾经担任过本案鉴定人的，对本案的某些事实或交通事故责任已经形成自己的看法，再来办理本案，就容易先入为主，可能影响客观地全面地调查事实证据，影

响案件的正确处理。

(4与本案当事人有其他关系 如朋友、同学、同乡 或者有恩怨关系等 可能影响公正处理案件的。

此外 对于曾接受当事人贿赂或某些好处 违反办案纪律或职业道德的办案人员 一经发现 不论是否申请他们回避 都应及时查明情况 令其回避 严肃处理。

各级主管事故处理的领导，如果发现自己属于应当回避的情况时 应当主动回避 不参与案件的讨论、决定和审批工作。在整个事故处理过程中，当事人都可以提出回避的申请。由有关领导决定办案人员是否回避。在调查过程中 回避决定未作出前 办案人员不得停止调查工作，以免丧失收集证据的机会。在裁决处罚和调解工作中，应先决定是否回避，以保证办案工作的合法进行。

当事人申请回避的理由如果不充分 有权决定回避的人员 可以作出驳回申请的决定。当事人对驳回申请的决定，可以申请复议一次 如认为复议决定不正确时 事故处理工作照常进行 当事人不得提起再次复议，但可以向上级公安交通管理部门反映情况。

三、办案时限

规定办案时限有利于维护当事人的正当权益，有利于提高办案效率 避免拖拉、推诿。目前 法规仅对交通事故责任复核、调解时限作出了规定。

四、办理交通事故案件的普通程序

普通程序是指公安交通管理部门处理交通事故案件时通常适用的程序。它规定了交通事故处理的各个主要环节，全面概括了公安交通管理部门在办理交通事故案件时的主要程序。

(1)受理、立案：

受理是指公安交通管理部门接受案件并予以处理。公安交通管理部门对于当事人、目击者及其他人报告的交通事故案件都应当接受 然后按照管辖范围迅速审查 认为是交通事故且属自己管

辖即应立案开展调查。如不属自己管辖，应告知报案人并主动与有管辖权的交通管理部门联系 如必须采取紧急措施的 应当先采取紧急措施，然后再移交有管辖权的交通管理部门。

立案是交通事故处理的前提，只有经过立案才能开展调查。立案的根据可能是报案人的报案，也可能是当事人私下和解不了又请求公安交通管理部门处理的，也可能是公安交通管理部门自行发现的。

(2)调查(侦查)取证：

立案之后，即可对交通事故案件开展调查。对于治安性质的交通事故 由于不适应《刑事诉讼法》 所以由公安交通管理部门进行调查 对于刑事性质的交通事故 适用《刑事诉讼法》的规定 可对案件实施侦查。调查包括现场勘查、询问当事人、询问证明人，收集物证，对痕迹、物证等进行技术鉴定等取证工作。

(3) 责任分析：

通过调查(侦查)取证工作 在事实清楚、证据确实充分的基础上 对当事人应负的交通事故责任进行认定 对其应负的法律责 任也做出认定。

(4) 裁决处罚：

对有交通肇事行为 尚不够刑事处罚的 对其交通肇事行为作出交通管理处罚裁决。

(5) 损害赔偿调解：

由交通事故调解人员，对当事人之间的事故损害赔偿进行调解。当事人在达成调解协议后，制作调解协议书。

(6) 移送案卷：

对于需要追究肇事者刑事责任的交通事故案件，由公安交通管理部门制作《交通事故解案书》，将案卷和证据移送预审部门。交通事故案件在公安交通管理部门的处理程序到此终结。

五、办理交通事故案件的简易程序

对于轻微交通事故由于情节比较简单，交通事故的责任比较

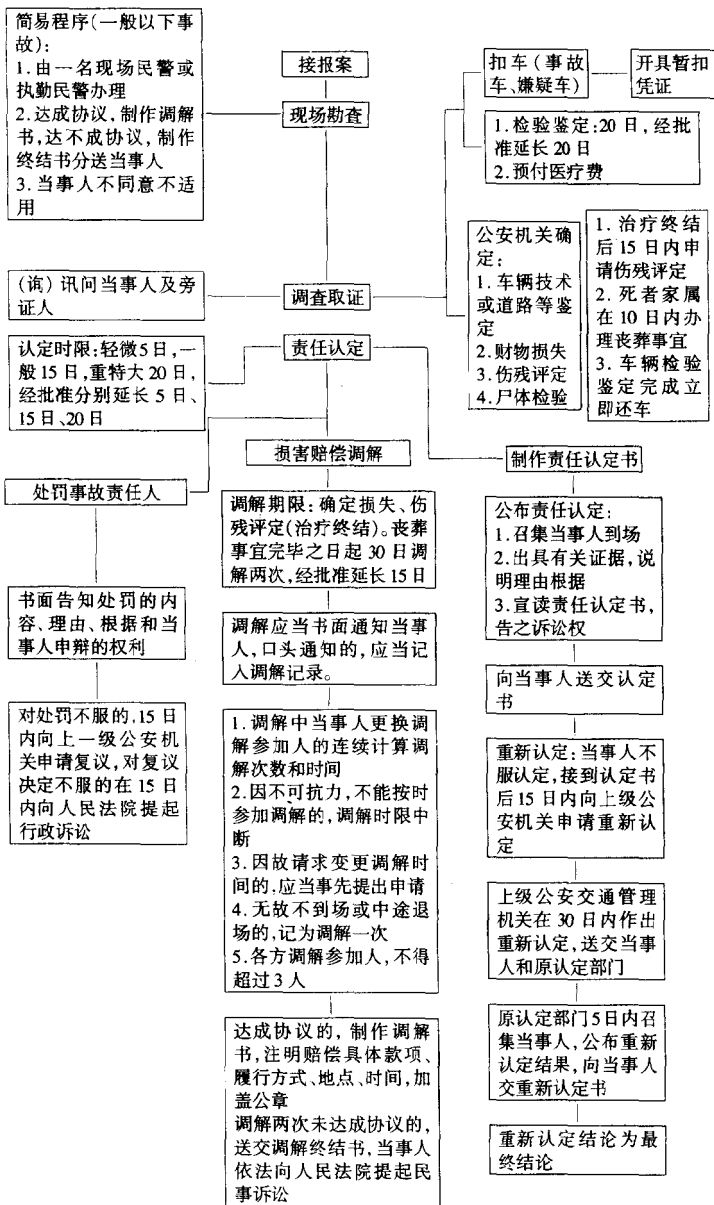


图 1-1 道路交通事故处理程序图

明确 损害经济赔偿争议不大 在办理这类交通事故时可适用简易程序。如果当事人之间对交通事故责任、经济赔偿有争议 应转入普通程序处理。

(1)受理：

由于轻微事故不列入事故统计，所以受理之后，没有必要立案 只须将有关情况登记即可。

(2) 调查：

调查程序主要包括现场勘查、讯问、访问、证据收集等。

(3) 责任分析：

责任分析是指对当事人交通事故责任 的认定和行政责任的认定。

(4) 裁决处罚：

对轻微事故的 交通管理处罚，适用当场处罚的有关规定。不服当场裁决处罚的，转为普通程序。

(5)损害赔偿调解：

对于轻微事故的调解 当事人达成调解协议后 可以制作调解协议书，也可以不制作调解协议书。不制作调解协议书的仅适用于交通民警的当场调解 且当事人之间无异议的 但交通民警必须将必要的情况登记。

道路交通事故处理程序图如图 1-1 所示。



事故现场勘查与责任认定案例分析

第一节 现场勘查与相关案例分析

一、现场勘查简述

现场勘查是处理事故的基础，是分析鉴定事故责任的主要依据。交通事故现场勘查是指运用科学方法，对事故现场进行实地勘测和检查，并将结果准确记录下来的整个过程。它是通过对现场上客观存在的勘查进而分析其客观的内在联系并准确再现事故发生的过程。

通过现场勘察可以达到这样一些目的：

- (1)从现场勘查收集痕迹、物证中研究各种痕迹之间的联系，从而判明当事各方造成事故的主要情节和违章因素。
- (2)查明发生事故的主客观原因。
- (3)根据交通事故责任鉴定提供的准确资料，对事故责任者进行教育、处分以至追究刑事责任提供可靠证据。
- (4)通过大量事故勘查资料的统计分析可作为改善车辆安全性能、改善道路设计、施工、养护、安全设施以及指导机动车驾驶员培训、制定交通法规、管理措施等提供科学依据。

交通事故勘查的内容包括：

1. 人的因素调查

根据我国交通事故历年统计资料表明 每年发生的事故中 驾驶员的责任约占 70% 行人的责任约占 26% 即将近 96% 的责任事故肇始于驾驶员与行人。因此，了解驾驶人员与行人的行动及其心理和生理背景，可以发现事故的发生原因。

驾驶员出现的错误包括感知错误、反应迟钝、判断错误和操纵错误等。根据日本汽车技术评价委员会对造成重伤和死亡的 385 件事故的心理原因分析表明，由感知错误或反应缓慢而引起的共 198 件 约占 52% 因判断不准引起的有 142 件 约占 37% 因操纵反应不当及其他原因引起的共 45 件 约占 11%。

通常对肇事驾驶员调查的内容包括：

- (1) 车辆行驶路线 车辆间距离和行驶速度。
- (2) 发现危险之时的初期行为至认识危险之后的反应时间。
- (3) 发现危险之时所在位置 如何判断并采取何种措施 以及如何应变、两车肇事接触部位。
- (4) 违章内容及其动机 车辆的技术状况及行驶中对车辆性能的感觉。
- (5) 对交通环境、道路标志、标线的认识程度 以及对本人的影响。
- (6) 驾驶经历及本人技能上、作业时生理及心理方面的变化。
- (7) 本人对事故责任的认识。

对事故当事者——行人调查的要点包括：

- (1) 使用道路之目的 在什么时间、何种状态下发生事故。
- (2) 对发现危险情况的认识及其初始行动。
- (3) 穿越道路时的心理状态，穿越时间和形态，穿越时离车辆距离。
- (4) 违章项目及违章动机 与机动车冲突的形式 冲突时所在位置及冲突中的部位。

(5) 当事者的社会经历、性别、年龄及个人的生活背景。有无身心方面缺陷和运动功能方面的障碍。

2. 车辆的因素调查

车辆因素调查应根据事故性质和现场情况 确定调查内容,一般应包括:

(1)有关车辆资料 如车型、厂牌、出厂时间、外廓尺寸、轮距、轴距、轮胎型号、胎面花纹以及车辆自重等。如需要还应了解前后悬架及最小转弯半径等。

(2)载货和乘员状况 包括货物种类、装载状况、装载质量、质心偏离程度及乘员情况等。

(3)痕迹和破损状况:车辆上遗留的痕迹和破损状态是分析冲突速度及相对运动状态的重要依据。调查时应记录痕迹破损部件或部位的名称及其位置 破损形状、大小、方向及其变化程度 破损处附着的异物、颜色以及引起破损的原因等 位置及大小应用准确的数字说明离车体前端水平距离、离地高度等来表示 用面积表示其大小等。

(4)操纵机构状况:指事故后车辆操纵机构状况,它在一定程度上可反映肇事前车辆的使用情况。如变速器档位、驻车制动拉杆位置、转向盘自由行程、制动踏板自由行程、转向轮偏转角度、气压表指示量以及车辆转动、制动、行走机构的渗漏、磨损、松紧情况。

(5)安全装置 主要指制动装置、灯光装置以及安全运行上所必须的指向指示器、喇叭、后视镜、雨刷等装置及其效能的检验。

(6)动力性能 为了了解汽车起步后行驶过某段距离 能否加速到某一速度的问题 以及在交叉路口是否停车 或进入交叉路口时最低速度 有必要进行动力性能调查。例如 在干线上行驶的车辆 A 撞到从横向支线驶来的 B 车的侧面 从现场 B 车轮的拖印分析 被撞时 B 车速度是 35~40km/h 但根据 B 车驾驶员自述 在进入叉路口前 离冲突点 10m 处曾停车瞭望。B 车驾驶员所说的是否可信? 10m 内能否加速到 35~40km/h? 可用简化公式计算验证:

$$v = \sqrt{2\phi gs}$$

式中: v ——冲突地点的速度 km/h;

- ϕ ——附着系数；
- g ——重力加速度 (9.8m/s²)；
- s ——加速距离 (m)。

若以 $\phi = 0.65$ 代入 则得：

$$v = 11.3\text{m/s}(40.6\text{km/h})$$

即在 10m 距离内 B 车从停车瞭望到加速至冲突点的最高车速是 40.6km/h 所以 B 车驾驶员所说停车瞭望是可信的。

(7)制动性能：车辆制动性能的优劣，可从制动印迹中加以判断 在一定车速下 它是根据制动距离和制动时车辆的稳定性来评价的 这二者都与车辆技术状况有关。

(8)车辆构件损坏及失效原因。

3. 道路因素调查

道路方面的调查是为了确定道路通行条件对事故的影响提出证据，并为制定事故防止措施和道路修建提供基础资料。

道路方面调查内容包括：

道路宽度 包括行车路面宽度、路肩宽度 以及路面宽度在一段路面内的变化情况 如弯道加宽、路肩崩塌、隆起等。路面状况调查 包括路面材料、条件。路面平整管理设施调查 包括肇事地点有无交通标志、路面划线、护栅、护栏等以及可视距离。

路面障碍调查 包括路面堆积物和路面施工占用路面情况 有无设置明显标志等。

4. 轮胎拖印的识别

轮胎拖印是交通事故现场普遍存在的痕迹，也是事故分析过程中最有价值的资料之一。它不仅反映事故前后车辆的运动轨迹、行驶路线、轮胎状态和制动措施 同时也可根据拖印长度、形态，分析车辆碰撞前的瞬时速度、碰撞特性和接触部位及接触点。

路面上拖印的末端位置较容易认定，一般在车辆的停止位置，而始端位置往往比较难以确定。其原因，一是轮胎从滚动压印过渡到滑动拖印无明显界限；二是易受到人为的或自然的原因破坏，使痕迹模糊和消失。因此，始端位置的确定往往取决于勘查人员