

第一章 导论

道路交通事故处理，是公安机关交通管理部门依据国家法律、法规、规章在其管辖和职权范围内，对交通事故进行立案登记，现场勘查、调查取证、责任认定，处罚交通事故责任人，对损害赔偿进行调解等专门业务工作的总称。它是公安交通管理部门的一项重要工作，是交通警察的主要职责之一。

交通事故是道路交通事故的简称，是近代社会发展的产物。近几十年来，由于汽车工业的高速发展，车辆急剧增加，交通事故也随着不断上升，在当今的世界上，交通事故与战争、疾病、自然灾害一样，严重地危害人类的生命安全，人们将其比喻为“现代文明病”和“无休止的交通战”。

交通事故处理，作为交通管理工作的重要组成部分，是以保护公民、法人和其他组织的合法权益和国家集体财产不受侵害为目的，依照国家法律、法规来调整人们的道路交通关系，保护遵纪守法者，处罚违法肇事者，以此加强交通管理，提高人们遵守交通法规，维护交通秩序的自觉性，保障道路交通安全与畅通，促进社会经济的发展。

一、国内外交通事故情况

（一）我国的交通事故情况

我国有统计的交通事故始于 1951 年，当年全国共发生交通事故 5 922 起，死亡 852 人，受伤 5 159 人，随着我国社会的快速发展、机动车拥有量迅猛增加，截至 1994 年我国机

动车拥有量为 2 735.6 万辆，其中汽车 941.95 万辆，占 34.4%；摩托车 1 093.82 万辆，占 40%；拖拉机、农用车及其他机动车为 700.33 万辆，占 25.6%。机动车的快速增长，促进了社会经济发展，方便了人民群众的生活。但是，同时也带来了交通事故的不断上升。据资料表明，1961 年全国共发生交通事故 22 358 起，死亡 4 436 人，受伤 14 355 人，分别比 1955 年增长 3.8 倍、5.2 倍和 2.8 倍。1971 年，全国共发生交通事故 69 975 起，死亡 11 331 人，受伤 52 119 人，分别比 1961 年增长了 3.1 倍、2.6 倍和 3.6 倍。1981 年全国共发生交通事故 114 679 起，死亡 22 499 人，受伤 79 546 人，直接经济损失 5 087 万元；事故起数、死亡人数和受伤人数分别比 1971 年增长了 1.6 倍、2 倍和 1.5 倍。1991 年全国共发生交通事故 264 817 起，死亡 53 292 人，伤 162 019 人，直接经济损失 42 836 万元，分别比 1981 年增长 2.3 倍、2.4 倍、2 倍和 8 倍。1996 年全国共发生交通事故案件 287 685 起，死亡 73 655 人，受伤 17 447 人，直接经济损失 17.2 亿元。从 1951 年到 1998 年的 47 年中（不含 1968 年、1969 年）全国因交通事故共死亡 100 417 人，受伤 3 166 820 人（不含 1968 年和 1969 年）全国历年交通事故情况如表 1—1。

全国历年交通事故情况表

表 1—1

年份	事故起数	死亡人数	受伤人数	直接经济损失（元）
1949	--	---	---	---
1950	--	---	---	---
1951	5 922	852	5 159	---
1952	4 702	675	4 026	---

1953	8 744	1 200	7 255	— — —
1954	8 467	917	5 762	— — —
1955	9 249	955	5 463	— — —
1956	11 332	1 126	6 364	— — —
1957	14 980	1 219	6 789	— — —
1958	26 938	3 009	13 259	— — —
1959	37 126	4 901	19 038	— — —
1960	33 634	5 762	18 637	— — —
1961	22 358	4 436	14 355	— — —
1962	21 238	3 908	14 879	— — —
1963	18 212	2 648	10 789	— — —
1964	18 517	2 253	10 490	— — —
1965	20 967	2 382	11 949	— — —
1966	27 367	3 466	17 639	— — —
1967	29 264	5 728	18 517	— — —
1968	— — —	— — —	— — —	— — —
1969	— — —	— — —	— — —	— — —
1970	55 437	9 654	37 128	— — —
1971	69 975	11 331	52 119	— — —
1972	77 465	11 849	59 738	— — —
1973	71 192	13 215	53 827	37 666 779
1974	81 672	15 599	66 498	44 704 449
1975	91 606	16 862	71 776	51 363 635
1976	101 878	19 441	81 908	55 673 377
1977	112 222	20 427	84 779	62 953 015

1978	107 251	19 096	77 471	56 412 909
1979	117 848	21 856	80 855	53 742 835
1980	116 692	21 818	80 824	49 692 939
1981	114 679	22 499	79 546	50 837 376
1982	103 777	22 164	71 385	48 594 796
1983	107 758	23 944	73 957	58 358 392
1984	118 886	25 251	79 865	73 363 944
1985	202 394	40 906	136 829	158 696 425
1986	295 136	50 063	185 785	240 180 000
1987	298 147	53 439	187 399	279 389 380
1988	276 071	54 814	170 598	308 613 669
1989	258 030	50 441	159 002	335 984 528
1990	250 297	49 217	155 072	363 548 114
1991	264 817	53 292	162 019	428 354 814
1992	228 278	58 729	144 264	644 821 636
1993	242 343	63 508	142 251	999 070 121
1994	253 501	66 362	148 800	
1995	271 843	71 494	159 308	1 523 000 000
1997				
1998				

我国从 1951 年至 1998 年的 47 年间，共发生交通事故 4 895 538 起，死亡 1 006 417 人，受伤 3 166 280 人。与世界各国相比，我国的交通事故是严重的。1994 年我国交通事故死亡人数居世界第一位，若以机动车万车死亡率来比，我国为

24.3; 美国为 2.1; 日本为 1.3; 世界平均水平为 6.6。但是以人口十万人死亡率来比, 我国为 5.6; 美国为 16; 日本为 8.5。因此, 交通事故的四项统计数据尽管可以反映一个国家在一定时期内发生交通事故的程度, 但是由于在统计这四项数据时, 受客观条件和人为因素的影响, 其统计数字与实际情况有一定误差。因此, 通常用交通事故死亡人数与车辆拥有量和人口的相互关系, 反映一个国家一定历史时期交通事故状况。我国规定机动车以万车为单位、人口以 10 万人为单位, 其计算公式如下:

$$\text{机动车万车死亡率} = \frac{\text{死亡人数}}{\text{机动车数}}$$

$$\text{人口 10 万人死亡率} = \frac{\text{死亡人数}}{\text{人口数}}$$

我国历年交通事故机动车万车死亡率和人口 10 万人死亡率, 如表 1—2 所示。

全国历年交通事故机动车万车死亡率和 10 万人死亡率表 1—2

年份	死亡人数	万车死亡率	10 万人死亡率
1949	— — —	— — —	— — —
1950	— —	— — —	— — —
1951	852	137.64	0.15
1952	675	101.81	0.12
1953	1 200	153.65	0.20
1954	917	102.46	0.15
1955	955	94.18	0.16
1956	1 126	95.91	0.18
1957	1 219	96.75	0.19

1958	3 009	174.33	0.46
1959	4 901	232.61	0.73
1960	5 762	257.46	0.87
1961	4 436	184.83	0.67
1962	3 908	157.58	0.58
1963	2 648	101.34	0.38
1964	2 253	81.60	0.32
1965	2 382	79.53	0.33
1966	3 466	102.18	0.46
1967	5 728	172.48	0.75
1968	- - -	- - -	- - -
1969	- - -	- - -	- - -
1970	9 654	227.63	1.16
1971	11 331	229.19	1.33
1972	11 849	205.21	1.36
1973	13 215	196.45	1.48
1974	15 599	198.51	1.72
1975	16 862	183.86	1.82
1976	19 441	156.62	2.07
1977	20 427	145.45	2.15
1978	19 096	120.20	0.98
1979	21 856	119.62	2.24
1980	21 818	104.47	2.21
1981	22 499	95.85	2.25
1982	22 164	85.35	2.81

1983	23 944	84.35	2.33
1984	25 251	42.99	2.43
1985	40 906	62.39	3.89
1986	50 063	61.12	4.70
1987	53 439	50.37	4.94
1988	54 814	46.05	5.00
1989	50 441	38.26	4.54
1990	49 217	33.38	4.31
1991	53 292	32.15	4.60
1992	58 729	30.19	5.00
1993	63 508	27.24	5.36
1994	66 362		
1995	71 494		
1996	73 655		
1997			
1998			

我国交通事故的主要原因，一是道路的增长远远跟不上车的增长。近年来，我国机动车以每年超过 15% 的速度增长，自行车以每年超过 12% 的速度增长，然而道路的年增长率为 3% 左右。自 1949 年以来，我国公路里程增长 13.4 倍，而汽车保有量增长 161 倍，机动车增长约 450 倍，此外，自行车从 1978 年至 1993 年的 15 年间增长了 6.1 倍，全国保有量为 3.9 亿辆，截止 1996 年底，我国有道路 118.6 万公里，其中高速公路 3 422 公里，一二级汽车专用公路为 1.6 万公里，而世界

道路总长度为 2 500 万公里，高速公路 18 万公里，我国还占不到 5%和 1.9%。二是混合交通对交通安全带来很大影响，当前我国道路多数为混合交通，行人、车辆在同一条道路上通行。而车辆种类又极其复杂，仅机动车就有汽车、摩托车、拖拉机和农用车等，非机动车中自行车在城市担负着 30—50%的客运量，在机动车、非机动车和行人混行的情况下，使得各自相互干扰，秩序混乱，车速下降，影响交通安全。三是群众交通法制观念淡薄，缺乏自觉遵守交通法规的意识和行车中依次排队的习惯。四是一些驾驶员技术不良，缺乏职业道德，行车中严重违章。五是交通法制不健全，交通安全宣传教育的力度不够。此外，机动车增长量快，尤其是摩托车和农用车增长更快，对交通安全影响很大。道路交通安全设施少，交通管理水平和警力不适应发展的需要等等，都是造成我国交通事故上升的原因。因此，针对以上的问题我国采取了一系列措施，以减少交通事故发生，如集中统一领导，实行综合治理方针，不断完善健全交通法规等等，以便更好地为我国社会主义经济发展服务。

（二 国外的交通事故情况

交通事故是一个世界性的社会问题，据有关国际组织统计，自从汽车问世以来，全世界约有 3 200 余万人死于交通事故，相当于两次世界大战死亡人数的一半。当前世界每年的交通事故死亡人数约 50 万。受伤人数约 1 200 多万人。从总的发展趋势来看，欧、美、日本等发达国家，在经过了 70 年代交通事故高峰期后，进入 80 年代以来处于相对稳定状态，并呈现出缓慢下降趋势。

以美国为例，美国是世界上汽车最为普及的国家，在 30 年代末汽车保有量已突破 3 000 万辆，其中小客车 2 500 万辆

以上。但是交通事故死亡人数在 30 年代末每年已超过了 3 万人。第二次世界大战后至 60 年代末，是世界汽车运输业高速发展期，也是交通事故和死伤人数直线上升时期，由于战争，美国的汽车产量从 1940 年的年产 447 万辆，降到 1945 年的 70 万辆，1950 年猛增到 800 万辆。50 年代每年汽车生产量都在 700 万辆以上，60 年代每年的产量均在 1 000 万辆左右。1991 年产量为 880 万辆，1995 年产量为 1 197 万辆，90 年代中期美国汽车保有量为一亿八千万辆，占世界汽车总数 42.5%，平均 1.3 人一辆。同样，美国的交通事故相当严重，1952 年到 1972 年的 21 年间，交通事故年死亡人数由 37 794 人增加到 56 278 人，增长 49%，1977 年出现世界能源与经济危机，美国的经济增长速度下降，因此交通事故死亡人数也开始下降，1976 年比死亡人数最高的 1972 年减少了一万人左右，下降了 18%，1990 年交通死亡人数比 1970 年减少了 15.4%。

日本的汽车工业比欧美主要汽车生产国要年轻，但发展速度很快，1950 年日本的汽车产量仅 3 万辆，1970 年产量达到 530 万辆，20 年增长了 175 倍，到 80 年代初期汽车产量超过 1 000 万辆，以后连续 12 年超过美国，居世界第一。日本的汽车保有量在 1950 年时为 35 万辆，1970 年达到 1 900 万辆，20 年增长了 51 倍，到 1991 年，其保有量达 6 000 余万辆，仅东京市就有 443 万辆。日本的汽车工业发达，交通事故的增长速度也相当惊人，50 年代，其交通事故死亡人数从 4000 多人增加到 1 万人左右，60 年代又上升至 1.6 万人，增长了 60%，1969 年除死亡 1.6 万人外，受伤人数达 95 万。从 1959 年至 1970 年 12 年间交通事故死亡 10 万人，伤 800 多万人。1980 年事故死亡人数下降至 8 400 人，1988 年、1989 年、1990 年又回升到 11 000 人、11 100 人和 11 200 人。

此外，英国、德国、法国的交通事故也同样经历了在 70 年代处于高峰期，而进入 80 年代后开始下降。例如 1986 年英国交通事故死亡人数比 1979 年减少了 11.5%，1990 年又比 1986 年减少了 4.4%；联邦德国 1990 年交通事故死亡人数比 1970 年减少了 58.7%；法国 1991 年交通事故死亡人数比 1970 年减少了 19.4%。

上述交通事故下降的原因，是因为各国政府相应采取了一系列措施的结果。例如美国 1966 年颁布了“道路安全法”和“汽车安全措施法”，1966 年到 1972 年为道路交通安全共拨款 100 多亿美元，主要用于设置交通安全设施，建立现代化的交通系统，1967 年美国又在联邦运输部内增设了“国家道路交通安全管理局”。日本的交通法规很完善，如“道路运输车辆法”、“道路交通法”、“道路运输法”、“道路法”和“交通安全基本法”等。它在减少交通事故方面起了重要作用，日本近年来对交通安全问题采取了不少措施，重点在于改变原来的混合交通状况，用大量投资修建道路护栏、人行道、过街天桥、高架路、上下车行道分界标志、以及购置和更新指挥灯及各种用于交通管理的器材设备。1969 年法国总理责成国务秘书组织“公路交通安全圆桌会议”由交通安全有关的政府部门、国营和私营企业及与道路交通有关的各方人士参加，负责制定全国道路交通安全的总政策和措施，圆桌会议下设“道路设施”“驾驶员”“车辆”“伤员救护”“情报”等五个专业委员会和一个“道路交通资料分析中心”。有关交通安全的国际性组织和会议也很多，如国际道路联合会议、国际汽车流量会议、行人——自行车安全和教育会议、交通和运输工程国际会议、世界安全和车祸预防会议等。这些措施都为减少交通事故起了积极作用。

二、交通事故定义及其分类

(一) 交通事故定义及构成要件

1. 交通事故定义

交通事故这一概念在不同的领域，出于不同的研究目的，有不同的定义，常见的有交通心理学方面的定义，事故研究方面的定义，以及法学方面的定义。当前我国在处理交通事故过程中，对交通事故的认定是依据《道路交通事故处理办法》第二条的规定，即法律意义上的交通事故，在该规定中，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。

2 交通事故的构成要件

从上述定义可以看出，构成交通事故应当具备主体要件，空间要件，交通工具要件，交通运行状态要件，违章行为要件，过失行为要件和损害后果要件。

(1) 主体要件

构成交通事故的主体必须是特定的自然人，即特定的公民。这些特定的自然人是指车辆驾驶人员、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。车辆驾驶人员包括机动车驾驶员和非机动车驾驶人员。其他在道路上进行与交通有关活动的人员，是指在道路上摆摊设点、打场晒粮、停放车辆、堆放作业、搭棚、盖房、放牧以及进行集市贸易和其他妨碍交通活动的人员。

(2) 空间要件

这里讲的空间是指道路。即交通事故必须是在道路上发生的，而这里讲的道路是《中华人民共和国道路交通管理条例》

中所规定的“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。”因此交通事故不包括厂矿、油田、农场、林场自建的不通行社会车辆的专用道路，以及田间耕作供农机具行走的机耕道，机关、学校、单位大院内等道路上发生的交通事故。

（3）交通工具要件

这里讲的交通工具是指机动车和非机动车。在交通事故中当事人必须有一方使用车辆，反之，则不属于交通事故。

（4）交通运行状态要件

指在发生交通事故过程中，至少有一方是在运行中，否则不属于交通事故。在车辆未开动时，发生的人员挤、摔伤亡事故等，不属于交通事故。

（5）违章行为要件

指交通事故的成因必须是由于车辆驾驶员、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违反《中华人民共和国道路交通管理条例》及其他道路交通管理法规、规章的行为。当事人各方均没有违章行为，而出现的损害后果不属于交通事故。因此，由于地震、台风、山洪、雷击等不可抗拒的自然灾害造成的事故，不属于交通事故。

（6）过失行为要件

即当事人的心理状态必须是过失的，只有当事人在过失情况下发生的才为交通事故。如果是出于故意，造成他人人身伤亡或者财产损失的，不属于交通事故；如果既无故意也无过失，即使出现了人员伤亡或者财产损失，也不能属于交通事故。

（7）损害后果要件

指交通事故必须要有人身伤亡、财产损失的后果，如果既

没有人员伤亡，也没有造成财产损失，则不属于交通事故。

交通事故必须同时具备以上七个要件，缺一不可，这是认定交通事故的必备条件。

（二）交通事故的分类

对交通事故分类的目的，是为了更好地全面细致地掌握交通事故情况，便于分析研究，找出交通事故发生的规律，制定预防对策。交通事故分析研究的角度不同，划分的类别标准也不同。根据我国目前交通事故处理工作的实践来看，大体有以下几种分类。

1. 按事故损害后果分类

根据我国当前执行的交通事故统计标准，按照交通事故造成的损害后果，将交通事故分为轻微事故，一般事故，重大事故，特大事故。

（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 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—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—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。

2. 按事故原因分类

根据发生交通事故的原因，可将其分为主观原因和客观原因。

(1) 主观原因

指发生交通事故的原因是由于当事人主观过错造成的。主要包括：违章行驶，疏忽大意，过于自信和操作不当。

违章行驶，指当事人由于主观心理状态的原因，违反交通法规而造成交通事故。常见的有，酒后驾驶、超速行驶、争道抢行、违章装载、车辆带故障行驶、强行超车、以及非机动车走机动车道、非机动车突然横穿道路，行人不走人行道等原因造成的事故。

②疏忽大意，指当事人由于心理或生理方面的原因，没有预见到会发生危害结果。如驾驶员在出车前因急于赶路而忘记检查车辆技术状况和装载情况，行驶途中因货物散落而发生交通事故。又如驾驶员出车前因疏忽大意而没有检查制动气压便驾车行驶，结果遇到情况因制动效果差而导致交通事故。

过于自信，指当事人已经预见到自己的行为可能发生危害结果，但轻信可以避免，以致发生这种结果，常见的由于过于自信而造成交通事故的有：酒后驾驶车辆，超速行驶，违章超车、强行会车等，这是造成交通事故的主要原因之一。

操作不当，指驾驶车辆的人员因技术生疏，经验不足，遇有情况惊慌失措，操作失误，措施不当，以致发生交通事故。

(2) 客观原因

指由于道路条件不符合技术标准，以及环境等因素诱发的交通事故。虽然客观原因引发的交通事故比例不高，但须引起重视，并加以研究，以减少此类事故发生。

3. 按交通工具分类

在交通事故中，根据交通工具的不同，可分为：

(1) 机动车事故

是指机动车单方事故，机动车与机动车的事故。机动车与非机动车或行人发生的事故中，机动车方负同等以上责任的，也应视为机动车事故。这是考虑机动车相对为强者。

(2) 非机动车事故

是指非机动车单方事故，非机动车与非机动车的事故，以及非机动车与行人发生的事故中，非机动车负同等以上责任的，非机动车与机动车发生事故，非机动车为主要以上责任的，在此也视为非机动车事故。

另外，也有按交通事故责任，把事故分为机动车事故，非机动车事故、行人事故的。

4 按交通事故现象分类

按交通事故不同现象可分为撞车事故、翻车事故、撞人事故、失火事故等。

除上述分类以外，常见的分类还有：

(1) 按事故车辆隶属关系可分为运输部门的车辆事故、个体车辆事故，其他企事业单位的车辆事故、军车事故等。

(2) 按事故伤害后果可分为死亡事故、车物损坏事故、重伤事故、轻伤事故等。

(3) 按事故区域可分为市区事故、公路事故、村镇事故。

(4) 按事故性质可分为责任事故、机械事故等。

(5) 按事故地点可分为平直路段事故、交叉口事故、弯道事故、坡道事故等。

三、交通事故处理

(一) 交通事故的管辖与回避

1. 管辖机关

《道路交通事故处理办法》第四条明确规定：“公安部是国务院处理交通事故的主管机关，县以上地方各级公安机关是同级人民政府处理本行政区域内交通事故的主管机关。”

《道路交通事故处理程序规定》中明确规定：“处理道路交通事故由公安机关交通管理部门负责，公安交通管理部门是处理交通事故的主管机构。”

各级公安交通管理部门既是公安机关的业务部门，又是代表公安机关直接对外独立行使交通管理职权的职能部门，从而解决了各种诉讼中的法人资格问题，因此，除公安机关以外，任何部门、机关、团体和个人均无权处理交通事故。

2. 管辖职责

公安机关处理交通事故的职责是：处理交通事故现场，认定交通事故责任，处罚交通事故责任者，对损害赔偿进行调解。

公安交通管理部门处理交通事故实行分级负责，领导审批制度，交通事故案件审批权限由省、自治区、直辖市公安厅、局制定。

上述规定明确了各级公安交通管理部门的职责，建立了业务监督机制，既可以有效地防止在责任认定和处罚方面的随意性，又建立起对办案人员的检查、考核依据，切实发挥主管部门和负责人的业务监督作用和执法监督作用。

为了防止侵犯公民合法权益，《道路交通事故处理办法》规定了公安交通管理部门暂扣当事人的驾驶证，事故车辆的时限，并须开具凭证和妥善保管。规定了交通事故损害赔偿，采用调解方式解决，不能以扣押财产的方式强迫当事人同意处理机关的调解意见，规定必须保护交通事故现场的财物及必须制

作和出具各种文书等，这些既是办案人员的职权和义务，也是公安机关维护人民民主权益的具体体现。

3. 管辖权限

(1) 区域管辖原则。这是当前我国在处理交通事故中现行的原则，不论任何单位和个人的车辆，若发生交通事故都必须在发生地进行处理，即在交通事故处理中实行区域管辖原则。

县一级公安交通管理部门负责处理本县区域内发生的交通事故，也可以经本级公安机关领导人批准，指定其下属公安交通管理部门处理本辖区内发生的轻微事故和一般事故。直辖市、地区（市）公安交通管理部门，负责处理本辖区发生的案情复杂和涉外的交通事故。

交通事故发生地管辖不明的，由最先发现或最先接到报案的公安交通管理部门立案调查，管辖确定后移送有管辖权的公安交通管理部门处理。

管辖权有争议的，由争议双方协商解决；协商不成的，由双方共同的上级公安交通管理部门指定管辖。

在未设立公安交通管理部门的地方，可经地区（市）公安机关批准，由乡、镇公安派出所处理轻微事故。

上级公安交通管理部门可以处理下级公安交通管理部门管辖的交通事故；也可以把自己管辖的交通事故交由下级公安交通管理部门处理。

(2) 军车事故的处理。军车发生交通事故，不涉及地方人、畜及车物的，由军车主管部门处理；涉及地方人、畜伤亡、车物损坏时，由当地公安交通管理部门进行处理。涉及军人吊扣、吊销驾驶证、拘留或追究刑事责任时，由军队处理，军队应及时将处理情况告知公安交通管理部门。

人民武装警察部队车辆的事故处理与军车的事故处理相