

# 交通事故处理教程

主编 马社强

中国人民公安大学出版社  
· 北京 ·



## 编写人员

主编：马社强

副主编：高万云 牛学军 左忠义

撰稿人：（以姓氏笔画排序）

马社强 牛学军 左忠义

杨润凯 高万云

## 前摇摇言

圆园园年缘月员日《中华人民共和国道路交通安全法》及其实施条例的施行开启了我国道路交通安全管理的新篇章和交通事故处理工作的新历程。与之同步实施的《交通事故处理程序》进一步细化了交通事故处理程序，规范了全国的交通事故处理工作，并使之具备了良好的可操作性。圆园缘年缘月员日实施的《交通事故处理工作规范》对交通事故处理有关问题作了更加具体的规定，明确了交通事故处理的细节，对于规范全国交通事故处理工作起到了非常重要的作用。

交通事故是全球所面临的社会灾害。目前，全球每年因交通事故死亡超过了员园万人，我国是交通事故最严重的国家之一，每年因交通事故死亡近员万人。交通事故不但造成人员伤亡和社会经济损失，而且给我国成千上万个家庭带来了不幸，也给社会带来诸如法律诉讼、经济纠纷和心理等社会问题。随着社会的发展，人们的法律意识日益提高，关于交通事故的诉讼争议和纠纷也会越来越多。科学、公正、合法、快速处理交通事故不但是交通事故当事人和公安机关交通管理部门的共同期盼，而且是化解人民内部矛盾和维护社会稳定的重要手段，更是社会文明进步的体现。

《中华人民共和国道路交通安全法》已经实施一年多了，交通事故处理的法律法规得到不断完善，人们对于新的交通事故处理法律法规从知之甚少，到知之更多，更需要对交通事故处理的法律法规以及交通事故处理程序系统、全面的理解。新的法律法

规赋予交通事故当事人自行依法处理交通事故的权利，当事人不但应该洞悉交通事故处理的法律法规，也应该熟悉交通事故处理的程序及其内容。交通警察是处理交通事故的主体，应该谙熟并熟练运用交通事故处理的法律法规，更应该熟悉交通事故处理的工作内容及其程序。

为了与关注交通事故处理法律法规建设的学者、同仁共勉，编者愿意与学者、同仁分享自己对交通事故处理法律法规以及交通事故处理程序的拙见。为了避免观点的偏颇，编者又将其他学者、同仁的真知灼见融入本书。编者希冀以此促进大家对交通事故处理及相关法律法规中的新理念、新思路的理解，也希望我国的交通事故处理的法制建设迈上快速发展的道路。

本书以交通事故处理程序和相关概念讲解为重点，以交通事故处理工作内容的先后次序为主线，注重讲述交通事故处理程序以及相关的法律规定，淡化了交通事故中的纯技术性内容。本书共分十一章。其中，第一章从交通事故定义、分类等方面介绍了交通事故的基本概念；第二章讲述了交通事故处理的主管与管辖、交通事故处理的回避，重点介绍了交通事故处理的一般程序和简易程序；第三章详细介绍了交通事故现场处置的内容以及相关的工作；第四章详细介绍了交通事故现场调查的具体内容，包括交通事故现场勘查、现场照相、现场图绘制、交通事故讯（问）问以及相关法律文书；第五章介绍了交通事故检验与鉴定的相关内容以及程序；第六章详细介绍了交通事故当事人的责任、责任认定的概念及其标准以及《交通事故认定书》的制作和送达；第七章介绍了交通事故法律责任，包括交通事故损害赔偿、刑事责任及行政处罚，重点介绍了交通事故损害赔偿责任的归责原则以及交通事故损害赔偿责任的承担内容、承担方式及其承担主体；第八章介绍了交通事故损害赔偿的解决方式，包括当事人自行协商、当事人向保险公司索赔、公安机

关交通管理部门的交通事故损害赔偿的调解以及交通事故损害赔偿的民事诉讼；第九章介绍了包括交通肇事逃逸事故、涉外交通事故以及特别重大交通事故等特殊交通事故的处理规定以及相关内容；第十章介绍了交通事故案卷、案卷文书及其管理；第十一章介绍了交通事故统计的内容及其标准、统计方法和交通事故分析的基本方法。

本书由中国人民公安大学交通管理工程系高万云（第一章、第六章）、马社强（第二章、第三章第四节、第四章第四节以及第五章部分内容）、牛学军（第三章、第四章其他章节、第九章第二、三节以及第十章）、杨润凯（第五章部分内容、第七章以及第九章第一节）和大连交通大学交通学院左忠义（第八章、第十一章）编写，最后由马社强同志统稿。

本书是为学习和了解交通事故处理工作内容及其程序的人员编写的。本书既可以作为处理交通事故的交通民警业务培训用书，也可以作为大专院校的相关专业本、专科生的教学参考书，还可供从事处理交通事故的同仁们参考。

本书以我国现行的法律法规为依据，但是对于交通事故处理法律法规的理解是仁者见仁，智者见智，编者对交通事故处理法律法规的理解难免有不成熟的地方；况且交通事故处理的法律法规在不断完善。实践中，不但应该时刻关注有关法律法规的发展，而且应该以国家颁布的有关法律、规范、标准等为准。

在本书的编写过程中，得到了中国人民公安大学交通管理工程系副主任路峰教授的积极支持，并得到了中国人民公安大学出版社的大力支持和帮助，也得到许多学者、同仁的建议和帮助，在此表示衷心感谢！

在本书编写中，借鉴、吸收了一些老师、学者、同仁的研究成果，在此表示感谢！

由于作者理论水平和实践经验的局限，加之编写时间仓促，书中难免有些错误或不尽如人意之处，望请批评和指正，编者将不胜感激。

编者

圆年 远月于北京

## 目 录

前言 .....	( 员 )
第一章 摇交通事故概述 .....	( 员 )
摇第一节 摇交通事故的概念 .....	( 员 )
摇第二节 摇交通事故的形态与分类 .....	( 员 )
第二章 摇交通事故处理程序 .....	( 员 )
摇第一节 摇交通事故处理主管与管辖 .....	( 员 )
摇第二节 摇交通事故处理的回避 .....	( 员 )
摇第三节 摇交通事故处理的一般程序 .....	( 员 )
摇第四节 摇交通事故处理的简易程序 .....	( 员 )
第三章 摇交通事故现场处置 .....	( 员 )
摇第一节 摇交通事故现场处置概述 .....	( 员 )
摇第二节 摇交通事故现场急救 .....	( 员 )
摇第三节 摇交通事故现场紧急措施 .....	( 员 )
摇第四节 摇交通事故现场行政强制措施 .....	( 员 )
第四章 摇交通事故现场调查 .....	( 员 )
摇第一节 摇交通事故现场勘查 .....	( 员 )
摇第二节 摇交通事故现场照相与摄像 .....	( 员 )

摇第三节摇交通事故现场图绘制 .....	( 圆缘)
摇第四节摇交通事故讯问与询问 .....	( 圆苑)
摇第五节摇交通事故现场的分析与复核 .....	( 圆愿)
第五章摇交通事故检验与鉴定 .....	( 圆源)
摇第一节摇交通事故检验、鉴定的内容 .....	( 圆缘)
摇第二节摇交通事故检验、鉴定的程序 .....	( 圆怨)
第六章摇交通事故当事人的责任认定 .....	( 圆愿)
摇第一节摇当事人的责任 .....	( 圆愿)
摇第二节摇当事人的责任认定 .....	( 圆园)
摇第三节摇《交通事故认定书》的制作与送达 .....	( 圆缘)
第七章摇交通事故法律责任 .....	( 圆猿)
摇第一节摇交通事故法律责任概述 .....	( 圆猿)
摇第二节摇交通事故民事责任 .....	( 圆苑)
摇第三节摇交通事故处理中的行政处罚 .....	( 猿园)
摇第四节摇交通事故刑事责任 .....	( 猿源)
第八章摇交通事故损害赔偿的解决 .....	( 猿怨)
摇第一节摇交通事故当事人自行协商 .....	( 猿怨)
摇第二节摇交通事故损害赔偿调解 .....	( 猿远)
摇第三节摇交通事故损害赔偿民事诉讼 .....	( 猿源)
第九章摇特殊交通事故的处理 .....	( 猿苑)
摇第一节摇交通肇事逃逸事故的处理 .....	( 猿苑)
摇第二节摇涉外交通事故的处理 .....	( 源远)
摇第三节摇特别重大交通事故的处理 .....	( 源猿)

第十章 摇交通事故案卷及管理 .....	( 源苑)
摇第一节 摇交通事故案卷文书 .....	( 源苑)
摇第二节 摇交通事故案卷管理 .....	( 源苑)
第十一章 摇交通事故统计与分析 .....	( 源源)
摇第一节 摇交通事故统计 .....	( 源源)
摇第二节 摇交通事故分析方法 .....	( 源源)
附录 :	
摇一、《交通事故处理程序规定》 .....	( 源怨)
摇二、《交通事故处理工作规范》 .....	( 源园)
摇三、《公安机关办理行政案件程序规定》 .....	( 缘猿)
摇四、《最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件 摇摇摇适用法律若干问题的解释》 .....	( 缘苑)
摇五、《最高人民法院关于审理交通肇事刑事案件具体 摇摇摇适用法律若干问题的解释》 .....	( 缘苑)
参考书目 .....	( 缘怨)

# 第一章 道路交通事故概述

## 第一节 道路交通事故的概念

对于交通事故，由于研究的角度或者目的不同，不同的人会给出不同的定义。通常，将在道路上发生的撞车、翻车、碰撞等交通行为冲突，造成人员伤亡或财物损失、损坏的后果，无论什么原因，统称为交通事故。交通心理学观点认为，交通事故是在人、车、路、环境构成的人机系统中，由于刺激（信息）—反应（判断）—操作等循环中的某一环节或几个环节的失误而造成的损害后果事件，该定义侧重的是交通参与者的反应—操作过程。统计学的观点认为，交通事故是由于错觉而引起的行车遭遇和冲突的概率事件，其侧重行车遭遇和冲突，并将交通事故作为概率事件来考虑。美国国家安全委员会认为，交通事故是指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为或不安全因素，或者是两者的结合，或者是一系列不安全行为或一系列不安全因素。日本的道路交通法认为，凡在道路或供一般交通使用的场所，由于车辆在交通中所引起的人身伤亡或物品的损害，均称为交通事故。

《中华人民共和国道路交通安全法》（以下简称《道路交通安全法》）第 87 条第 1 款规定，交通事故是指车辆在道路上因过错或者意外造成的人身伤亡或者财产损失的事件。在我国进行

与交通事故有关的活动时，应该本着该定义而为之。交通事故给人们造成财产损失和人员伤亡，对于交通事故定义的恰当理解有助于人们准确认识交通事故这一事件的性质，更有助于人们依法维护自身的合法权益。

本书对交通事故的诠释以《道路交通安全法》为准，目的是帮助读者更准确地把握法律赋予交通事故的内涵。本书中所说的交通事故就是《道路交通安全法》所界定的交通事故。

### 一、交通事故的概念

交通事故，是指车辆在道路上因过错或者意外造成的人身伤亡或者财产损失的事件。为了很好地把握交通事故的定义，下面对交通事故的构成要件，即车辆要件、道路要件、过错或意外要件、损害后果要件以及过错或意外与后果之间的因果关系要件分别作一一介绍。

#### （一）车辆要件

交通事故必须是涉及车辆的事件，即交通事故当事方至少有一方是车辆，不涉及车辆的事件不能称为交通事故。

这里的车辆包括机动车和非机动车。机动车，是指以动力装置驱动或者牵引，上道路行驶的供人员乘用或者用于运送物品以及进行工程专项作业的轮式车辆。机动车具有如下特征：第一，以动力装置驱动或者牵引；第二，要上道路行驶；第三，供人员乘用，用于运送物品或者进行工程专项作业；第四，属于轮式车辆。机动车一般包括大型客车、小型客车、大型货车、小型货车、二轮摩托车、轻便摩托车、拖拉机、挂车、全挂汽车列车、轮式专用机械车、电车等。而非机动车是指以人力或者畜力驱动，上道路行驶的交通工具，以及虽有动力装置驱动但设计最高时速、空车质量、外形尺寸符合国家有关标准的残疾人机动轮椅车、电动自行车等交通工具。

交通事故必须是涉及车辆的事件。认定某事件是否是交通事故，要看该事件所涉及的车辆是否符合有关法律法规对车辆的规定，交通事故中所涉及的车辆必须符合《道路交通安全法》及有关法规对车辆的规定。交通事故定义中所说的“车辆”不是生活中车辆的泛指，而是有条件的，不能将生活中所见到的任何车辆都与《道路交通安全法》中所界定的车辆等同。

车辆属于交通运输工具，属于载体，其本身并不会运行，更谈不上会肇事，实际上人才是操纵车辆的主体，交通事故定义不直接用人作为交通事故的主体，是为了表明在交通事故中造成人员伤亡或者财产损失的是车辆，这样从外在表象上就很容易对交通事故作出判断，很显然不涉及车辆的事件也就不属于交通事故。

交通事故中所涉及的车辆必须在运行中，只要机动车存在于交通当中，无论是动态的还是静态的，如果造成了其他相关交通参与人的危险，均应当理解为运行，这种对运行含义的理解将有利于保护交通事故受害者的合法权益。

当非机动车在推行过程中造成人员伤亡或者财产损失的，不属于交通事故，此时应该将非机动车与推车人共同视为行人对待。

### （二）道路要件

交通事故必须发生在《道路交通安全法》所界定的道路上，这是对交通事故发生的空间要求。

交通事故必须发生在《道路交通安全法》所界定的道路上，只有那些发生在《道路交通安全法》所界定的道路上的事件才有可能成为交通事故，否则就不是交通事故。判断某事件发生的位置或者地点是否属于《道路交通安全法》所规定的道路必须注意两点：第一，考虑事故发生时的起点是否存在于道路的空间范围内，至于事故发生后，车辆及其他与事故有关的人员、物品处在道路以外则不影响对交通事故性质的确认；第二，事件发生

的空间场所必须属于《道路交通安全法》中规定的道路，否则该事件肯定不属于交通事故。

道路是指公路、城市道路和虽在单位管辖范围但允许社会机动车通行的地方，包括广场、公共停车场等用于公众通行的场所。下面作详细介绍：

### 1. 公路。

公路是指按照《公路工程技术标准》(JTJ001-96)修建的城市间、城乡间、乡村间主要供汽车行驶的公共道路。第一，公路的基本组成包括：(1) 路线，是指公路的中线；(2) 线形，是指公路中线在空间的结合形状和尺寸；(3) 公路中线，是一条三维空间曲线，由直线和曲线组成。在公路线形设计中，是从平面线形、纵面线形和空间线形三个方面来综合考虑并按照规范确定的。第二，公路结构组成包括：(1) 路基。路基是公路的基本结构，是支撑路面结构的基础，与路面共同承受行车荷载的作用，同时承受气候变化和各种自然灾害的侵蚀和影响。路基结构形式可以分为：填方路基、挖方路基和半填半挖路基三种类型。(2) 路面。路面是铺筑在公路路基上与车轮直接接触的结构层，承受和传递车轮荷载，承受磨损，经受自然气候的侵蚀和影响。对路面的基本要求是具有足够的强度、稳定性、平整度、抗滑性能等。路面结构一般由面层、基层、底基层与垫层组成。(3) 桥涵。桥涵是指公路跨越水域、沟谷和其他障碍物时修建的构造物。按照《公路工程技术标准》规定，单孔跨径小于 30 米或多孔跨径之和小于 100 米的称为涵洞，大于这一规定值的则称为桥梁。(4) 隧道。公路隧道通常是指建造在山岭、江河、海峡和城市地面下，供车辆通过的工程构造物。(5) 交通工程及沿线设施。公路交通工程及沿线设施是保证公路功能、保障安全行驶的配套设施，是现代公路的重要标志。公路交通工程主要包括：交通安全设施、监控系统、收费系统、通信系统四大类。第

三，公路按行政等级可分为：国家公路、省公路、县公路、乡公路（简称为国、省、县、乡道）以及专用公路五个等级。一般把国道和省道称为干线，县道和乡道称为支线。（员）国道。国道是指具有全国性政治、经济意义的主要干线公路，包括重要的国际公路、国防公路、连接首都与各省、自治区、直辖市首都的公路，连接各大经济中心、港站枢纽、商品生产基地和战略要地的公路。（圆）省道。省道是指由全省（自治区、直辖市）公路主管部门负责修建、养护和管理的公路。国道中跨省的高速公路由交通部批准的专门机构负责修建、养护和管理。（猿）县道。县道是指具有全县（县级市）政治、经济意义，连接县城和县内主要乡（镇）、主要商品生产和集散地的公路，以及不属于国道、省道的县际间公路。县道由县、市公路主管部门负责修建、养护和管理。（源）乡道。乡道是指主要为乡（镇）村经济、文化、行政服务的公路，以及不属于县道以上公路的乡与乡之间及乡与外部联络的公路。乡道由人民政府负责修建、养护和管理。（缘）专用公路。专用公路是指专供或主要供厂矿、林区、农场、油田、旅游区、军事要地等与外部联系的公路，专用公路由专用单位负责修建、养护和管理，也可委托当地公路部门修建、养护和管理。

按照使用任务、功能和适应的交通量，公路分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路、四级公路五个等级。（员）高速公路。高速公路为专供汽车分向分车道行驶并应全部控制出入的多车道公路。四车道高速公路应能适应将各种汽车折合成小客车的年平均日交通量  $15000 \sim 25000$  辆；六车道高速公路应能适应将各种汽车折合成小客车的年平均日交通量  $25000 \sim 45000$  辆；八车道高速公路应能适应将各种汽车折合成小客车的年平均日交通量  $45000 \sim 80000$  辆。（圆）一级公路。一级公路为供汽车分向分车道行驶并可根据需要控制出入的多车道公路。四车道一级

公路应能适应将各种汽车折合成小客车的年平均日交通量  $1500 \sim 3000$  辆；六车道一级公路应能适应将各种汽车折合成小客车的年平均日交通量  $3000 \sim 6000$  辆。（猿）二级公路。二级公路为供汽车行驶的双车道公路。双车道二级公路应能适应将各种汽车折合成小客车的年平均日交通量  $1500 \sim 3000$  辆。（源）三级公路。三级公路为主要供汽车行驶的双车道公路。双车道三级公路应能适应将各种车辆折合成小客车的年平均日交通量  $1000 \sim 2000$  辆。（缘）四级公路。四级公路为主要供汽车行驶的双车道或单车道公路。双车道四级公路应能适应将各种车辆折合成小客车的年平均日交通量  $1000$  辆以下；单车道四级公路应能适应将各种车辆折合成小客车的年平均日交通量  $500$  辆以下。此外，还有《公路工程技术标准》所称的“不符合等级的公路”，即等外公路。

#### 圆 城市道路。

城市道路，是指城镇规划区以内供车辆、行人通行的，符合《城市道路交通规划设计规范》（ $GB 50220-95$ ）规定的道路、桥梁及其附属设施。按使用性质，城市道路可分为四类：快速交通干道（快速路）、主要交通干道（主干路）、一般道路（次干路）和支路。（员）快速路。快速路是供长距离行驶的快速行驶的道路，用中央分隔带将上下行车辆分开，标准高于城市其他道路。（圆）主干路。主干路是连接城市各主要部分的交通干线。（猿）次干路。次干路是市区内的一般道路，它承担区域性交通或分散主干路交通的任务。（源）支路。支路是城市小区域内的通道，主要解决局部交通，以服务功能为主。此外，按通行对象，城市道路可分为机动车道、非机动车道和人行道等。

猿 虽在单位管辖范围但允许社会机动车通行的地方。

虽在单位管辖范围但允许社会机动车通行的地方，是指虽然不属于上述的公路或者城市道路，道路的养护和管理属于单位，

但社会机动车可以自由通行的、可按道路进行管理的地方，如厂矿道路、港区道路、机场道路等。

广场、社会停车场等用于公众通行的场所，其实质上属于虽在单位管辖范围但允许社会机动车通行的地方的一类。广场，是指城市规划在道路用地范围内，专供公众集会、游憩、步行和交通集散的场地。公共停车场，是指规划在道路用地范围内专门划出供车辆停放的车辆集散地。

《道路交通安全法》对道路作了更明确、更宽泛的界定。在认定某事件是否是交通事故时，应该首先对该事件发生的空间进行确认，如果属于道路就可能成为交通事故，否则就不是交通事故。

### （三）过错或意外要件

交通事故必须是由于过错或者意外造成的事件。

员援过错。

过错是指行为人的主观心理状态，分为故意和过失。故意，是指行为人已经预见到自己行为可能的后果，仍然积极地追求（直接故意）或者听任该后果的发生（间接故意）。过失，是指行为人应当预见自己的行为可能发生某种后果，因疏忽大意而没有预见，或者预见后而轻信能够避免，以致发生这种后果的心理态度。持有故意态度的行为人主观上对于后果的出现是肯定的，而持有过失态度的行为人主观上对于后果的出现是否定的。

对于交通事故而言，包括机动车驾驶人、非机动车驾驶人在内的交通参与者经常故意违反道路交通安全法律法规，但他们并不希望造成人员伤亡或者财产损失的后果。有的驾驶人、行人的确是故意违反道路交通安全法律法规，也意识到自己的行为会引起交通秩序混乱，甚至会引发交通事故，但他们并不希望发生交通事故，认为可以侥幸避免，即使最终出现交通事故这种后果也是他们的过失造成的。如果驾驶人、行人已经预见到自己行为可