

重庆 G50 沪渝高速“7·17”较大道路交通事故调查报告

2025 年 7 月 17 日，G50 沪渝高速下行方向 1693km+846m 路段发生一起重型厢式货车追尾撞击重型汽车列车，造成 3 人死亡、3 人受伤的较大道路交通事故。

依据《中华人民共和国安全生产法》《生产安全事故报告和调查处理条例》《重庆市安全生产条例》等有关法律法规的规定，成立由市应急管理局牵头，市公安局、市交通运输委、市总工会，长寿区政府办公室、区应急管理局，安徽省淮北市濉溪县政府等派员参加的“重庆 G50 沪渝高速‘7·17’较大道路交通事故调查组”（以下简称“事故调查组”），邀请长寿区检察院派员参加事故调查相关工作，邀请长寿区纪委监委机关介入调查。

事故调查组坚持“科学严谨、依法依规、实事求是、注重实效”的原则，通过现场勘验、调查取证、检测鉴定等，查明了事故的经过、原因、人员伤亡和直接经济损失情况，认定了事故性质，查清了事故责任单位、人员存在的问题及有关政府部门在监管方面存在的问题，并针对事故原因及暴露的突出问题，提出了事故防范措施建议。

事故调查组认定，重庆 G50 沪渝高速“7·17”较大道路交通事故是一起因重型厢式货车驾驶室载人超过核定人数、驾驶人未注意观察路面交通状况，重型汽车列车驾驶人在停车起步过程中未按操作规范安全驾驶造成的较大生产安全责任事故。

一、事故相关情况

（一）事故发生单位概况

1. 余*甲，类型：个体工商户，成立时间：2025 年 4 月 10 日，统一社会信用代码：925001***，经营场所：重庆市长寿区***，经营范围：许可项目：道路货物运输（不含危险货物；依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。

2025 年 4 月 10 日，余*甲取得个体工商户《营业执照》；2025 年 4 月 11 日，余*甲以个体工商户名义取得《道路运输经营许可证》；渝 DM***重型厢式货车的登记所有人及道路运输证业户均为余*甲。

2. 濉溪县**运输有限责任公司（以下简称“濉溪**运输公司”），企业类型：有限责任公司（自然人独资），登记地址：安徽省淮北市濉溪县***，成立日期：2004 年 11 月 8 日，统一社会信用代码：913406***，注册资本：贰佰万元，法定代表人：赵**，经营范围：一般项目：道路货物运输站经营；装卸搬运；总质量 4.5 吨及以下普通货运车辆道路货物运输（除网络货运和危险货物），许可项目：保险代理业务；道路货物运输（不含危险货物）。公司新取得《营业执照》和《道路运输经营许可证》，系皖 F38***/皖 FD0***挂车属企业。

（二）渝 DM***车辆参与运输情况

1. 团队组成情况

2025 年 4 月，余*甲、杨*甲、余*乙、张**4 人口头约定分别投入价值 10 万元的财或物组成临时运输团队，杨*甲投入价值 11

万元的渝 B6***货运车辆（团队返还其资金 1 万元）；余*乙投入价值 6.5 万元的渝 D8***货运车辆，并向团队投入资金 3.5 万元；余*甲投入资金 10 万元用于支付渝 DM***货运车辆的首付款项，并登记为车辆所有人；张**投入资金 5.15 万元用于支付渝 DM***货运车辆的首付款项，并向团队再投入资金 4.85 万元。

临时团队组成后，渝 DM***货运车辆的后期还款从团队共同收入中支取，经营期间，团队先后聘请了驾驶员张**、杨*乙 2 人。

2. 团队分工及属性情况

余*甲、杨*甲、余*乙、张**4 人口头约定，杨*甲、余*乙负责驾驶车辆，团队每月支付每人 6000 元工资；张**负责财务，团队每月支付其 3000 元工资；余*甲负责产区的水果收购和运输车辆到达后的协调等工作，团队每月支付其 4000 元工资。上述工资均从团队共同收入中支取。

余*甲、杨*甲、余*乙、张**4 人组成的临时运输团队，未签订书面合伙协议，未进行市场主体登记，未设立内部组织架构，未制定管理制度，未明确生产经营活动的主要组织人员，未明确车辆的安排和安全管理责任主体。

3. 车贷支出和利润分配情况

按照团队口头约定，渝 DM***车辆的车贷偿还从团队共同收入中支取。2025 年 5 月 6 日，余*甲使用团队共同收入中的 6764.27 元支付渝 DM***车辆的车贷；2025 年 6 月 6 日，余*甲使用团队共同收入中的 6764.27 元支付渝 DM***车辆的车贷；因

团队后期未清算收入，2025 年 7 月开始，渝 DM***车辆的车贷由余*甲以个人财产支付。

按照团队口头约定，团队的收入为水果运输过程中收取的费用，支出为工资、运输期间的高速公路费和油费、渝 DM***车辆的车贷等费用，团队的经营利润每月由 4 人平均分配。2025 年 4 月团队产生经营利润 48962 元；2025 年 5 月 2 日，张**向每人平均分配经营利润 12240.50 元。后因团队未清算利润，故未再分配过经营利润。

4. 事发日运输情况

自 2025 年 7 月 9 日起，余*甲、杨*甲、余*乙、张**4 人组成的临时运输团队，主要在巫山县曲尺乡收购脆李，未明确主要组织人员。期间，杨*甲、余*乙和聘请的驾驶员杨*乙负责驾驶车辆，余*甲在曲尺乡负责水果采购。

2025 年 7 月 16 日 21 时许，杨*甲驾驶渝 B6***号车从巫山县曲尺乡出发往重庆城区方向行驶。23 时许，杨*甲在草堂服务区与渝 DM***号车辆会合，杨*甲将渝 B6***号车所载脆李及杨*乙、曹*、王**转移到渝 DM***号车上。23 时 51 分，杨*甲驾驶渝 DM***号车搭乘杨*乙、曹*、胡**、黄*、王**、饶**继续往重庆城区方向行驶。7 月 17 日 2 时 55 分到达 G50 沪渝高速垫江服务区，更换为杨*乙驾驶该车往重庆城区方向行驶。

（三）事故发生人员、车辆及道路情况

1. 驾驶人情况

（1）杨*乙，渝 DM***重型厢式货车驾驶人，男，46 岁，汉

族，准驾车型 A2E，初次领证日期：2002 年 9 月 29 日，有效期限：长期，驾驶证状态正常，持有《中华人民共和国道路运输从业人员从业资格证》，有效期：2019 年 11 月 7 日至 2025 年 11 月 7 日止。杨*乙在本次事故中未受伤。

经调查，杨*乙无犯罪前科，近三年共有交通违法 16 起（违反交通信号 6 起、超速 4 起、超员 3 起、违规停车 1 起、遗撒货物 1 起、占道从事非交通活动 1 起），无在一个周期内记分满 12 分的情况。驾驶证初学档案资料齐全，考试流程规范，驾驶证申领和使用符合相关法律法规规定。

（2）江**，皖 F38***/皖 FD0***挂重型半挂汽车列车驾驶人，男，49 岁，汉族，准驾车型 A2E，初次领证日期：2002 年 7 月 16 日，有效期限：长期，驾驶证状态正常，持有《中华人民共和国道路运输从业人员从业资格证》，从业类别：经营性道路货物运输驾驶员，有效期：2021 年 1 月 22 日至 2027 年 1 月 21 日止。江**在本次事故中未受伤。

经调查，江**无犯罪前科及债务，近三年共有交通违法 12 起（违反限行规定 7 起、超速 3 起、违停 1 起、其他 1 起），无在同一记分周期内驾驶证被记满 12 分的情况。驾驶证初学档案资料齐全，考试流程规范，驾驶证申领和使用符合相关法律法规规定。

2. 死者基本情况

（1）胡**，男，43 岁，住址：四川省***，渝 DM***重型厢式货车乘车人（事发时乘坐在车辆后排下铺右侧）。

（2）黄*，男，36 岁，住址：重庆市***，渝 DM***重型厢

式货车乘车人（事发时乘坐车辆后排上铺右侧）。

（3）曹*，男，51岁，住址：重庆市***，渝 DM***重型厢式货车乘车人（事发时乘坐副驾位）。

3. 伤者基本情况

（1）王**，男，56岁，住址：重庆市***，渝 DM***重型厢式货车乘车人（事发时乘坐后排上铺左侧，事故导致胸、腰受伤）。

（2）杨*甲，男，46岁，住址：重庆市***，渝 DM***重型厢式货车乘车人（事发时乘坐驾驶位与副驾位中间位置，事故导致右脚骨折）。

（3）饶**，男，43岁，住址：重庆市***，渝 DM***重型厢式货车乘车人（事发时乘坐后排下铺左侧，事故导致双下肢挫裂伤）。

4. 车辆情况

（1）渝 DM***重型厢式货车，取得道路运输证，所有人：余*甲，登记地址：重庆市***，品牌型号：汕德卡牌 ZZ5186***，车辆识别代号：LZZ8BCN***，发动机号：25020***，使用性质：货运，车辆核载3人，初次登记日期：2025年4月3日，检验有效期至：2026年4月30日，机动车状态正常。机动车交通事故责任强制保险承保公司：中国人民财产保险股份有限公司重庆市沙坪坝支公司，保险单号：PDZA2025***，保险有效期至2026年3月31日；机动车商业保险承保公司：中国人民财产保险股份有限公司重庆市沙坪坝支公司，保险单号：PDAA2025***，保险有效期限至2026年3月31日。车辆取得有《道路运输证》。

事故发生时，车辆实载 7 人，车辆整备质量：8260kg，核定载质量 9545kg，核定总质量 18000kg，入口称重 18800kg，事故发生时总质量约为 19180kg，该车存在超员、超载的违法行为。

经全国被盗抢机动车信息系统查询，该车无被盗抢记录；该车注册登记、审验符合有关法律法规规定。该车 2025 年 4 月 3 日登记至今有交通违法记录 20 起（超速 9 起，违反限行规定 9 起，不按规定车道行驶 1 起，疲劳驾驶 1 起），有 18 条交通违法暂未处理。

（2）皖 F38***重型半挂牵引车，所有人：濉溪**运输公司，登记地址：安徽省淮北市濉溪县***，品牌型号：解放牌 CA4250***，车辆识别代号：LFW***，发动机号：530***，使用性质：货运，车辆核定载 3 人，初次登记日期：2018 年 6 月 29 日，检验有效期至：2026 年 6 月 30 日，机动车状态正常。机动车交通事故责任强制保险承保公司：申能财产保险股份有限公司安徽省分公司，保险单号 666473408816***，保险有效期至 2026 年 6 月 28 日；机动车商业保险承保公司：申能财产保险股份有限公司安徽省分公司，保险单号：666473408886***，保险有效期限至 2026 年 6 月 27 日。车辆取得有《道路运输证》。

事故发生时，实载 1 人，整备质量 8805kg，准牵引总质量 40000kg，出口称重：车总重 48200kg。

经全国被盗抢机动车信息系统查询，该车无被盗抢记录；该车注册登记、审验符合有关法律法规规定。近三年该车有交通违法记录 21 起（违反限行规定 12 起，超速 5 起，疲劳驾驶 2 起，

违反临时停放规定 1 起，其他 1 起），所有违法均已处理完毕。

（3）皖 FD0***挂重型低平板半挂车（事故发生时未悬挂机动车号牌），所有人：濉溪**运输公司，登记地址：安徽省淮北市濉溪县***。核定外廓尺寸：13750mm×3000mm×1710mm，半挂车实车外廓尺寸：17600mm×3000mm×1780mm，检验有效期至：2025 年 1 月 31 日，登记品牌型号：三威牌/WQY9***，车辆状态：逾期未检验。车辆取得有《道路运输证》。

该车实车外观、参数与公告图片、参数比对不一致，具体为：该车长为 17600mm，超过《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量》（GB1589—2016）4.1.1.2 中的最大限值 13750mm；轴距 12900mm 与公告信息轴距 10380mm 不符；挂车货台承载面离地高度 1250mm，与《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》（GB1589—2016）3.10 低平板专用半挂车，采用低货台（货台承载面离地高度不大于 1150mm）相关要求不符；左侧一轴、二轴轮胎磨损严重。

（四）现场道路及环境情况

事故现场位于东经 101°07'07"，北纬 29°54'49"，G50 沪渝高速公路下行方向 1693km+846m（重庆市长寿区境内），事发路段为沥青路面，坡度 3.5%，直道下坡，单向两条行车道和一条应急车道，其中行车道宽 3.75m，应急车道宽 2.65m，分车型限速，小客车限速 120km/h，小客车除外限速 100km/h。事故路段属于 G50 沪渝高速长寿段（长寿互通至长梁互通之间），正线采用双向四车道高速公路标准建设，桥梁和路基同宽（24.5m），平曲线最

小半径 700m，平均每公里纵坡变更 1.08 次，路基建设以挖填方传统工艺为主。2003 年 12 月由重庆市交通委员会组织验收合格，正式投入运行使用，由重庆渝东高速公路有限公司负责日常管理，重庆通力高速公路养护工程有限公司负责道路养护。

事故发生时为夜间（凌晨 3 时 25 分许），无路灯照明，天气晴，路面干燥，道路畅通。



图 1 事故路段图

（五）事故现场勘查情况

事故现场以 G50 沪渝高速下行方向 1693km+800m 公里桩为基准点，以道路右侧白实线为基准线，沿车行方向开展事故现场勘查。

1. 路面痕迹

（1）拖印 L1，长 7.7m，痕迹起点距基准点 50m，距基准线 6m，止点距基准点 57.5m，距基准线 6.1m。成痕原因为渝 DM*** 重型厢式货车碰撞后嵌入皖 FD0*** 挂重型低平板半挂车尾部被拖移前行时右前轮在路面拖移形成。

(2)拖印 L2,长 6m,痕迹起点距基准点 64m,距基准线 3.5m,止点距基准点 70m,距基准线 3.46m,成痕原因为皖 FD0***挂重型低平板半挂车左侧第三轴内侧轮胎拖动形成。

(3)拖印 L3,长 6m,痕迹起点距基准点 64m,距基准线 3.7m,止点距基准点 70m,距基准线 3.66m,成痕原因为皖 FD0***挂重型低平板半挂车左侧第三轴外侧轮胎拖动形成。

(4)拖印 L4,长 7.8m,痕迹起点距基准点 62.2m,距基准线 1.8m,止点距基准点 70m,距基准线 1.7m,成痕原因为皖 FD0***挂重型低平板半挂车右侧第三轴内侧轮胎拖动形成。

(5)拖印 L5,长 8.3m,痕迹起点距基准点 61.7m,距基准线 1.6m,止点距基准点 70m,距基准线 1.54m,成痕原因为皖 FD0***挂重型低平板半挂车右侧第三轴外侧轮胎拖动形成。

(6)挫划印 L6,长 0.05m,痕迹起点距基准点 45.83m,距基准线 3.1m,痕迹止点距基准点 45.88m,距基准线 3.1m。成痕原因为渝 DM***重型厢式货车碰撞后箱体右下侧金属龙骨掉落地面碰撞形成。



图 2 事故现场图

2. 人体位置及痕迹

(1) 黄*: 死者位于渝 DM***号重型厢式货车后排卧铺上层(副驾驶位置后), 尸体体长约 164cm, 男性, 身着浅蓝色短袖, 头颅前后扁平畸形, 面部多处擦挫伤及挫裂创伤, 外耳道流血, 全身多处擦挫伤。

(2) 胡**: 死者位于副驾驶位渝 DM***号重型厢式货车后排卧铺下层(副驾驶位置后), 尸体体长约 166cm, 男性, 身着黑色短袖, 面部多处擦挫伤及挫裂创伤, 面部毁损严重, 头皮及前额皮肤撕裂, 外耳道流血, 左前臂损伤, 左手损毁伤。

(3) 曹*: 死者位于渝 DM***号重型厢式货车副驾驶位置, 尸体体长约 158cm, 男性, 身着灰色短袖, 头部扁平畸形, 面部挫裂伤, 面部开放性挫裂伤及骨质及脑组织, 全身多处擦挫伤, 右小腿开放性挫裂伤。

(4) 王**, 伤者位于渝 DM***号重型厢式货车后排卧铺上层(驾驶位后), 男性, 经临床诊断, 头皮裂伤, 面部多处擦挫伤, 双腿骨折, 胸 3 椎体压缩骨折。

(5) 饶**, 伤者位于渝 DM***号重型厢式货车后排卧铺下层(驾驶位后), 男性, 经临床诊断, 下腿多处皮肤擦挫伤。

(6) 杨*甲, 伤者位于渝 DM***号重型厢式货车驾驶舱中间位置, 男性, 经临床诊断, 全身多处皮肤挫伤, 右侧内踝及外踝骨折。

3. 散落物痕迹

(1) 散落物 B 为渝 DM***重型厢式货车碰撞后箱体右下侧金属龙骨,中心点距基准点 51.7m,距基准线 3.1m。

(2) 散落物 C 为皖 FD0***挂号重型低平板半挂车悬挂左侧备胎,事故碰撞掉落,轮胎中心点距基准点 56.2m,距基准线 3.3m。

(3) 散落物 D 为渝 DM***号重型厢式货车运载物(李子)散落中心点,距基准点 64.8m,距基准线 4.7m。

4. 车辆痕迹

(1) 渝 DM***号重型厢式货车:前保险杠距地高 30cm 至 90cm,距右侧边缘 0 至 105cm 处碰撞破碎;前围板碰撞破损变形;驾驶室右侧车门围板撕裂脱落,驾驶室底板右侧弯折变形,顶盖撕裂脱落,驾驶室后围板、右前支架碰撞断裂;前组合灯损毁脱落;驾驶室车门玻璃、前挡风玻璃碰撞损毁脱落;仪表台破损变形脱落,转速指针停留在 1400 转,车速指针停留位置约为 89km/h 处;驾驶室后排上下铺、前排座椅碰撞变形;右前钢板后吊耳碰撞断裂,右前轮胎撞击破裂失压,货厢右侧挡板撞击破损,前挡板撞击变形破裂脱落;该车整车长 8.75m、宽 2.6m、高 3.9m,轴距 2.4m。

(2) 皖 F38***重型半挂牵引车:左前保险杠灯组距地 30—100cm,距左侧 0—50cm 处碰撞破裂变形;左前保险杠距地 1.29m 处有撞击痕迹;驾驶室左侧爬梯 25—70cm 处碰撞变形,左侧第一步爬梯脱落,左侧车门距地 74—130cm,距前端 30—100cm 有碰撞痕迹。该车整车长 6.65m、宽 2.4m、轮距 2.05m、轴距 4.8m。

(3) 皖 FD0***挂重型低平板半挂车:后防撞护装置距地高

65—75cm，距左侧边缘 0—100cm 处碰撞变形，支架脱落；板车尾部横梁距地高 98—129cm，距左侧边缘 0—110cm 撞击变形；板车装载货物距地高 2.8m，距车尾 1.5m，距左侧边缘 1.2m 处有撞击痕迹；左侧第三轴外胎破损，第二轴外胎擦伤，第一轴外胎气压不足；距尾部 5.5—8m 处，距地高 1.95—2.1m 处左侧篷布有血迹；左侧距地高 2.15m，距尾部 8.7m 篷布有擦痕；尾板上后部有水果（李子）、红色车门部件（经比对，与渝 DM***号车散落部件相符）；整车长 17.6m、宽 3m、车货整体高度为 4.1m、轮距 2.83m。

综上所述，渝 DM***号重型厢式货车右前部整体 0—105cm 处与皖 FD0***挂号重型低平板半挂车左后部整体 0—110cm 处碰撞接触，最大撞击深度为 1.5m，碰撞导致渝 DM***号重型厢式货车驾驶室撕裂变形，皖 FD0***挂号重型低平板半挂车及所载货物入侵渝 DM***号重型厢式货车驾驶室。两车碰撞的造痕体和呈痕体在距地高度和变形形态上对应相符。

（六）事故车辆出行目的及轨迹情况

1. 渝 DM***号重型厢式货车

2025 年 7 月 16 日 21 时 30 分许，杨*甲驾驶渝 DM***号车搭乘黄*、胡**、饶**从巫山县曲尺乡出发经坪瞿公路、G348 国道到达奉节县草堂收费站，并在草堂收费站外将渝 DM***号车的部分货物（8 件李子，每件约 25kg）转移到杨*乙驾驶的渝 B6***号车（该车从曲尺乡出发时由杨*乙驾驶，搭乘曹*、王**）后两车驶入 G42 沪蓉高速。23 时 39 分，两车到达草堂服务区，杨*

甲将渝 B6***号车所载货物 8 件李子及杨*乙、曹*、王**转移到渝 DM***号车上。23 时 51 分，杨*甲驾驶渝 DM***号车搭乘杨*乙、曹*、胡**、黄*、王**、饶**继续往重庆城区方向行驶。7 月 17 日 2 时 55 分到达 G50 沪渝高速垫江服务区，更换为杨*乙驾驶该车往重庆城区方向行驶，直至 3 时 25 分事故发生。杨*乙从垫江服务区驾驶渝 DM***车至事故发生，驾驶时长为 0.5 小时。

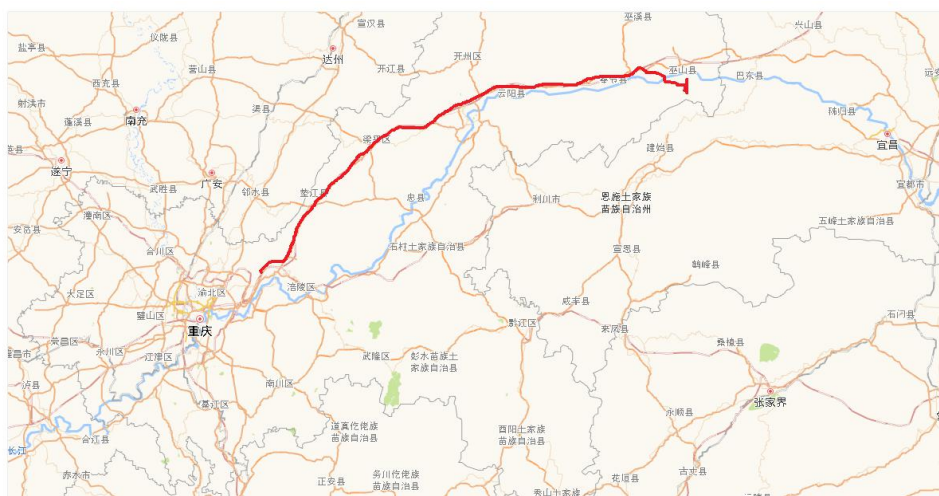


图 4 渝 DM***号重型厢式货车行驶轨迹图

2. 皖 F38***/皖 FD0***挂重型半挂汽车列车

2025 年 7 月 16 日 3 时 1 分，江**驾驶皖 F38***/皖 FD0***挂重型半挂汽车列车运载汽车配件从安徽省芜湖市经济技术开发区飞阳物流园出发经 G42 沪蓉高速公路往重庆城区方向行驶，19 时 16 分由湖北巴东进入重庆巫山县境内并进入巫山服务区休息，20 时 17 分继续行驶，23 时 8 分进入万州服务区停车休息，23 时 34 分继续行驶，2025 年 7 月 17 日 2 时 15 分进入垫江服务区停车休息，2 时 36 分继续驾车往重庆城区方向行驶，3 时 17 分许，行驶至 G50 沪渝高速下行方向 1693km+200m 路段时，车辆左前侧

与高速公路中央护栏发生刮擦，造成车辆左侧前灯组、翼子板及第二轴轮胎等受损的道路交通事故，后将车停驶在 G50 沪渝高速下行方向 1693km+800m 处的应急车道（占用部分行车道），并下车检查车辆状况。3 时 25 分许，车辆在起步行驶后 13 秒时（此时车辆仍占用部分应急车道行驶）被后方由杨*乙驾驶的渝 DM***号重型厢式货车追尾碰撞。

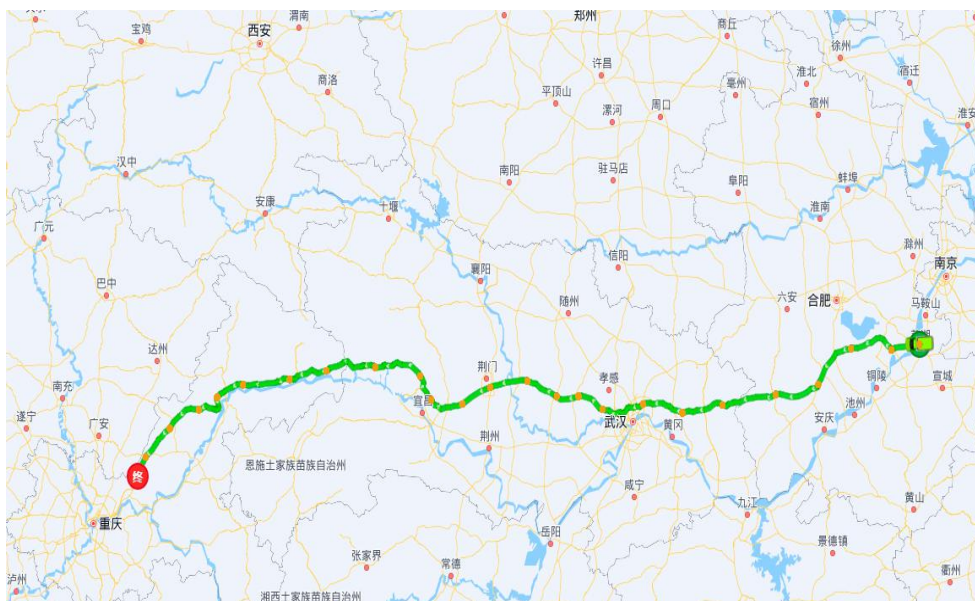


图 5 皖 F38***/皖 FD0***挂重型半挂汽车列车行驶轨迹图

（七）检验、鉴定情况

1. 死亡原因鉴定意见

（1）重庆市正港司法鉴定中心渝正港〔2025〕法（病理）鉴字第 152 号司法鉴定意见书记录的鉴定意见：黄*符合交通事故致闭合性颅脑损伤死亡。

（2）重庆市正港司法鉴定中心渝正港〔2025〕法（病理）鉴字第 153 号司法鉴定意见书记录的鉴定意见：胡**符合交通事故致全身多发伤死亡。

(3) 重庆市正港司法鉴定中心渝正港〔2025〕法(病理)鉴字第154号司法鉴定意见书记录的鉴定意见:曹*符合交通事故致开放性颅脑损伤死亡。

2. 乙醇含量筛查及常见毒品筛查

杨*乙通过酒精呼气检测,测试结果为0mg/100mL;江**通过酒精呼气检测,测试结果为0mg/100mL;对杨*乙唾液中吗啡、冰毒筛查,检验结果为阴性;对江**唾液中吗啡、冰毒筛查,检验结果为阴性。

3. 车辆安全技术鉴定意见

(1) 重庆市鑫道司法鉴定中心渝鑫技术鉴字〔2025〕第1038号司法鉴定意见书记录的鉴定意见:车辆第二轴左侧外轮胎失压为第一次事故前形成;皖F38*** (重型半挂牵引车)左侧前照明组合失效(第一次事故损坏),后转向信号灯、警示灯、制动灯装置、喇叭、后视镜、刮水器有效;转向有效;行驶系统、传动系统工况正常无故障;驻车制动有效、行车制动有效;第一轴左前轮制动管路接头漏气,不符合技术标准。

(2) 重庆市鑫道司法鉴定中心渝鑫技术鉴字〔2025〕第1039号司法鉴定意见书记录的鉴定意见:1. 被鉴定车辆(半挂车)灯光信号有效;驻车制动有效;行车制动有效;车身后反光标识符合技术要求。2. 第一、二轴左侧主副轮胎花纹深度小于1.6mm,不符合GB7258-2017《机动车运行安全技术条件》要求,其余工况正常无故障。

(3) 重庆市鑫道司法鉴定中心渝鑫技术鉴字〔2025〕第1040

号司法鉴定意见书记录的鉴定意见：渝 DM***号重型厢式货车灯光信号有效；转向有效；行驶系统、传动系统工况正常无故障；驻车制动有效；行车制动有效。

4. 车辆行驶速度鉴定意见

（1）重庆市鑫道司法鉴定中心渝鑫车速鉴字〔2025〕第 V—490 号司法鉴定意见书记录的鉴定意见：渝 DM***号重型厢式货车事发时的瞬时速度应为 92km/h。

（2）重庆市鑫道司法鉴定中心渝鑫车速鉴字〔2025〕第 V—491 号司法鉴定意见书记录的鉴定意见：皖 F38***重型汽车列车事发时的行驶速度应为 13km/h。

5. 综合痕迹物证鉴定意见

重庆市鑫道司法鉴定中心渝鑫痕迹综合鉴字〔2025〕第 103 号司法鉴定意见书记录的鉴定意见：皖 F38***号重型汽车列车开始行驶约 12s 后被渝 DM***重型厢式货车撞击。事发时该路段的有效视距大于 200m；碰撞前 5s，渝 DM***号车前大灯照射到皖 F38***尾部，说明渝 DM***前大灯照射距离大于 110m；且事发时，第一车道内没有其他车辆或障碍，渝 DM***号车有条件通过转向避让皖 F38***重型汽车列车；若 DM2155 号车在碰撞前 4s 采取紧急制动措施，能避免追尾事故发生；从视频可见，事发前渝 DM***号车既未采取制动避让措施，也未采取转向避让措施，渝 DM***号车驾驶员杨*乙存在分心驾驶等。

二、事故发生经过及应急处置情况

（一）事故发生经过

2025年7月17日3时25分许，杨*乙驾驶渝DM***号重型厢式货车行驶至G50沪渝高速下行方向1693km+846m（重庆市长寿区境内）处时，追尾碰撞前方由江**驾驶的皖F38***/皖FD0***挂重型半挂汽车列车尾部，造成渝DM***号车乘车人胡**、黄*、曹*3人死亡，王**、杨*甲、饶**3人受伤，驾驶员杨*乙未受伤，两车及所载货物不同程度受损。

（二）应急处置和评估情况

2025年7月17日3时32分，市公安局交通管理总队高速公路第四支队接长寿区110指挥中心警情：“两车碰撞，有人受伤，通知120”。市公安局交通管理总队高速公路第四支队立即指派民警前往现场处置，并同步通知120、119消防救援、重庆渝东高速公路有限公司救援力量前往事故现场协助处置。

3时50分，民警到达事故现场开展现场处置。

4时许，长寿大队调动警力，前往事故远端组织分流。

4时9分，120救护车到达事故现场，医护人员对车外伤者开展救治。

4时16分，长寿大队支援警力到达现场，开展救援及事故现场勘查工作；远端分流警力同步在长梁互通开展分流，所有车辆分流至S39渝长复线，逐步清空事故现场积压车辆。

4时20分，重庆渝东高速公路有限公司路巡队队员到达现场，协助开展车辆分流等工作。

4时21分，119消防救援人员到达事故现场，进行现场查看，制定救援方案，开展事故车内救援。

4 时 23 分，市交通运输综合行政执法总队高速公路第四支队一大队执法人员到达事故现场协助处置。

4 时 26 分，重庆渝东高速公路有限公司救援力量到达事故现场协助处置。

5 时 10 分，事故现场所有积压车辆放行完毕。

6 时 40 分，车内人员全部救出，经 120 医生现场确认 3 人已经死亡，3 名伤员送往医院治疗。

6 时 50 分，对事故现场散落货物进行清理。

8 时 20 分，现场清理完毕，事故现场撤除，陆续解除各管制点交通管制措施，全部道路交通秩序恢复正常。

事故发生后，公安、交通运输、应急管理、消防救援、高速公路运营公司等部门（单位）及时启动响应，迅速赶赴现场开展应急处置和救援行动，应急处置措施得当。

三、事故原因及性质

（一）事故直接原因

1. 杨*乙驾驶的渝 DM***号车驾驶室载人超过核定人数（核载 3 人、实载 7 人），在高速公路行驶过程中播放手机视频，事发前，扭头并伸手拿取副驾驶位仪表台上方抽纸，注意力分散，未及时观察前方道路情况。其过错行为是导致本次事故发生的主要原因，且其载人超过核定人数的违法行为，加重了此次道路交通事故的损害后果。

2. 江**驾驶皖 F38***/皖 FD0***挂重型汽车列车在高速公路上停车起步过程中未按操作规范安全驾驶。其过错行为系江**

个人行为，是导致本次事故发生的次要原因。

皖 F38***/皖 FD0***挂重型汽车列车机件不符合技术标准和擅自改变机动车已登记的结构、构造或者特征的行为与本次道路交通事故发生无直接因果关系。

（二）事故间接原因

1. 余*甲作为个体工商户，取得道路运输经营许可资质，未落实安全生产主体责任。

（1）未开展安全教育培训。余*甲未依规对渝 DM***号重型厢式货车驾驶员杨*乙开展安全教育培训，杨*乙安全生产知识能力不足，存在分心驾驶习惯。

（2）未采取措施消除渝 DM***号重型厢式货车载人长期超过核定人数的安全隐患。余*甲在明知渝 DM***号货车在日常运输水果期间，长期存在实际载人数超过核定人数的安全隐患，但未采取技术或管理措施予以消除。

2. 杨*甲未履行安全管理职责。

杨*甲作为临时运输团队中直接参与本次运输活动的合伙人，2025年7月16日晚至2025年7月17日凌晨，其驾驶和乘坐渝 DM***号重型厢式货车期间，明知车辆实际载人数超过核定人数的情况，其未进行制止，且未制止杨*乙驾驶时观看手机视频的分心驾驶行为。

（三）事故性质

通过对本次事故原因分析，事故调查组认定本次事故是一起较大生产安全责任事故。

四、相关单位（部门）履职调查情况

（一）巫山县曲尺乡政府

曲尺乡政府作为属地乡镇（街道），承担辖区农村道路交通安全管理职责。2025年巫山脆李销售期间，曲尺乡政府成立工作组，统筹协调全乡脆李销售期间的道路运输保障工作，组建脆李销售综合服务保障志愿队，在集中收购点、集贸市场等重点区域和集中交易区、物流代收点等关键节点，开展交通指挥疏导。经查，曲尺乡政府在交通安全管理工作中存在如下问题。

一是宣传教育不力。2025年巫山脆李销售期间，大量货运车辆进入曲尺乡，面对该季节性道路交通特点，曲尺乡政府未针对果农、运输车辆驾驶员等特定群体精准开展交通安全宣传教育。

二是分析研判不足。2025年曲尺乡脆李销售期间，曲尺乡政府未结合脆李销售期间人流、车流等特点对辖区道路交通安全状况开展分析研判，未针对性开展农村道路交通安全管理工作。

三是行政执法不力。2025年曲尺乡脆李销售期间，外来货运车辆进入曲尺乡存在驾驶室载人超过核定人数的违法行为，曲尺乡政府重保畅、轻处罚，未按照规定对该违法行为查处。

（二）巫山县公安局

1. 巫山县公安局曲尺派出所

巫山县公安局曲尺派出所（以下简称“曲尺派出所”）作为巫山县公安局的派出机构，承担曲尺乡范围内乡道、村道交通安全管理职责。2025年曲尺乡脆李销售期间，曲尺派出所重点开展交通保畅工作，处置车辆拥堵、占道停车等突出问题。经查，曲尺

派出所存在交通安全管理工作中存在如下问题。

一是勤务安排不合理。2025年曲尺乡脆李销售期间，曲尺派出所未针对辖区车流变化、重点路段分布及运输高峰时段等实际情况科学部署勤务工作，勤务安排缺乏合理性和针对性。

二是违法查处不力。2025年曲尺乡脆李销售期间，进入曲尺乡辖区的货运车辆存在驾驶室载人超过核定人数现象，曲尺派出所重保畅、轻查处，未按要求对货运车辆进行查处。

2. 巫山县公安局交通管理大队巫峡中队

巫山县公安局交通管理大队巫峡中队（原巫山县公安局交巡警大队龙井中队，以下简称“巫峡中队”）作为巫山县公安局交通管理大队的下属中队，负责辖区双龙镇、曲尺乡等乡镇的国、省、县道的道路交通安全管理工作。2025年1—7月，查处酒驾42起、摩托车超员210余起、各类货车超载超员疲劳驾驶40余起、面包车违法行为20余起，处罚各类电动车驾驶人200余起，暂扣驾驶证30本，拘留无证驾驶人、再次饮酒驾驶人9人。经查，巫峡中队在交通安全管理工作中存在如下问题。

一是分析研判不足。巫峡中队未结合辖区乡镇水果成熟期间的车流变化、重点路段等开展分析研判，未辨识到辖区运输水果的货运车辆存在实际载人数超过核定载人数、超载等隐患。

二是违法查处和工作指导不够。2025年7月，曲尺乡等地巫峡中队对货运机动车驾驶室载人超过核定人数等违法行为查处不力。且巫峡中队未按要求指导曲尺乡政府的交通安全管理工作，指导工作不力。

（三）市公安局交通管理总队高速公路第二支队奉节大队

市公安局交通管理总队高速公路第二支队奉节大队作为辖区高速公路交通安全监管部门。2025年1—7月，奉节大队结合辖区道路区域特点，统筹执法管控、交通安全宣传、应急处置等工作，累计投入警力6000余人次，巡逻里程20万公里。查处违法行为4463起，其中疲劳驾驶127起、违法停车343起、违法占用应急车道185起、中重型客货车不按规定车道行驶39起、载客客车超员515起。对辖区客运、货运企业开展专题宣讲与警示教育3次，走访高速公路附近村民30次，悬挂横幅16条，张贴宣传海报50张，印发各类交通安全宣传单800余份。经查，市公安局交通管理总队高速公路第二支队奉节大队在交通安全管理工作中存在如下问题。

勤务安排针对性不够。2025年6月，市公安局交通管理总队高速公路第二支队奉节大队研判到辖区夏季水果运输车辆增多，掌握到从巫山运输脆李到主城方向的车辆从草堂收费站上道，但未在草堂收费站针对性加强勤务安排和警力部署。

（四）长寿区道路运输事务所

长寿区道路运输事务所承担辖区道路运输管理相关事务性、技术性等工作。2025年1—7月，长寿区道路运输事务所研判道路运输领域风险点共18个，牵头制定《2025年度安全生产检查指导计划》《“三十条硬措施”任务分解表》等相关文件。累计检查指导企业225次，发现问题559个，其中重大隐患18个，整改率100%；开展专项督查5轮，检查企业68家，发现问题147

个，约谈企业 31 次；召开行业安全例会 9 次、专题培训 23 场，覆盖企业 1100 余家次、3200 余人次；开展“两类人员”考核 5 场，共计 278 人参考。经查，长寿区道路运输事务所在行业安全管理工作中存在如下问题。

一是编制计划不全面。2025 年，长寿区道路运输事务所未将取得道路运输经营许可的个体工商户纳入年度检查指导计划，行业种类覆盖不全面。

二是督促安全教育培训不够。2025 年 1—6 月期间，长寿区道路运输事务所未督促取得道路运输经营许可的个体工商户开展安全教育培训。

（五）市公安局交通管理总队高速公路第四支队长寿大队

市公安局交通管理总队高速公路第四支队长寿大队作为辖区高速公路交通安全监管部门，负责辖区路段的接处警、交通安全违法查处、交通事故处理、交通秩序管理、交通安全宣传等工作。2025 年，市公安局交通管理总队高速公路第四支队长寿大队联合一路多方对辖区高速公路夜间重点时段及路段开展巡查管控，通过路检路查、非现场执法保持对夜间的执法干预，通过辖区 LED 屏、激光防疲劳系统、反光标识等交安设施进行夜间警示提醒和宣传。2025 年 4—7 月，通过电话提醒、PDA 检查等措施，对高频次跨境过境风险车辆实施点对点提示干预查处，共计发送提示信息 4000 条、PDA 检查登记车辆 15028 台次、电话提醒 245 人次。2025 年 2—7 月，共计查处违法行为 8724 起，其中低速违法 113 起、超员违法 63 起、机件不符合技术标准 149 起、装载不规

范 33 起、擅自改变机动车登记结构 1 起、发生事故未及时撤离 98 起、违法停车 1138 起、疲劳分心或酒（醉）驾 47 起，查处货车违法 490 起。

经查，未发现市公安局交通管理总队高速公路第四支队长寿大队存在履职不到位的问题。

（六）市交通运输综合行政执法总队高速公路第二支队三大队

市交通运输综合行政执法总队高速公路第二支队三大队负责辖区内路政、运政等相关工作。2025 年 1—7 月，市交通运输综合行政执法总队高速公路第二支队三大队共计开展各项道路运输执法检查 212 次，检查登记各类运输车 5188 台次，立案查处各类道路运输违法案件 212 件，出动执法人员 800 人次。其中开展货运车辆相关检查 84 次，出动执法人员 186 人次，累计检查和登记货运车辆 2866 台次，关闭下道 ETC 开展超限运输车辆专项行动 10 次，利用重庆市治超联网管理信息系统核查入口货车 340 台次，核查入口三类大件运输车辆 9 台次。2025 年 1—7 月，共计查处货运车辆违法行为 143 起，其中超限运输车辆相关违法行为 119 起，大件处罚 7 起，施工处罚 7 起，逃缴通行费 2 起，冲关上道 2 起，违规搭建构筑物 2 起，摆摊设点处罚 4 起。查处运政类案件 69 件，其中非法营运类案件 31 件，客车案件 13 件，网约车案件 14 件，其他 11 件。

经查，未发现市交通运输综合行政执法总队高速公路第二支队三大队存在履职不到位的问题。

（七）市交通运输综合行政执法总队高速公路第四支队一大队

市交通运输综合行政执法总队高速公路第四支队一大队负责辖区内路政、运政等工作。2025年1—7月，市交通运输综合行政执法总队高速公路第四支队一大队共开展各项道路运输执法检查475次，检查登记各类运输车6917台次，立案查处各类道路运输违法案件203件，出动执法人员1000人次。其中开展货运车辆相关检查84次，出动执法人员186人次，累计检查登记货运车辆2053台次，关闭下道ETC开展超限运输车辆专项行动37次。查处货运车辆违法行为117起，其中超限运输车辆相关违法行为34起，货车改型违法行为15起，无证车辆参加普货运输违法行为4起，车辆装载物掉落违法行为17起。

经查，未发现市交通运输综合行政执法总队高速公路第四支队一大队存在履职不到位的问题。

（八）濉溪县交通运输局

濉溪县交通运输局作为辖区道路运输行业管理部门，2025年1—7月，濉溪县交通运输局排查企业623家次，排查隐患175个，整改完成175个，约谈运输企业55家次，组织执法行动246人次，检查车辆594辆次，发现各类交通运输违法行为182起，罚款39.4万元。组织6场专题培训会，培训企业300余家，培训总人数达1255人，对11家道路运输企业进行指导帮扶，对司乘人员、群众开展普法宣传7次，发放资料200余份，接受咨询50余人次。2025年1—7月，濉溪县交通运输局对濉溪**运输公司开展检查3次，检查内容包括安全教育培训记录，车辆技术档案，隐患排查与风险管控等，其中抽检的车辆技术档案不含皖

F38*** /皖 FD0***挂重型汽车列车资料，检查中发现濉溪**运输公司隐患 11 条，均已督促整改完毕。同时，组织濉溪**运输公司开展安全教育培训 9 次，累计对公司安全员培训 32 人次。

经查，未发现濉溪县交通运输局存在履职不到位的问题。

五、调查发现的其他类似问题

（一）濉溪**运输公司

濉溪**运输公司作为皖 F38*** /皖 FD0***挂重型汽车列车车属单位，其在生产经营活动过程中，开展了如下工作。一是建立安全管理制度，公司建立了《驾驶员安全行车操作规程》《驾驶员安全管理制度》《车辆安全技术管理制度》《安全生产例会制度》《安全生产教育与培训制度》《车辆动态监管制度》《安全生产检查和隐患排查治理制度》《危险源辨识、风险评价和风险控制管理制度》等安全管理制度。二是开展安全教育培训，公司每月组织一次安全教育培训，2025 年 1—7 月，共计组织安全教育培训 7 次，培训方式采用“线上教育+现场培训”两种模式，培训内容包括道路交通安全法律法规、驾驶规范操作等，并采用处罚的方式督促驾驶员开展安全教育培训。三是安全隐患排查，每月通过抽查的方式对车辆外观、技术等情况进行排查，2025 年期间排查的安全隐患均已整改完毕。四是督促审验和维护，每月通过检查车辆审验资料和二级维护证明的方式督促驾驶员按规开展审验和日常维护，对未按期开展审验和维护的车辆驾驶员通过书面和短信提醒告知。五是违章警告。公司 GPS 管理员每月收集驾驶员违法驾驶信息，对超速、疲劳驾驶等违法行为均进行警告。2023—2025

年期间，濉溪**运输公司发生同责以上的伤亡事故分别为 2 起、1 起、0 起，整体呈下降区域；2021—2025 年中，2021—2022 年被濉溪县公安局交通管理大队评估为高风险企业，2023—2025 年连续 3 年被濉溪县公安局交通管理大队评估为中风险企业，且每月评估分值均达 80 分以上。

但调查中发现，濉溪**运输公司存在如下问题。一是专职监控人员不足。公司总质量在 12 吨以上的重型货运车辆总计 184 辆，184 辆车均安装动态监控平台，公司仅配备 1 名专职监控人员，未按照要求配备专职监控人员。二是隐患排查不力，未排查和发现皖 FD0***挂存在改变车辆登记结构的安全隐患。

因本次事故系驾驶员江**未按操作规范安全驾驶。皖 FD0***挂改变车辆登记结构的问题与此次道路交通事故发生无因果关系，濉溪**运输公司存在的问题与本次事故无因果关系。

（二）五河县**交通设备有限公司

2022 年 11 月期间，五河县**交通设备有限公司对皖 FD0***挂车辆改装，涉嫌违法擅自改变皖 FD0***挂车辆登记结构。

（三）绥化市**机动车检测有限公司

2022 年 11 月皖 FD0***挂改变车辆登记结构后，与原始登记结构、构造不一致。2024 年 1 月 17 日，绥化市**机动车检测有限公司对皖 FD0***挂车辆违规审验，致改变结构、构造的皖 FD0***挂车辆通过审验。

六、有关人员和单位的处理建议

（一）建议追究刑事责任人员

1. 杨*乙，对事故负有主要责任，涉嫌交通肇事罪，依法追究其刑事责任。2025年7月18日，肇事驾驶人杨*乙因涉嫌交通肇事罪被重庆市长寿区公安局刑事拘留，2025年7月21日变更为取保候审。

2. 余*甲，作为个体工商户实际经营者，经营渝DM***号重型厢式货车期间，未对驾驶员杨*乙开展安全教育培训，未及时消除车辆实载人数长期超过核定人数的安全事故隐患，未督促驾驶员杨*乙安全驾驶，对事故发生负有责任，涉嫌重大责任事故罪，建议移送司法机关调查处理。

3. 杨*甲，作为临时运输团队中直接参与本次运输活动的合伙人，其驾驶和乘坐渝DM***号重型厢式货车期间，明知车辆存在超员情况未予以制止，且未制止杨*乙驾驶时观看手机视频的分心驾驶行为，对事故发生负有责任，涉嫌重大责任事故罪，建议移送司法机关调查处理。

（二）对有关公职人员处理建议

1. 对于调查过程中发现巫山县曲尺乡政府、巫山县公安局的公职人员履职方面存在的问题线索及相关材料，移送巫山县纪委监委机关调查处理。

2. 对于调查过程中发现市公安局交通管理总队高速公路第二支队奉节大队公职人员履职方面存在的问题线索及相关材料，移送市公安局交通管理总队纪委调查处理。

3. 对于调查过程中发现长寿区道路运输事务所公职人员履职方面存在的问题线索及相关材料，移送长寿区纪委监委机关调查

处理。

（三）其他相关问题处理建议

1. 建议将调查发现濉溪**运输公司专职监控人员配备不足、未排查发现皖 FD0***挂存在改变车辆登记结构的安全隐患等问题，移交濉溪县交通运输局调查处理。

2. 建议将五河县**交通设备有限公司违法擅自改变皖 FD0***挂车辆登记结构的问题，移交有管辖权限的行业主管部门调查处理。

3. 建议将绥化市**机动车检测有限公司未按规定对皖 FD0***挂开展车辆审验工作的问题，移交有管辖权限的行业主管部门调查处理。

七、防范措施及建议

（一）切实提高思想认识，强化交通安全事故防范

当前全市道路交通安全形势复杂严峻，交通违法行为普遍存在，导致路面安全风险隐患较大，严重威胁人民群众的生命财产安全。全市各级各部门必须进一步提高思想认识，牢固树立“人民至上、生命至上”的理念，认真贯彻落实“管行业必须管安全、管业务必须管安全、管生产经营必须管安全”的工作要求，切实抓好交通安全“防患于未然”的关键环节，坚决扭转“事后处理”的被动思维，主动、扎实做好各项交通安全管理工作，坚决防控较大道交通安全事故的风险。

（二）加强源头安全管理，强化监管执法

在水果销售旺季，水果运输货车的交通违法行为尤为显著。

巫山县政府相关部门需进一步完善道路隐患排查治理机制，加强对辖区内交通安全形势的动态分析与研判，全面掌握本辖区道路安全隐患的具体问题及其规律性特征。紧密围绕易引发交通事故的关键时段、重点区域、关键人员和车辆，制定切实可行的整治方案，展开全方位、多层次的隐患治理工作，及时消除对道路交通安全构成重大威胁的事故隐患。此外，还应强化联合监管执法力度，有针对性地调整执法工作计划，严厉查处“两危一客”等重点车辆及客车“三超一疲劳”等严重交通违法行为，切实抓好源头交通安全管控工作。

（三）强化交通安全管理，做好安全管控

公安交通管理部门要深入剖析当前道路交通安全领域存在的风险隐患问题，细致查找事故防控的薄弱环节，组织开展对各类交通安全要素的安全风险分析研判，制定针对性的管控措施，协同“一路三方”，强化路面管控工作。科学安排执法勤务，通过开展联合行动、驻场警示、区域联动等多种方式，进一步提升见警率和管事率，持续深化交通违法整治。加强对重点车辆的风险画像，建立跨区域、跨部门的联动机制，做好过程管控及精准干预，严厉整治车辆超员、超速等交通违法行为，保持严查严管的高压态势，有效预防和减少道路交通事故的发生。

（四）强化主体责任落实，严守安全底线

交通运输部门要进一步加强对交通运输企业安全管理工作的监督力度，全面掌握交通运输企业及个体工商户的基础信息，杜绝安全监管盲区。切实强化隐患排查与治理工作，督促相关运输

行业主体建立健全安全管理机构，完善安全生产管理制度，严格企业车辆及人员管理，加大安全教育培训力度。督促相关运输行业主体依法依规开展经营活动，切实履行安全生产主体责任，促进安全管理主体责任有效落实。