

侵权责任法争点与案例丛书



王利明 主编

道路交通事故 责任认定与损害赔偿

孙玉荣 著

Automobile Liability
and Compensation



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

侵权责任法争点与案例丛书

 王利明 主编

道路交通事故 责任认定与损害赔偿

孙玉荣 著

**Automobile Liability
and Compensation**



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

道路交通事故责任认定与损害赔偿 / 孙玉荣著.

—北京:法律出版社,2011.10

ISBN 978-7-5118-2536-0

I. ①道… II. ①孙… III. ①公路运输—交通运输事故—法律责任—研究—中国②公路运输—交通运输事故—赔偿—研究—中国 IV. ①D922.144

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 190387 号

道路交通事故责任认定与
损害赔偿

孙玉荣 著

责任编辑 王 扬
装帧设计 乔智炜

© 法律出版社·中国

开本 A5

版本 2011 年 10 月第 1 版

出版 法律出版社

总发行 中国法律图书有限公司

印刷 北京外文印刷厂

印张 9 字数 230 千

印次 2011 年 10 月第 1 次印刷

编辑统筹 独立项目策划部

经销 新华书店

责任印制 张建伟

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

网址/www.lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782

重庆公司/023-65382816/2908

北京分公司/010-62534456

西安分公司/029-85388843

上海公司/021-62071010/1636

深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978-7-5118-2536-0

定价:22.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

目 录

第一章 道路交通事故概述	(1)
一、道路交通事故的概念	(1)
二、道路交通事故的构成要素	(3)
三、道路交通事故的分类	(11)
四、道路交通事故的危害与预防	(14)
五、道路交通事故的法律适用	(17)
第二章 道路交通事故处理	(20)
第一节 交通事故发生后的应急处理	(20)
一、立即停车并设置警告标志	(20)
二、保护现场,抢救伤员和财物	(20)
三、保护现场并立即报警	(21)
四、告知保险公司	(24)
第二节 当事人自行协商处理交通事故	(29)
一、当事人自行协商处理交通事故的重要意义	(29)
二、当事人自行协商处理交通事故的法律依据	(31)
三、适用于当事人自行协商处理交通事故的情形	(33)
四、当事人自行协商处理交通事故的原则	(34)

2 道路交通事故责任认定与损害赔偿

五、当事人自行协商快速处理交通事故的流程	(35)
第三节 交管部门对交通事故的处理程序	(38)
一、简易程序	(38)
二、普通程序	(40)
第三章 道路交通事故责任认定	(50)
第一节 当事人责任认定概述	(50)
一、“当事人责任”概念的历史沿革	(50)
二、当事人责任的分类	(51)
三、当事人责任认定原则	(52)
第二节 道路交通事故责任认定标准	(57)
一、当事人责任确定标准的制定	(57)
二、交通事故快速处理时当事人责任认定	(71)
第三节 交通事故认定书	(73)
一、交通事故认定书的概念和作用	(73)
二、交通事故认定书的制作	(74)
三、交通事故认定书的性质	(76)
第四章 道路交通事故侵权责任	(89)
第一节 道路交通事故侵权的归责原则	(89)
一、归责原则的定义及体系	(89)
二、比较法视野中的交通事故侵权责任归责原则	(91)
三、我国道路交通事故侵权责任的归责原则	(94)
第二节 道路交通事故侵权责任构成	(107)
一、违法行为	(108)
二、损害事实	(110)
三、因果关系	(123)
四、过错	(126)
第三节 道路交通事故侵权责任主体	(129)
一、道路交通事故侵权责任主体的概念和确定	(129)

二、租赁、借用机动车情形下的侵权责任主体	(134)
三、雇佣活动造成交通事故损害的侵权责任主体	(136)
四、挂靠情形下道路交通事故侵权责任主体的认定	(138)
五、车辆买卖未过户情形下的侵权责任主体	(140)
六、分期付款购买的车辆发生交通事故的侵权责任 主体	(142)
七、出卖已过期限的报废车辆发生交通事故的侵权 责任主体	(144)
八、盗窃、抢劫或者抢夺的机动车发生交通事故的侵 权责任主体	(145)
九、车辆送交修理或质押、保管期间发生交通事故的 侵权责任主体	(146)
十、好意同乘情形下交通事故侵权责任主体的认定	(147)
 第五章 机动车交通事故责任强制保险	(150)
第一节 机动车交通事故责任强制保险概述	(150)
一、机动车第三者责任强制保险制度的建立	(150)
二、机动车交通事故责任强制保险的含义	(151)
三、机动车交通事故责任强制保险的特点	(153)
第二节 投保	(156)
一、有资格从事交强险业务的保险公司	(156)
二、交强险的保险条款和基础保险费率	(157)
三、投保人的义务	(158)
四、保险公司的义务和责任	(160)
第三节 保险赔偿	(164)
一、保险责任与责任免除	(164)
二、交强险的责任限额	(166)
三、交强险的索赔与赔偿程序	(166)
第四节 机动车交通事故责任强制保险若干疑难问题	(173)
一、交强险与机动车商业第三者责任保险的区别	(173)

二、保险公司应当承担的赔偿责任	(175)
三、关于保险公司的交强险责任限额问题	(177)
四、有关受害第三人的问题	(180)
五、保险公司的诉讼地位问题	(183)
六、驾驶员违法行为与交强险责任免除问题	(185)
 第六章 道路交通事故损害赔偿	(191)
第一节 道路交通事故损害赔偿概述	(191)
一、损害赔偿的概念和原则	(191)
二、道路交通事故损害赔偿的主体	(193)
三、道路交通事故损害赔偿的范围和法律适用	(195)
四、道路交通事故损害赔偿的多元救济机制	(195)
五、充分发挥道路交通事故社会救助基金的作用	(196)
六、对法院审理交通事故损害赔偿案件的建议	(199)
第二节 人身损害赔偿	(202)
一、常规项目	(203)
二、造成残疾、死亡的增加赔偿项目	(212)
第三节 财产损害赔偿	(221)
一、财产损害赔偿的概念	(221)
二、财产损害赔偿的原则和方法	(222)
三、直接财产损失的赔偿	(223)
四、间接财产损失的赔偿	(226)
第四节 精神损害赔偿	(229)
一、精神损害抚慰金的概念	(229)
二、精神损害赔偿的性质与功能	(230)
三、精神损害赔偿的范围	(231)
四、精神损害赔偿数额的确定	(232)
 附:2011 年全国 31 个省、自治区、直辖市道路交通 事故赔偿标准	(235)
后记(代致谢)	(272)

第一章

道路交通事故概述

一、道路交通事故的概念

关于道路交通事故的概念,各个国家在立法及学理上并没有一个统一的界定。一般认为,交通事故是指交通工具在使用运行过程中所引起的人员伤亡或物损事件。依据我国交通部门的有关规定,交通事故主要可以分为公路交通事故、铁路交通事故、航空交通事故、水上交通事故和海上交通事故。其中,公路交通事故也称道路交通事故,是所有交通事故中最大量、多发的,最为常见的一种,也是我们最需要花大力气进行研究和解决的。处理道路交通事故纠纷的核心问题就是损害赔偿问题,对于受害者来说,最终目的是要获得合理的赔偿;对于肇事者来说,想要减少损失,必须妥善解决纠纷。因此,研究道路交通事故损害赔偿的重点就是损害的划分和承担问题,也就是要解决以下三个具体问题:一是划分损害的原理,即赔偿责任;二是承担损害的主体,即赔偿义务主体;三是损害如何承担,即损害赔偿的项目和标准。

美国国家安全委员会对交通事故^{〔1〕}的定义是:交通事故是在道路上发生的意料不到的有害的或危险的事件。日本最初对交通事故所下的定义是:由于车辆在交通中所引起的人的死伤或物的损坏,称为交通事故。但对于那些十分轻微的事故,只需当事者协商而不需警察干预就可以解决的事端,可以不算做交通事故。后来由于交通事故的急剧增加,自1966年起,日本的警察部门在统计交通事故时不再考虑物损

〔1〕 如无特别指明,本书下文所述的交通事故均指道路交通事故而言。

事件,而只考虑人身伤亡。^{〔2〕}

我国关于“交通事故”的定义及表述,在学理上及法律法规中都不尽相同。通常学者使用最多的是“道路交通事故”的表述,^{〔3〕}它来源于1992年的《道路交通事故处理办法》第2条的规定:“本办法所称道路交通事故(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《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(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。”2004年5月1日起实施的《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119条关于交通事故的定义是:“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。”与1992年《道路交通事故处理办法》的定义相比较,《道路交通安全法》明显扩大了“交通事故”这一概念的内涵和外延,不仅引入了“交通意外”的概念,使得交通事故的概念更为科学合理,而且还规定了车辆在道路以外通行时发生的事故,公安机关交通管理部门接到报案的,参照《道路交通安全法》的有关规定办理,这就扩大了公安机关交通管理部门处理交通事故的职责范围,解决了实践中的难题。2009年12月26日通过的《侵权责任法》使用的是“机动车交通事故”的表述。机动车交通事故责任是指因在道路上驾驶机动车,过失或意外造成人身伤亡、财产损失而应当承担的损害赔偿责任。这是一个狭义的概念,范围较窄,说明《侵权责任法》侧重强调机动车交通事故责任。道路上发生的交通事故并不都是机动车造成的交通事故,《道路交通安全法》中规定的“交通事故”既包含机动车交通事故,也包含非机动车之间的交通事故、非机动车与行人之间的交通事故等,显然比《侵权责任法》界定的范围要宽,也更加合理。

〔2〕 段里仁著:《道路交通事故概论》,中国人民公安大学出版社1997年版,第1页。

〔3〕 例如,王利明教授、杨立新教授主持起草的《侵权责任法草案(建议稿)》中使用的都是这一概念。

二、道路交通事故的构成要素

(一) 车辆

1. 车辆的种类

依据《道路交通安全法》第 119 条的规定,“车辆”,是指机动车和非机动车。“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,包括各种型号的汽车、电车、摩托车及方向盘式拖拉机、轮式专用机械车等,不包括地下或者地上轨道铁路交通及履带式拖拉机。“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、外形尺寸符合有关国家标准的残疾人机动轮椅车、畜力车、自行车等交通工具。

需要特别指出的是,2010 年 1 月 1 日起,40 公斤以上、时速 20 公里以上的电动自行车,被称为轻便电动摩托车或电动摩托车,应属于机动车管理范畴。划入机动车管理范畴的电动摩托车和电动轻便摩托车主要依据以下四个标准:GB24155-2009《电动摩托车和电动轻便摩托车安全要求》、GB/T24156-2009《电动摩托车和电动轻便摩托车动力性能试验方法》、GB/T24157-2009《电动摩托车和电动轻便摩托车能量消耗率和续驶里程试验方法》和 GB/T24158-2009《电动摩托车和电动轻便摩托车通用技术条件》。但现实情况是,相应的配套措施并没有跟随新国标出台,40 公斤以上、时速 20 公里以上的电动自行车,并没有真正纳入机动车登记的范畴,属于“两头不靠”,更不可能有保险公司为电动自行车办理交强险手续。因此,对这类处境尴尬的电动自行车一旦发生交通事故,目前只能是比照机动车处理较为妥当。至于如何解决其购买交强险的问题,笔者认为,应该本着受益者风险负担原则,依据报偿责任理论,由获得利益的电动车生产厂商来负责购买交强险,使交通事故受害人得到足额的赔偿。正所谓“利之所得,损之所归”,利益享受者当然要对所获利益付出代价,让追求自己利益之人,同时负担其损失,这符合民法的公平原则。事实上,把部分电动自行车划入机动车领域,又增加了新的安全隐患。请看下面一个案例:

2009年9月26日22时10分,李某醉酒驾驶电动自行车由南往北行驶,与在机动车道内骑自行车的张某发生相撞,造成张某牙齿被撞落12颗,面部受损严重。事故发生当日,张某被送往当地市人民医院接受治疗,共花医疗费16119元。当地的市公安局交通警察大队对该起交通事故作出责任认定:李某驾驶的电动自行车为机动车;李某承担本起交通事故的主要责任,张某承担本起交通事故的次要责任。为此,张某起诉到法院,要求李某在机动车交通事故责任强制险赔偿范围内赔偿自己的损失。

法院经审理认为,根据《中华人民共和国道路交通安全法》第119条第4项规定,电动自行车属于非机动车。《机动车交通事故责任强制保险条例》第11条、第16条规定,办理机动车交通事故责任强制保险的机动车应是在交警部门登记并领取牌照的,而电动自行车不能领取牌照,且无须在交警部门登记,故电动自行车不属于机动车交通事故责任强制保险范围。因此对原告要求被告在机动车交通事故责任强制险赔偿范围内赔偿损失的主张,不予支持。同时根据双方在交通事故中的过错大小承担责任,判决被告李某赔偿原告医疗费、误工费、护理费、住院伙食补助费、鉴定费、精神损害抚慰金等各项损失的60%,计12598元。

本案审结时新国标尚未施行,因此本案不能按照机动车交通事故处理,法院判决是正确的。

2. 车辆须处于运行过程中

无论是车辆的启动、行驶、停止,还是转弯、减速,只要有一方是处于运行状态而发生的事故,即属于交通事故。而不在运行过程中的车辆所引发的事故,如停在自家门前或停车场的处于静态状态的车辆所载货物坠落导致人员伤亡或财产损害,就不属于交通事故。这一点与法国、我国台湾地区的规定有所不同。我国台湾地区“强制汽车责任保险法”第12条规定:“本法所称汽车交通事故系指因所有、使用或管理汽车所致受害人体伤、残废或死亡之事故。”该定义虽然也将物损事件排除在交通事故之外,但却是一个较为宽广的概念,因为它将车辆的范围拓宽,包括动态之行驶以及静态之所有两种状态。法国对交通事

故这一概念的界定同样较为宽广,不仅包括了机动车辆在正常行驶的绝大多数场所发生的事故,而且还包括了在诸如商店的停车场,以及在工厂、农场、大学校园或豪华宅第等被推定为私有的道路上发生的事故。

实例解析

[案情简介]

2007年12月7日凌晨1点钟左右,辽宁省沈阳市某建筑工地一台塔式起重机在非工作状态下发生倒塌,整机毁损,散落的零部件刚好砸在正在工地值夜班的工人刘某身上,致使其身上多处受伤,住院治疗,花去医药费5万余元,且右臂落下终身残疾。出院后,刘某多次找建筑公司领导协商赔偿事宜,但公司领导声称这是一起交通事故,是由起重机自身的质量问题引起的,公司并无任何过错,需等保险公司赔付后再谈赔偿事宜。刘某认为自己属于工伤,公司应无条件赔付和补偿。

[专家解答]

公司领导的说法是错误的,刘某可以申请伤残鉴定,请求有关部门认定为工伤,得到赔偿。本案不属于交通事故,因为伤人的起重机是在非工作状态下发生倒塌和毁损的,不属于“运行中的车辆”。“车辆须处于运行过程中”是交通事故的一个关键构成要素,下列几种情况符合“运行中”的法定含义:(1)车辆在道路上且处于行驶过程中,这是最常见和最典型的“运行中”状态。(2)车辆在道路上使用。如工程车在道路上进行作业、机动车在道路上装卸货物等。(3)车辆在道路上有物品坠落。如货车在送货途中发生物品坠落造成他人受伤或财物毁损等。

(二)道路

道路是构成交通事故的基本要素。这里的“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。

1. 公路

公路是指按照《公路工程技术标准 JTGB01—2003》修建的城市间、城乡间、乡村间主要供汽车行驶的公共道路。按照行政等级不

同,公路可分为国家公路(简称国道)、省公路(简称省道)、县公路(简称县道)和乡公路(简称乡道)以及专用公路。

按照使用任务、功能和适应的交通量,公路可分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路和四级公路5个等级。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。

(1)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25 000—55 000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45 000—80 000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60 000—100 000辆)。

(2)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15 000—30 000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25 000—55 000辆)。

(3)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5000—15 000辆)。

(4)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2000—6000辆)。

(5)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2000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400辆以下)。

2. 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》(GB50220—95)规定的道路、桥梁及其附属设施。按使用性质不同,城市道路可分四类:快速交通干道(快速道)、主要交通干道(主干道)、一般道路(次干道)和支路。快速道是供长距离

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;主干道是连接城市各主要部分的交通干线;次干道是主干道的辅助交通线路,用以沟通主干道和支路;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,按通行对象不同,城市道路还可分为机动车道、非机动车道和人行道等。

3. 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,包括广场、公共停车场等用于公众通行的场所。广场,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设出供车辆停放的车辆集散地。

凡乡、村自行修建的道路(机耕道)和自然通车形成的道路以及住宅楼群道路、机关团体单位的内部道路、厂矿企事业单位专用道路以及专用于生产车运送生产物资的道路等,均不属于《道路交通安全法》所说的“道路”。实践中对以下范围一般认定为“非道路”:(1)机关、团体、单位的内部路面,厂矿、企事业单位,火车站、机场、港口、货场内的专用路面;(2)自建自管未列入规划的城市巷弄或村间路,或者自行修建并自行负责管理的路面;(3)断路施工而且未竣工或已竣工未移交公安交通管理部门管理的路段;(4)封闭式住宅小区内楼群之间的路面;(5)用于田间耕作的农村铺设的水泥路、沥青路、沙石路等机耕路;(6)撤村建居后尚未移交公安交通管理部门管理的路段;(7)晾晒作物的场院内;(8)村民宅前宅后建造的路段或自然通车形成的路面;(9)其他未列入公共交通管理范围的路段。

实例解析

[案情简介]

2008年6月5日,北京某高校教师林某在自己所居住小区的道路上驾驶着一辆黑色奔驰车准备外出与朋友相会,在快到小区门口的时候,他一边接听朋友的电话,一边开车,结果将放学回家的12岁男孩姜某撞伤,林某赶紧带男孩去附近医院救治,伤者虽没有生命危险,但其小腿胫股骨骨折。这时林某才想起自己还没有向交管部门报案,但又

一想自己小区是实行封闭管理的,禁止社会机动车通行。问:这还属于交通事故吗?

[专家解答]

因本案事故发生在实行封闭式管理的居民住宅小区内,属于“非道路”,因此也就不属于道路交通事故,公安交警部门不具有法定管理的职权。但大量发生的这类非道路交通事故,若无人受理,导致事故不能得到及时适当的处理,也会给社会带来不稳定的隐患。有鉴于此,《道路交通安全法》第77条规定:“车辆在道路以外通行时发生的事故,公安机关交通管理部门接到报案的,参照本法有关规定办理。”因此,2004年5月1日起,非道路交通事故也交由公安交警部门比照道路交通事故进行处理。

(三)交通参与人

交通参与人是交通事故的主体要素,主要包括机动车保有人、机动车驾驶人、非机动车驾驶人、行人和乘客。“机动车保有人”是来源于德国判例法的一个概念,是从《德国民法典》第833条规定的“动物保有人”的概念派生出来的,是指保有机动车并且对机动车享有支配权和利益归属的法人、其他组织或者自然人。希腊、奥地利、荷兰等欧洲国家关于道路交通的立法中也有关于机动车保有者的类似概念。《希腊机动车辆赔偿法》第2条第2款规定:“机动车辆保有者是指事故发生时作为所有权人或基于合同而以自己的名义占用机动车辆者,或者任何独立控制机动车辆并以任何一种方式加以使用的人。”《日本机动车损害赔偿保障法》在借鉴德国法的基础上确立了“运行供用者”的概念,即对机动车有运行支配,并且是运行利益的归属者。这一概念其实与机动车保有人并无本质区别,实际上我们可以用更简洁的语言将其概括为两个字,即“车主”。我国《道路交通安全法》除使用了机动车驾驶人、车辆驾驶人、行人、乘车人等几个概念外,还出现了“机动车一方”的提法,笔者认为这一概念不够严谨,应使用“机动车保有人”或“车主”的概念才更为准确。因为在实际生活中,存在机动车辆出租、出借、买卖乃至盗窃等诸多复杂的情形,导致机动车驾驶人和机动车实际所有人、登记簿记载的所有人发生分离的可能性。

在道路交通事故中,机动车保有人、机动车驾驶人、非机动车驾驶人、行人和乘客都有可能成为受害者,但相比较而言,行人、非机动车驾驶人、乘车人受到的生命安全威胁更大,是主要的受害者。机动车保有人和机动车驾驶人更多情况下属于责任人的角色。我国《道路交通安全法》在界定“交通事故”的定义时要求责任人主观上不具有故意。同1988年的《中华人民共和国道路交通管理条例》和1992年施行的《道路交通事故处理办法》相比较,《道路交通安全法》将以往法律法规界定的单纯由疲劳驾驶、酒后驾驶等人为过失引起的交通事故,扩大到包括由地震、台风、山洪、雷击等自然灾害所造成的交通事故。也就是说,责任人主观上的过失或者意外是交通事故的构成要件之一。这种过失是指责任人应当预见到自己的行为可能造成一定的损害后果,因疏忽大意没有预见或者虽已预见但轻信能够避免而没有采取有效的防范措施并最终导致了损害后果的发生。在有些情况下,车辆驾驶人已经尽到了充分的注意义务,即主观上不存在过失,没有任何可责难的地方,损害后果的发生纯属意外,但也属于交通事故。在事故中,责任人主观上如果表现为故意,如故意驾车伤害他人身体或以造成他人财产损失为目的,则该行为已经超出了交通事故损害赔偿的调整范围,属于其他违法犯罪行为,应由刑法进行规范。

实例解析

[案情简介]

2005年12月27日下午3点左右,华大爷赶着两头毛驴从县城回家,路上遇到骑着自行车回县城的兰某,由于他们相遇的路段较为狭窄,毛驴占道而行,致使兰某与驴相撞,并从自行车上摔了下来,花去医药费、修车费等共计人民币2800余元。事后,兰某找到华大爷要求赔偿,但遭到拒绝,于是起诉到了县人民法院。庭审过程中,华大爷承认毛驴占道,并且与兰某相撞的事实,但声称是兰某骑车撞上了毛驴以致倒地受伤,自己及毛驴均无过错。兰某则坚称是毛驴主动攻击致使自己从车上摔下受伤。二人各执己见,都无其他证据支持。本案是否属于交通事故?

[专家解答]

因本案系毛驴占道,兰某骑自行车与毛驴相撞并导致自己受伤,不属于车辆造成的人身伤亡或者财产损失的事件。它既不属于机动车之间、机动车与非机动车之间、机动车与行人之间发生的交通事故,也不属于非机动车之间、非机动车与行人之间发生的交通事故,因此本案不属于交通事故,而属于《侵权责任法》调整的饲养动物损害责任。它完全符合饲养动物损害责任的四个构成要件:(1)致害动物须为饲养的动物;(2)动物出于本能致人损害;(3)须存在损害后果;(4)损害后果和动物加害之间存在因果关系。《侵权责任法》第78条规定:“饲养的动物造成他人损害的,动物饲养人或者管理人应当承担侵权责任,但能够证明损害是因被侵权人故意或者重大过失造成的,可以不承担或者减轻责任。”

(四)损害后果

根据《道路交通安全法》第119条的规定,损害后果是交通事故所必需的构成要素。损害后果,即造成了人员伤亡或财产损害。如果道路上的车辆在运行过程中违反了有关的道路交通法规,但没有造成他人的人身或财产损害,也不属于《道路交通安全法》所调整的交通事故,而仅仅是交通违章。

实例解析

[案情简介]

2009年8月6日下午6点左右,徐某带着自己的爱犬出去遛弯儿,刚出小区后门想过马路,宠物狗没等绿灯就脱离主人自己先来到马路中央,被万某驾驶的桑塔纳轿车当场碾死。民警赶到现场处理,双方没有达成调解协议。徐某将轿车司机万某告上法庭,要求赔偿各项经济损失5000余元,其中包括购买宠物狗的价格900元,两年的饲养费1200元,狗的丧葬费400元,精神损害抚慰金2500元。

法院审理后认为:万某作为机动车驾驶员,没有尽到安全注意义务,将徐某的宠物狗碾死在路中央,应承担60%的责任。徐某作为狗的主人,将宠物带到公共场所,却没有尽到看管义务,致使狗跑到路中