

侵权责任法争点与案例丛书



王利明 主编

道路交通事故 侵权责任

廖焕国 著

争 点 与 案 例

**Motor Vehicle
Accident Liability**

Controversies & Cases



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 侵权责任

廖焕国 著

争 点 与 案 例

**Motor Vehicle
Accident Liability**

Controversies & Cases



法律出版社

LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

道路交通事故侵权责任:争点与案例/廖焕国著.

—北京:法律出版社,2010.4

(侵权责任法理论与实务)

ISBN 978-7-5118-0536-2

I. ①道… II. ①廖… III. ①交通运输事故—侵权行为—法律责任—研究—中国 IV. ①D922.144

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第039326号

侵权责任法理论与实务

道路交通事故侵权责任:
争点与案例

廖焕国 著

责任编辑 王 扬
装帧设计 乔智炜

© 法律出版社·中国

开本 A5

印张 11.5 字数 284 千

版本 2010年4月第1版

印次 2010年4月第1次印刷

出版 法律出版社

编辑统筹 独立项目策划部

总发行 中国法律图书有限公司

经销 新华书店

印刷 北京中科印刷有限公司

责任印制 张宇东

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

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.lawpress.com.cn

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

西安分公司/029-85388843

重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636

北京分公司/010-62534456

深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978-7-5118-0536-2

定价:25.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

序 言

侵权责任法的颁行是我国政治生活中的大事,也是法治建设中的一个新的里程碑,侵权责任法的颁布奠定了我国法治建设的重要基础。众所周知,法治的核心是规范公权、保障私权。侵权责任法就是一部全面保护私权的法,就是一部对民事主体的各项民事权利或者说基本人权在受到侵害提出救济的法。特别是在我国现阶段,私权的保护仍然是一个艰巨的任务,中国法治建设的关键是要着力于保障私权。在此情况下,颁行侵权责任法,强化对私权的充分、全面的救济,不仅仅是人权保障事业的重大进步,也是法治建设的重要成就。可以说,在我国社会主义法律体系中,侵权责任法属于起着“支架性”作用的法律。这就是说,它是调整最基本的民事权利义务关系的法律,是保障公民基本权利的法律。

侵权责任法的颁布是我国民法典制定的重要步骤,我国民法典的编纂采取分阶段分步骤的方式,侵权责任法的颁布是继物权法之后的一项重要工作。立法机关、实务部门和民法学界三方合作交流,广泛听取社会方方面面的意见,这种“三结合”的立法模式保证了侵权责任法的科学性和民主性,这部法律就是实行民主立法、开门立法所形成的重要成果,也可以说是广大法学工作者、司法工作者集体智慧的结晶。

侵权责任法制定本身就体现了鲜明的中国特色。因为在我国单独制定侵权责任法,是要将其在未来民法典之中独立成编,这本身是对世

界范围内传统民法典体系的重大突破。因为世界各国民法典都是将其置于债法之中,我国侵权责任法第一次将其独立出来,是国外先进法律文化和中国本土法治经验相结合的重大制度创新,是对世界法律文化的丰富和创新。也正是如此,我国侵权责任法的制定,引起了中国两岸三地乃至世界各国学者的普遍关注和高度评价。2002年,由全国人大常委会审议的民法典草案中,将侵权责任法作为中国民法典草案独立一编加以规定,并初步构建了侵权责任法的体系,可以说是对传统民法体系的重大突破。2009年侵权责任法破茧化蝶,它的问世不仅是完善我国民法体系的重要步骤,也将是我国民事立法对世界法律文化做出贡献的难得机遇。

侵权责任法开门见山地宣示了其宽泛的保护范围,这表明了立法者对私权利的高度重视。现代科学技术日新月异的发展和现代社会生活的复杂化,导致了风险来源的大量增加和多元化,因此,为受害人提供更为充分的救济就成为现代侵权法的首要功能。无论是从侵权责任法的基本原则,还是从各项具体制度上看,我国侵权法无不体现出了关爱受害人、为受害人提供救济的功能。首先,我国《侵权责任法》第2条第2款所列举的侵权责任法保护的“民事权益”的范围非常广阔,共计十八项,几乎涵盖了目前的全部私权利。同时,该款的兜底性表述还保持了应有的开放性,有利于保护为新出现的民事权益。我国《侵权责任法》对侵权责任法所保护的民事权益范围的规定,其范围远远宽于《德国民法典》第823条第1款的规定。^[1]其次,我国侵权责任法所保护的不限于民事权利,更不限于绝对权,而是既包括民事权利,也包括尚未被规定为权利的各种利益。《侵权责任法》第2条第2款中将侵权责任法保护的对象明确规定“权益”,既包括人身权益,也包括财产权益。所谓权益就是既有权利也有利益。因此,我国侵权责任法的保护对象非常广。第三,我国侵权责任法第2条在明确权益保障范围的同时,采用了兜底条款的方式进行规定,从而使侵权责任法保障权益的范围保持了高度的开放性,能够随着时代的发展而适应不同时期对私权保护的需求。

[1] 《德国民法典》第823条第1款规定:“因故意或者过失不法侵害他人生命、身体、健康、自由、所有权或者其他权利者,对他人因此而产生的损害负赔偿义务。”

侵权责任法在对私权的具体保护中始终贯彻了以人为本的理念。侵权责任法是民法典的重要组成部分。民法典的价值理性,就是对人的终极关怀。^[1]我国侵权责任法充分体现了以人为本的精神,其基本的内容大都是适应“以被侵权人保护为中心”建立起来的。^[2]我国《侵权责任法》第1条开宗明义,规定:“为保护民事主体的合法权益,明确侵权责任,预防并制裁侵权行为,促进社会和谐稳定,制定本法。”《侵权责任法》的立法目的是把保护民事主体的合法权益放在首位,这也符合现代侵权法从制裁走向补偿的大趋势。该法在第2条民事权益的列举次序上,把生命健康权置于各种权利之首,体现了立法者把生命健康作为最重要的法益予以保护的以人为本的理念,体现了对人最大的关怀。例如第87条规定“从建筑物中抛掷物品或者从建筑物上坠落的物品造成他人损害,难以确定具体侵权人的,除能够证明自己不是侵权人的外,由可能加害的建筑物使用人给予补偿”。为什么在高空抛物致人损害,找不到具体加害人时,要由可能的加害人负责?这主要是考虑到由于我国社会救助机制不健全,如果找不到具体加害人,就可能出现受害人遭受的重大人身伤亡无人负责、受害人得不到任何救济的现象。这显然不符合法律维护社会秩序、以人为本并增进社会福祉的基本功能。再如,《侵权责任法》第53条规定了道路交通事故社会救助基金垫付制度。机动车驾驶人发生交通事故后逃逸的,受害人难以及时请求侵权人承担责任,甚至在一些情况下,受害人无力支付抢救费用,或者死者家属无力支付抢救费用。在此情况下,应当通过救助基金予以垫付,^[3]用于支付受害人抢救费、丧葬费等必须的费用,国家设立社会救助基金的根本目的在于缓解道路交通事故受害人的救治燃眉之

[1] 参见[美]艾伦·沃森:《民法体系的演变及形成》,中国法制出版社2005年版,第269页。

[2] 参见全国人大常委会法制工作委员会民法室编:《侵权责任法条文说明、立法理由及相关规定》,北京大学出版社2010年版,第1页。

[3] 《侵权责任法》第53条规定:机动车驾驶人发生交通事故后逃逸,该机动车参加强制保险的,由保险公司在机动车强制保险责任限额范围内予以赔偿;机动车不明或者该机动车未参加强制保险,需要支付被侵权人人身伤亡的抢救、丧葬等费用的,由道路交通事故社会救助基金垫付。

急,保证受害人的基本生命安全和维护基本人权。从这个意义上讲,只要受害人一方存在抢救费、丧葬费等方面的急切需求而又暂时没有资金来源的,就可以申请道路交通事故救助基金垫付。此外,针对大规模侵权,针对同一案件造成数人死亡的情况,第17条规定了同一标准的规则,解决了普遍关注的“同命不同价”问题。总之,对人的价值的尊重,在这部法律里体现得非常鲜明,这也是构建社会主义和谐社会的基础。

侵权责任法通过构建科学合理的多元归责原则体系,既对私权利形成了更加周密的保护,又为侵权责任法未来的发展留下了足够的空间。从大陆法系国家民法来看,很多国家在民法典之中仅规定了单一的过错责任原则,对于严格责任都规定在特别法之中,德国、日本等国家采用此种模式。而我国侵权责任法明确地规定了过错责任、过错推定责任以及严格责任等多重的归责原则,这与国外的立法完全不同。我国侵权责任法确立的多重归责原则体系,对于保护私权利具有重要的意义。侵权责任法在构建多元归责原则体系的基础上,规定了各种具体的侵权责任类型,并由此形成了相应的责任构建要件、免责事由,从而确立了一个较为完备的私权保护体系。侵权责任法按照构建多元归责原则,通过92个条文构建了完整的侵权责任法体系,与分别制定于19世纪初的法国民法典侵权责任法部分(共5条)、20世纪初的德国民法典侵权法部分(共31)相比,内容大为充实,体系更为完整。可以说,这是在成文法体系下,构建了一个新型的现代侵权法体系。我们有理由预测在未来,中国侵权责任法一定会成为比较法上侵权法立法和理论发展的新的关注亮点。

侵权责任法通过构建完整的责任形式,为私权利提供全方位的、充分的救济。就世界范围而言,大陆法系国家的民法典,在侵权责任形式上主要只有损害赔偿一种责任形式,欧洲统一侵权法力图进行一些突破,在示范法里增加了恢复原状,但是这个修正还没有成为正式法律,仅仅是“示范法”。^[1] 而我国侵权法第15条一共列举了8款,共计8

[1] See European Group on Tort Law; *Principles of European Tort Law: Text and Commentary*, Springer, 2005, p. 30.

种责任形式。而且,责任形式还不限于第 15 条所列举的 8 种,例如在损失赔偿之外,还有精神损害赔偿(第 22 条)和惩罚性赔偿(第 47 条)。我国侵权责任法之所以采取责任形式多元化的方式,主要是以受害人为中心,强化对受害人全面救济的理念,落实侵权法保护民事主体合法权益、预防并制裁侵权行为等目的。各种侵权责任方式都是由受害人进行选择的权利。受害人基于其利益的最大化,选择对他们最有利的方式来保护自己的权利,受害人可以选择一种,也可以多种并用,可以说,侵权责任法是一个为公民维权提供各种武器的“百宝囊”。

侵权责任法与时俱进地规定了许多现代社会中出现的新型的侵权责任类型以及我国社会生活中人民群众普遍关注的侵权责任的问题,具有鲜明的时代特色。现代科学技术的发展导致了对人的权益的侵害方式和手段不断增加,如各种食品安全、医疗损害,以及因核电站、高速铁路、航空活动的出现而产生的新型的侵权类型。工业化和市场化发展在给大力推动人类文明进程的同时,也给我们带来了生产事故、核辐射、环境污染和生态破坏等各种人为危害,这些危害有时又与各种自然灾害相结合,给人们的人身和财产安全带来始料不及的威胁与破坏。在侵权责任法中,对于这些侵权类型都有明确的规定。同时,侵权责任法还对人民群众非常关注的侵权责任作出了具体的规定,如对医疗损害责任的规定、对缺陷产品召回的规定、医疗器械的缺陷、高楼抛物致人损害等。这些都表明侵权责任法适应了我国社会在新的历史时期的特殊需求,能够对实践中出现的新问题提供法律对策和解决方案。

法为人而定,非人为法而生。每一个制度和体系安排,都要反映本国的历史文化传统,符合社会的实际需要。因此,我们探讨侵权责任法的中国特色,旨在说明这部法律契合了中国社会发展和现实国情的需要,为百姓权益保障提供了制度支持,为法治建设进一步奠定了坚实的基础,也为世界民事法律文化的发展做出了中国自己的贡献。

本人以教师身份为学生讲授过侵权法;以学者身份起草过专家建议稿;以专家身份全程参加过立法机关主持的各类立法研讨会;以全国人大代表的身份参加过《侵权责任法(草案)》的讨论和修订。回首来

时路,深感立法不易,创新艰难。这部法律是立法机关开门立法、民主立法的产物,是广大法学工作者智慧的结晶,是诸多实务工作者长期司法实践经验的总结。侵权责任法的颁布不是尾声,而是新的起点。随着民事立法的日臻完善,中国法学必将迎来法解释学的新时代。特别是侵权责任法这部特色鲜明的法律,由于采取了一般条款和具体列举相结合的方式,条文交叉关联,体系错综复杂,很多章节条款之间的关系需要在适用中继续研究。今后,我们还需要进一步配合立法、司法机关做好普及和解释的工作。

本人承担的教育部哲学社会科学研究重大课题攻关项目“中国侵权责任法立法疑难问题研究”(08JZD0008)自立项以来,为侵权责任法的立法进行了大量的理论研究和立法论证的准备工作,《侵权责任法》于2009年12月顺利通过,现在的我们研究的重点是对该法进行深入地解释,以使其在实践中得到正确的适用。为此我们专门组织一批中青年民法学者撰写的本套《侵权责任法:争点与案例》丛书作为本课题的中后期成果之一,在内容上既包括了对侵权责任法基础理论的研究,又包括了对具体侵权类型的探究;既注重理论的梳理,又注重案例的分析,力图条分缕析,阐明立法者良法美意,使这部法律在实践中发挥其应有的作用。丛书的作者大多是我多年来指导的博士或博士后,他们在各自的领域已经卓有建树,崭露头角,甚至成长为某些方面的青年领军人物,有的也一直参与我国侵权责任法的制定工作。当然,因为法律刚刚颁行,对法律的理解和认识有待进一步深入,司法实践中可能会遇到的困难和问题也有待进一步思考和总结,尤其是由于时间较为紧迫,本丛书可能存在一些不足和缺陷,还请各位读者多多批评指正!



前 言

“交通”通常被广义地定义为“人、货物、信息的地点间,并且伴随着人的思维意思的移动”。鉴于信息移动已经成为专门的学科,交通也就被狭义地定义为“人或货物的地点间,并且伴随着人的思维的移动”。^{〔1〕}该概念将物的自然移动排除在外,如水流、下雨、刮风以及海啸、地震等。伴随着意识的移动,会产生行为价值和结果价值。行为价值,是指通过移动本身获得精神享受,如人通过旅行、自驾游获得精神愉悦等。结果价值,是指通过移动获得对自己或者社会有价值的结果,如人通过“工作”移动获得物质基础和社会价值,“购物”移动使得自身获得物质和精神满足等。

交通是社会生活的组成部分,人或者货物伴随意识的移动,除了具有行为价值之外,还会产生广泛的社会结果价值。首先,交通具有经济方面的作用。“要致富,先修路”是人们对交通经济作用的通俗表达。交通的发展带来道路、机动化程度的提高,缩短运输时间和运输成本,促进地区间的交通,扩大市场,降低成本,增加就业和促进城市化。其次,交通在社会和文化交流方面的作用。交通的发展可以打破地域之间的隔阂,促进地区之间人员、物质和文化的交流,促进社会一体化发

〔1〕 邵福春:《交通规划原理》,中国铁道出版社2007年版,第2页。

展。世界著名的“丝绸之路”不但打开了我国和西亚、欧洲各个地区的经济交往,还成为文化交流的纽带。最后,交通的发展可节约时间和提高效率。古代社会交通不便,人员货物(信息也是如此)流通速度迟缓,社会发展和转型也较为缓慢。但随着交通工具、道路和人们交通技术的发展,交通速度越来越快,人员货物的移动也大大加速了,人们节约了大量浪费在旅途的时间,可以进行学习和娱乐等,反过来又大大促进了社会发展。

一、道路交通的发展概况

交通是随着人类生产和生活的需要而发展起来的。水上交通就成为最早产生的运输方式,因为水上交通的便利和发达,造就了水边城市的兴起和繁荣。“伏羲氏剡木为舟,剡木为楫”说明独木舟早已在中国出现。在陆上交通方面,驯马牛以为陆运工具出现得最早,此后出现马牛拉车而促进了道路的人工修筑。18世纪下半叶,蒸汽机的发明导致了产业革命,促进了机动船和机车的出现,从此开始了近代运输业。19世纪末到20世纪初,汽车、飞机相继问世。1886年德国人本茨制成内燃机为动力的汽车,1903年美国莱特兄弟制成第一架内燃机推动的双翼飞机,开创了海陆空立体交通格局的形成。

道路交通主要是指借助车辆和道路等要素而有机组成的交通。道路交通是随着道路建设和汽车工业的发展而迅猛发展起来的。道路交通虽然迟于水路和铁路运输,但依据各国的发展轨迹来看,都后来居上迅速超过了后两者。到了20世纪70年代,已经改变一个多世纪以来以铁路运输为中心的局面,在现代社会各种交通形式中占据主导地位。

(一)道路设施的发展

1885年汽车发明后,人们开始按照汽车行驶的要求,逐步把一些旧的兽力车道路改建成为能行驶汽车的公路,一些旧的碎石和块石路面也改造成沥青或水泥混凝土路面。20世纪20年代,由于汽车的普及,不少工业发达国家公路建设迅速发展,被称为汽车时代。到了30年代,各工业发达国家公路网已逐渐形成。随着汽车工业的发展,汽车生产量和保有量逐步增长,很多工业发达国家开始对已有公路进行技

术改造,以适应交通量和汽车载重、速度日益增长的要求,沥青路面和水泥混凝土路面的比重越来越大。德国和美国还分别于1931年和1937年开始修建高速公路。50年代以来,一些工业发达国家的汽车生产量和保有量迅猛增多,世界各国为了实现公路建设现代化,开始大规模改造旧有公路,并修筑高速公路。到80年代初期,全世界共有公路总长约3000万公里,其中美国最多。美国、英国、法国、德国、意大利、日本、加拿大和澳大利亚等发达国家的公路里程约占世界公路总里程的55%。高速公路里程占世界高速公路里程的80%以上。从20世纪20年代左右到现在,随着社会经济的发展,道路交通在发达国家的运输方式中占据了90%的运输量,因此道路运输占据了绝对重要的位置。

我国在夏朝(公元前2205年)已经有了车辆和平坦的道路,秦朝实行“车同轨”将古代中国的道路连成了管网。但近代中国到1908年才动工修建中国第一条公路,即苏元春驻守广西南部兴建的龙州—那堪公路,约17公里。从当时到1949年工修筑公路约13万公里。据我国交通运输部2007年的统计,我国道路建设也取得了长足的发展。截至2006年年底,全国公路总里程达345.70万公里,路网结构进一步改善。全国公路总里程中,国道13.34万公里,省道23.96万公里,县道50.65万公里,乡道98.76万公里,专用公路5.80万公里,村道153.20万公里。公路技术等级和路面等级进一步提高。全国等级公路里程228.29万公里,其中二级及二级以上高等级公路里程35.33万公里。按公路技术等级分组,各等级公路里程分别为:高速公路4.53万公里,一级公路4.53万公里,二级公路26.27万公里,三级公路35.47万公里,四级公路157.48万公里,等外公路117.41万公里。全国有铺装路面和简易铺装路面公路里程152.51万公里,占总里程的44.1%,比上年末提高3.4个百分点。按公路路面类型分组,各类型路面里程分别为:有铺装路面99.65万公里,其中沥青混凝土路面35.01万公里,水泥混凝土路面64.64万公里,简易铺装路面52.86万公里,未铺装路面193.19万公里。公路密度进一步提高。全国公路密度为36.0公里/百平方公里,比上年末提高1.2公里/百平方公里。全国通公路的乡(镇)占全国乡(镇)总数的98.3%,通公路的建制村占全国建制村总数

的86.4%。全国还有672个乡镇和89975个建制村不通公路。农村公路、高速公路建设取得新成果。2006年年底,全国农村公路(含县道、乡道、村道)里程达到302.61万公里。2006年,全国新增高速公路通车里程4334公里。截至年底,高速公路突破两千公里的省(区、市)为6个,分别是:河南(3439公里)、江苏(3354公里)、广东(3340公里)、山东(3281公里)、浙江(2383公里)和河北(2329公里)。2006年年底,全国公路桥梁达53.36万座、2039.91万延米。全国公路隧道达3788处、184.18万延米。全国公路渡口有4628处,其中机动渡口1781处。^[2]

公路运输具有机动灵活、直达门户的特点,是整个交通运输的重要组成部分。公路在短途运输中能作为集散支线以弥补铁路、水运和空运的不足;在长途运输中又起着干线的作用,例如长达2000多公里的青藏公路和川藏公路。公路是经济建设的先行官,对缩小城乡差别、促进边远地区文教卫生事业、解决居民就业、发展工农业生产和旅游事业以及加强国防军事战备,都起着重要的作用。目前,一些工业发达国家公路客货运量和客货周转量,在整个交通运输中都占有很大的比重。对比世界的发展趋势可知,我国道路建设处于提供质量、扩大规模的快速发展时期。由于基础薄弱,道路建设的数量和质量均不能适应国民经济和社会的发展需要,与发达国家的先进水平相比还有较大差距。

(二)车辆的发展

自从1886年德国人本茨研制出第一台汽油内燃机汽车,标志着交通工具由牲畜力向机械化的转变。机动车的广泛应用改变了人类道路交通状况,不仅便利了人们的生产和生活,更成为社会经济发展的推进剂。第一次世界大战后,汽油机动车实用化,导致了道路交通由传统自然力牵引向机动车牵引的道路交通的变化。机动车从1920年前后,代替马车成为道路交通的主要工具。第二次世界大战后,进入机动车快速发展时期,到20世纪70年代机动车发展到3200万台。据说到1995年全世界的机动车台数已经达到6.5亿台。除了数量的增长外,机动

[2] http://www.moc.gov.cn/zhuizhan/jiaotonggaikuang/fazhanzongshu/jiaotongfazhan_GK/, 2009年10月10日浏览。

车的设计、质量、安全和舒适也越来越高。

我国进入机动车时代落后于发达国家,但发展势头非常迅猛。依据公安部的权威统计,截至2009年年底,我国机动车保有量已超过1.86亿辆,其中,汽车76193055辆,摩托车94530658辆,挂车1201519辆,上道路行驶的拖拉机14633456辆,其他机动车21970辆。全国机动车驾驶人接近2亿人。公安部表示,2009年以来,为应对国际金融危机、确保经济平稳较快增长,国家出台了一系列促进汽车、摩托车消费的政策,有效刺激了消费市场,机动车保有量呈快速增长趋势,机动车驾驶人的数量也相应大幅增长,其中机动车增加1669万多辆,驾驶人增加1910多万人。^[3]

二、道路交通引发的社会问题

道路交通随着道路和交通工具的发展为全球的国民经济和社会发展作出了重要贡献,但道路交通也暴露出其致命的问题:土地占有、植被破坏、大气噪声污染和道路安全事故。

公路建设将耗费大量的土地资源。以我国为例,“十五”计划期间,我国交通建设事业取得了显著成就,公路网总里程增加了25万公里,达到193万公里,“十一五”计划将再增加37万公里,这就给本来吃紧的土地占用问题加了重担。为此,交通部《公路水路交通“十一五”发展规划》已经提出了“公路每亿车公里用地”面积下降20%的目标。湖南省2008年和2009年共开工建设32条高速公路,每公里高速公路节约了25亩土地成为新闻也就不足为奇了。^[4]

公路建设期间,通常会有植被破坏、取土弃渣、水土流失、粉尘污染等环境污染事件;营运期主要产生噪声、水、固体废弃物、气候、事故污染,甚至破坏生物多样性。虽然采取水土保持、景观绿化、设置声屏障、收费站污水处理和洒水降尘等,依然难以全面恢复。

[3] http://news.xinhuanet.com/legal/2010-01/07/content_12771308.htm, 2010年1月7日浏览。

[4] <http://www.chinanews.com.cn/ny/news/2009/12-23/2034822.shtml>, 2009年12月30日浏览。

至于道路安全事故的发生,则是其难以克服的宿命性弱点。^[5] 依据世界卫生组织和世界银行的报告,估计全球每年大约有 120 万人死于道路交通事故,伤害的数目更是达到 5000 万,相当于全球五个最大城市的人口的总和。如果不加倍付诸努力,预计从 2000 年到 2020 年之间全球道路伤亡总数将增加 65%,而中低收入国家死亡人数将增加 80%。估计全球道路交通事故造成的直接经济损失为 5180 亿美元,其中低收入国家达到了 650 亿美元,超过每年获得的发展援助总额。估计道路交通事故伤害的成本占国家国民生产总值(GNP)的 1%,占中等收入国家 GNP 的 1.5%,占高收入国家 GNP 的 2%。该份报告指出,目前道路交通伤亡水平是令人无法接受的,而且道理交通伤亡在很大程度上是可以预防的。^[6]

事故猛于虎!我国每年交通事故形势非常严峻。根据公安部交管局的统计,2001 年全国公安交通管理部门共受理道路交通事故案件 75.5 万起,事故共造成 10.6 万人死亡,54.6 万人受伤,平均每天因交通事故死亡的人数已达 300 人,直接经济损失 30.9 亿元。2002 年,中国共发生道路交通事故 77.3 万起,造成 10.9 万人死亡、56.2 万人受伤,直接经济损失 33.2 亿元。2003 年全国公安部门共受理一般以上道路交通事故 667507 起,这些事故造成 104372 人死亡,直接经济损失 33.7 亿元。2004 年中国道路交通事故发生 517998 起,死亡人数达 107077 人,伤残人数 480864 人,直接经济损失 23.9 亿元。2005 年,全国共发生道路交通事故 450254 起,造成 98738 人死亡、469911 人受伤,直接财产损失 18.8 亿元。2006 年,全国共发生道路交通事故 378781 起,造成 89455 人死亡、431139 人受伤,直接财产损失 14.9 亿元。2007 年全国共发生道路交通事故 327209 起,造成 81649 人死亡、390442 人受伤,直接财产损失 12 亿元。2008 年全国共发生道路交通事故 265204 起,造成 73484 人死亡、304917 人受伤,直接财产损失 10.1 亿

[5] 于敏:《机动车损害赔偿责任与过失相抵》,法律出版社 2004 年版,第 27 页。

[6] Margie Peden:《世界预防道路交通伤害报告》,刘光远译,人民卫生出版社 2004 年版,第 3~4 页。

元。2009年上半年,全国共发生道路交通事故107193起,造成29866人死亡、128336人受伤,直接财产损失4.1亿元。^{〔7〕}人们将汽车称为“飞驰的凶器”、“行驶的棺材”,把道路交通事故称为“永无休止的战争”。

依据交通部公路科学研究院的《中国道路交通安全蓝皮书》(2007)的总结,从改革开放后,道路交通事故快速增长,到2002年达到顶峰。随后,我国道路交通事故回落迅速,出现了事故起数、死亡人数、受伤人数、万车死亡率、10万人口死亡率及直接经济损失“六下降”的局面。但依据美国、日本和西欧等发达国家的道路安全事故的发展规律和趋势,我国道路交通事故还有较大的上升空间,维持我国道路交通安全持续好转的压力不断增大。^{〔8〕}我国目前的道路安全形势十分严峻,这与我国经济的高速发展和机动车辆的迅猛增加、道路基础设施不齐备有关。

三、我国道路交通事故的特征和原因

我国近年来的道路交通事故呈现出以下特点:一是机动车驾驶人违法行为是造成交通事故的主因。近8年来,因机动车驾驶人违法行为造成的交通事故数占总事故数的86.84%,造成死亡人数平均占死亡人数总数的79.22%,造成受伤人数平均占受伤人数的85.76%。二是二三级公路交通数额死亡人数占比例较大,基本维持在总事故数额的50%左右。三是高速公路事故多发,12年间增长了11.3倍。四是行人和骑自行车者伤亡比例过高,农村人口已经成为交通事故伤亡的主要群体。五是摩托车肇事是交通事故多发的一个重要原因。六是群死群伤特大交通事故时有发生。^{〔9〕}

道路交通是由人、车、路和环境四大要素构成的动态系统。道路交

〔7〕 <http://www.mps.gov.cn/n16/n85753/n85870/1987675.html>, 2009年10月10日浏览。

〔8〕 何勇:《中国道路交通安全蓝皮书》(2007),人民交通出版社2008年版,第1、14页。

〔9〕 同上,第3~9页。

通事故已经成为文明社会的“第一大公害”,在目前条件下尚不能绝对避免,因为在道路交通系统中,人、车、路和环境都存在引发交通事故的可能性。其中,道路交通参与者的机动车驾驶员在驾驶过程中、行人在行进过程中、骑车人在骑车过程中都存在过失的可能性;机动车的设计、制造、使用维护及管理道路交通系统的设计、建设、维护和管理等诸多方面存在不完善之处;交通法规的制定、执行过程中都存在缺陷和漏洞。只要这些不完善不完全消除,道路交通事故就不能完全避免。我国道路交通事故的主要成因有如下几个方面:

第一,道路交通参与者的交通安全意识淡薄。

道路交通参与者的因素,是有意识的自主因素,起着主导和控制作用,该因素在交通事故成因中占据非常大的比重。依据世界各国官方机构和各类组织公布的统计报告和相关数据而言,都指出驾驶员的过失是导致交通事故产生的最主要原因。据统计,认为交通事故中驾驶员负主要责任的比例,意大利为41%,美国为57%,巴西为75%,德国为82%,匈牙利为74%,波兰为96%。而国际驾驶员行为研究协会(IDBRA)早期进行的一项面对驾驶员的研究报告也列出了与官方机构大致相同的数据,其中英国为56.1%,西班牙为92%,俄罗斯为52.7%,法国为85.5%,瑞典为81.1%,南美洲为85.7%,前南斯拉夫为69.7%,日本为44%,平均为70.8%。

我国道路交通参与者安全意识淡薄,人的因素是造成道路交通事故的主要原因。从我国大量的交通事故中即可以看出,由于人为的失误导致的事故占了90%左右。人的不安全行为主要包括驾驶员的不安全行为和非机动车驾驶员、行人和乘客的不安全行为。其中驾驶员的不安全行为是最多见的。机动车驾驶员常见的不安全行为是疲劳驾驶、超速驾驶、酒后驾车、驾驶差错、判断失误、违章超车会车、违章停车、不良驾驶习惯(如吸烟、打电话或者穿拖鞋)等。非机动车驾驶人、行人和乘客是交通事故中的弱势群体,非机动车和行人贪图方便、省事省时、侥幸心理等违章穿越、不服从信号灯指挥等,也会引发灾害的发生。而乘客将头手伸出窗外,吸烟、携带危险品等也严重影响交通安