



首都经济贸易大学出版基金资助

交叉学科视角下城市交通安全 相关规则及理论研究

——从通行规则到事故损害赔偿

JIAOCHA XUEKE SHIJIAOXIA
CHENGSHI JIAOTONG ANQUAN XIANGGUAN
GUIZE JI LILUN YANJIU
CONG TONGXING GUIZE DAO SHIGU SUNHAI PEICHANG



首都经济贸易大学出版社
Capital University of Economics and Business Press

交叉学科视角下城市交通安全 相关规则及理论研究

——从通行规则到事故损害赔偿

缪明月 著

 首都经济贸易大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

交叉学科视角下城市交通安全相关规则及理论研究:从通行规则到事故损害赔偿/缪明月著.——北京:首都经济贸易大学出版社,2014.10

ISBN 978 - 7 - 5638 - 2290 - 4

I. ①交… II. ①缪… III. ①城市交通—道路交通安全法—研究—中国 IV. ①D922.144

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 239146 号

交叉学科视角下城市交通安全相关规则及理论研究
——从通行规则到事故损害赔偿
缪明月 著

出版发行 首都经济贸易大学出版社
地 址 北京市朝阳区红庙(邮编 100026)
电 话 (010)65976483 65065761 65071505(传真)
网 址 <http://www.sjmcb.com>
E-mail publish@cueb.edu.cn
经 销 全国新华书店
照 排 首都经济贸易大学出版社激光照排服务部
印 刷 北京京华虎彩印刷有限公司
开 本 880 毫米×1230 毫米 1/32
字 数 225 千字
印 张 8
版 次 2014 年 10 月第 1 版 2014 年 10 月第 1 次印刷
书 号 ISBN 978 - 7 - 5638 - 2290 - 4/D · 154
定 价 22.00 元

图书印装若有质量问题,本社负责调换
版权所有 侵权必究



前 言

——从交叉学科研究的烦恼谈开

“交叉学科”经常被提起,似乎很受重视,但具体从事交叉学科研究的学者却难免苦恼:一方面,交叉学科的学习过程更为辛劳,学一门专业尚且如此,何况跨学科——特别是跨越法学和工学。研究过程亦是如此,没有既定的研究思路、研究方法,只能摸索着前进;另一方面,发表文章、申请课题时更为困难。由于缺乏交叉学科的人才,则按单一学科审稿、审题仍然是常态。但毋庸置疑的是,交叉学科研究对于各学科自身的发展和提高科研成果的实际应用水平都具有重要意义,甚至有人说“21 世纪是交叉学科的世纪”。所以,有理由相信未来从事交叉学科的研究人员的生存状况会得到显著改善。

近代德国人把人文科学、社会科学提高到与自然科学相对平等的地位,其中,法学理所当然地被归为人文社会科学。现代的法学,是指研究法律的科学。但是关于法学与科学的关系则有不同的看法,这主要涉及价值论的研究是不是科学的问题。无论如何,人们所追求的自由、平等、公正的价值观首先应当有“良法”作保障。既然是“良法”,就应当按照所规制对象的自身规律来确定调整方法、机制和措施。交通工程学是一门研究道路交通系统及人、车、路、环境四大要素相互影响的一般规律的学科,所以,制定道路交通管理法规应当充分借鉴交通工程学的研究成果,才能真正实现法律的功能与价值。

本人 1997 年进入中国人民公安大学学习交通事故分析与预防工程专业,2001 年本科毕业后进入北京市交管局工作,直到



2012年6月调入首都经济贸易大学从事教学与科研工作,在此期间通过并获得了法学硕士和交通运输规划管理博士学位。十多年的学习、研究过程,就是基于法学和交通工程学理论,从交叉学科的视角探索交通法规立法、执法、司法一般规律的过程,期间发表文章10余篇,出版著作4部。

研究城市交通安全法规及相关理论的根本目的是为了减少交通事故的发生,而减少事故的发生首先要了解事故发生的规律,分析、找到事故发生的原因。一般而言,事故发生的原因具有复杂性,有人为因素也有非人为因素,而人为因素中包括可控因素和非可控因素。侵权法追究的原因应当是人为原因,且是可控的、广义上违法的,其中的因果关系在现阶段是可以发现并证实的;交通工程学研究的原因更为广泛,也包括发现新的原因,从而为证实因果关系提供科学依据。将交通工程学的理论及研究成果积极应用于道路交通法规的立法研究,就是为了促进法规规则自身的发展完善,从而更好地达到预防事故的目的。对于那些合法的、导致事故发生的原因,交通工程师也要努力去寻找合理的方法进行治理清除。在这些事故的原因中,最多的是违反通行规则的交通过错。对通行规则的完善不仅仅出于预防事故的目的,还包括维护通行秩序、提高通行效率等目标,正好与交通系统运行的目标相一致,也是交通工程师所努力追求的价值目标。现今的交通事故认定规则多以通行规则为基础,对各种交通行为进行分类比较,但多已抛弃了传统的、以交通违法的情节严重与否为比较依据、割裂因果关系的认定方法,使得“责任”认定更为科学,能够更好地发挥侵权法的“预防”功能。当然,要完全实现这一功能,还需要最后一环——确定事故损害赔偿责任的分配。长期以来,公安机关在处理交通事故的过程中,形成了自己相对封闭的



理论和操作规程,加之法律自身的原因,存在着一些公安机关处理事故与法院审理相关案件衔接不畅的问题。本书试图在现行的法律体系下,遵循法学理论和通说,提出上述问题的解决路径,清除办案人员的疑惑,以逐步形成共识。全文归纳至此,也是本书的逻辑结构安排。

由于时间仓促、学术水平有限,文中难免失误之处、论述未尽之处,敬请读者原谅。

最后,感谢首都经济贸易大学科研启动基金项目“城市交通治理与法律规则”(01691465730104)的资助,感谢所有曾经对本人给予支持和帮助的师长、领导、朋友、同事和同学,特别感谢家人给予的无私支持,陪伴我度过枯燥的写作岁月。

缪明月



目 录

1 引言	1
2 交通事故总体情况及原因分析	4
2.1 交通事故发生的特点与趋势	5
2.1.1 整体上:交通事故发生的严峻趋势没有改变	5
2.1.2 城市道路:交通弱势群体伤亡突出	9
2.1.3 公路运输:特大交通事故伤亡严重	11
2.2 道路交通事故发生原因分析	12
2.3 道路交通事故原因理论	20
3 道路交通事故的定义解析与研究	24
3.1 道路交通事故定义解析	25
3.2 比较研究	28
3.2.1 历史的比较	28
3.2.2 国内外的比较	30
4 与交通事故认定相关的几个概念	32
4.1 交通事故责任、机动车损害赔偿責任	33
4.2 强者、弱者	35
4.3 汽车、高速运输工具、高度危险作业	37



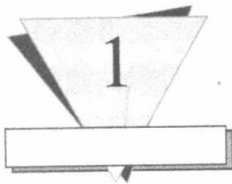
5 通行规则	40
5.1 通行规则与路权	41
5.2 国外通行规则比较	46
5.2.1 美国的通行规则	46
5.2.2 日本的通行规则	51
5.2.3 澳大利亚的通行规则	68
5.3 现行通行规则中存在的问题与改进对策	90
5.3.1 通行规则的制定原则	90
5.3.2 黄灯通行规则	97
5.3.3 对交通弱势群体的保护问题	102
6 交通事故认定的评判标准与规则	104
6.1 道路交通事故当事人责任的性质	105
6.2 评判标准的构建	108
6.2.1 信赖规则	108
6.2.2 信赖合理性	109
6.2.3 原因力的认识	110
6.3 交通事故认定的规则	112
6.3.1 路权原则与安全原则规则	113
6.3.2 系数量化规则	114
6.3.3 北京 AB 规则	114
6.3.4 江苏规则	115
6.3.5 北京规则与江苏规则的比较分析与思考	117
6.3.6 国际经验	123
7 机动车损害赔偿责任的法理研究	128
7.1 机动车损害赔偿责任的含义	129



7.1.1 道路交通事故损害赔偿责任是民事法律责任	129
7.1.2 道路交通事故损害赔偿责任是危险责任	129
7.1.3 道路交通事故损害赔偿责任是运行供用责任	130
7.2 机动车损害赔偿责任的构成要素	131
7.2.1 道路交通事故损害赔偿责任的必然构成要素	132
7.2.2 道路交通事故损害赔偿责任的可能构成要素	135
7.3 机动车损害赔偿主体责任认定	137
7.3.1 认定机动车保有人的一般依据	137
7.3.2 如何认定机动车保有人	138
8 机动车损害赔偿责任的归责原则	145
8.1 道路交通参与者的注意义务	146
8.2 过错责任与无过错责任	152
8.3 过失相抵与机动车损害赔偿责任的归责	153
8.4 公平实现的途径	156
9 道路交通事故的审处衔接	159
9.1 证据	160
9.1.1 证据的收集	160
9.1.2 证据的关联性	162
9.2 道路交通事故调解	166
9.3 道路交通事故损害赔偿执行中存在的问题与对策	169
9.3.1 第一时间核实当事人确切信息	170
9.3.2 完善立法,严厉打击不上保险、逃逸、假牌假证 ...	171
9.3.3 教育与处理相结合	172
9.3.4 强化诉前财产保全措施	172
9.4 交通事故认定的基本方法与程序	173
10 从法理到实践	178



10.1 事故预防是出发点	179
10.1.1 发现事故致因的途径	179
10.1.2 不能忽略可能加重事故损害的致因	180
10.1.3 预防道路交通事故需要致力于发现事故致因的组织 以及事故处理民警、事故案件审理法官及所有普通公 民的努力	180
10.2 强化交通安全宣传及交通秩序管理	182
10.3 治理“中国式过马路”	185
10.3.1 “中国式过马路”的现状与治理中存在的问题 ..	185
10.3.2 其他国家地区经验	188
10.3.3 “中国式治理违法过马路”的修法建议	189
10.4 道路交通安全违法记分制度研究	191
10.4.1 现状	191
10.4.2 问题	193
10.4.3 国外经验	195
10.4.4 对策	199
附录一 北京市道路交通事故简易程序处理规定 ...	202
附录二 机动车交通事故快速处理办法	210
附录三 北京市道路交通事故当事人责任 确定标准	214
附录四 江苏省道路交通事故当事人责任 确定规则	230



引言



随着社会经济的发展,机动车数量快速增加,使得道路密度加大,道路长度不断延长,城市道路交通流量迅速增加,道路交通事故逐渐成为非正常死亡的第一杀手,严重威胁着广大人民群众的生命财产安全。围绕治理城市交通、减少交通事故、促进交通安全,国家采取了一系列措施,在立法层面上,制定并完善了《道路交通安全法》;出台了《刑法修正案(八)》,加大了对醉酒驾车等危害交通安全行为的处罚力度;出台《侵权责任法》专门规定了“机动车交通事故责任”。法律制度的建立与完善直接促进了交通安全工作的发展,在保障了我国连续三年成为世界汽车消费第一大国的同时,使交通事故绝对数以及万车死亡率出现了持续下降的趋势。

机动车是近代工业的产物,在给人们带来高效、便捷的通行方式的同时,其危害性也愈加明显。一方面人类需要它为自己创造财富、提供方便,另一方面它的危害又难以避免,这即是“被允许的危險”的事物具有的特点,但同时这种“被允许的危險”活动并非无条件地被允许。如何避免和减少损害,保障这种“被允许的危險”活动的正常发展,这就是社会赋予侵权法的使命^①。

要实现侵权法以及其他相关法律预防危害的“使命”,就需要合理、公正、科学地追究事故当事人的责任,并对具有责任的当事人进行惩戒。从目前的制度设计看,交通事故认定和事故损害赔偿的确定是实现侵权法功能的关键环节,其中交通事故认定是追求当事人民事责任和刑事责任的重要前提。由于我国目前没有统一事故认定规则甚至是同一原则的交通事故认定标准,导致了

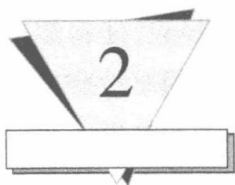
^① 于敏. 机动车损害赔偿责任与过失相抵——法律公平的本质及其实现过程[M]. 北京:法律出版社,2004:14-15.



类似事故在各地认定的结果各异,甚至大相径庭,使得当事人对于事故处理的公平性产生怀疑,这也是导致交通事故类的信访案件居高不下的主要原因。另外,事故认定的判断标准本身以及事故认定的程序也存在诸多有待研究、进一步完善的地方。

对交通事故损害赔偿的研究容易出现两种误区:一种是强调了交通事故作为民事侵权事件的共性而忽略了其本身固有的鲜明个性;另一种是强调了交通事故自身之个性,却忽略了其作为民事侵权事件的共性,甚至突破了民法理论有关因果关系及原因力大小的基本观点,造成交警的事故处理和法院审理之间出现了衔接障碍,不利于事故当事人维护自身的合法权益。如果将道路交通事故相关问题放入处理一般民事事件的大框架下进行思考,同时充分考虑道路交通事故的个性和特点,借鉴实践研究的成果,则可以促进道路交通事故损害赔偿理论和实务的完善。

研究道路交通事故认定、事故损害赔偿责任离不开对道路交通系统及其四大要素——人、车、路 and 环境的深入认识和分析研究,尤其是在原因分析阶段,需要借鉴交通工程学、道路工程学等知识做支撑,这或许就是道路交通法规研究自身特点之所在,也只有如此才能更好地实现法律的功能与价值。



交通事故总体情况及原因分析



2.1 交通事故发生的特点与趋势

2.1.1 整体上:交通事故发生的严峻趋势没有改变

随着机动化程度越来越高,我国道路交通事故处于高发态势。20世纪80年代,美国道路交通事故万车死亡率在2.6人/万车左右,日本为1.9人/万车,而我国道路交通事故死亡率平均为62.4人/万车,是美国的24倍,是日本的32.8倍。1971—1996年国内道路交通事故死亡人数基本上是每5年平均增加1万人;“八五”期间,我国道路交通事故死亡人数从5.3万逐渐增加到7.15万,增加了35%。这一阶段,我国的汽车总拥有量仅占世界的2%,交通死亡人数却占了世界的1/7,成为世界道路交通事故大国。1991—2002年我国道路交通事故年死亡人数增加了5.6万,2002年达到10.9万人,且呈逐渐增加趋势。1991年,我国平均每天发生道路交通事故726起,伤444人,死亡146人;2000年,平均每天发生道路交通事故1690起,死亡257人,受伤1147人,直接经济损失731万元。而到了2002年,平均每天发生道路交通事故2118起,受伤1536人,死亡300人,增长速度惊人。自1987年至2002年,全国道路交通事故死亡人数从每年5.3万人增长到每年10.9万人,受伤人数从每年18.7万人增长到每年56.2万人,10万人口死亡率从4.94增长到8.79。而在德国、意大利、瑞典、芬兰、丹麦、法国、日本等万车死亡率在1.2~5.9之间,10万人口死亡率在6.5~15.5之间。和这些国家相比,我国的道路交通事故死亡率明显偏高。再者,我国道路交通事故死亡统计期限为事故发生后7日内,而美国、西欧、英国、加拿大为事



故发生后 30 日内,统计标准存在差异。如果我国的道路交通事故统计期限与这些国家相同,我国的道路交通事故死亡人数和死亡率将会更高。2008 年,全国共发生道路交通事故 26 万起,造成 7.3 万人死亡,万车死亡率为 4.3,伤人 30.4 万人,直接财产损失 10.1 亿元。虽然 2004 年后我国道路交通死亡率呈现下降趋势,目前年死亡人数已低于 8 万人,但无论是事故死亡总量还是万车死亡率依然处于高位,道路交通事故预防仍需加强。

表 2-1 1951—2012 年全国道路交通事故情况

Table 2-1 Road Traffic Safety Status of China from 1951 to 2012

年份	次数(涉及 人员伤亡)	死亡人数	受伤人数	经济损失(元)	万车死亡率	10 万人口 死亡率
1951	5 922	852	5 159		137.64	0.15
1952	4 702	675	4 026		101.81	0.12
1953	8 744	1 200	7 255		153.65	0.20
1 954	8 467	917	5 762		102.46	0.15
1955	9 249	955	5 463		94.18	0.16
1956	11 332	1 126	6 364		95.91	0.18
1957	14 980	1 219	6 789		96.75	0.19
1 958	26 938	3 009	13 259		174.33	0.46
1959	37 126	4 901	19 038		232.61	0.73
1960	33 634	5 762	18 637		257.46	0.87
1 961	22 358	4 436	14 355		184.83	0.67
1962	21 238	3 908	14 879		157.58	0.58
1963	19 212	2 648	10 789		101.34	0.38



续表

年份	次数(涉及 人员伤亡)	死亡人数	受伤人数	经济损失(元)	万车死亡率	10 万人口 死亡率
1964	18 157	2 253	10 490		81.60	0.32
1965	20 967	2 382	11 949		79.53	0.33
1966	2 7367	3 466	17 639		102.18	0.46
1967	29 264	5 728	18 517		172.48	0.75
1970	55 437	9 654	37 128		227.63	1.16
1971	69 975	11 331	52 119		229.19	1.33
1972	77 465	11 849	58 738		205.21	1.36
1973	71 192	13 215	53 827	37 666 779	196.45	1.48
1974	81 672	15 599	66 498	44 704 449	198.51	1.72
1975	91 606	16 862	71 776	51 363 635	183.86	1.82
1976	101 878	19 441	81 908	55 673 377	156.62	2.07
1977	112 222	20 427	84 779	62 953 015	145.45	2.15
1978	107 251	19 096	77 471	56 412 909	120.20	1.98
1979	117 848	21 856	80 855	53 742 835	119.62	2.24
1980	116 692	21 818	80 824	49 602 939	104.47	2.21
1981	114 679	22 499	79 546	50 837 376	95.85	2.25
1982	103 777	22 164	71 385	48 594 796	85.32	2.81
1983	107 758	23 944	73 957	58 358 392	84.35	2.33
1984	118 886	25 251	79 865	73 363 944	42.99	2.43
1985	202 394	40 906	136 829	158 676 425	62.39	3.89
1986	295 136	50 063	185 785	240 180 000	61.12	4.70
1987	298 147	53 439	187 399	279 389 380	50.37	4.94