

GAO SU GONG LU CHANG JIAN SU SONG AN JIAN PAN JIE YAN JIU

高速公路常见诉讼案件 判解研究

主编◎黄和新 顾德军

中国法制出版社
CHINA LEGAL PUBLISHING HOUSE

GAO SU GONG LU CHANG JIAN SU SONG AN JIAN PAN JIE YAN JIU

高速公路常见诉讼案件 判解研究

主 编：黄和新 顾德军

副主编：徐海北 任志秋 陈 军

撰稿人：陈 军 顾德军 黄和新 李 聪

李建波 任志秋 汪 洋 谢飞莹

徐海北 周乾伟

中国法制出版社
CHINA LEGAL PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

高速公路常见诉讼案件判解研究 / 黄和新, 顾德军主编.
—北京: 中国法制出版社, 2014. 12
ISBN 978 - 7 - 5093 - 5358 - 5

I. ①高… II. ①黄…②顾… III. ①高速公路 - 交
通运输事故 - 诉讼 - 研究 - 中国 IV. ①D925. 04

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 085388 号

策划编辑: 胡斌

责任编辑: 胡斌 谢雯

封面设计: 李宁

高速公路常见诉讼案件判解研究

GAOSU GONGLU CHANGJIAN SUSONG ANJIAN PANJIE YANJIU

主编/黄和新 顾德军

经销/新华书店

印刷/三河市紫恒印装有限公司

开本/710 × 1000 毫米 16

版次/2014 年 12 月第 1 版

印张/25.75 字数/332 千

2014 年 12 月第 1 次印刷

中国法制出版社出版

书号 ISBN 978 - 7 - 5093 - 5358 - 5

定价: 79.00 元

北京西单横二条 2 号

邮政编码 100031

网址: <http://www.zgfzs.com>

市场营销部电话: 66033393

值班电话: 66026508

传真: 66031119

编辑部电话: 66065672

邮购部电话: 66033288

(如有印装质量问题, 请与本社编务印务管理部联系调换。电话: 010 - 66032926)

序

现代交通事业的迅猛发展，使得我国的高速公路里程不断增加，已跻身世界高速公路大国行列。据报载，截至 2013 年年底，全国机动车数量突破 2.5 亿辆，位居世界第二。在高速公路里程和机动车数量快速增长的情况下，机动车事故频发，高速公路上发生的以交通事故为主的各类诉讼案件也呈上升趋势，一些与高速公路相关的案件也引起了社会各界高度关注和热议。

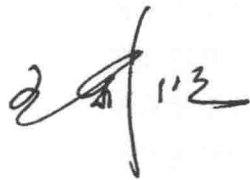
在国内学术界，对一般意义上的道路交通事故损害赔偿问题进行了较为深入的研究，尤其对普通道路交通事故损害赔偿责任的归责原则、交通事故责任的类型及认定等基本问题作了系统研究，已有一定的成果问世。但将高速公路作为特殊的法律领域所进行专门研究的成果尚付之阙如。在司法实践中，高速公路事故和纠纷类型不断复杂化以及很强的技术性，都给相关案件的审理带来了一定的困难。在处理案件的尺度方面，标准各异，“同案不同判”、“同法不同解”的现象大量存在。这使得当事人因不同法院针对相同或类似案件的判决所采裁判依据不同而质疑现行的法律规定和裁判准则，进而损害了司法的统一性和权威性。

因此，依据既有的相关判决，检讨高速公路常见诉讼案件的审理得失，厘清高速公路经营管理者法律责任及法理依据，并将这些案件进行类型化的判解研究，总结出与高速公路有关的各类案件的应然审理思路，的确是民法学界和司法界应予共同关注和着力研究的一项重大课题。黄和新教授和顾德军先生主编的《高速公路常见诉讼案件判解研究》一书，针对前述法学研究及实务处理缺陷作出了一种有益尝试。该书有以下鲜明特点：首先，它是一部较为系统、完整的对高速公路常见诉讼案件进行判解研究的著作，填补了该领域集成化研究成果的空白；其次，它将基础理论与判解研究相结合，部分理论或论断，如“一路多方责任体系理论”、“驾

驶人是危险掌控者”、“车辆通行费不是安全保障费”、“高速公路隔离栅并无防止非法闯入的功能”等的引入和阐述颇有见地，将这些观点或观念结合具体判决进行分析说理，有利于纠正社会上普遍存在的诸如“缴费通行路桥公司就得保证驾乘人员安全”的误解，为完善法律适用提供理论指引。再次，它将纷繁复杂的高速公路发生的诉讼案件，按照类别划分为“自然人非法进入高速公路引发事故”、“禁行车辆非法进入高速公路引发事故”、“车辆行驶中遇临时障碍物引发事故”、“特殊状况下车辆发生的事故”等六大类，并根据具体案例分别进行判解研究，所得结论对进一步统一司法适用标准具有借鉴意义。此外，书中还以“专项救助基金”和“社会保险”为中心探讨了高速公路交通事故的新型救助模式，为平衡当事人之间的利益关系做了有益的探索。

当然，由于高速公路上的事故、纠纷层出不穷，案件性质复杂多样，涉及方方面面的民事法律问题，需要讨论、深究的问题很多。还有许多问题的研究需要进一步的深化，有些观点也有待于进一步的完善。但瑕不掩瑜，两位学者主编的《高速公路常见诉讼案件判解研究》必将给理论界和实务界提供新的视角和思维方式，同时也让我们看到了所有作者为解决法律适用难题，保证法律适用结果的合理性和正当性以及统一法律适用标准所做的努力。希望作者再接再厉，密切关注相关领域的法律发展动态，推出更多的学术成果。

是为序。



2014年11月23日

前 言

我国自1988年建成第一条高速公路——上海至嘉定高速公路以来，高速公路建设突飞猛进，高速公路产业成就斐然：1999年突破1万公里，跃居世界第四；2000年达到1.6万公里，跃居世界第三；2001年达到1.9万公里，跃居世界第二；截至2012年全国高速公路通车里程已达9.6万公里，已经超越了美国的9.2万公里，居世界第一。

高速公路飞速发展的同时，高速公路上的道路交通案件及其他新型案件也与日俱增，在高速公路上发生的以交通事故损害赔偿为主的诉讼案件呈大幅度上升趋势，事故情形亦呈现出复杂化态势。样态各异的案件不断进入公众的视野，引发全民的关注、热议。

在国内，学术界对普通道路交通事故损害赔偿问题进行了较为深入的探讨，形成了相对定型的研究结论，但针对高速公路交通事故损害赔偿的系统检讨尚未展开。特别是司法界对该领域诉讼案件的司法尺度和法理依据也缺乏深入研究，在法律适用方面存在不少误区。责任主体方面，在很多案件的法律适用中，尚未注意到在高速公路这一特殊的法律生态中存在着多方主体，包括高速公路运营单位、公安、路政、合法驶入者、不法驶入者以及与高速公路有结合点的其他管养者。因此，按理各方主体都有可能与案件责任的承担具有关联性。如何界定公安、路政、高速公路运营单位、合法驶入者、不法驶入者以及与其他管养者的责任加以甄别？这些问题的解答，均直接影响到责任主体和责任范围，因此不可不察。遗憾的是，在很多案件中，当事人及司法判决忽略或回避了这一问题，甚至简单地判高速公路运营单位买单了事；在责任性质方面，也缺乏统一认定。审理高速公路交通事故损害赔偿的核心是正确认定责任性质。在不少案件中裁判基础为违约责任，而在另一些案件中则以侵权责任为裁判基础。即便同为

侵权责任的,也有一般侵权责任、高度危险责任、安全保障责任等不同裁判理据。此种混乱的法律适用严重影响了司法的权威性。在责任范围方面,现有的案件裁判理据也同样存在界定不清、认知偏差的问题。高速公路运营管理者的义务范围是否能够或应当包括“确保驾车人安全”?其义务及义务限度到底应由何而定?作为安全掌控者的驾车人的过错对主体的责任范围是否产生影响?诸如此类的问题,确实需要在案件审理中一一查明,但从现有的司法文书来看,对此讨论者寥寥,能说清者更是凤毛麟角。可以说,目前司法实践中对此类案件尚缺乏统一的裁判标准,法律适用也难谓妥当,甚至可以说存在一味追求“社会效果”而忽视乃至无视法律效果的不良倾向。

对高速公路这一特殊法律生态进行系统研究,将在较大程度上填补高速公路交通事故赔偿责任研究的理论空白。通过深入剖析高速公路常见诉讼案件责任主体、范围、性质以及新型救助模式等基础理论,形成该领域系统化成果;厘清高速公路上相关的法律关系,为司法裁判中案件的类型化、裁判标准的统一、责任的合理分担、纠纷的正确解决提供法理依据;促进高速公路常见诉讼案件法律适用的规范化,以实现从单纯的偏重社会效果忽视法律效果到注重法律效果兼顾社会效果的转变。

全书从结构上分为两编,上编为“基础理论”部分,下编为“判解研究”部分。上编总体上按照“主体—义务—责任—救济”的逻辑展开。第三章主体部分解构了高速公路“一路三方”管理主体和“一路多方”参与主体的法律关系主体结构,并研究了各方应尽的义务和责任;第四章义务部分集中研究了高速公路三方管理主体的职责、注意义务,界分三者的责任限度;第五、六两章责任部分主要检讨了高速公路通行有偿性与运营管理者安全保障义务及责任承担之间存在必然联系的观点和做法,论证了通行有偿性与运营管理者的责任并无关联性;第七章救济部分研究了高速公路交通事故的救助模式,试图建构以社会保险及专项救济基金为基础的新型救助体系。下编则是按“总—分”的逻辑展开。第九章总结了目前高速公路常见诉讼案件司法裁判的一般思路、依据及缺失。第十到十五章,分别针对自然人非法进入高速公路、禁行车辆非法进入高速公路、车辆行驶

中遭遇临时障碍物、驾驶员处置失当所引发的事故；因恶劣天气、工程施工材料堆积和危化品运输车引发的事故；在高速公路附属工程设施范围内发生的事故以及规费收缴引发的纠纷等进行类型化分析，并研究各类案例的裁判原则与应然的审判思路。

本书的研究以大量具有代表性的真实案例为基础，通过判解研究方法深入剖析司法审判理据及相关理论，将司法实践与民法理论结合起来，以期拓展判解研究方法在法学研究中的广度和深度，推动学术研究与司法判决的共生互长。

目 录

上 篇

第一章 高速公路及运营管理者概述	1
第一节 高速公路概况	1
第二节 高速公路的运营管理者概述	7
第三节 高速公路上的道路交通事故概况	17
第二章 高速公路运营管理模式的类型	25
第一节 高速公路管理模式概述	25
第二节 还贷型管理模式	34
第三节 经营型管理模式	38
第三章 高速公路一路多方法律关系解析	44
第一节 高速公路一路多方法律关系概述	44
第二节 高速公路之多方主体	45
第三节 高速公路驾车者的义务	49
第四节 高速公路管理主体及其他主体之义务	55
第四章 高速公路运营管理者的注意义务	64
第一节 民法上的注意义务概述	64
第二节 高速公路运营管理者安全保障义务之否定	76

第三节 高速公路上驾车行为的高度危险性与高度危险区域	82
第五章 高速公路“车辆通行费”法律性质辩证	88
第一节 高速公路有偿使用性概述	88
第二节 车辆通行费的法律性质	98
第三节 单纯因通行费而发生的纠纷	101
第六章 高速公路运营管理者的有限责任	110
第一节 学说及司法实务中的三种责任模式	110
第二节 高速公路运营管理者的混合责任模式	117
第七章 建构高速公路交通事故新型救助模式探析	136
第一节 替代责任与救助性给付	136
第二节 高速公路交通事故与高速公路专项救济基金	143
第三节 高速公路交通事故与社会保险	149
第八章 其他高速公路事故纠纷的解决	160
第一节 车辆误入及无卡加收通行费纠纷	160
第二节 占用河道堤防补偿费纠纷	162

下 篇

第九章 高速公路道交案件的审理思路与问题	166
第一节 现行司法裁判的思路与不足	166
第二节 司法审判标准混乱的原因分析	173
第三节 司法审判不当的危害	176
第四节 高速公路道路交通案件的简要类型化	180

第十章 自然人进入高速公路引发事故	186
第一节 行人非法在高速公路行走引发事故	186
第二节 乘车人违规中途下车引发事故	194
第三节 无民事行为能力人误入高速公路引发事故	209
第四节 判解研究的结论及启示	214
个案点评	222
第十一章 禁行车辆非法进入高速公路引发事故	226
第一节 自行车进入高速公路行驶引发事故	226
第二节 摩托车进入高速公路行驶引发事故	243
第三节 拖拉机进入高速公路行驶引发事故	255
第四节 判解研究的结论及启示	258
个案点评	262
第十二章 车辆行驶中遇临时障碍物引发事故	267
第一节 因路面临时抛洒物引发事故	267
第二节 因避让动物引发事故	279
第三节 因清扫车作业引发事故	289
第四节 判解研究的结论及启示	291
个案点评	297
第十三章 特殊状况下车辆发生的事故	302
第一节 因恶劣天气引发事故	302
第二节 因工程施工材料堆积引发事故	306
第三节 因危化品运输车引发事故	313
第四节 判解研究的结论及启示	325
个案点评	333

第十四章 高速公路附属工程设施范围内发生的事故	336
第一节 路人在高架天桥上抛石引发事故	336
第二节 车辆通过下穿通道翻车事故	342
第三节 车辆通过跨线桥发生事故	345
第四节 建设用取土坑溺水死亡事故	353
第五节 判解研究的结论及启示	355
个案点评	359
第十五章 规费收缴引发的纠纷	363
第一节 车辆无卡加收通行费纠纷	363
第二节 河道堤防占用补偿等水利规费收取纠纷	369
第三节 假冒军车偷逃通行费案件	378
第四节 判解研究的结论及启示	383
个案点评	390
后 记	393

上 篇

第一章 高速公路及运营管理者^①概述

第一节 高速公路概况

我国高速公路产业的起步较晚,但发展速度之快令世人震惊。改革开放以来,随着国民经济的快速发展,人们开始认识到高速公路对国民经济发展的重要性。20世纪80年代,伴随着改革开放的深入,在各项准备工作都已成熟的大背景之下,我国大陆地区开始修建第一条高速公路——沪嘉高速公路^②。1988年9月,全长18.5公里的沪嘉高速公路正式通车,标志着我国高速公路实现了从无到有的飞跃。从此,修建高速公路的航程开始快速扬帆。1990年9月,完全由我国自主设计、施工的沈(沈阳)大(大连)高速公路建成通车,使我国的高速公路又进入了一个崭新的里程。无论是高速公路的建设速度还是建设规模都不断在增强增快,不断有新的高速公路建成通车,为缓解交通整体“瓶颈”问题和提高我国整个公路交通网的技术水平起到了不可磨灭的作用。截至2013年年底,中国高速公路的通车总里程已达到10.4

① 《江苏省高速公路条例》中称之为“高速公路经营管理单位”,其负责高速公路的投资建设、收费、养护、清障等活动。本书主要围绕的是该主体的后三个职能而展开的,出于这个方面的考虑,我们认为在本书中将其称为“高速公路运营管理单位”更为贴切,特此说明。

② 沪嘉高速公路是我国大陆地区的第一条高速公路。事实上,我国的第一条高速公路应于是于1953年正式通车的我国台湾地区的麦克阿瑟公路。

万公里,成为了拥有高速公路第二多的国家。其中江苏的通车总里程已达4120公里。

一、高速公路的概念和特征

(一) 概念

高速公路是指适合汽车高速行驶的公路,一般能适应每小时120公里的或者更高的速度,要求道路平直、线路顺畅、纵坡较小,采用沥青混凝土或水泥混凝土高级路面,中间设置分隔带,在必要处设坚韧路栏。为保证行车安全还设有必要的标志、标线、信号及照明设备。禁止行人和非机动车在路上行驶。与铁路和其他公路相交时安全采用立体交叉,行人跨越则用线桥或地道通过。^①

1962年11月联合国欧洲经济委员会运输部在日内瓦召开会议,对高速公路作了如下定义:所谓高速公路,是利用分离的车行道往返行驶交通的道路。它的两个车行道用中央隔带分开;与其他任何铁路、公路不允许有平面交叉;禁止从路测的任何地方直接进去公路;禁止汽车以外的任何交通工具出入。

世界各国对于高速公路没有统一的定义标准,命名也不尽相同。美国、加拿大、澳大利亚把高速公路习惯称为freeway,其中,freeway在美国主要是强调城市之间及高速通过性;^②德国、瑞士和奥地利的高速公路通常称为autobahn,该词强调的是在城市内、道路宽阔,以及汽车无间断的通过等特性;^③法国通常称高速公路为auto route,其内涵与autobahn相同。^④英国则习惯称高速公路为motorway,其特别强调在城市之间、道路宽阔,以及长途的快速通过等特性。^⑤根据“互动百科”的解释,高速公路,部分地区称为快速公路。

① 《辞海》上海辞书出版社2009年版,关于高速公路的解释。

② See the explanation of the term “freeway”, Longman dictionary of contemporary English (new edition), foreign language teaching and research press, p. 774.

③ See the explanation of the term “expressway”, Longman dictionary of contemporary English, p. 660, and the explanation of the term “autobahn”, Merriam-Webster on-line, <http://www.merriam-webster.com/dictionary/autobahn>.

④ See the explanation of the term “auto route”, Merriam-Webster on-line, <http://www.merriam-webster.com/dictionary/autoroute>.

⑤ See the explanation of the term “motorway”, Longman dictionary of contemporary English, p. 1279.

一般是指双向两条车道以上、双向分隔行驶、完全控制出入口、全部采用两旁封闭和立体交叉桥梁与匝道, 时速限制比普通公路较高的行驶道路。^① 除了我国交通部《公路工程技术标准》规定的技术标准外, 很多省都在本省范围内颁行了高速公路(管理)条例。这些条例中, 对于高速公路的概念, 大约有以下几种情况: 第一种, 没有提及“高速公路”或相关概念, 即延用《公路工程技术标准》中的概念。^② 第二种, 条文中没有明确规定“高速公路”的概念, 但通过类似概念的规定可以推知高速公路特性的立法方式。如在甘肃省《高速公路管理条例》中规定“全封闭控制出入并收取车辆通行费的其他公路管理, 参照本条例执行”等, 通过这一规定, 可以推知高速公路系“全封闭控制出入并收取车辆通行费”的公路。^③ 第三种, 以《公路工程技术标准》为依据, 阐述高速公路的概念, 此为目前地方立法中最为普遍的表述。这类规定主要强调了“设有高速公路标志和有关设施”, “专供汽车分道高速行驶”, 以及“全部控制出入的道路”等要素。^④ 第四种, 除了包括第三种情况下的各要素外, 还强调了高速公路的其他特性, 如强调高速公路的“全封闭、全立交”的特性等。^⑤

(二) 高速公路的特征

与一般的等级公路相比, 高速公路具有以下七大特点。

1. 分道、分向行驶, 互不干扰, 互不影响。高速公路具备双向四条以上车道, 且中央设置分离带(又称隔离带); 与此同时, 在与其他公路、铁路的交叉处和城镇附近的出入口全部采取立体交叉的形式, 使车辆进、出高速公路以及在高速公路上行驶互不干扰, 互不影响。除同向超车外, 有效避免了车辆横向与纵向的交会。

① 参见互动百科关于“高速公路”词条的解释, <http://www.hudong.com/wiki/>。访问时间: 2011年5月20日。

② 如2005年7月1日起施行的《吉林省高速公路路政管理条例》, 以及《湖南省高速公路条例》等均无“高速公路”概念的规定。

③ 参见《甘肃省高速公路管理条例》第四十九条。

④ 参见《辽宁省高速公路管理条例》第四十六条; 《安徽省高速公路管理条例》第四十五条; 《河南省高速公路条例》第二条; 《江苏省高速公路管理条例》第三条; 《湖北省高速公路管理条例》第五十三条第(一)项; 《江西省高速公路管理条例》第三十六条第(一)项。

⑤ 参见《广东省高速公路管理条例》第四十二条第(一)项。

2. 具有全封闭性,有效控制出入。高速公路均在两侧设置钢网护栏作为屏障,以阻碍外来非机动车、行人、动物牲畜进入。路面上只有机动车行驶,排除了其他通行者带来的干扰。机动车驶进或驶出高速公路都必须通过专门设置的出入口,不得从其他出入口驶进或驶出。

3. 具有强大的通行能力,通行效率大大提高。高速公路一般能适应按各种汽车折合成小客车的年平均昼夜交通量在 25000 辆以上。例如一个双向车道的高速公路日通行能力是一级普通公路的一倍以上,是二级普通公路的 4 ~ 5 倍。据统计,一条四车道的高速公路的通行能力可达 34000 ~ 50000 辆/日。六车道和八车道可达 70000 ~ 100000 辆/日。机动车在高速公路上行驶的速度一般都在 80 ~ 100km/h 范围内,高者可达 110km/h。与普通公路相比,大大加快了通行速度。我国的高速公路共分四个等级:平原区为一级,其设计车速为 120km/h;微丘区为二级,其设计车速为 100km/h;重丘区为三级,其设计车速为 90km/h;山岭区为四级,其设计车速为 80km/h。由于高速公路强大的通行与运输能力,能够保证车辆在高峰时期仍旧畅通,从而根本上解决了交通拥挤的问题。

4. 设施设备齐全。为解决道路通行者与外界处于隔离状态,购物、饮食、车辆维修管理、补充燃料多有不便,特在高速公路沿线设置服务休息区。此外,为及时向机动车驾驶员提供路面、路况、天气等信息,在高速公路上设有现代化的交通路标和 LED 显示屏。

5. 事故率较低。高速公路采取“全封闭,全立交”、分道分向行驶等措施,排除了大量的交通干扰,致使事故大大减少。据统计,在同等里程条件下,因交通事故而死亡的人数,高速公路比一般等级公路下降 50% 左右。但在高速公路一旦发生交通事故,其性质和影响可能比较严重。

6. 高速公路的管理任务复杂、艰巨。尽管高速公路的管理是一项复杂、庞大的任务,但其好坏直接影响到高速公路经济效益的发挥,社会形象的确立和今后自身的发展。高速公路的管理囊括了路政、运政、交通安全管理以及收费、养护、服务管理等方方面面,是一个完整的体系结构,任何环节的缺失或疏忽都会影响到高速公路功能的发挥。

7. 占地多,造价高,投资大。高速公路一般用地宽度为 30 ~ 35m,六车

道为 50~60m, 大量征地大大增加了高速公路的造价与成本。另外现代化的辅助设施、立体交叉式的修建与庞大的运营管理成本皆是大笔投资。

以上是高速公路相对于一般公路的特殊之处, 但这并不能否认高速公路与一般公路的某些共通之处:

第一, 两者都是供人们自由出行的公共产品, 任何个人和组织都不能独占路面进行排他性地使用公路。高速公路因其投资大, 为了管理的便宜和收回对其巨大的投资而向高速公路使用者收取一定的通行费, 但这也不能否认其公益性质, 任何组织和个人在缴纳通行费后都有权利对高速公路进行合理的使用。

第二, 两者都向公路使用者收取一定的通行费。区别于高速公路的普通公路, 如省道、国道等一般都设有收费站, 向通行者征收合理的通行费。公路作为一种公共产品, 对其投资巨大, 单位与个人一般都不具有这样的建设与管理能力, 加之其具有较强的公益性, 不可能由个人或者组织对公路进行投资从而对路面进行垄断性经营。从这个层面上来说, 不能因为高速公路对使用者征收通行费而使得其承担的法律 responsibility 特殊化。

第三, 对高速公路与普通公路的管理方式具有一定的相似性。因为公路的公益性, 一般其投资和建设方都为政府部门, 在建成并投入使用后, 政府都将收取通行费的权利以及对路面及相关设施进行管养的权利委托给相关单位(事业型的经营管理者、企业性质的公司)。

第四, 对在高速公路与普通公路上发生的交通事故的法律 responsibility 承担也具有很大的相似性。此点是本书的讨论问题一个基本出发点, 处理发生在两种路面上的交通事故纠纷应该从认定法律关系各方当事人的过错及责任出发, 以《道路交通安全法》和《侵权责任法》第七十六条出发。不能因为以上高速公路较之于普通公路的特有属性而在责任性质上特殊认定, 否则, 难以实现法律的统一性和公平正义。

可见, 高速公路相对于一般公路在建设上具有一定的特殊性, 但在责任承担上而言, 二者却是相同的。

二、我国高速公路管理现状

(一) 管理情况现状

高速公路的管理一般而言分为行政事务管理和经营管理两大类, 行政管