

DF384/58

道路交通事故责任，是侵权责任中的一个重要类型。

道路交通事故责任研究

目前正在制定的《侵权责任法草案》已经专门规定了

机动车交通事故责任一章，依法规制机动车交通事故责任问题。

《道路交通安全法》第2条的规定并不存在重大错误，
仅仅是某些方面存在缺陷而已。

课题组负责人 杨立新

1982
LAW PRESS · CHINA
法律出版社

道路交通事故责任研究

课题组负责人 杨立新

课题组成员

杨立新

刘召成

朱巍

王丽莎

王竹

中国法学会2008年部级法学研究课题C0814



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

道路交通事故责任研究 / 杨立新主编. —北京:法律出版社, 2009. 8

ISBN 978 - 7 - 5036 - 9709 - 8

I. 道… II. 杨… III. 公路运输—交通事故—法律责任—研究—中国 IV. D922.144

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 113221 号

道路交通事故责任研究

杨立新 主编

责任编辑 刘彦洋
装帧设计 乔智炜

© 法律出版社·中国

开本 / A5

版本 / 2009 年 8 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 / 北京北苑印刷有限责任公司

印张 / 10.75 字数 / 243 千

印次 / 2009 年 8 月第 1 次印刷

编辑统筹 / 学术·对外出版分社

经销 / 新华书店

责任印制 / 陶松

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 - 5036 - 9709 - 8

定价: 30.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

前 言

《道路交通事故责任研究》是中国法学会2008年部级法学研究课题。感谢中国法学会领导和研究部的信任,让我主持这个课题,使我有机会对道路交通事故责任法律制度进行全面研究。经过一年的研究,我带领的课题组完成了研究计划,将研究成果提交给中国法学会,同时也期望这个研究成果对正在起草的《侵权责任法草案》规定机动车交通事故责任提供参考。

我系统研究道路交通事故责任始于1990年。在此之前,我在吉林省通化市中级人民法院工作期间,曾经主管民事审判工作,对道路交通事故纠纷案件有所了解。不过,那时候的道路交通事故纠纷案件并不多,积累的实践经验也不足。1990年1月,我被调到最高人民法院民事审判庭任审判员,接触了大量的道路

交通事故纠纷案件,对于道路交通事故责任怎样适用《民法通则》第123条规定的高度危险作业责任,进行过系统的研究。随后,又积极参与了《道路交通事故处理办法》的起草和研究工作,以最高人民法院民事审判庭的名义向起草这个行政法规的小组提出过很多有价值的意见。在这个行政法规实施之后,我认真研究、积极宣传其规定的人身损害赔偿规则,建议有关高级法院积极采纳其规定,作为审判一般侵权案件确定人身损害赔偿责任的参考,也取得了积极的成果。在《道路交通安全法》制定和修改过程中,我进行深入研究,多次参加立法研讨会议,提出意见,并且写进了修改的第76条之中。在起草《侵权责任法》的过程中,我作为主要参加者,对于如何规定“机动车交通事故责任”一章,提出了建设性意见。作为一位重点研究侵权行为法的专家、学者,我特别关注道路交通事故责任的立法和司法情况,深入进行研究,有比较深刻的体会。因此,我在2008年申报这个科研课题并最终获得批准,以至于有了这个全面研究道路交通事故责任法律制度的机会。

道路交通事故责任,是侵权责任中的一个重要类型。随着社会的进步和人民生活水平的不断提高,社会的机动车保有量不断提高,至今已经达到1.7亿多辆,仅汽车就有6000多万辆。这两个数字,既是我国人民生活普遍提高的象征,同时也对人民群众的安全构成一个极大的危险。加上我国城市道路和公路建设的发展远远跟不上汽车工业的发展以及人民群众购买力的提高速度,人民群众的交通安全意识和遵守交通规则意识提高的程度远远不够,因此,道路交通事故不断发生,严重危害人民群众的生命财产安全。在这样的形势下,深入研究道路交通事故责任的理论基础,研究处理道路交通事故责任的法律规则,制定科学、合理的

道路交通事故法制体系,完善道路交通事故责任的司法制度,都具有特别重要的社会意义,也具有特别重要的理论意义和实践价值。这些年来,我们在这个问题上孜孜不倦,倾心研究,追求学说体系的完美,追求规则的实用和效果,都是非常值得的。在最近这一年中,我们集中精力研究这个法学研究课题,全面总结以前的研究成果,分析现行立法和司法的优势,发现其中存在的问题,提出相应的法律对策,都感到特别有收获。我们将这些收获写在这份研究报告中。能够为建设道路交通事故责任的法律体系和司法对策作出自己的贡献,我们感到欣慰。

目前,我国道路交通事故责任的法制体系,主要是由《道路交通安全法》承担。正在起草的《侵权责任法》还要对此进行完善。我们研究认为,《道路交通安全法》第76条规定的道路交通事故责任制度体系基本上是成功的,确定的基本规则是正确的、是适应我国实际需要的,但也存在一些不足,同时也还要补充更多的具体规则,使之更加完善。在正在起草的《侵权责任法草案》中,“机动车交通事故责任”一章作出的规定基本上是好的,但也存在一些需要进一步完善的问题。我认为,制定好《侵权责任法》“机动车交通事故责任”一章、全面规定道路交通事故责任的法律规则,是完善我国道路交通事故责任法制体系的极为重要的机会。应当抓住这个机会,全面建设我国道路交通事故责任的法制体系,使我国的道路交通事故法制规制体系建设能够走在世界前列,能够更好地保护好人民群众的安全,为创造和谐社会奠定交通秩序和交通法治的基础。本课题正是出于这个目的,在这样的背景下进行研究的。因此,我们在研究中,尽量针对《侵权责任法草案》的条文,结合司法实践的具体做法,对诸种问题分别进行研究,对照各国的立法例和理论基础,提出具体的立法、司法方案,

以推进立法,完善司法制度。

在课题研究过程中,课题组得到了中国法学会研究部领导的大力支持,得到了有关法院、有关部门和中国人民大学科研处和法学院的积极协助,也得到了很多民法研究同行的热情帮助。同时,在研究中也参阅了很多专家、学者的论著和观点。没有上述各方面的帮助和支持,我们很难完成这个课题。因此,在我们的这个课题研究成果中,包含了他们的创造性劳动。在此,我代表课题组全体成员,谨向帮助和支持本课题研究的各位领导、学者、专家、同学表示衷心感谢!

由于课题组成员学识修养的限制,也由于时间仓促,本研究成果还存在一些问题,研究的深度还有待于进一步加强,有些问题的意见也不一定正确。在此,我们诚恳地欢迎各位读者朋友予以批评指正。

中国人民大学民商事法律科学研究中心主任
中国人民大学法学院教授
中国法学会“道路交通事故责任研究”课题组组长

杨立新

2009年5月16日

于北京明德法学楼

目 录

第一章 研究道路交通事故责任的背景和立法 展望 /1

第一节 研究道路交通事故责任的重要意义 /1

一、道路交通事故关乎人民生命财产安全 /1

二、正确处理道路交通事故的重要意义 /4

第二节 从《民法通则》第 123 条到《道路交通 安全法》第 76 条 /7

一、《民法通则》前后的道路交通事故责任法 /7

二、《道路交通事故处理办法》的基本规定 /8

三、《道路交通安全法》原第 76 条的基本规定 /10

第三节 对新修订的《道路交通法》第 76 条的评 价 /17

一、修正《道路交通安全法》第 76 条的背景 /17

二、新条文规定道路交通事故责任的进展和存在的
问题 /19

三、适用新条文审理道路交通事故责任案件应当

采取的对策 /23

第四节 展望《侵权责任法》的机动车交通事故责任规定 /29

- 一、侵权责任法草案规定机动车交通事故责任的基本内容 /29
- 二、侵权责任法草案规定机动车交通事故责任的优势和缺陷 /30
- 三、侵权责任法草案规定机动车交通事故责任应当补充的内容 /34

第二章 道路交通事故责任的概念及构成要素 /37

第一节 道路交通事故责任的概念和特征 /37

- 一、道路交通事故责任概念的一般表述 /37
- 二、道路交通事故责任概念的界定 /40
- 三、道路交通事故责任与其他事故责任的联系与区别 /43

第二节 成立道路交通事故责任的各种要素 /48

- 一、成立道路交通事故责任的要素概述 /48
- 二、成立道路交通事故责任各种要素的内涵 /49

第三章 道路交通事故责任的归责原则及体系 /64

第一节 我国道路交通事故责任归责原则的发展及现行归责原则体系 /65

- 一、我国道路交通事故责任归责原则的发展 /65
- 二、修订的《道路交通安全法》第76条规定的是何种归责原则 /71

第二节 我国道路交通事故责任应当适用多重归责原则 /77

- 一、我国道路交通事故责任适用多元归责原则的必要性 /77
- 二、我国侵权责任法应当规定道路交通事故责任归责原则体系和调整范围 /87

第四章 道路交通事故责任构成要件 /91

第一节 道路交通事故责任构成要件一般理论 /91

- 一、道路交通事故责任构成要件的概念 /91
- 二、道路交通事故的责任构成 /92

第二节 道路交通事故的违法行为 /96

- 一、道路交通事故责任违法行为中行为的解读 /96

二、道路交通事故责任中违法性的界定 /98
第三节 道路交通事故的损害事实 /103
一、道路交通事故责任中的损害概念以及判断标准 /103
二、道路交通事故责任中损害事实的分类 /104
第四节 道路交通事故的因果关系 /109
一、道路交通事故责任中因果关系的概念 /109
二、道路交通事故责任中因果关系的判断标准 /110
第五节 道路交通事故责任的主观过错 /114
一、道路交通事故责任中过错概念的性质 /114
二、道路交通事故责任中过失的形态 /117
三、道路交通事故责任中过错的认定 /121
第五章 道路交通事故责任的基本责任形态 /125
第一节 自己责任和替代责任的背景介绍 /126
一、自己责任和替代责任的发展历史 /126
二、自己责任的概念和一般规则 /133
三、替代责任的概念和一般规则 /135
第二节 道路交通事故责任中的替代责任 /144
一、替代责任在道路交通事故责任中的适用范围 /144
二、道路交通事故替代责任的概念和特征 /149
三、道路交通事故替代责任的构成 /151
四、道路交通事故损害责任的赔偿法律关系 /155
第三节 道路交通事故责任中的自己责任 /157
一、适用自己责任的道路交通事故责任类型 /157
二、道路交通事故自己责任的概念和责任形式 /160
三、道路交通事故自己责任的归责原则 /161
四、过错对道路交通事故自己责任的影响 /162
第四节 道路交通事故责任中的连带责任 /164
一、道路交通事故责任存在共同侵权连带责任 /164

二、道路交通事故连带责任中的替代责任和自己责任 /165

三、道路交通事故连带责任的一般规则 /167

第六章 道路交通事故损害赔偿特殊责任主体 /173

第一节 确定道路交通事故责任特殊主体的依据 /173

一、日本和韩国确定道路交通事故特殊责任主体的理论及借鉴意义 /174

二、我国确定道路交通事故赔偿特殊责任主体的理论基础 /177

三、我国确定道路交通事故赔偿特殊责任主体的基本规则 /180

第二节 非基于机动车保有人的意思导致支配权与所有权分离的责任主体认定 /182

一、盗窃、抢夺或抢劫机动车发生道路交通事故的责任主体确定 /182

二、擅自驾驶他人机动车发生道路交通事故的责任主体确定 /187

第三节 基于机动车保有人的意思导致支配权与所有权分离的责任主体认定 /189

一、出租机动车发生交通事故致人损害的责任主体确定 /189

二、友情出借情况下发生交通事故致人损害的责任主体确定 /192

三、挂靠情况下发生交通事故致人损害的责任主体确定 /196

四、承包经营情形下发生交通事故致人损害的责任主体认定 /197

第四节 其他所有权与支配权分离的责任主体认定问题 /198

一、所有权保留的机动车交付后发生交通事故致人损害的责任主体确定 /198

二、机动车买卖未过户发生交通事故致人损害的责任主体确定 /199

三、保管中的机动车发生交通事故致人损害的责任主体确定 /201

第七章 特殊责任的承担及责任减免规则 /202

第一节 道路交通事故的特殊责任承担 /202

一、道路交通事故特殊责任承担的理论基础 /202

二、道路交通事故特殊责任的承担规则 /214

第二节 道路交通事故责任减轻或者免除的规则 /218

一、道路交通事故责任的受害方过错 /219

二、道路交通事故责任中的自冒风险 /229

三、道路交通事故中的第三人过错 /231

四、道路交通事故中的不可抗力 /233

五、好意同乘 /235

第八章 道路交通事故责任的举证责任 /238

第一节 道路交通事故责任的举证责任与分配 /238

一、道路交通事故责任举证责任的意义 /238

二、道路交通事故责任的举证责任分配规则 /240

第二节 受害人对道路交通事故违法行为、损害事实和因果关系的证明 /241

一、受害人对道路交通违法行为的证明 /241

二、受害人对损害事实的证明 /243

三、受害人对因果关系的证明 /248

第三节 过错的证明及举证责任 /253

一、机动车致害非机动车和行人的过错推定及证明责任 /253

二、机动车之间致害、非机动车和行人之间致害的过错和举证责任 /257

第九章 道路交通事故的损害赔偿责任 /260

第一节 道路交通事故损害赔偿法律关系主体 /260

一、损害赔偿请求权主体——直接受害人 /261

二、损害赔偿请求权主体——间接受害人 /271

三、损害赔偿责任主体 /280

第二节 道路交通事故损害赔偿责任的内容 /285

一、人身损害赔偿 /286

二、精神抚慰金赔偿 /303

三、财产损害赔偿 /309

第三节 确定损害赔偿责任的因果力和优者危险负担规则 /321

一、过失相抵与因果力规则 /322

二、优者危险负担规则 /329

第一章 研究道路交通事故责任的背景和立法展望

研究道路交通事故责任,必须首先明确是在什么样的背景下进行这种研究。同时,研究一个具体的法律制度,也必须首先明确这种法律制度的立法前景。只有这样,才能够明确要研究什么、要解决什么问题、研究的目标是什么。因此,我们在开展本课题研究之前,必须首先进行这样的研究。

第一节 研究道路交通事故责任的重要意义

一、道路交通事故关乎人民生命财产安全

在改革开放之前,我国的道路交通事业并不发达、机动车保有量不高、公路和城市道路的总量也不多,因此,道路交通事故并不突出。据统计,从1953年中央决定发展中国汽

车工业、建设第一汽车制造厂开始,1955年全国汽车工业产量仅有61台,到1958年中国汽车产量快速跃升到1.6万台,1966年达到5.6万台,1968年退回到2.5万台,直到改革开放前的1978年,汽车销量仅为14.9万台。^①1978年,全国民用汽车只有135.84万辆,^②汽车千人保有量为0.5辆,在全球排名第140位。

自改革开放以来的30年中,经济建设高速发展,社会进步日新月异,已经取得了巨大成就。在道路交通事业和机动车制造业上,发展特别迅猛。据公安部交管局的最新数据统计,截至2008年6月底,全国机动车保有量约为16,571万辆。其中汽车约为6122万辆,与2007年相比,一年增加了425万辆,增长7.47%;摩托车约为8886万辆,与2007年相比,增加176万辆,增长2.03%。2009年4月2日公安部交管局宣布,截至2009年3月底,全国机动车保有量为1.7亿多辆,一季度平均每天增加3.2万辆,1.6升以下汽车增幅明显。

其中特别重要的是私人汽车大量增加。自我国加入世界贸易组织后,中国汽车市场大举对外开放,带动了国内汽车产业的迅速发展。国家又出台了一系列鼓励轿车进入家庭的政策。自20世纪80年代中国开始出现私人汽车,到2003年社会保有量达到1219万辆,私人汽车突破千万辆用了近20年,而突破2000万辆仅仅用了3年时间。长期以公车消费为主的轿车市场转变为以私人消费为主。私人购车成为当今轿车市场消费的主流。中国汽车技术研究中心的一份研究报告指出,2006年

^① “中国汽车改革开放30年的三步曲与美好未来”,载 <http://info.qipei.hc360.com/2008/09/281156106817.shtml>。

^② “1978~2007年民用汽车拥有量”,载 <http://www.autoinfo.gov.cn/cszhmya1/2007/09/1190165112614270.htm>。

私人购买轿车比例超过 77%。随着私人轿车消费时代的到来,私人轿车成为拉动私车保有量大幅上升的主要因素。据国家统计局统计,2003 年到 2005 年,私人载货车仅增长 85 万辆,而私人载客车则增长了 633 万辆。2006 年,全国汽车销量为 710 多万辆,其中轿车达到 380 多万辆,绝大部分为私人所购买。在目前全国 6000 多万辆汽车中,私人汽车约有 4000 多万辆,是汽车保有量的主体部分。公安部 2009 年 4 月初对外公布的数据表明,2009 年一季度中国私人汽车保有量与去年同期相比,增长 7.11%。

在这样的交通形势和机动车保有量的面前,道路交通安全就成了极为重要的社会问题。其中最为严重的后果,就是道路交通事故不断、人员死亡和伤残的后果相当严重。据统计,2004 年全国道路交通事故发生 517,998 起,造成死亡人数为 107,077 人,造成伤残人数为 480,864 人,直接财产损失为 23.9 亿元;2005 年全国道路交通事故发生 450,254 起,造成死亡人数为 98,738 人,造成伤残人数为 469,911 人,造成直接财产损失为 18.8 亿元;2006 年发生道路交通事故为 378,781 起,死亡人数为 89,455 人,伤残人数为 431,139 人,直接财产损失 14.9 亿元;2007 年全国发生道路交通事故为 327,209 起,造成死亡人数为 81,649 人,伤残人数为 380,442 人,直接财产损失为 12 亿元;2008 年全国发生道路交通事故为 265,204 起,造成死亡人数为 73,484 人,伤残人数为 304,917 人,直接财产损失 10.1 亿元。五年合计,全国发生道路交通事故 1,939,446 起,造成死亡人数为 450,403 人,伤残人数为 2,067,273 人,直接财产损失 79.7 亿元。

2004年至2008年道路交通事故统计表

	事故起数	死亡人数	受伤人数	直接财产损失
2004年	517,998起	107,077人	480,864人	23.9亿元
2005年	450,254起	98,738人	469,911人	18.8亿元
2006年	378,781起	89,455人	431,139人	14.9亿元
2007年	327,209起	81,649人	380,442人	12亿元
2008年	265,204起	73,484人	304,917人	10.1亿元
合计	1,939,446起	450,403人	2,067,273人	79.7亿元

如此严重的道路交通事故,给人民生命财产安全带来了极大的损害,必须完善法制、严肃法纪、加大力度,严加整治道路交通秩序,减少道路交通事故,这是摆在国家、政府和全体人民面前一项极为重要的任务。

二、正确处理道路交通事故的重要意义

在我国,正确处理道路交通事故,具有以下重要意义。

第一,维护交通秩序,促进经济发展。随着社会经济的不断发展,人民群众的需求不断增长,社会和人们需要更多、更好的机动车来提高生活水平、促进经济发展。人们从步行时代走来,经过马车时代,虽然在20世纪50年代实际上就已经走进了汽车时代,但是,在改革开放之前,汽车和摩托车只有机关和企业才能够买得起、养得起。那时候,人们从来也没有想象过靠自己的工资收入能够买得起自己的私人汽车。汽车、摩托车等机动车对私人而言,是奢侈品,养一辆自己的私家车是人们连想都不敢想的奢念。但是,随着我国第一辆私家车的出现,汽车和摩托车很快进入了家庭。私家车的数量很快就超过了公车,成为机动车中的大家族。目前1.7万辆机动车中就有将近7000万辆汽车。这些机动车奔驰在祖国的大街小巷,标志着我国经济的繁荣和发展的水平。但是,由于各方面存在的限制,迅猛发展的机动车与发展相对迟缓的道路建设发生冲突,交通拥堵已经成为各个城市面临的巨大压力,同

时,严峻的交通形势加上机动车驾驶人的道德水准、素质的低下及遵章守纪观念的薄弱,导致交通事故不断发生,对社会发展形成巨大的威胁。因此,正确处理道路交通事故首先就是维护好交通秩序,创造良好的交通环境,为社会生产和生活提供更好的条件,促进社会经济不断发展。

第二,妥善解决纠纷,稳定社会关系。由于道路交通事故大量发生,引发的纠纷案件不断上升。因道路交通事故引发的纠纷案件在人民法院审理的民事案件中,已经上升为主要的侵权责任纠纷案件,受案数量节节攀升。有些法院不得不专门成立道路交通事故审判庭,专门审理这类案件。有的法院专门调派主要审判骨干,充实民事审判庭以应对道路交通事故纠纷案件的审判。这类纠纷案件大量发生,引发社会矛盾,对社会稳定与和谐造成重大影响。以一次交通事故有两个当事人计算,最起码会影响两个家庭,事故大量发生就会造成几百万人的关系不稳定。妥善解决道路交通事故责任纠纷,处理好各方利益的平衡,就能够推进社会的安定团结、稳定社会关系、促进社会和谐发展、保障人民安居乐业。

第三,突出以人为本,保护人民安全。从前述情况看,我国的道路交通事故形势极为严峻。我国有统计的交通事故始于1951年,全年发生交通事故5922起,死亡852人,受伤5159人;1961年全国发生道路交通事故22,358起,死亡4436人,受伤14,355人;1971年全国发生道路交通事故69,957起,死亡11,331人,受伤52,119人。从死亡人数看,1988年是54,814人,1998年是78,069人,2001年突破10万人,2002年达到顶峰,为109,381人。以后逐年下降,到2008年为73,484人。2009年第一季度,全国道路交通事故死亡15,646人,受伤63,102人。在道路交通事故统计上有一个万车死亡率的概念,表示在一定空间和时间范围内,按