



---

TRAFFIC ACCIDENT DISPUTES  
JUDICIAL OPINIONS AND APPLICATION RULES

# 交通事故责任纠纷 裁判精要与规则适用

---

王林清 杨心忠 著



北京大学出版社  
PEKING UNIVERSITY PRESS

---

TRAFFIC ACCIDENT DISPUTES  
JUDICIAL OPINIONS AND APPLICATION RULES

# 交通事故责任纠纷 裁判精要与规则适用

---

王林清 杨心忠 著



北京大学出版社  
PEKING UNIVERSITY PRESS

## 图书在版编目(CIP)数据

交通事故责任纠纷裁判精要与规则适用/王林清,杨心忠著. —北京:北京大学出版社,2016.3

(法官裁判智慧丛书)

ISBN 978 - 7 - 301 - 26697 - 7

I. ①交… II. ①王… ②杨… III. ①交通运输事故—民事纠纷—处理—中国  
IV. ①D922.14

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第315221号

- 书 名** 交通事故责任纠纷裁判精要与规则适用  
Jiaotong Shigu Zeren Jiufen Caipan Jingyao yu Guize Shiyong
- 著作责任者** 王林清 杨心忠 著
- 丛书主持** 陆建华
- 责任编辑** 杨玉洁
- 标准书号** ISBN 978 - 7 - 301 - 26697 - 7
- 出版发行** 北京大学出版社
- 地 址** 北京市海淀区成府路205号 100871
- 网 址** <http://www.pup.cn> <http://www.yandayuanzhao.com>
- 电子信箱** [yandayuanzhao@163.com](mailto:yandayuanzhao@163.com)
- 新浪微博** @北京大学出版社 @北大出版社燕大元照法律图书
- 电 话** 邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 62117788
- 印 刷 者** 北京宏伟双华印刷有限公司
- 经 销 者** 新华书店
- 730毫米×1020毫米 16开本 32.25印张 632千字  
2016年3月第1版 2016年3月第1次印刷
- 定 价** 88.00元

---

未经许可,不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有,侵权必究

举报电话:010-62752024 电子信箱:fd@pup.pku.edu.cn

图书如有印装质量问题,请与出版部联系,电话:010-62756370

## 出版说明

中国特色社会主义法律体系已经形成,这一体系中的各种法律规范对于确保公民权利义务的正确行使和国家机构正常运行起着不可替代的作用。中国特色的法律体系是以中国国情为出发点和落脚点的。中国共产党的领导和社会主义初级阶段这两大基本国情,决定了我国的法律体系在内容和作用上都不同于西方国家,不能用西方国家的法律体系来套中国的法律。我国的法律适用主要是以成文法为根据,但是成文法毕竟有其滞后性,不能适应经济社会需求的迅速变化。在法制发展的过程中,法官的自由裁量权愈加受到重视,案例的作用日益凸显,在实践中,法律规范条文与案例的互补得到了广泛认可。

由此,2010年,最高人民法院正式确立了案例指导制度,以达到总结审判经验、统一法律适用、提高审判质量、维护司法公正的目标。最高人民法院发布的案例是用以指导全国法院的审判、执行工作的,指导性案例发布后,各级人民法院审判类似案件时应当参照适用。而此前,各地已有运用典型案例指导当地审判工作的丰富实践与经验。

案例在审判实践中应当如何运用?最为重要的是使用何种逻辑思维方法才能得出合法的结论?我们认为,应以演绎推理为主,归纳法和演绎法相互补充,即在查明案件事实后,寻找法律之前,先要寻找有关指导案例或典

型案例,通过对这些案例的归纳,帮助法官理清思路,进而发现据以适用的法律。无论是最高人民法院发布的指导性案例抑或各地在实践中收集整理典型案例,都凝聚了法官的智慧和经验,而大量法官的集体智慧和经验,明显要比传统裁判方法所依据的法官个人智慧,更能确保法律适用的统一。

就人民法院的民商事裁判工作而言,我们所能做也应当做的,不是去寻求法律规定的瑕疵,寻找国外立法更为妥当的规定;也不是要去创设一种新的法学理论,在法学理论发展史上留名。我们所要追求的主要是在现行法律框架内,秉持公正之心,探询法律真义,循法律推理和法律适用的一般原则,妥当处理民商事案件。本书的选题策划也可以看做是对这种努力的一种实际回应,旨在为法院审理相应纠纷和当事人、律师进行诉讼提供基本指南,从大量的案件裁判中选择具有典型意义的,提炼分析其中的裁判精要和裁判规则,为法官在审理类似案件时提供更为简练明晰的参酌。这无疑是提高审判质量和效率的重要途径。

本书的特点如下:

第一,编排科学、合理。本书并不是依据纠纷对应的立法章目泛泛而谈,而是根据最高人民法院《民事案件案由规定》,以专题形式分类阐述。

第二,内容丰富、务实。本书以理论为经纬,以实践为脉络,通过对纷繁复杂的诉讼中的大量疑难问题进行高度凝练和归纳演绎,富有创意地剖析明理,富有新意地解惑释疑,从而清晰地展现理论框架,系统地刻画实践纹理,以达到实践丰富理论,理论指导实践的良性互动,提升司法应对现实的能力。

第三,重点突出、得当。本书由“裁判精要”“规则适用”构成基本框架。

“裁判精要”,通过对诉讼中大量疑难问题的收集、研究成果的归纳和解决方法的分析,总结和提炼了解决纠纷的裁判思路。

“规则适用”,是对各级法院典型案例中提炼的裁判规则的理解与适用,其以“规则”为题,并在“规则”下设【规则解读】【案件审理要览】【规则适用】三个栏目。

“规则”部分集中体现了案例的核心内容,有助于准确把握案例的要义。

【规则解读】是建立在提炼规则基础上的解读。裁判规则一般是非特定、非个体的,对法官在同类案件中认定事实、适用法律具有启发、引导、规范和参考作用。这些内容不能直接援引,但完全可以在裁判文书的说理中展现,作为法官裁判、当事人或律师法庭辩论的理由。

【案件审理要览】通过对代表性的案例进行加工整理,将裁判结果更清晰、准确、权威地展现。

【规则适用】结合【规则解读】进行深入分析,也是对前文“裁判精要”的呼应。

在写作过程中,我们参考和引用了司法实务界一些专家法官的著述内容,以及理论界专家学者的研究成果或评述,对此表示衷心感谢。需要说明的是,尽管作者们做出了很大努力,但囿于写作时间有限、作者水平所限,不完善和错误之处

在所难免,希望广大读者能够客观审慎地加以对待,不吝批评指正。若读者发现本书有错漏之处,请发信至 66xyz88@163.com,以待再版时及时修正。

北京大学出版社蒋浩先生、陆建华先生和责任编辑杨玉洁女士为本书的编排、设计、装帧、出版付出了辛勤劳动,特致谢忱。

作者

2016年1月

# 目 录

## 第一部分 交通事故责任纠纷裁判精要

第一章	交通事故侵权认定裁判精要	003
第二章	交通事故责任主体裁判精要	022
第三章	交通事故赔偿范围裁判精要	082
第四章	交通事故保险理赔裁判精要	120
第五章	交通事故诉讼程序裁判精要	164

## 第二部分 交通事故责任纠纷裁判规则适用

第六章	交通事故侵权认定相关纠纷的裁判规则适用	183
第七章	交通事故责任主体相关纠纷的裁判规则适用	211
第八章	交通事故赔偿范围相关纠纷的裁判规则适用	261
第九章	交通事故保险理赔相关纠纷的裁判规则适用	329
第十章	交通事故诉讼程序相关纠纷的裁判规则适用	417

## 第三部分 交通事故责任纠纷常用规范性法律文件

中华人民共和国侵权责任法	455
机动车交通事故责任强制保险条例	464
最高人民法院关于审理道路交通事故损害赔偿案件适用法律若干问题的解释	471
最高人民法院关于适用《中华人民共和国保险法》若干问题的解释(二)	476

002 交通事故责任纠纷裁判精要与规则适用

最高人民法院关于适用《中华人民共和国保险法》若干问题的解释(三) .....	479
最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释 .....	483
最高人民法院关于交通事故中的财产损失是否包括被损车辆停运损失问题的批复 .....	489
最高人民法院关于购买人使用分期付款购买的车辆从事运输因交通事故造成他人财产损失保留车辆所有权的出卖方不应承担民事责任的批复 .....	490
最高人民法院关于连环购车未办理过户手续,原车主是否对机动车发生交通事故致人损害承担责任的请示的批复 .....	491
最高人民法院关于财保六安市分公司与李福国等道路交通事故人身损害赔偿纠纷请示的复函 .....	492



# 目 录

## 第一部分 交通事故责任纠纷裁判精要

<b>第一章 交通事故侵权认定裁判精要</b> .....	003
一、交通事故认定 .....	003
二、车辆的界定 .....	004
三、道路的界定 .....	008
四、交通的界定 .....	010
五、交通参与人的界定 .....	012
六、“碰撞”是否构成认定交通事故的必要条件 .....	016
七、交通事故侵权责任归责原则的认定 .....	017
八、交通事故侵权责任过失相抵规则的适用 .....	018
九、交通事故侵权责任受害人故意的认定 .....	019
十、连环撞车案件中相关行为人是否构成共同侵权 .....	021
<b>第二章 交通事故责任主体裁判精要</b> .....	022
一、租赁、借用机动车发生交通事故赔偿责任如何认定 .....	022
二、盗窃、抢劫或者抢夺的机动车发生交通事故造成损害的责任如何 承担 .....	025
三、分期付款购买的车辆肇事责任如何认定 .....	028
四、已交付但未办理所有权转移登记机动车发生事故时责任如何承担 .....	029
五、转让人和受让人对拼装或已达到报废标准机动车致人损害的责任 如何承担 .....	032
六、机动车驾驶人发生交通事故后逃逸其损害赔偿赔偿责任如何承担 .....	035

七、机动车所有人或管理人的过错如何认定	037
八、擅自驾驶他人车辆发生交通事故责任如何认定	040
九、机动车挂靠情形下发生交通事故责任如何认定	043
十、连环购车未办理转移登记的机动车发生交通事故责任如何认定	045
十一、套牌机动车发生交通事故的责任如何认定	050
十二、转让拼装或报废的机动车发生交通事故责任如何认定	055
十三、驾驶培训活动中发生事故的责任如何认定	058
十四、试乘过程中发生事故的责任如何认定	061
十五、道路管理维护缺陷导致事故的责任如何认定	064
十六、道路堆放物、倾倒物致人损害的责任如何认定	065
十七、道路建造、设计缺陷导致事故的责任如何认定	067
十八、机动车缺陷导致事故的责任如何认定	069
十九、多辆车发生事故的责任如何认定	070
二十、机动车所有人将其未投保交强险的机动车出借给肇事人,机动车所有人是否应在交强险范围内承担赔偿责任	074
二十一、机动车与非机动车相撞,双方对交通事故的发生均有责任,机动车方造成损失的,非机动车方是否应承担赔偿责任	074
二十二、当事人各方对交通事故的发生均无过错,保险公司是否应在有责任赔偿限额内承担赔偿责任	075
二十三、出租车个体工商户托管内涵如何界定	075
二十四、出租车个体工商户与托管单位之间的法律关系如何认定	076
二十五、出租车个体工商户发生交通事故时托管单位是否需要承担法律责任	077
二十六、均未缴纳交强险的机动车发生交通事故如何处理	079
<b>第三章 交通事故赔偿范围裁判精要</b>	<b>082</b>
一、交通事故人身损害赔偿法律依据	082
二、交通事故人身损害赔偿范围界定	083
三、交通事故人身损害赔偿权利请求人与赔偿义务人主体界定	084
四、交通事故人身损害赔偿费计算	084
五、交通事故人身损害赔偿金支付方式	084
六、医疗费界定	085
七、护理费界定	088
八、交通费和住宿伙食费界定	090
九、残疾辅助器具费界定	092
十、营养费及康复费界定	093
十一、诉讼费和鉴定费界定	095

十二、丧葬费界定	095
十三、误工费界定	096
十四、被扶养人必要的生活费界定	098
十五、残疾赔偿金和死亡赔偿金界定	099
十六、死亡赔偿金能否视为遗产	101
十七、精神损害赔偿金界定	101
十八、《侵权责任法》是否已经取消了被扶养人生活费这一赔偿项目	103
十九、交通事故财产损失赔偿范围界定	105
二十、被撞汽车贬值损失应否赔偿	108
二十一、交强险责任是否应参照损伤参与度	113
二十二、损伤参与度案件的赔偿责任如何分担	114
二十三、连环撞车案件中交强险赔付限额如何分配	115
二十四、第三者责任险中被保险人对第三者赔付责任是否包括间接 损失	115
二十五、平均分担原则在复杂交通事故案件中如何运用	117
二十六、机动车与非机动车混合过错的情形下,法官可否结合危险负担 原则,适当提高机动车一方的责任比例	118
二十七、伤而未残的交通事故案件中的交通费、误工费、护理费等 是否属于交强险的赔偿范围	118
<b>第四章 交通事故保险理赔裁判精要</b>	<b>120</b>
一、对于机动车驾驶员醉酒或者无证驾驶造成他人损害,保险公司是否 在交通事故强制责任保险限额内理赔	120
二、未经批改的机动车商业第三者保险合同是否有效	121
三、保险公司对第三人的责任性质如何界定	122
四、交强险和商业三者险有何区别	123
五、交强险中的第三者如何界定	125
六、商业三者险中的第三者如何界定	127
七、交强险、商业险和侵权责任人赔偿次序如何认定	128
八、商业三者险合同中非医保用药免赔条款的效力如何认定	134
九、按事故责任比例赔偿保险金的三者险条款的效力如何认定	136
十、比例赔付条款的效力如何认定	138
十一、交强险第三人的范围如何界定	138
十二、违法驾车情形下的责任如何承担	142
十三、未投保交强险的责任如何承担	144
十四、违法拒保、拖延承保、违法解除交强险合同的责任如何认定	145
十五、多车相撞后交强险公司的责任如何承担	149

十六、多个被侵权人对交强险限额如何分配	154
十七、投保人未履行告知义务发生事故的责任如何承担	156
十八、交强险人身伤亡保险金请求权能否转让	158
十九、车险理赔案件中的核定规则有哪些	161
二十、擅自改变车辆用途发生事故保险公司可否免责	162
<b>第五章 交通事故责任诉讼程序裁判精要</b>	<b>164</b>
一、交通事故案件中诉前财产保全如何把握	164
二、涉交强险案件保险公司应否承担诉讼费用	167
三、道路交通事故损害赔偿案件中先行支付费用如何处理	168
四、交通事故损害赔偿案件中保险公司诉讼地位如何确定	169
五、无名死者死亡赔偿金请求权的主体如何认定	173
六、交通事故认定书的证明力如何认定	174
七、连环撞车案件中诉讼主体如何确定	175
八、当交强险与承运人责任险并存时,是否必须追加交强险的保险公司; 若不追加,被告的赔偿是否应该扣除侵权责任中交强险应赔付部分	176
九、承运人赔偿乘客后能否向其他侵权人投保交强险的保险公司追偿	177
十、已向被保险人理赔能否免除保险公司对受害人的赔偿义务	177

## 第二部分 交通事故责任纠纷裁判规则适用

<b>第六章 交通事故侵权认定相关纠纷的裁判规则适用</b>	<b>183</b>
• <b>规则1 【道路】</b> 道路是指公路、城市道路和虽在单位管辖范围,但允许社会车辆通行的地方。	183
• <b>规则2 【道路】</b> 虽然交通事故发生在公司内,公安交警大队亦未作出交通事故认定书,但不能简单地认为该事故一定不属于道路交通事故。	185
• <b>规则3 【道路外】</b> 机动车在道路以外的地方通行时发生的损害赔偿案件,可以参照交通事故损害赔偿案件进行处理。	187
• <b>规则4 【施工事故】</b> 施工车辆停在原地施工发生事故不属交强险赔付范围。	188
• <b>规则5 【通行】</b> 所谓的“通行”状态,应结合机动车造成第三者损害事故之几率认定,而不能扩大到机动车任何运动位移之状态。	190
• <b>规则6 【停止】</b> 尽管事发时车辆处于停止状态,但并非一定不构成道路交通事故。	192

• 规则 7 【使用】“使用被保险车辆”不仅应当包括车辆在行驶中的使用,也应当包括车辆处于静止状态时装货或卸货的使用。……………	195
• 规则 8 【致害人】交强险中的“致害人”应理解为实际侵权人。……	197
• 规则 9 【交通事故】准确认定交通事故是适用交强险赔偿的前提。……………	199
• 规则 10 【爆胎事故】停放在道路边的机动车爆胎致人损害属于交通事故。……………	201
• 规则 11 【多车事故】多辆机动车发生交通事故致人损害,加害人没有共同故意或者共同过失时,应当根据过失大小或原因力比例各自承担相应的赔偿责任。……………	202
• 规则 12 【多车事故】多辆机动车发生交通事故致人损害,不能确定加害人过错及原因力大小的,应当平均承担赔偿责任。……………	205
• 规则 13 【多车事故】多辆机动车发生交通事故造成同一损害后果,且无法确定具体的肇事车辆时,由每个足以造成全部损害后果的肇事行为人向事故受害者承担连带责任。……………	207
<b>第七章 交通事故责任主体相关纠纷的裁判规则适用</b> ……………	211
• 规则 14 【瑕疵告知】出借人对出借车辆之瑕疵未履行告知义务应该向受害者承担相应的损害赔偿责任。……………	211
• 规则 15 【出借车辆】出借车辆的车主未尽注意义务应承担相应的赔偿责任。……………	213
• 规则 16 【擅自驾驶】未经机动车所有人或者管理人允许驾驶机动车造成损害,机动车所有人或者管理人有过错的,亦应当承担相应的损害赔偿责任。……………	214
• 规则 17 【非法占用】机动车原所有人或管理人对机动车在被非法占有期间发生交通事故致人损害的无须承担赔偿责任。……………	217
• 规则 18 【挂靠】挂靠从事道路运输经营活动的机动车发生交通事故造成损害的,挂靠人和被挂靠人承担连带责任。……………	219
• 规则 19 【套牌】套牌机动车发生交通事故,同意套牌的机动车所有人或者管理人应当承担连带责任。……………	222
• 规则 20 【套牌责任】机动车所有人或者管理人将机动车号牌出借他人套牌使用,或者明知他人套牌使用其机动车号牌不予制止,套牌机动车发生交通事故造成他人损害的,机动车所有人或者管理人应当与套牌机动车所有人或者管理人承担连带责任。……………	225

- **规则 21 【租赁】**因租赁导致机动车使用人和所有人分离由使用人承担赔偿责任。…………… 227
- **规则 22 【租借】**租借车辆发生事故后保险公司应当予以保险理赔。  
…………… 229
- **规则 23 【交付未登记】**转让并交付机动车但未办理权属转移登记发生交通事故的,应由受让人承担赔偿责任。…………… 231
- **规则 24 【未投保】**未投保交强险的机动车所有人、管理人应否在交强险限额范围内先行承担赔偿责任。…………… 233
- **规则 25 【先行赔偿】**未投保交强险的机动车之间发生事故,赔偿义务人应首先在交强险责任限额内进行赔偿,超出部分再由双方按照过错责任比例分担。…………… 235
- **规则 26 【管理责任】**高速公路公司放任低速车进入高速公路肇事后应承担相应责任。…………… 237
- **规则 27 【遗洒物致害】**高速公路遗洒物致人损害时,公路管理部门或公路经营企业应对受害人承担违约损害赔偿赔偿责任。…………… 239
- **规则 28 【高度注意义务】**高速公路营运公司负有对未通车路段设置的禁行警示、隔离等设施的日常管理与维护职责,并负有保障道路安全畅通,积极防范和排除风险的高度注意义务。…………… 241
- **规则 29 【挂车投保】**运输公司没有依照法律、规章的规定依法为挂车投保交强险,按照保险过错原理,应承担相应的民事责任。…………… 243
- **规则 30 【醉驾】**醉酒驾驶行为人是最终责任承担主体,即便保险公司事先已经承担保险责任,也可以依法向行为人进行追偿。…………… 244
- **规则 31 【试驾】**试驾中的交通事故交强险责任限额之外的赔偿责任由试驾者与汽车销售商共同承担。…………… 246
- **规则 32 【代驾】**临时替代车主驾车送其回家,发生交通事故有重大过失时应当与车主对保险赔偿限额不足部分承担连带赔偿责任。…………… 249
- **规则 33 【无责赔偿】**无法找到第三者保险公司仍应承担无责车辆损失赔偿责任。…………… 251
- **规则 34 【机动车考试】**机动车学员考试中受伤,学员以技术培训合同纠纷为由起诉并要求驾校赔偿其人身伤害的损失的事实及理由不能成立。…………… 252
- **规则 35 【考试赔偿】**公安机关在组织考试中存在过错的,应当承担次要赔偿责任。…………… 254

• 规则 36 【不可抗力】车辆爆胎引起交通事故不属不可抗力。 ……	255
• 规则 37 【雇主责任】原告放弃雇主责任仍然可向雇员求偿。 ……	257
• 规则 38 【生产者责任】电动车超速、超重,存在产品缺陷,且是造成事故的原因之一,电动车生产者应对原告事故损失承担一定的赔偿责任。 ……	259
<b>第八章 交通事故赔偿范围相关纠纷的裁判规则适用</b> ……	261
• 规则 39 【误工费】交通事故受害人因住院治疗等休假期间的工资损失应当作为误工费的主要计算标准。 ……	261
• 规则 40 【误工费】60 岁以上的人受到人身损害也可主张误工损失。 ……	263
• 规则 41 【医疗费】交通事故损害中医疗费度的计算应根据医疗机构出具的医药费、住院费等收款凭证,结合病例和诊断证明等相关证据确定。 ……	265
• 规则 42 【社保扣减】损益相抵规则是适用于财产保险的一项重要规则,但社会医疗保险作为人身保险,社会医疗保险报销的医疗费不应适用损益相抵规则而予以扣除。 ……	266
• 规则 43 【残疾赔偿金】交通事故损害中残疾赔偿金 = 受诉法院所在地(或者住所地和经常居住地)上一年度城镇居民人均可支配收入或者农村居民人均收入) × 20 年 × 伤残系数。 ……	268
• 规则 44 【残疾赔偿金】交通事故受害人起诉后意外死亡,不再按照 20 年的标准计算残疾赔偿金。 ……	272
• 规则 45 【事故参与度】残疾赔偿金和精神损害抚慰金等非直接性财产损失,应考虑事故参与度予以赔偿。 ……	273
• 规则 46 【损伤参与度】在存在损伤参与度的情况下,伤残等级系数的计算,既要考虑到受害者所构成的最高伤残等级以合理确定最高等级指数,又要考虑到损伤参与度所评定的损害行为对于该等级伤残的关联程度。 ……	274
• 规则 47 【死亡赔偿金】交通事故损害中死亡赔偿金 = 城镇居民人均可支配收入(或者农村居民人均收入) × 20 年。 ……	276
• 规则 48 【被扶养人生活费】交通事故损害中被扶养人生活费的计算应根据年龄段的采用不同的计算方式。 ……	280
• 规则 49 【扶养能力】给付被扶养人生活费应考虑扶养人的扶养能力。 ……	284

- **规则 50 【精神损害】**交通肇事受害人有权请求保险公司支付精神损害赔偿。…………… 286
- **规则 51 【精神损害】**因交通肇事犯罪侵权,被侵权人或者其近亲属向保险人主张在交强险责任限额内的精神损害赔偿,法院应予支持。… 288
- **规则 52 【财产损失】**《机动车交通事故责任强制保险条例》第 22 条中的“财产损失”不应理解为包括人身伤亡等各种损失。…………… 290
- **规则 53 【财产损失】**交通事故受害人为救治而支出的费用,及对受害人的残疾赔偿金、死亡赔偿金,不属于受害人“财产损失”的范畴,而属于对受害人人身权利救济的范畴,保险公司对此类损失应承担赔偿责任。…………… 293
- **规则 54 【替代费用】**受害人的车辆在交通事故中损坏后,有权要求加害人赔偿所花费的替代性交通工具的合理费用。…………… 295
- **规则 55 【车辆贬值损失】**车辆贬值损失作为车主的实际损失,是交通事故直接造成的财产损失,肇事者应当对其予以赔偿。…………… 299
- **规则 56 【贬损费】**车辆贬损费在符合一定条件情形下应当予以支持。…………… 303
- **规则 57 【贬值损失】**只有在车辆损坏达到一定程度时,才能认定损坏车辆存在贬值损失。…………… 304
- **规则 58 【贬值损失】**考虑到法律没有关于车辆贬值损失是否应赔偿的明文规定以及车辆贬值损失的难以确定性,从合理平衡侵权人与受害人利益角度出发,应严格控制,谨慎对待车辆贬值损失赔偿的适用。…… 305
- **规则 59 【维修费用】**车辆实际维修费用与评估价格存在差距,应以实际维修费来确定损失赔偿。…………… 309
- **规则 60 【维修赔偿】**保险公司不能因被保险人未实际维修就否认损失的存在而不予赔偿。…………… 310
- **规则 61 【施救费】**判断施救费用是否必要合理,应当按照一个谨慎的未投保的所有人在危险发生的情况下可能会采取的措施这一标准来衡量。…………… 312
- **规则 62 【纯粹经济损失】**纯粹经济损失具有可赔偿性。…………… 314
- **规则 63 【分项限额】**交强险应当遵循分项限额。…………… 316
- **规则 64 【赔偿分项】**未细分投保项目则赔偿项目也不应分项。…… 320
- **规则 65 【停运损失】**保险公司释明停运损失不赔条款的可以免责。…………… 322



- 规则 66 【停运损失】经营性车辆停运损失的赔偿应以依法营运为前提。..... 324
- 规则 67 【优者危险负担】在交通事故侵权纠纷中,如果难以分清双方过错,可以适用“优者危险负担”原则,适当分配事故双方赔偿责任。..... 326
- 第九章 交通事故保险理赔相关纠纷的裁判规则适用 ..... 329
  - 规则 68 【告知义务】被保险人与保险公司签订合同时使用了保险公司提供的格式条款,对合同中免责条款的约定,保险公司应履行明示、告知义务,否则免责事由对被保险人不产生效力。..... 329
  - 规则 69 【保单生效】交强险投保后约定保险期间前发生了交通事故,保险公司因未明确提示保单何时生效则不应拒赔。..... 331
  - 规则 70 【因果关系】因果关系成立是承担交强险的前提。..... 332
  - 规则 71 【因果关系】保险合同将驾驶人逃逸约定为保险公司免责事由,驾驶人的逃逸行为与损害的产生或扩大有无因果关系,保险公司对保险事故均不承担赔偿责任。..... 334
  - 规则 72 【无证驾驶】保险公司对驾驶员无证驾驶应承担交强险赔付责任。..... 338
  - 规则 73 【无证驾驶】无证驾驶发生交通事故,交强险保险人对受害人的财产损失不承担赔偿责任,但对受害人的人身损害,应当承担赔偿责任。..... 340
  - 规则 74 【从业资格】驾驶人无从业资格证不能成为保险公司免责事由。..... 345
  - 规则 75 【驾照过期】驾照过期出车祸保险公司不能以此为由拒赔。... 348
  - 规则 76 【驾驶证过期】保险公司不可以驾驶证过期后未换新证为由拒赔。..... 349
  - 规则 77 【驾驶证脱审】驾驶证脱审不构成保险公司拒赔的理由。..... 350
  - 规则 78 【临时车牌】临时车牌过期时发生交通事故保险公司并不当然免责。..... 352
  - 规则 79 【准驾车型】驾驶员所持驾驶证的准驾车型级别高于实际驾驶车型的,保险公司不宜以此为理由不予赔偿。..... 355
  - 规则 80 【准驾不符】“准驾不符”不构成保险公司拒赔的理由。..... 357
  - 规则 81 【准驾不符】驾驶人持公安交警部门核发的机动车驾驶证,驾驶与准驾车型机械性能相同、操作原理相同、载荷相当的拖拉机发生交通事故,保险公司不能免责。..... 359

- 规则 82 【车型不符】准驾车型不符保险公司可免赔商业险。 …… 361
- 规则 83 【车检】保险公司不因投保车辆未检验而免责。 …… 363
- 规则 84 【脱保】交强险脱保商业险并不当然免责。 …… 365
- 规则 85 【未上交强险】肇事车辆未上交强险仍需参照交强险担责。  
…………… 367
- 规则 86 【酒驾免赔】酒驾免赔条款适用于酒后违规停车引发保险  
事故。 …… 368
- 规则 87 【本国驾照他国出险】购买了保险并持有我国驾照,在他国遇  
交通事故死亡不属于保险合同免责范畴。 …… 370
- 规则 88 【保险先赔】投保车辆被撞报废保险公司理当先赔。 …… 371
- 规则 89 【代购车险】车商不按时代购车险,车辆受损应予赔偿。 …… 372
- 规则 90 【违法退保】交强险违法退保后车辆肇事,未严格履行交强险  
退保审核义务的保险公司应承担相应的赔偿责任。 …… 373
- 规则 91 【连带赔偿】交强险的保险人对未获赔的受害人负连带赔偿  
责任。 …… 374
- 规则 92 【转卖通知】转卖车辆即便未通知,保险公司亦不应拒赔。  
…………… 378
- 规则 93 【用途变更】擅自变更车辆用途,将自用客车用于运货之用,且由此获  
得利益回报,保险公司有权拒绝赔付。 …… 379
- 规则 94 【车牌变更】投保后车牌号码变更出事故保险公司仍需赔偿。  
…………… 380
- 规则 95 【保险批转】购二手车未转保险出了事故保险公司不承担赔偿  
责任。 …… 381
- 规则 96 【车损险】车辆损失险不应考虑事故原因及被保险人应承担的  
事故责任比例。 …… 381
- 规则 97 【盗抢险】保险车辆因遭到盗窃而引发线路短路起火并烧毁,  
构成盗抢险的保险责任事故,保险公司应当承担保险责任。 …… 383
- 规则 98 【交叉竞合】动物造成他人伤害是由于肇事车辆操作不当的行  
为过错造成的,保险公司应为所投保车辆造成的损失承担  
责任。 …… 385
- 规则 99 【同乘人致人损害】保险人是否对同乘人对外承担的侵权赔偿  
责任予以理赔,须综合考虑同乘人与被保险人是否存在其他特定身份或  
雇佣关系。 …… 387

- **规则 100 【重复保险】**除合同另有约定外,重复保险中保险人赔付的承保损失均应由全体参加重复保险的保险人合理分摊。…………… 389
- **规则 101 【第三者】**商业第三者责任险中的第三者,应为保险人、被保险人以及被保险机动车人员(包括本车驾驶人和其他车上人员)以外的所有人。…………… 392
- **规则 102 【交强险第三者】**机动车保险合同中所涉及的“车上人员”和“第三者”均为在特定时空条件下的临时性身份,两者可以因特定时空条件的变化而转化。…………… 394
- **规则 103 【受害人身份认定】**判断因保险车辆发生意外交通事故而受害的人属于第三者还是车上人员,必须以该人在交通事故发生时是否身处保险车辆之上为依据。…………… 395
- **规则 104 【第三者】**判断因保险车辆发生意外交通事故而受害的人属于“第三者”还是“车上人员”,必须以该人在交通事故发生时这一特定的时间是否身处保险车辆之上为依据。…………… 397
- **规则 105 【交强险第三者】**肇事机动车的“本车人员”不属于第三者,即承保该车交强险的保险公司对“本车人员”不承担赔偿责任。…………… 399
- **规则 106 【司机与第三者】**司机修车被本车致伤保险公司不应拒赔。…………… 403
- **规则 107 【司机与第三者】**司机下车检修车辆时被碾轧致死应为交通事故中的“第三者”。…………… 404
- **规则 108 【第三者转化】**“车上人员”与“车外人员”仅仅是临时的、相对的身份,可因特定时空条件的变化而发生转化。…………… 405
- **规则 109 【乘员与第三者】**车祸时乘员摔出车外,遭碾压当场死亡,“车上人”转为“第三人”适用第三者责任险。…………… 407
- **规则 110 【车上人员与第三者】**车上人员在交通事故中被甩出车外受伤,应当认定该受伤人员已由本车人员转化为第三者,保险公司应在交强险限额内予以赔偿。…………… 409
- **规则 111 【被保险人与第三者】**被保险人不能成为责任险中的第三者。…………… 410
- **规则 112 【本车人员】**交通事故纠纷中应当以近因发生时的空间位置判断是否为本车人员。…………… 412
- 第十章 交通事故诉讼程序相关纠纷的裁判规则适用**…………… 417
  - **规则 113 【诉讼地位】**侵害人同时是事故中受害人(即死亡人)法定继承人的当事人诉讼主体地位为被告。…………… 417

## 012 交通事故责任纠纷裁判精要与规则适用

- **规则 114 【追加第三人】**保险车辆在施救过程中再次受损,法院不应追加侵权方为第三人参加诉讼。…………… 420
- **规则 115 【索赔时效】**实践中应当将被保险人对第三者应负的赔偿责任最终确定之日作为索赔时效的起算点。…………… 424
- **规则 116 【索赔时效】**交强险索赔诉讼时效不应从交通事故发生之日起计算。…………… 426
- **规则 117 【事故证明】**交警部门出具的事事故证明可作为确认事故责任的依据。…………… 428
- **规则 118 【事故认定书】**事故认定书是处理交通事故损害赔偿纠纷案件的证据之一,而不是充分证据。…………… 429
- **规则 119 【事故认定书】**交警部门作出的道路交通事故认定书是证据的一种,人民法院在处理道路交通事故类案件时应对道路交通事故认定书进行审查。…………… 431
- **规则 120 【赔偿依据】**交通事故认定书不能简单地直接作为民事侵权损害赔偿分配的唯一依据。…………… 433
- **规则 121 【重新鉴定】**对鉴定结论有异议需提供充分证据。…………… 434
- **规则 122 【协议遗漏】**已履行完毕的交通事故调解协议发现遗漏赔偿项目,人民法院不应简单地判决驳回受害人的诉讼请求。…………… 436
- **规则 123 【漏诊】**交通事故医院漏诊,则应追加医院为共同被告,根据各自过错大小,与侵权人共同对第二次住院治疗的费用承担赔偿责任。…………… 438
- **规则 124 【事故赔偿协议】**交通事故赔偿协议一经签订即具有民事合同性质,因事故产生的侵权之债,即转化为合同之债。…………… 439
- **规则 125 【赔偿顺序】**“交强险”与“商业险”合并审理后应当按照法定的赔偿顺序确定赔偿责任。…………… 442
- **规则 126 【追偿】**保险人有权向无证驾驶的被保险人追偿交强险赔偿款。…………… 445
- **规则 127 【代位追偿】**“代驾”事故中保险公司没有代位追偿权。…………… 447
- **规则 128 【无名氏死亡】**无名氏被撞身亡且在身份被确认前,保险公司无须赔偿死亡赔偿金及被扶养人生活费。…………… 449
- **规则 129 【补充责任】**车主未投保交强险,他人驾车出险,车主应在交强险限额内承担补充责任。…………… 450

### 第三部分 交通事故责任纠纷常用规范性法律文件

- 中华人民共和国侵权责任法 ..... 455
- 机动车交通事故责任强制保险条例 ..... 464
- 最高人民法院关于审理道路交通事故损害赔偿案件适用法律若干问题的解释 ..... 471
- 最高人民法院关于适用《中华人民共和国保险法》若干问题的解释(二) ..... 476
- 最高人民法院关于适用《中华人民共和国保险法》若干问题的解释(三) ..... 479
- 最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释 ..... 483
- 最高人民法院关于交通事故中的财产损失是否包括被损车辆停运损失问题的批复 ..... 489
- 最高人民法院关于购买人使用分期付款购买的车辆从事运输因交通事故造成他人财产损失保留车辆所有权的出卖方不应承担民事责任的批复 ..... 490
- 最高人民法院关于连环购车未办理过户手续,原车主是否对机动车发生交通事故致人损害承担责任的请示的批复 ..... 491
- 最高人民法院关于财保六安市分公司与李福国等道路交通事故人身损害赔偿纠纷请示的复函 ..... 492



# 交通事故责任纠纷裁判精要



# 第一章 交通事故侵权认定裁判精要

## 一、交通事故认定

交通事故,是指机动车和非机动车造成的人员伤残、死亡的人身和财产损失事件。广义上的交通事故,包括铁路机车车辆、船舶、航空器运行造成的损害。狭义上的交通事故,是指公路运输和城市交通中车辆造成的事故<sup>①</sup>,即道路交通事故。侵权法调整的通常是狭义上的交通事故。

对于交通事故的提法,法律、法规中表述不尽相同。1992年《道路交通事故处理办法》将其规定为道路交通事故,特别表明“道路”,目的是将它与水上、空中的交通事故予以区别。2004年《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条使用了“交通事故”的概念,但本意上还是指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。该概念在实际使用过程中常常会添加“机动车”的限定词。于2009年通过的《中华人民共和国侵权责任法》(以下简称《侵权责任法》)使用的是“机动车交通事故”的提法,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。<sup>②</sup>可见其还是一个狭义的道路交通事故的概念。

《道路交通事故处理办法》出台后,道路交通事故是学理上较为一致的表述,其含义也与法律、法规保持一致。<sup>③</sup>但也有学者将其论述为“机动车损害赔偿责任”,认为道路交通事故的后果就是机动车损害赔偿责任。<sup>④</sup>也有称为汽车事故或者车辆驾驶人责任的,甚至直接称为交通事故责任,基本上都属于个别现象。总的来说,交通事故范围过宽,超出《侵权责任法》和《道路交通安全法》的调整范围。《侵权责任法》采纳的机动车道路交通事故范围则过于狭窄,不能涵盖所有道

---

① 参见于敏:《机动车损害赔偿责任与过失相抵》,法律出版社2004年版,第46页。

② 参见杨立新:《道路交通事故责任研究》,法律出版社2009年版,第42页。

③ 参见杨立新:《中华人民共和国侵权责任法草案建议稿及说明》,法律出版社2007年版,第31页;张新宝:《侵权责任立法研究》,中国人民大学出版社2009年版,第461页。

④ 参见梁慧星:《中国民法典草案建议稿附理由》,法律出版社2004年版,第99页;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51页。



路交通发生事故的类型。对于非机动车造成的道路交通事故,如非机动车之间、非机动车与行人之间造成的责任事故无法调整。对此,有学者认为不能认定也不能说明机动车交通事故的提法是不科学的,只能说《侵权责任法》侧重调整机动车引起的交通事故而已。<sup>①</sup>由此,为了较为全面、科学地界定《侵权责任法》调整的道路交通事故的范围,应采纳狭义的交通事故的概念,即道路交通事故。

道路交通事故责任有民事、刑事和行政责任之分。《侵权责任法》所调整的为道路交通事故侵权责任。道路交通事故侵权责任是指,道路交通事故发生之后,造成受害人的人身伤亡或者财产损失的,事故责任人应对受害人依据《侵权责任法》的规定,承担损害赔偿或者其他民事责任。

依据上述对道路交通事故的理解,准确界定道路交通事故应包括以下要素:车辆、道路、运行、具有发生状态、具有交通性质、损害后果。<sup>②</sup>从民事侵权责任的角度来看,道路交通事故责任的主要要素包括车辆、道路、交通状态和交通参与人。

## 二、车辆的界定

道路交通事故离不开车辆,它是道路交通事故侵权责任不可或缺的要素。依据《道路交通安全法》第119条第2项的规定,“车辆”是指机动车和非机动车。机动车与非机动车的区分主要在于适用不同的归责原则和构成要件。因此对二者有必要予以区分。

### (一) 机动车

机动车,是指以动力装置驱动或者牵引,可以单独在公路及城市道路上行驶,供人员乘用或用于运送物品以及进行工程专项作业的轮式车辆。根据国家有关机动车辆安全检验标准的规定,机动车类型可分为如下几种:

大型汽车:总质量大于4500千克,或车长大于等于6米,或乘坐人数大于等于20人的各种汽车。

小型汽车:总质量在4500千克以下(含4500千克),车长在6米以下,或乘坐人员不足20人的汽车。

专用汽车:有专门设备且有专项用途的汽车,包括扫地汽车、仪器车、邮政车、汽车吊车等。

特种车:有特殊专门用途的紧急用车辆,包括消防汽车、救护汽车、工程抢险车、警备车、交通事故勘查车等。

有轨电车:以电动机驱动,设有集电杆,行驶在轨道上的车辆。

无轨电车:以电动机驱动,设有集电杆,装有轮胎或车轮的车辆。

<sup>①</sup> 参见杨立新:《道路交通事故责任研究》,法律出版社2009年版,第40页。

<sup>②</sup> 参见段里仁:《道路交通事故概论》(第2版),中国人民公安大学出版社2003年版,第2—3页。

电瓶车:以电动机驱动,以电瓶为电源的车辆。

三轮摩托车:总质量在750千克以下的三个车轮的机动车。

二轮摩托车:发动机气缸工作容积大于或等于50毫升,最大设计车速超过50公里/小时的两个车轮的机动车。

轻便摩托车:发动机气缸工作容积小于或等于50毫升,供单人乘骑,最大设计车速不超过50公里/小时的两个车轮的机动车。

四轮农用运输车:功率不大于28千瓦,载质量不大于1500千克,最大设计车速小于或等于50公里/小时的四个车轮的机动车。

三轮农用运输车:功率不大于9千瓦,载质量不大于500千克,最大设计车速小于或等于40公里/小时的三个车轮的机动车。

大型方向盘式拖拉机:发动机功率大于等于14.7千瓦(20马力)的方向盘式拖拉机。

小型方向盘式拖拉机:发动机功率小于14.7千瓦的方向盘式拖拉机。

手扶拖拉机:用手把操纵转向的轮式拖拉机。

轮式自行专用机械:设计行驶速度在10公里/小时以上,装有充气轮胎,可以在道路上自行行驶的专用机械。

全挂车:本身无动力,独立承载,依靠其他车辆牵引行驶的车辆。

半挂车:本身无动力,与主车共同承载依靠主车牵引行驶的车辆。

上述机动车的分类是从机动车管理角度所作的区分,因此其囊括的机动车并非《侵权责任法》上的机动车的概念。反之,没有包括在内的车辆,也可能属于《侵权责任法》上的机动车。因此有必要依据《道路交通安全法》及其实施条例的规定,厘清《侵权责任法》上的机动车。

依据《道路交通安全法》第119条的规定,“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。这个概念可以从以下几个方面予以把握:

第一,机动车是以动力装置驱动或者牵引,独立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,不包括地下或者地上轨道交通,也不包括履带式机动车(如坦克、履带式拖拉机等),应适用一般侵权归责原则。但轮式机动车也不全都是机动车,如《道路交通安全法实施条例》第111条规定,手扶拖拉机等最高设计行驶速度不超过每小时20公里的轮式拖拉机和最高设计行驶速度不超过每小时40公里、牵引挂车方可从事道路运输的轮式拖拉机,都不属于机动车。

动力装置驱动或者牵引机动车主要包括两类:一是燃油动力,各类汽车、摩托车通常以燃油为动力;二是电力,小型汽车和部分摩托车采用电力,主要包括充电式电力和太阳能式电力两类。

履带式车辆不属于《道路交通安全法》所称的“机动车”。这主要是因为履带

式车辆一般不在公共通行场所通行,且行驶速度较慢,不具有轮式车辆的危险性,无须纳入特别侵权范围。

第二,虽然动力装置驱动,但设计最高时速、空车质量和外形尺寸符合有关国家标准的残疾人机动轮椅车、电动自行车等不包括在机动车范围内。依据《道路交通安全法实施条例》第111条的规定,手扶拖拉机等最高设计行驶速度不超过20公里/小时的轮式拖拉机和最高设计行驶速度不超过40公里/小时、牵引挂车方可从事道路运输的轮式拖拉机,都不属于机动车。反之,设计时速超过20公里/小时就属于机动车范畴。如设计时速超过20公里/小时的残疾人轮椅车、电动自行车等,应当认为属于机动车。同理,禁止上道路行驶的农用车,可以不认定为机动车;能够上道路行驶,时速超过20公里/小时的农用车,应当认定为机动车。

有争议的是,近年来广泛兴起的电动自行车既可以人力驱动,又可以电力驱动,且电力驱动时速度较快,那么其是否属于机动车呢?《道路交通安全法》第119条第4项规定,“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、电动自行车等交通工具。据此,如果电动自行车最高时速、空车质量超过一定标准,则属于机动车的范畴。我国关于电动自行车的现行标准是由国家质量技术监督局于1999年制定的《电动自行车通用技术条件》(GB17761-1999)规定的。根据《电动自行车通用技术条件》5.1.1和5.1.2的规定,电动自行车最高车速应不大于20公里/小时;整车质量(重量)应不大于40千克。因此,如果电动自行车超过该标准的,就不能被认定为“非机动车”;反过来说,就属于“机动车”。<sup>①</sup>

对电瓶三轮车是否属于机动车的问题,实践中也存在争议。一种观点认为,电瓶三轮车属于非机动车,理由是该产品未被收入国家有关机动车产品目录,因此不属于机动车的范畴。电瓶三轮车无法像其他机动车一样登记上牌,驾驶人员亦无法申领到相应的驾驶资格证书,保险公司也不接受电瓶三轮车进行“交强险”投保。《道路交通安全法》规定电动自行车属于非机动车,而电动自行车也是以电瓶驱动的。所以,电瓶三轮车在性质上属于非机动车。另一种观点认为,电瓶三轮车是机动车。电瓶本身就是动力装置,因此电瓶驱动的车辆原则上是机动车。由于电动自行车的质量小、速度慢,同时具有人力骑行的功能,因此《道路交

---

<sup>①</sup> 2009年6月25日,国家标准化管理委员会发布了《电动摩托车和电动轻便摩托车安全要求》《机动车运行安全技术条件》等四项关于电动摩托车和电动轻便摩托车的相关国家标准,并拟定于2010年1月1日起实施。《机动车运行安全技术条件》沿用了1999年采用的“20/40标准”。但在这四项国家标准正式实施前,由于反对意见太强烈,国家标准化管理委员会于2009年12月15日发布的《关于电动摩托车相关标准实施事项的通知》称:《电动摩托车和电动轻便摩托车通用技术条件》等四项国家标准中涉及电动轻便摩托车的内容暂缓实施,同时将加快《电动自行车通用技术条件》国家标准的修订工作。因此,在《电动自行车通用技术条件》的相关规定被修订之前,超过“20/40标准”的电动自行车,仍然属于“机动车”的范畴。

全法》专门明确其为非机动车,而电瓶三轮车不在其中。电瓶三轮车未被收入国家有关产品目录,并不必然说明其属于非机动车,因此电瓶三轮车仍属于机动车的范畴。<sup>①</sup> 参照前述车辆管理部门的规定可知,电瓶车无疑为机动车的一种。但《侵权责任法》是否将其纳入机动车的范围,主要看其潜在的危险程度,一般以速度、质量和载重等指标予以衡量。从常理上看,电瓶三轮车各方面指标超过电动自行车,纳入机动车较为合适,交通管理部门也持大致相同的观点。<sup>②</sup>

第三,气垫船若时速超过40公里/小时,准许上道路行驶,则应当属于机动车的范围。<sup>③</sup> 如果低于40公里/小时,则不属于机动车,其侵权按照一般侵权规则处理。

第四,轨道通行的机动车应属于机动车,但仍不属于道路交通事故中的车辆,其应属于高速运输工具,由其保有人对受害人承担无过错责任。在立法过程中,有人提议将城市轨道交通(地铁、轻轨)事故纳入机动车交通事故范围,其理由在于其速度并不快,这种运输工具承担无过错责任过于严厉。但大多数学者均认为,轨道交通设计速度较快,具有专用道路(机动性不高),危险性更大,与道路交通还是有相当的差异,主张将其排除在机动车之外。《侵权责任法》虽然对此没有明确,笔者认为应按主流观点予以解释。

## (二) 非机动车

《道路交通安全法》第119条第4项规定,“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、电动自行车等交通工具。

依据《道路交通安全法》第57—60条的相关规定,驾驶非机动车在道路上行驶应当遵守有关交通安全的规定。非机动车应当在非机动车道内行驶;在没有非机动车道的道路上,应当靠车行道的右侧行驶。残疾人机动轮椅车、电动自行车在非机动车道内行驶时,最高时速不得超过15公里。非机动车应当在规定地点停

<sup>①</sup> 参见李富金:《电瓶三轮车:机动车还是非机动车》,载《江苏法制报》2007年8月7日,第4版。

<sup>②</sup> 公安部交通管理局对此有两个解释,认为电瓶三轮车属于侵权法上的机动车。第一个解释是公安部交通管理局于2005年7月28日的解释:由于国家目前对电瓶三轮车的管理没有相关的法律、法规和标准,车管部门也没有依据核发牌证和驾驶证,对上路行驶的电瓶三轮车可以按照《道路交通安全法》及其相关的法规,按无牌无证车辆处理。通过这个解释可以看出,电瓶三轮车是不需要牌证即可上路的。第二个解释是公安部《关于江苏省公安厅就电瓶三轮车涉及的交通事故及交通违法行为如何处理的答复》。其中解释到:根据《道路交通安全法》第119条第4项的规定,“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、电动自行车等交通工具。结合《机动车运行安全技术条件》(GB7258—2004)对轻便摩托车的定义,无论采用何种驱动方式,其最高设计车速不大于50公里/小时,且若使用内燃机,其排量不大于50毫升的两轮或三轮车辆,包括两轮轻便摩托车和三轮轻便摩托车,但不包括最高设计车速不大于20公里/小时的电驱动的两轮车辆,对此类车辆发生的交通事故及其交通违法行为,按照机动车进行处理。以上两个解释非常清楚,电瓶三轮车按机动车对待。

<sup>③</sup> 参见杨立新:《道路交通事故责任研究》,法律出版社2009年版,第53页。

放。未设停放地点的,非机动车停放不得妨碍其他车辆和行人通行。驾驭畜力车,应当使用驯服的牲畜;驾驭畜力车横过道路时,驾驶人应当下车牵引牲畜;驾驶人离开车辆时,应当拴系牲畜。

### 三、道路的界定

道路是构成交通事故的基础条件。依据《道路交通安全法》第119条第1项的规定,“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。道路应具有形态性、客观性和公开性三种特性。<sup>①</sup>其中,形态性主要是指与道路毗邻的供公众通行的地方;客观性是指道路为公众通行所建;公开性是指交通管理部门认为是供公众通行的地方。道路的形态性、客观性和公开性等特性鲜明地体现出道路供公众使用的公共性质。仅供本单位车辆和行人通行的地方,交通管理部门没有义务对其进行管理的,因不具备公共性质,不能列为道路。

#### (一) 公路

公路,是指连接城镇、乡村和工矿基地之间主要供汽车行驶的道路,包括公路桥梁、公路隧道和公路渡口。公路与城市道路的区别在于它的路幅一般较窄、交叉口较少,两旁房屋建筑较少,主要行驶机动车,不设人行道,地下管线很少,利用边沟排水。

公路一般按照国家的行政系统划分、服务范围、在整个公路网中所处的地位及其在政治、经济上所起的作用进行分类。日本将公路分为高速汽车国道、一般国道、都道、府县道和市町村道四类;美国将公路分为州际公路、州公路和地方公路三类。我国将公路分为全国性公路(国道),从首都通往各省、市、自治区的政治、经济中心的干线公路,纵贯南北和横贯东西的省际或自治区之间的干线公路以及通往各大型港口、铁路枢纽、重要工矿基地和边(海)防据点的干线公路;区域性公路(省道),省或自治区以内重要城市之间的联络路线以及某些大城市与其卫星城或工业区、风景区、港口、机场等的联络路线;地方性公路(县、乡道路),县际、县与乡、镇之间的联络线以及农村道路。

按照公路所适应的年平均昼夜交通量及其使用任务和性质,将公路分为若干技术等级。交通部于1981年颁发的《公路工程技术标准》将公路分为五个技术等级:(1)高速公路,一般能适应年平均昼夜汽车交通量为25000辆以上,具有特别重要的政治、经济意义,专供汽车分道高速行驶并全部控制出入的公路,并以长途运输为主的公路。(2)一级公路,能适应年平均昼夜汽车交通量5000—25000辆,连接重要政治、经济中心,通往重要工矿区,可供汽车分道快速行驶并部分控制出入、部分立体交叉的公路。(3)二级公路,能适应按各种车辆折合成载重汽

<sup>①</sup> 参见郑安文:《道路交通安全与管理》,机械工业出版社2008年版,第5页。

车的年平均昼夜交通量2000—5000辆,连接政治、经济中心或大型工矿区以及运输繁重的城郊公路。(4)三级公路,能适应按各种车辆折合成载重汽车的年平均昼夜交通量2000辆以下,沟通县与县或县与城市的一般干线公路。(5)四级公路,能适应按各种车辆折合成载重汽车的年平均昼夜交通量200辆以下,沟通县与乡、镇之间的支线公路。

## (二) 城市道路

城市道路,是指连接城市各部分的所有道路(包括干道、支路、交叉口以及同道路相连接的广场等)组成的交通网络,在一些现代城市中还包括地下铁道、地下街等设施。但作为侵权责任法意义上的道路,不包括地下轨道等设施。

城市道路一般分为四类:(1)主干道(全市性干道)。联系城市中主要居住区、交通枢纽和城市的主要公共活动中心,是全市性的主要客货运输线。主干道系统在城市内部且同郊区的公路干线网连接成整体。(2)次干道(地区性干道)。主干道的辅助交通线,用以沟通主干道和支路,交通吸引范围比主干道小。(3)支路。干道的分支线和出入居住区和居住小区的道路。(4)专用道路。有汽车专用的高速道路和快速道路,载重汽车专用道路,公共汽车专用道路,自行车专用路,步行街等;目前,城市中大部分道路都是各种车辆混合通行的道路,专用道路很少。

城市道路同一般公路相比,主要特点是:(1)道路交叉点多,区间段短,交通流速较低,通行能力较小。(2)道路上行人和公共交通工具,机动车和非机动车等各种交通流相互交织,交通组织比较复杂。(3)城市道路的布局、线形、路型和宽度,除了满足城市交通运输的要求外,还要满足许多非交通性的要求,如排除地面水,埋设工程管线,通风、日照、绿化、防火、防震以及城市景观等。(4)在交通安全和交通管理方面要求较高。

(三) 单位管辖范围内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

这主要是指机关、企事业单位以及林区、矿区和农村范围道路场所等。一般而言,这部分道路和场所是单位内部的场所,不准他人的机动车通行,因此,单位内部道路和场所发生的交通事故,原则上不属于道路交通事故,应按照一般侵权责任事故处理。矿区、厂区、林区、农场等单位自建的不通行社会车辆的专用道路、乡间小道、田野机耕道、城市楼群或排房之间的甬道以及机关、学校、住宅小区内的甬道等不属于道路范畴。但上述路段和路片一旦允许社会机动车通行,就属于道路交通安全法上的道路的范畴,在其范围内发生的道路交通事故应适用《道路交通安全法》。

值得注意的是,实践中尚有一个非道路的概念。非道路是相对于道路概念而言的,在实际工作中非常难以把握。下列路段、路面和地方应纳入非道路范围:(1)自建自管未列入规划的城市巷弄或村间路,或者称自行修建并自行负责管理

的路面；(2) 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；(3) 村民宅前宅后建造的路段或自然通车形成的路面；(4) 封闭式住宅小区内楼群之间的路面；(5) 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；(6) 撤村建乡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；(8) 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；(9) 其他未列入公共交通管理范围的路段。

非道路交通事故，是指“非道路”上发生的人身伤亡、财物损失的事故或其他事故。具体地说，在上述九类地点所发生的事故都应纳入非道路交通事故。这类交通事故发生后，不属于《道路交通安全法》调整的范围，但仍然属于侵权责任法调整的范畴。

#### 四、交通的界定

我国立法没有使用交通或者运行(运动)的概念，《道路交通安全法》第119条第5项采用了“车辆在道路上”的提法，指车辆和道路结合在一起的(交通)状态。如何理解“车辆在道路上”，可以参考比较法上的经验予以解决。

德国的道路交通事故损害赔偿理论针对交通的认定，发生了机械工学到交通工学的转变。<sup>①</sup> 机械工学将原动力作为判断是否为交通的标准，即交通仅限于解决机动车发动机力的直接或者间接作用。但它对于发动机停止且机动车静止状态下发生的事故不作为交通事故处理(如停在路上的机动车与其他机动车相撞、卸货砸到行人等)，不利于对受害人的保护。因为按照一般侵权责任实行过错责任，不如交通事故实行危险责任保护更为有力。为了修正这个缺点，出现了交通工学的观点，交通的关键不在于发动机的作用，不论发动时是否停止，在于车辆在地点和时间上与某一交通过程和交通实施的联系。很多人从常理出发，认为机动车在相当长的时间内无法以自身的动力移动(如发动机故障或者燃料耗尽)，则可以视为交通的终结。但德国联邦最高法院(BGH)认为，上述理解与德国道路交通法的立法目的是不相符的。因为交通概念的核心在于因机动车而产生的危险，对参与交通的人实施保护，因此应当扩展理解“机动车处于交通状态”这一概念。据此，判断机动车处于交通状态的条件是：只要司机还将机动车用于交通，且由此产生的危险状态依然存在。只有将机动车离开车道放置到了公共交通以外的地方时，道路交通法上的“交通”才中断。即便将机动车置于高速公路的备道(救援车道)，机动车产生的危险仍然存在，因此还应该承担危险责任。如一辆车因发动机故障停在高速公路的右侧，另一辆车撞上了它，停着的车仍处于“交通”中，应承担责任。<sup>②</sup>

<sup>①</sup> 参见刘士国：《现代侵权损害赔偿》，法律出版社1998年版，第244页。

<sup>②</sup> 参见〔德〕马克西米利安·福克斯：《侵权行为法》，齐晓琨译，法律出版社2006年版，第268页。

但在另一方面,即便“车辆在道路上”,如果作为工作机器而使用,则其已经不能算做在交通中。德国法认为,如果机动车不作为交通工具而存在,只是被当做作业机器使用,则不会产生机动车固有的风险,就不构成此处的“在道路上使用”。如德国联邦最高法院认为,一辆饲料运输车向一个桶形仓填装饲料,造成仓破裂,饲料溢出损失,并造成鸡舍顶棚坍塌,不构成机动车在道路上的使用,不属于“交通”。<sup>①</sup> BGH 认为,“一旦机动车不作为交通工具使用,而只是被作为机器使用,则机动车通常的通途所产生的危险就不会发生,因为我们的法律规范对于工作的交通并没有规定一个一般的危险责任,所以此种情况下不再适用危险责任”(NJW 1975,1886)。在一个案件中,一辆油罐车在交通道路以外的地方用自身的发动机动力量卸油时发生了泄漏,并导致旁边建筑物的损害。鉴于该案中虽然其作为机器而使用,但其发动机还是处于运动状态,因此应适用危险责任(BGHZ 71,212)。在另一案件中,下雪时,防滑喷洒车在路面上喷洒防滑颗粒时,喷到了一辆轿车上,导致其油漆表面存在大量斑点状损伤,喷洒车车主应承担机动车危险责任(BGHZ 105,65)。由此可见,德国法以危险为基本要素把握交通的本质内涵。

日本《汽车损害赔偿法》第2条第2款规定:“交通是指按照汽车应有装置的使用方法加以使用,不管是否运送人或者货物。”日本法上最初将其理解为为发动机,但对于停止状态时发生的损害事故无法救济。于是立法和法理对应有装置扩展到行走装置,认为不但发动机属于应有装置,而且还应该包括方向、制动等装置。但是这种解释还是比较狭隘,如不能包括车门开关和吊车的操作等机动车的自体交通。因此又出现固有装置说,认为交通包括对机动车固有装置的操作。后来又出现车库出入说,指在机动车离开仓库到回到仓库前,只要在交通场所或者道路上,不管是行走还是停车,均为交通。此说为日本现行法的通说。<sup>②</sup>

依据学者的分析,我国“车辆在道路上”应作如下解释<sup>③</sup>:第一,机动车在道路上运行。机动车根据自己的行走装置,驱动自身在道路上行走,构成在道路上运行。第二,机动车在道路上使用。机动车在道路上使用,如工程车在道路上进行工程作业,属于机动车在道路上。但从理论上讲,“车辆在道路上”含义要广于该解释。机动车在道路上维修、上下旅客、装卸货物、车上有普通物品坠落等均构成“交通”。所谓交通,应把握两点:(1) 司机将机动车用于交通(主观愿望);(2) 机动车处于道路上且由此产生的危险状态尚存在(客观要件)。二者结合才构成交通。只有将其离开道路,停放在公共道路之外的地点时,交通才告中断。有学者将车辆交通等同于车辆运动,认为车辆在运动中乘客跳车属于交通事故,停止后跳车的,就不属于交通事故,这显然是对交通的狭义理解。由此看来,我国的“车辆在道路上”虽然有将二者结合的含义,但还不准确,建议将来修法时采用交通的

① 参见[德]马克西米利安·福克斯:《侵权行为法》,齐晓琨译,法律出版社2006年版,第269页。

② 参见刘士国:《现代侵权损害赔偿责任》,法律出版社1998年版,第244页。

③ 参见杨立新:《道路交通事故责任研究》,法律出版社2009年版,第61页。



概念,从主观和客观两个角度准确界定交通的内涵和外延。

## 五、交通参与人的界定

在道路交通事故中,人的要素是主体要素,是权利、义务的享有者和承担者,也是行为的践行者和责任的承受者。在交通体系中,参与人包括机动车保有人、机动车驾驶人、非机动车驾驶人、行人和乘客。<sup>①</sup>

### (一) 机动车保有人

道路交通事故的首要责任人是机动车保有者。我国学者将其定义为保有机动车并且对机动车享有支配和利益归属的法人、自然人或者其他组织。<sup>②</sup>

德国道路交通事故上的保有者,是指为自己的目的而使用机动车并对该使用的机动车有事实上的处分权的人,或者在事故发生当时将机动车为自己的目的而使用并具有该机动车的使用处分权的人。它是从《德国民法典》第833条规定的动物保有人的概念中派生出来的。其中,“为自己的目的而使用”是指从使用机动车中获得利益;“有事实上的处分权”是指在使用上的自由处分,仅仅从事实或经济关系上去考量的处分。<sup>③</sup> 奥地利、希腊与荷兰等欧洲国家的法律中对保有者的界定与德国法大致相同。<sup>④</sup> 日本则在借鉴和研究各国立法的基础上,提出了“交通供用者”的概念,以交通支配与交通利益之“二元说”作为判定交通供应者的基准。此外,美国、挪威等国使用“所有者”一词,英国采用“使用者”一词。比较而言,对机动车拥有所有权是对机动车拥有实际支配力和交通收益的完整体现,但所有权不是判断是否为保有者的唯一要素。实践中存在许多非机动车所有权人应被认定为机动车保有者的情况。所有者不能涵盖非所有人使用等情形。而使用者范围过于宽泛,不宜作为描述对机动车管领控制并享有利益的情形,所以建议我国立法和司法实践采用“保有者”的提法。

从保有者产生的语境来看,它源自危险责任或无过错责任。危险责任的基本思想是,如果损害的发生是由于危险物或危险作业所致,那么危险物的所有人或持有人、危险作业的作业人即应对损害负赔偿责任,不问其对于损害的发生是否存有过失。它不是对不法行为的制裁,而是基于分配正义的理念对“不幸损害”的

<sup>①</sup> 参见杨立新:《道路交通事故责任研究》,法律出版社2009年版,第61页。

<sup>②</sup> 同上书,第55页。

<sup>③</sup> 参见张新宝、解娜娜:《“机动车一方”:道路交通事故赔偿义务人解析》,载《法学家》2008年第6期。

<sup>④</sup> 《奥地利危险物改进法》第3条第1款第6项规定:“保有者:对机动车辆以自担风险的方式使用受益且拥有作为使用受益前提条件的支配力。”《希腊机动车辆赔偿责任人法》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,或者任何使自己独立控制机动车辆并以任何一种方式加以使用的人。”《荷兰道路交通法》第1条第1款第n项的表述与此类似保有者是对机动车辆或拖车部分:(1)基于租赁买卖而占有者;(2)使用受益者;(3)不同于所有权人或占有人的其他方式持续使用者。

合理分配。<sup>①</sup>危险责任的理论基础主要有:(1)危险来源说或危险开启说。因为危险企业、物品或装置的所有人或持有人制造了危险来源,因此应对因危险造成的损害承担赔偿责任。(2)危险控制说。从事危险活动或者占有、使用危险物品的人最能控制这些危险,因此,由这些人承担因危险引起的损害可以有效防止或者减少损害的发生。(3)报偿理论。该理论源于罗马法“获得利益的人负担危险”的法谚,认为从事危险活动或者占有、使用危险物品的人从这一活动中获得了利益,基于享受利益者承担风险的原则,其应当承担责任,即所谓的“利之所得,损之所归”。(4)损害分散理论。一般因危险责任而产生的损害赔偿,可经由商品服务的价格机能及保险予以分散。上述思想旨在某些方面提供危险责任的正当性。从保有人或者交通供用者的标准或者含义上看,显然是吸收了危险责任的思想,将它们的立论基础归结为危险责任是较为妥当的。

问题在于,我国《道路交通安全法》并未确立机动车管领控制人的危险责任或者无过失责任,将机动车管领控制人称为“保有人”是否妥当?从归责原则的角度来看,危险责任和过错、过错推定责任之间是流动的,并不相互排斥。过错与危险责任是事物的两极,两者之间应有宽阔的中间地带,过错推定的本质是过错责任。从过错到危险责任,其危险性是不断升高(危险升高理论)的,其相应的注意义务也是不断升高的。鉴于机动车管领和控制人毕竟开启了危险并从中获益,且比较其他人有利益和办法控制危险事故的发生,因此将其称为保有人也是合适的。

依据各国对保有人的定义,可知保有者的核心特征是相似的:判断机动车保有者的标准是损害发生时对机动车拥有实际支配力并对其享有交通收益,即“实际支配力+交通收益”。这一标准也可以为我国理论和司法实践所采纳。实际上,欧洲大部分国家不是将保有者规定为责任主体之一,而是规定为机动车危险实现时唯一的责任主体。在这些国家,其他人(如驾驶人、非保有者的所有人等)只承担过失责任(包括过失推定责任)。<sup>②</sup>

## (二) 机动车驾驶人

机动车驾驶人,是道路交通事故的行为主体和责任主体。依照我国学者的研究,机动车驾驶人应该符合以下条件:第一,是符合公安部门规定的驾驶许可条件的人,即经过机动车驾驶人资格考试的人。第二,自然人通过考试之后,还必须已经取得并持有机动车驾驶证。第三,是在道路上驾驶机动车的人,没有实际驾驶机动车的人,不是机动车驾驶人。第四,机动车驾驶人应该是自然人,法人或者其他组织本身不可能操控机动车。<sup>③</sup>

上述定义和要件将机动车和道路交通安全管理规范与民事规范结合,有一定的积

<sup>①</sup> 参见王泽鉴:《侵权行为法》,北京大学出版社2009年版,第15页。

<sup>②</sup> 参见《德国道路交通安全法》第7条、《奥地利铁路及机动车辆赔偿法》第5条、《葡萄牙民法典》第503条第1款以及《丹麦道路交通安全法》第104条第1款。

<sup>③</sup> 参见杨立新:《道路交通事故责任研究》,法律出版社2009年版,第56页。

极意义。但上述驾驶人的概念均将未通过考试或者吊销驾照之人排除在外,将其作为一般侵权人对待,不利于交通安全管理,对受害人而言也不公平。机动车交通管理规范旨在维护道路交通秩序,与民事侵权规范尚有差距,无须也不能将公安部门对机动车驾驶人的要求作为道路交通事故侵权责任主体的限定依据。举例来说,甲没有驾照但技术娴熟,或存在无证驾驶多年、被吊销驾照等情况,但因为疾病突发或醉酒等原因,导致道路交通事故发生,此时甲应为机动车驾驶人。如果按照前述四个要件来看,其不属于驾驶人。就民事法律规范而言,机动车驾驶人实际上就是操作机动车的人。

值得注意的是,《道路交通安全法》并未使用机动车保有人和驾驶人的概念,而是使用了“机动车一方”概称两者。在实际生活中,机动车实际驾驶人和机动车实际所有人、登记簿记载的所有人<sup>①</sup>可能发生分离,包括出租、出借、买卖、盗窃等诸种情形。在此情况下,与引发事故车辆相关的所有人、实际占有人等都有可能承担侵权责任。从受害人的角度来讲,这些主体被视为一个整体,即“机动车一方”,实际上机动车一方就是道路交通事故的责任主体。不过机动车一方的说法可能存在一些歧义,因为机动车不可能构成一方,其实是机动车的保有人和驾驶人才可能构成一方。虽然机动车一方的提法较为简洁,但还是不够严谨,应使用保有人和驾驶人的概念。

### (三) 非机动车驾驶人

非机动车驾驶人,是指驾驶非机动车的自然人,如马车驾驭人等。非机动车驾驶人,依据《道路交通安全法实施条例》的规定,包括年满12周岁骑自行车、三轮车的自然人,年满16周岁驾驶电动自行车和残疾人机动轮椅车的自然人,年满16周岁在道路上驾驭畜力车的自然人,以及驾驶其他非机动车的自然人。上述非机动车驾驶人的概念,仅为道路交通管理的行政法规,其规范目的在于维持交通管理秩序,并非《侵权责任法》上的非机动车驾驶人的概念。与机动车驾驶人概念类似,非机动车驾驶人实际上就是操作非机动车的人。

非机动车驾驶人作为道路交通的参与者,一方面驾驶非机动车,可能是道路交通事故的行为主体和责任主体;但另一方面,非机动车因为依靠人力或者畜力牵引,机动性较差,其也可能是道路交通事故的受害者。由此,《道路交通安全法》一方面要求非机动车驾驶人遵守交通规则,保障其他交通参与人的人身、财产安全。我国《道路交通安全法实施条例》第70—73条分别规定了骑自行车、电动自行车、三轮车、残疾人机动轮椅车和畜力车的通行规定。另一方面,要保障非机动车驾驶人的人身和财产安全。非机动车驾驶人在《道路交通安全法》上与行人地位相类似,与机动车一方是相对的,这是对其人身财产保护的举措。

---

<sup>①</sup> 根据《中华人民共和国物权法》第24条的规定,机动车所有权变动实行登记对抗模式,因此,受让人在机动车交付之后即可取得所有权,而无须办理变更登记。只不过,未变更登记的不得对抗善意第三人。

#### (四) 行人

行人,是指在道路上的车辆之外的自然人。行人是道路交通事故的主要受害者,研究表明,行人、非机动车驾驶人受到的生命安全威胁更大。《道路交通安全法》和《侵权责任法》旨在公平保护道路交通的参与者,因此保护行人、自行车驾驶人的安全便成为其主要目标。

我国《道路交通安全法》对行人安全通行进行了详细的规定。《道路交通安全法》第61条规定,行人应当在人行道内行走,没有人行道的靠路边行走。第62条规定,行人通过路口或者横过道路,应当走人行横道或者过街设施;通过有交通信号灯的人行横道,应当按照交通信号灯指示通行;通过没有交通信号灯、人行横道的路口,或者在没有过街设施的路段横过道路,应当在确认安全后通过。第63条规定,行人不得跨越、倚坐道路隔离设施,不得扒车、强行拦车或者实施妨碍道路交通安全的其他行为。第64条规定,学龄前儿童以及不能辨认或者不能控制自己行为的精神疾病患者、智力障碍者在道路上通行,应当由其监护人、监护人委托的人或者对其负有管理、保护职责的人带领。盲人在道路上通行,应当使用盲杖或者采取其他导盲手段,车辆应当避让盲人。第65条规定,行人通过铁路道口时,应当按照交通信号或者管理人员的指挥通行;没有交通信号和管理人员的,应当在确认无火车驶临后,迅速通过。在实践中容易发生争议的问题有两个方面:

第一,行人不遵守上述行为规范,是否仍然属于行人之列?对此问题,有学者认为,行人不在人行道上行走,也不在道路上靠边行走,没有在道口和标有横道线上行走的人,是违章行人,也属于行人。<sup>①</sup>行人安全通行的规定,从性质上看属于行政管理规范,同时也具备民事侵权法规范的特征。行人违反上述规范,并不能否认其行人的基本定位,不但如此,还可以推定其具备行为的故意或者过失,从而为责任认定奠定基础。因此,违章行人也是行人。行人这一定位不因为其是否遵守《道路交通安全法》及其实施条例有所差异。

第二,若行人没有遵守上述安全通行的规定,造成自身损害的,是否有权要求机动车一方予以赔偿?行人是道路交通的弱势群体,其机动性差,与机动车相比非常脆弱,成为道路交通事故中常见的受害者,也是《道路交通安全法》和《侵权责任法》的主要保护对象。依据《道路交通安全法》第76条第1款第2项的规定,机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故,非机动车驾驶人、行人没有过错的,由机动车一方承担赔偿责任;有证据证明非机动车驾驶人、行人有过错的,根据过错程度适当减轻机动车一方的赔偿责任;机动车一方没有过错的,承担不超过10%的赔偿责任。交通事故的损失是由非机动车驾驶人、行人故意碰撞机动车造成的,机动车一方不承担赔偿责任。由此可见,行人违章不是免责的理由,而只有在证明行人故意碰撞机动车造成损害的情况下,机动车一方才例外不承担赔偿

<sup>①</sup> 参见杨立新:《道路交通事故责任研究》,法律出版社2009年版,第57页。