

机动车损害赔偿责任对交通行为的规范作用

The Effects of Special Automobile Liability Rules to Traffic Regulations

于 敏

(中国社会科学院法学研究所 北京 100072)

内容摘要: 机动车损害赔偿是一种对近代以来民事上的过失责任原则做出修正的特殊侵权行为责任。它有着深厚的社会基础、法理根据。其重要作用在于促进机动车驾驶人注意义务的履行和提高。机动车损害赔偿作为一种特殊侵权行为责任,在及时救济保护受害人方面发挥着积极作用。

关键词: 机动车损害赔偿 社会基础 法理根据

随着我国机动车产业和道路交通事业的飞速发展,道路交通事故成为严重社会问题,为此《道路交通安全法》应时出台。该法第76条规定:机动车发生交通事故造成人身伤亡、财产损失的,由保险公司在机动车第三者责任强制保险限额范围内予以赔偿。超过责任限额的部分,按照下列方式承担赔偿责任:(一) 机动车之间发生交通事故的,由有过错的一方承担责任;双方都有过错的,按照各自过错的比例分担责任。(二) 机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故的,由机动车一方承担责任;但是,有证据证明非机动车驾驶人、行人违反道路交通安全法律、法规,机动车驾驶人已经采取必要处置措施的,减轻机动车一方的责任。交通事故的损失是由非机动车驾驶人、行人故意造成的,机动车一方不承担责任。这个条文表明了这样几层意思:(1) 机动车损害赔偿责任的成立不以加害人的主观过错为要件;(2) 为保障这种损害赔偿责任的实现,国家实行机动车第三者责任法定保险制度;(3) 对机动车损害赔偿可以适用过失相抵原则。

一、机动车损害赔偿责任的意義

对机动车的运行造成的损害,无须加害人主观上有过失,也不要求受害人对此举证,只要加害人不能反证自己没有过失,就要承担赔偿责任。侵权的法律责任,一般以加害人的过失为要件,因此,机动车损害赔偿是一种对近代以来民事上的过失责任原则做出修正的特殊侵

权行为责任。机动车损害赔偿来源于机动车的保有和使用,责任主体当然是能够控制机动车辆,并获得运行利益的机动车所有者和使用者。因此,机动车损害赔偿责任一般来说,是保有人责任。在保有与驾驶分离的场合,保有人的责任又与其对驾驶人的选任、教育、管理义务等情况相关,这样,机动车损害赔偿责任就与使用人责任(雇主责任、法人责任等)相关联。

为保障机动车损害赔偿的财源,使受害人得到及时、妥当的救济。法律还为负有这种危险责任的人们设置了机动车第三者责任保险制度。机动车第三者责任保险一般分为强制保险与任意保险。强制保险是指国家强制实行的第三者责任保险,没有投保第三者责任保险的机动车不得上路行驶。我国自上世纪80年代开始就逐步在全国推开各种机动车的“第三者责任法定保险”制度,对许多车辆都规定不加入第三者责任保险就不准上路行驶。据统计,现在我国近24个省市已经通过地方性行政法规形式对机动车第三者责任保险实行了强制。任意保险一般是机动车保有人在强制保险的基础之上,为了强化自己的赔偿能力自愿加入的险种。此外,为了保障交通事故的受害人在加害人不明、无保险车辆加害和不能从保险支付等场合也能及时得到救济,许多国家还建立了由政府运营的机动车损害赔偿保障事业。《道路交通安全法》有关国家设立“道路交通事故社会救助基金”的规定,

作者简介:于敏(1953-),男,汉族,北京人,中国社会科学院法学研究所研究员。

中国保险监督管理委员会2004年4月26日颁布《关于机动车第三者责任强制保险有关问题的通知》,保监发[2004]39号。

© 1994-2008 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. <http://www.cnki.net>

就是与此相类似的制度。

二、机动车损害赔偿责任的的社会基础

世界各国不约而同地对机动车损害赔偿适用特殊的侵权行为责任原则, 是有其物理性和经济、社会性原因的。这就是机动车的诞生、道路交通的革命和交通事故的出现。可以说, 机动车损害赔偿制度是历史的产物。

产业革命后期, 虽然由于铁路、汽船的发明实现了真正意义上的交通革命, 但是道路交通工具的革命的完成, 则是经过道路交通的机械化才得以实现的。机动车的广泛运用使人类的道路交通状况发生了质的变革, 它不仅为人类的日常生活提供了前所未有的便利, 而且使得近代以来各国社会经济的高速发展成为可能。从交通经济学的角度来看, 机动车交通创造了机动车文化, 整个20世纪可以说就是机动车世纪。可以说, 没有机动车, 今天人类社会经济的发展是不可想象的。

但是, 机动车交通的宿命性弱点也是严重的, 这就是交通事故。为了解决这个社会问题, 主要发达国家从使机动车能够充分发挥作为高速交通工具性能的经济性和安全性的视点出发, 采取了建设机动车专用道路的政策, 并努力实现将机动车从混合交通的非效率状态下解放出来, 使其按照速度分离, 从而达到有效率地安全流通的目的。尽管采取了这样的措施, 现阶段科学技术水准的机动车给人类社会带来的灾害仍然是惊人的。根据世界卫生组织公布的数字, 全世界每年约有70万人死于交通事故。有人进行过统计, 自有机动车以来, 所发生交通事故死亡人数的总和比第一次世界大战中死亡的总人数还多。我国自上世纪70年代初, 全国发生交通事故死亡人数超过1万(11331人)之后, 进入本世纪以来, 每年全国道路交通事故死亡人数都在10万人左右。道路交通安全形势非常严峻。

三、机动车损害赔偿责任的确立与法理根据

(一) 机动车损害赔偿责任的确立

为解决人类运用科学技术衍生物造成的严重社会问题, 避免人类在盲目追逐利益和便捷的过程中遭遇灭顶之灾, 所有机动车社会都在采取加速机动车道路建设, 完善道路交通安全设施等各种措施。在消灭交通灾害的同

时, 为了救济交通灾害的受害者, 人们对19世纪自由主义的个人主义原理主张的个人的行动自由, 仅限于他违反一般性义务而没有充分注意行动的场所, 才通过课以损害赔偿责任加以制约的认识进行了反思。其结果是, 人们认识到, 对于现在仅仅依据没有过失就没有责任这一原理的侵权行为法恐怕是无法接受的。这是由于机械及技术性装置利用大增, 对人和财产造成的损害, 超过了受害人的负担能力, 并且, 存在运用保险的手段将损失的风险扩散到社区整体的可能性, 进一步地, 在关于法律体系应该保证的其成员的社会保障程度方面, 人们的意识发生了巨大的变化。因此, 世界工业国家要制约, 或者限制纯粹的过失原理。

关于机动车损害赔偿责任, 最早的立法例是1908年奥地利《关于对因驾驶机动车造成损害的责任的法律》。第二年, 德国也制定了《机动车交通法》(1909年5月3日), 该法经1952年2月19日修改, 更名为《道路交通安全法》, 在该法律中引进了所谓危险责任。法国1985年7月5日《改善交通事故受害人的状况促进赔偿程序为目的的法律》对交通事故赔偿规定的牵连要件, 是所谓无过失责任的核心。在许多国家, 产生出由立法者, 或者由法院创造的特别规则。这些规则, 对因机动车事故造成的损害, 与所谓过失的证明无关, 或者几乎无关地课以严格责任。在上述所有国家, 对机动车的运行供用者(与保有人的意义基本等同的概念), 法律要求其承担由制定法规定的最低限度的补偿责任。今天大部分法律制度, 在制定法中均设置了有利于受害人救济的各种原则。根据这些原则, 对因事故受害者, 承认其直接向保险公司请求补偿的权利, 并且即使造成事故的机动车无法确定, 或者没有上保险, 或在事故时保险无效、保险公司支付不能的场合, 也有请求由特别基金给予损害赔偿的权利。

在欧洲这已经形成法律制度, 成为一种法律常识。对在社会生活中形成一个统一体的事件的处理, 在法律层

谷志杰等主编:《交通事故处理及其预防》, 中国人民公安大学出版社2002年版, 第3页。

段里仁主编:《道路交通安全手册》, 档案出版社1998年版, 第9页。

Hein Kotz:《欧洲机动车事故责任》, 载日本交通法学会编:《世界交通法》西神田编辑室1992年版, 第4页。

藤村和夫:《交通事故赔偿理论的新展开》, 平文社1998年版, 第313页。

淡路刚久:《法国的交通事故赔偿法》, 载日本交通法学会编:《世界交通法》, 西神田编辑室1992年版, 第257页以下。

Prof.Dr.Claus-Wilhelm Canaris:《欧洲大陆民法的典型特征》, 载孙宪忠主编:《制定科学的民法典——中德民法典立法研讨会文集》, 法律出版社2003年版, 第34页。

次上被分解开来区别对待。譬如,汽车驾驶人开车轧了一个骑车人,骑自行车人是否可以向开车人要求损害赔偿,这是民法上的问题;而开车人是否要受刑事处罚,则是公法上的问题。在这两个领域适用的是不同的规定,给予刑事处罚取决于开车人是否有过错,但给付损害赔偿的义务却并不取决于其是否有错。

(二) 机动车损害赔偿责任的法理根据

对机动车保有人课以这样的严格责任,法理根据何在?机动车损害赔偿原则的根据,一般解释为危险责任和报偿责任。所谓危险责任是指制造和控制危险的人对作为该危险结果的损害应该负责。危险活动必须是“被允许的”活动,而且,必须是有资格从事该活动者,才能从事该项活动。从事危险活动者要为自己的危险活动造成的损害负责。所谓报偿责任指的是,“利益之所归,损失之所属”,意思是说,在自己取得利益的过程中给他人造成的损害,应该从其所获利益中赔偿才是公平的。“被允许的”活动,一般都是直接或间接的获利活动。因此,只在危险活动中获取利益,不对危险活动带来的损害负责显然是不能被社会允许的。还有一种理论,是从经济分析的观点出发,认为当一个社会损害发生时,应当寻找能以最低成本避免和弥补损害的“最佳买收人”,而一般这个最佳损害回避者就是危险物的占有者(所有者和使用者等),相对于受害人,他们有足够的赔偿能力,并懂得怎样避免损害发生,由他们对损害承担责任最公平。

四、民事责任的依据

侵权的民事责任的依据是对法定义务的违反,具体到特殊侵权行为责任而言,就是行为人业务上对注意义务的违反。一般来说,能够谈得上业务上的注意义务的,都是带有一定危险性的活动,因此是一种高度(相对于业务执行者以外的人而言)的安全注意义务。行为人所控制危险物的危险性越大,这种安全注意义务的要求程度就越高。因此,承担不同注意义务的行为人之间无法互相攀比,只能按照法律对自己行为的要求谨慎行事。不履行自己业务上的注意义务,造成损害就必须负赔偿责任。这就是机动车损害赔偿认定和负担的法律依据。

有人认为机动车损害赔偿责任的依据在于弱者保护,于是引起了一场扯不清的谁是“弱者”的争论。实际上,侵权的民事责任的依据,只能是法定义务,作为民事上一种特殊侵权行为责任的机动车损害赔偿责任也不例外。

与其他严格责任同样,机动车损害赔偿责任的成立不以保有人和驾驶人的主观过失为要件,但并不是说他们在损害的发生上就一定没有过失,也不是说在判定赔偿责任的时候可以不看其有无过失。法律要求所有从事得到允许的危险活动者都必须严格履行自己业务上的注意义务。机动车保有人及其驾驶人必须履行法律规定的业务上的注意义务。只有以法定义务作为负担法律责任的依据,才能使当事人信服,才能逐渐培养行为人的注意义务意识,促使其负责任地谨慎行为,从而减少事故的发生。法律对弱者的保护,体现在整个法律体系的运行机制中。没有法定义务作民事责任负担的依据,民事法律保护弱者的机制就将失去存在的根基。

五、机动车驾驶人业务上的注意义务

机动车损害赔偿责任的一个重要作用在于促进机动车驾驶人业务上注意义务的履行和提高。为了减少负担赔偿责任的风险,机动车保有人必须认真选任技术高、安全意识强的机动车驾驶人,并认真监督其执行职务,在自己直接驾驶机动车时也要按照操作规范谨慎驾驶。

(一) 法律公平的体现。

在道路交通中,任何道路交通参与者都必须遵守道路交通安全法规,履行其应当承担的与自己参与道路交通时的方式相应的注意义务。道路交通是最体现法律面前人人平等的场所,无论是机动车,还是行人,都要同样地遵守同一个交通秩序。一旦发生交通事故,所负注意义务的履行情况就成为其应承担责任的认定基准。这是在道路交通事故处理中,唯一对任何人都公平的基准。机动车驾驶人业务上注意义务的履行和提高是道路交通安全的关键。因此,道路交通安全法中对机动车驾驶人的机动车驾驶和机动车行驶均设置了详细的规定。所以法律从这两个方面要求其履行自己的注意义务才是公平的。

(二) 所有业务上的注意义务都是法定义务。

关于机动车驾驶人业务上的注意义务,除了道路交通安全法规中的规定之外,所有与机动车驾驶相关的法律、法规以及规章制度、操作规程等规范性文件都是机动车驾驶人业务上注意义务要求其应当遵守的“法”。这本来是不待法律明言的规范,但为了强调这一点,《道路交通安全法》中专门设置了一个一般性条款的规定,即第22条:“机动车驾驶人应当遵守道路交通安全法律、法规的规定,按照操作规范安全驾驶、文明驾驶”。这里的“操作规范”等,就是指作为道路交通安全法规不可能详细规定,而作

吉村良一:《侵权行为法》,有斐阁2000年版,第10页以下。

为一名机动车驾驶人应当履行的业务上的注意义务。可以说,这条规定实现了机动车驾驶人驾驶上注意义务的制定法治化。没有履行这一业务上的注意义务,就是有过失的,在因这种过失造成损害时,就必须负担相应的赔偿责任。因此,当因交通事故发生损害时,对机动车驾驶人,仅从其在机动车通行规定方面道路交通法规违反行为的有无来看,还不能完全、准确地判定其在交通事故中是否有过失,是否应当负担赔偿责任:还要看他在机动车驾驶规定方面道路交通法规违反行为的有无,也就是说只有根据其业务上注意义务违反的有无和状态,才能准确判断其过失的有无,从而认定其赔偿责任的有无和程度。

(三) 妥善处理紧急情况、回避损害发生是注意义务的重要内容。

妥善处理紧急情况、回避损害发生是机动车驾驶人注意义务的重要内容,可以说机动车驾驶人业务上注意义务的最终目的,就是为了回避损害的发生。所谓妥善处理紧急情况,包括行人不遵守交通规则的情况和其他交通参与者违反法规时的妥当处理等情况。

当前,就机动车驾驶人的注意义务需要特别提及的是,行人不遵守交通规则的情况,绝不是机动车驾驶人放弃履行其业务上注意义务的理由,恰恰相反,这正是他应该更加提高警惕,防止事故发生的关键时刻,也就是应该更加严格地履行自己业务上注意义务的时刻。机动车驾驶人的注意义务中包含妥当处理所遇其他道路交通参与者违反道路交通法规情况的要求。机动车驾驶人没有对违法者执行制裁的职权,更没有对他“行刑”的权力。如果机动车驾驶人没有履行这一机动车驾驶人业务上的注意义务,导致本来能够回避的损害由于自己没有注意到而没能回避,该机动车驾驶人就是有过失的;如果明明能够回避,该机动车驾驶人却故意碰撞,就构成了故意的犯罪。这一点是丝毫不能含糊的。

(四) 严格履行业务上的注意义务是道路交通安全的保障。

任何一个国家的交通事故发生率的减低,除完善道路交通安全设施和道路交通法规的落实外,都是通过进行机动车驾驶人业务上安全注意义务教育的途径实现的。这样做是有其法经济学理论上的科学根据的:机动车

驾驶人是掌握危险工具者,他们控制着机动车辆,对他们进行教育,是能够以最低社会成本达到克服机动车的宿命弱点、减少交通事故的最佳途径。无论在任何情况下,在道路交通中都不可以丝毫松懈驾驶人的注意义务。这是“生命尊重”原则的必然要求。

政府如果要教育不走人行横道等不遵守交通规则的行人,只能通过交通安全教育的方法进行,应当向普通民众普及机动车的性能特点、道路的种类和各种状况等道路交通环境及与参与道路交通有关的各方面的知识,并以曾经发生的人身事故的悲惨事例告诉人们交通事故的可怕和不遵守道路交通规则的危害,而不得以行政法规规定在受害人有过失时,剥夺其取得民事赔偿的权利。因为如果这样做,就是告诉机动车驾驶人在某些情况下,碰撞了过路人,交通参与者可以不负责任,这对机动车驾驶人业务上注意义务的履行是极其不利的。如果有机动车驾驶人这样做了,就将产生不堪设想的悲惨后果。这类行政法规不仅是制造恶性事故的隐患,而且是对法治国家建设的严重破坏。

在《道路交通安全法》颁布施行前后,对机动车损害赔偿,社会上曾经发生过认为这对机动车过分“苛刻”,过于“偏袒”行人的议论。但是,从本文的分析中我们看到,作为填补损害、救济受害人的法律制度,侵权行为法的规定是公平的,而且,是应当能够发挥促进交通参与者遵守道路交通规则,减少事故发生的作用的。

机动车损害赔偿作为一种特殊侵权行为责任,在及时救济保护受害人,填补损害方面发挥着积极的作用。尽管机动车损害赔偿是在交通事故发生之后,解决损害赔偿纠纷,救济受害人的事后补救措施,但它在规范道路交通参与者的行为方面也发挥着非常重要的导向作用。依据侵权责任对受害人的救济和损害的填补,与社会性救济和其他各种方式的损害填补的不同,就在于要防止损害的再次发生。这就是侵权行为法对侵权行为的抑制作用。随着我国机动车损害赔偿在司法实务中的普遍适用,必将逐步显现出其在规范道路交通参与者交通行为方面的重要作用,使我国道路交通秩序出现更大的好转。