

我国道路交通事故 损害赔偿 responsibility 分担规则设计

唐 仪 萱

(四川师范大学 法学院, 成都 610068)

摘要:目前我国道路交通事故损害赔偿 responsibility 分担主要存在法律规定不完善、理论研究有误区、司法实践有困难等问题。结合比较法上的优秀立法例,符合我国实际的道路交通事故损害赔偿 responsibility 分担规则设计方案应包括道路交通事故数人侵权、受害人过错和受害人过错参与数人侵权 responsibility 分担三部分内容。

关键词:道路交通事故;损害赔偿 responsibility;责任分担

中图分类号:DF523.9 **文献标志码:**A **文章编号:**1000-5315(2010)02-0026-08

道路交通事故领域是典型的多主体、多责任基础的侵权行为高发地,无论是机动车之间的连环碰撞事故,还是多辆机动车与非机动车、行人之间的碰撞事故,确定各责任人的责任份额都需要运用侵权法上的责任分担规则予以处理。涉及数人侵权的责任分担、受害人过错下的责任分担以及受害人过错参与数人侵权 responsibility 分担等多种制度的应用,而这正是我国法律规范和理论研究的薄弱之处。这些都成为司法实践中道路交通事故侵权 responsibility 处理的难点。因此,有必要基于侵权法上的责任分担理论,结合比较法上的优秀立法例,根据我国道路交通事故侵权 responsibility 的特点,重新规划和设计我国道路交通事故损害赔偿 responsibility 分担规则,以指导实践。

一 我国道路交通事故损害赔偿 responsibility 分担的现状

(一)法律规定不完善^①

1. 连带责任分担规则不健全

我国《道路交通安全法》没有对道路交通事故数人侵权作出专门规定,应当适用我国《民法通则》和相关司法解释的规定。对于连带责任人的最终责任

分担问题,我国《民法通则》第八十七条虽然对连带责任人的追偿权予以了详细规定,但没有涉及缺乏偿还能力的连带责任人的连带份额如何在连带责任人之间、甚至包括有过错的受害人在内的全体当事人之间进行二次分担的问题。

2. 《道路交通安全法》第七十六条仍有诸多缺陷 (1)定位模糊

学界一般认为,《道路交通安全法》第七十六条是对道路交通事故损害赔偿 responsibility 构成的规定,并根据其表述或认为是无过错责任,或认为是过错推定责任^[1]。

本文认为,由于“不超过 10% 的赔偿责任”的责任性质不明确,而我国侵权责任法上的过错责任原则与无过错责任原则之间属于相互排斥关系,再加上条文本身表述不甚严密^[2],上述争议在所难免。因此,作为侵权 responsibility 成立基础的归责原则条款与作为损害赔偿规则的责任分担条款应当分别规定。第七十六条应重构为道路交通事故损害赔偿 responsibility 分担规则(受害人过错)的规定。

(2)适用范围不明

收稿日期:2010-01-16

作者简介:唐仪萱(1984—),女,重庆人,四川师范大学法学院教师。

我国《道路交通安全法》第七十六条第一款中所谓“机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故”，其表述不甚明确，没有区分机动车造成非机动车驾驶人、行人损害与非机动车驾驶人、行人造成机动车一方损害的情形。本文认为，应当缩小第七十六条的适用范围：其一，机动车导致非机动车驾驶人、行人损害，属于特殊侵权行为，适用过错相当责任，应该纳入本条规定；其二，非机动车驾驶人、行人导致机动车损害，属于一般侵权行为，且不适用机动车第三者责任强制保险责任，不应该纳入本条规定；其三，机动车之间发生交通事故属于一般侵权行为，但由于适用机动车第三者责任强制保险责任，应该纳入本条规定。

(3)“过错”含义不统一

第七十六条在第一款第二项的表述中，接连使用了三个“过错”，其含义各不相同^[3]。第二个“过错”，即“非机动车驾驶人、行人有过错”中的“过错”应当界定为过失和“故意碰撞”以外的故意。但仅从条文的表述上看，这个“过错”与第二款中的“故意”形成冲突——在民法原理上，“过错”包括故意和过失；但第二款又明确规定故意是免责条件。故这里的“过错”，应当是指过失。从而与第二款中规定的“故意”相协调，并体现受害人过失与受害人责任的区别^③。

(4)“故意碰撞”免责范围太狭窄

2007年《道路交通安全法》第七十六条(以下简称2007年第七十六条)将2004年《道路交通安全法》第七十六条(以下简称2004年第七十六条)的“由非机动车驾驶人、行人故意造成”改为“由非机动车驾驶人、行人故意碰撞机动车造成”，使非机动车驾驶人或者行人故意引起交通事故损害的免责情形过于狭窄。即使按照无过失责任原则，对受害人故意也不能狭窄理解为“碰瓷”，非机动车驾驶人或者行人故意还存在其他形式^[3]。这样也才是与受害人责任的原理相符的表述。故应当改为“由非机动车驾驶人、行人故意造成”的表述。

(5)10%的公平责任份额偏低

“机动车一方没有过错的，承担不超过10%的赔偿责任”，属于我国《民法通则》第一百三十二条规定的公平责任在机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故中的具体运用，是没有侵权责任，根据公平原则，由一方适当补偿的公平责任类型^{[2][4]}。

公平责任本身不属于责任分担制度范畴，但同样可以基于受害人的过失而减轻，故在这里一并提出。

本文认为，虽然公平责任份额的大小属于经验数据，但10%的公平责任份额略显偏低，明确20%的公平责任份额更为适宜。

首先，这样可以充分体现机动车一方的优位负担原理。在交通事故责任中，以车辆冲撞在物体上危险性的大小及危险回避能力的优劣等来合理分配危险。这样，在双方过错相当或难以确定时，机动车驾驶人的责任显然重于非机动车驾驶人或行人，从而体现对交通事故受害人的人文关怀。

其次，侵权责任法的专家建议稿对道路交通事故责任的规定中，也确立的是“10%、最高不得超过20%的赔偿责任”^{[5]253}。

最后，从比较法上看，该比例也偏低。例如，日本对过失相抵率的认定基准规定^④，在机动车与步行者发生的交通事故中，如果步行者红灯横过，机动车绿灯进入，机动车最多可以减轻的责任份额为70%，即最少承担30%的损害赔偿赔偿责任(除非步行者突然跳到临近车辆前方，机动车可能因此免责)^{[6]243}。相比之下，我国的10%明显偏低。

(6)缺少相对过错限制的规定

2007年第七十六条规定为过错推定原则，应按照《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》(以下简称《人身损害赔偿解释》)第二条第一款之规定，在机动车一方具有故意或者重大过失，非机动车驾驶人或者行人只有一般过失时，不减轻赔偿义务人的赔偿责任，其他情形则都应适用受害人过失规则。这同样是基于优位负担原理而对受害人过失制度的适用予以“相对过错”^⑤的限制。故第七十六条应增加规定：“当非机动车驾驶人、行人只有一般过失时，不应当减轻机动车一方的责任。”

3. 缺少受害人过错参与数人侵权责任分担的规定

所谓受害人过错参与数人侵权责任分担，是指在数个加害人和受害人都对损害的发生(扩大)存在过错的情况下，应当综合考虑过错和原因力，在各方当事人间合理分担损失的情形。

从比较法上看，一方面，受害人故意一般适用受害人责任，由受害人自担损失(但数人故意相互致害适用按份责任)；另一方面，受害人过失参与数人侵

权责任分担(狭义的受害人过错参与数人侵权责任分担)的法律效果是,加害人的最终责任总额将根据受害人过失的大小而得到减轻。

我国大陆没有相关法律规定。为了给司法实践提供切实可行的操作标准,并在立法上与国际接轨,有必要在我国法律规定中予以明确。

(二)理论研究有误区

目前,我国学界也多主张过失相抵,应当包括减轻和免除加害人责任的情形^{[7]434}。本文认为,过失相抵的法律效果仅是减轻加害人责任。

首先,我国《民法通则》有关受害人制度的基本条款是第一百三十一条,而第一百二十三条高度危险作业致害、第一百二十七条动物致害中的相关内容,属于特殊侵权行为中有关受害人过错的特别规定,不属于受害人过失,前者包括了“免除”加害人责任的情形,而后者不包括。

其次,持支持观点的学者一般将受害人的重大过失等同于故意,具有明显的“全有或全无”的意味,显然受到《苏俄民法典》的影响。本文对此并不赞同,在比较法上也不是通例。

最后,从比较法上看,各国的规定中包括免除加害人责任的情形,实属受害人过错制度的内容,不完全是过失相抵(受害人过失)的规定。当然,由于精神损害赔偿适用受害人过失时,对相对过错程度差要求更高,仅有轻微过失的侵权责任人,可以基于受害人的重大过失而免除精神损害赔偿责任。

总之,我国学者在论述中引用的所谓各国过失相抵的规定,实际上是有关受害人过错的规定。它包括了基于受害人的过失而减轻加害人责任,以及基于受害人故意而免除加害人责任这两种情形。前者被称为受害人过失,应当是“过失相抵”的原义。故无论是从比较法还是从我国立法出发,我国所谓的“过失相抵”都不应包含因受害人故意而免除加害人责任的情形。另外,由于受害人过失适用于所有侵权责任类型(包括无过错责任)，“过失相抵”与无过错责任的相容性争论^{[6]228}也就不存在了。

由于对道路交通事故中如何适用过失相抵的探讨基于我国学者长期对过失相抵的理论研究,而后者在对理论源头(比较法上的受害人过错理论)的理解和翻译上存在误区,在一定程度上导致了学术界忽视对过失相抵理论的正本清源,而过多倾向于道路交通事故侵权责任的归责原则研究。

(三)司法实践有困难

由于我国《民法通则》的规定过于笼统,《道路交通安全法》的规定亦不完善,实践中面对道路交通事故数人侵权的损害赔偿责任分担问题,需要结合《民法通则》及相关司法解释进行分析^⑥。而《人身损害赔偿解释》改变了部分《民法通则》的规定,引发了不少争议,造成了一定程度的司法困难。

按照对于造成同一损害后果的数个侵权行为结合方式的不同,《人身损害赔偿解释》第三条,将其分为无共同故意或者共同过失的数人侵权行为直接结合和间接结合两种情况,分别承担连带责任和按份责任。

上述“直接结合”与“间接结合”的规定适当扩大了连带责任的适用范围,值得肯定;但表述模糊,没有提供明确的操作标准,法官在适用该规定判案时存在较大的主观任意性,削弱了道路交通事故数人侵权责任分担问题处理的准确性,以及判决的确定性^⑦。

本文认为,为了增强规则的操作性,可以采纳我国台湾地区的做法,即采用关联共同说,作为共同侵权行为的本质特征,规定数人实施行为致损害于他人,具有主观的关联共同和客观的关联共同,即数人的行为对于同一个损害结果具有共同原因者,构成共同侵权行为。不具有主观或者客观的关联共同的,不构成共同侵权行为,承担按份责任^[8]。

二 我国道路交通事故损害赔偿责任分担规则设计的思路

(一)设计的原则

1. 符合我国实际

在我国机动车第三者责任强制保险制度仍不完善的前提下,我国的道路交通事故损害赔偿责任分担规则,应当建立在过错责任和过错推定责任基础上^[9]。

2. 择优吸收各国的相关立法例,提高规则操作性

欧美责任分担理论和立法相对成熟,应当在考虑我国实际的基础上择优吸收,最终形成完备的道路交通事故损害赔偿责任分担规则。

3. 节省司法改革成本

长期以来,我国立法更多受到大陆法系的影响,在道路交通事故损害赔偿责任分担上应主要吸收大陆法系的规定,将在最大程度内节省我国司法改革的成本。

(二)设计的依据

道路交通事故损害赔偿责任分担需要适用的法律规定包括一般规定和特殊规定,前者主要包括《民法通则》和《侵权责任法》的规定,后者则指《道路交通安全法》的规定。有必要在借鉴比较法的优秀立法例的基础上,完善我国的道路交通事故损害赔偿责任分担规则体系。

1.《民法通则》的规定

这主要包括《民法通则》第一百三十条共同侵权和第一百三十一条受害人过错的基本规定,《人身损害赔偿解释》第三条和第五条有关数人侵权直接结合和间接结合,以及共同侵权责任的程序性规定。但无论是数人侵权,还是受害人过错,上述规定都不健全,更不用说受害人过错参与数人侵权责任分担制度。

2.《侵权责任法》的规定

《侵权责任法》已由第十一届全国人民代表大会常务委员会议第十二次会议于2009年12月26日通过,并将于2010年7月1日起施行。

第六章“机动车交通事故责任”第四十八条规定:“机动车发生交通事故造成损害的,依照道路交通安全法的有关规定承担赔偿责任。”可见立法者并不愿改变现行《道路交通安全法》第七十六条有关责任分担的特殊规定。但相比其他特殊侵权行为的详细规定,如此寥寥几笔,与通篇风格不符,若确无修改必要,至少应将第七十六条原文引用。

第二章名为“责任构成和责任方式”,但第八到十四条实际上属于数人侵权行为的责任分担规定。其中,第八条^⑤是对共同侵权行为承担连带责任的一般规定。第十一条新增了偶然型不真正连带^{⑥[10]743}的规定:“二人以上分别实施侵权行为造成同一损害,每个人的侵权行为都足以造成全部损害的,行为人承担连带责任。”第十二条“二人以上分别实施侵权行为造成同一损害,能够确定责任大小的,各自承担相应的责任;难以确定责任大小的,平均承担赔偿责任”,是对按份责任及其责任分担的规定。第十三条“法律规定承担连带责任的,被侵权人有权请求部分或者全部连带责任人承担责任”和第十四条“连带责任人根据各自责任大小确定相应的赔偿数额;难以确定责任大小的,平均承担赔偿责任。支付超出自己赔偿数额的连带责任人,有权向其他连带责任人追偿”,则是对连带责任分担规则的规定,

但该条没有规定偿付不能的连带责任再分担问题。

第三章“不承担责任和减轻责任的情形”,第二十六条和第二十七条是有关受害人过错的规定。第二十六条“被侵权人对损害的发生也有过错的,可以减轻侵权人的责任”,虽然该条采用了“被侵权人”的表述,但与《民法通则》第一百三十一条的规定没有本质差别,都没有包括受害人对损害的扩大也存在过错的情况。第二十七条“损害是因受害人故意造成的,行为人不承担责任”,该条保留了“受害人”的表述,排除了因受害人过失而免除无过错加害人责任的情形;但反而包括了双方故意(如互殴)应当分担损失的情形,故与受害人责任规则有一定的差别。

本文的设计方案将对上述问题予以处理。

3.《道路交通安全法》的规定

《道路交通安全法》第七十六条是有关机动车第三者责任强制保险和受害人过错的特殊规定。但其对受害人过错的规定有待进一步完善。

4.比较法上的优秀立法例

欧美国家在侵权责任分担方面的研究和立法已经走在了世界前列。考虑到我国的实际情况,可以有选择地予以吸收。

(1)大陆法系(我国台湾地区)采用的关联共同说作为共同侵权行为的本质特征

鉴于目前我国司法解释的规定,可以不直接改变“直接结合”和“间接结合”的称谓,但可以通过分别引入“客观关联共同性”与“相当关联性”来具体判断无意思联络的数人侵权行为是“直接结合”还是“间接结合”。“客观关联共同性”强调损害结果为“不可分”原因的共同性,“相当关联性”强调损害结果具有统一性。

(2)大陆法系(我国台湾地区)的偿付不能的连带责任再分担规则

偿付不能的连带责任再分担规则首先由法国确立^⑦。德国和我国台湾地区延续了此做法。相较之下,我国台湾地区《民法典》的规定最为全面,值得借鉴。其第二百八十二条规定:“连带债务人中之一人,不能偿还其分担额者,其不能偿还之部分,由求偿权人与他债务人按照比例分担之。……前项情形,他债务人中之一人应分担之部分已免责者,仍应依前项比例分担之规定,负其责任。”

(3)美国对于无法估算过错和原因力时的“合理标准”规则

连带责任人内部责任分担份额的确定方法有两种,即平均分担或者比例分担,目前比较法上多采比例分担,具体考虑过错和原因力。在损害无法区分、原因力和过错比例难以估算时^⑩,我国没有相关规定,美国《侵权法重述·第二次》第433A条第1款第b项提出的“合理基础”(reasonable basis)标准,值得借鉴。即一般情况下,先基于合理和理性的基础确定一个造成某一损害的程度大致相同的基本标准,如认为同一数量的同种污染物造成的损害大致相同,如两条狗或者两头牛造成的损害大致相同。对于数条体型和凶猛程度相当的狗咬伤他人羊群的案件,按照狗的数量分担损害赔偿;因数人过失放水导致他人土地水害,按照放水量分担赔偿责任;对于数个工厂造成的石油污染,按照排污量分担损害赔偿等^⑪。

(4)各国对受害人过错参与偿付不能的连带责任再分担规则的不同处理方法

第一,整体衡量法。大陆法系一般采用整体衡量的方式,即将加害人的整体过失与受害人的过失进行衡量。例如《德国民法典》第四百四十四条:“连带债务人中,有无偿还资力者时,其不能偿还部分,由求偿人及其他有资力者,按其各自负担部分分割。但是,求偿人有过失时,不得请求其他债务人分担。”

第二,整体衡量与单独衡量相结合法。这是德国法上新近出现的做法,使用“整体衡量”决定被害人总共能够请求多少利益,“单独衡量”则决定了单个致害人最多必须给付多少利益,即每个责任人应在单独衡量范围内承担连带责任。以A、B侵害C承担连带责任为例,受害人C也有过失,A、B、C过失比例为2:1:1为例,按照该方法,C总共可以获得3/4的赔偿(整体衡量),但从A处最多获得2/3,从B处获得1/2(单独衡量)^⑫。

第三,连带责任再分担法。美国将受害人的助成过失纳入连带责任偿付不能再分配规则之中。《侵权法重述·第三次·责任分担》第十七条路径C第二十一条基于裁决不可执行的赔偿再分配(a)规定:“基于裁决不可执行的赔偿再分配(a)除非如本条(b)款所规定,如果一个被告确认有关其分摊请求权的判决不可能从另一个被告那里完全受偿,法院将按照包括原告在内的其他各方被分配的比较责任份额,向他们重新分配赔偿金中不能受偿的部分。”^⑬

第四,按份责任再分担法。目前,美国大部分州已经在一般情况下废弃或者限制连带责任的适用,转而适用按份责任。美国统一州法委员会的《统一侵权责任分担法案》(2003)第五条“决定损害判决;重新分配无法受偿的份额”第b款到第e款详细地规定了基于按份责任的受偿不能再分配制度^⑭。其中规定:“重新分配必须根据各方和被负责人各自的责任份额在整个责任百分比中可归属于各方的比例进行,包括请求权人和任何被负责人,但不包括被重新分配的百分比。”

上文所列举的四种做法的特点分别是:第一,整体衡量法是最传统的方法,相对保守,保障了连带责任人的整体责任份额与最终责任总额相等。第二,整体衡量与单独衡量相结合的结果是,连带责任人的整体责任份额与最终责任总额不相等,即部分连带,从而更准确地体现了每个连带责任人受害人的过错比例,更强调公平,但操作比较复杂。第三,连带责任再分担法与连带责任偿付不能的再分担规则在体系上相统一,值得借鉴。第四,按份责任再分担法以适用按份责任为前提,使得有过错的原告也参加无赔偿能力的按份责任人的责任份额再分配,更加体现公平,但可能导致诉讼费的大量增加。考虑到我国实际,整体衡量法和连带责任再分担法应当为我国借鉴。

三 确立符合我国实际的道路交通事故损害赔偿再分担规则

(一)道路交通事故数人侵权的责任分担规则

道路交通事故数人侵权的最终责任分担应当以比例分担为原则,以平均分担为例外。该“比例”主要依据过错和原因力予以确认。如果无法估算过错和原因力,则可借鉴美国的“合理标准”,仍然难以确定的,则根据公平原则予以平均分担或考虑责任人的经济状况适当分担。对于连带责任人偿付不能的连带责任再分担规则,我们可以借鉴我国台湾地区的相关规定,将不能偿还的部分在受害人与其他连带债务人之间按照比例分担。

(二)受害人过错下的道路交通事故责任分担规则

道路交通事故发生后,对于机动车造成的机动车或者非机动车驾驶人、行人的损害^⑮,应首先由保险公司在机动车第三者责任强制保险责任限额范围内承担保险金赔付责任,剩余部分再按照受害人过

错参与道路交通事故损害赔偿责任的分担规则,在双方当事人之间进行责任份额的计算。由于受害人过错是有益于加害人的主张,应当由加害人承担举证责任。具体应当根据我国《道路交通安全法》第七十六条对受害人过错的规定加以应用。但该条规定需要进行适当修改,以符合责任分担原理。主要包括下列几种情形。

1. 机动车之间发生交通事故——比较过错

根据2007年第七十六条第一款第一项,首先依据过错责任原则确定责任归属,如果损失完全是由一方当事人引起,则由有过错的一方承担全部赔偿责任,不存在责任分担的情况;如果双方当事人都有过错,则按照比较过错的原理,以原因为比较基础,过错作为比例调整因素,由双方当事人分担损害赔偿赔偿责任。

2. 机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故——受害人过失

由于非机动车驾驶人或者行人造成机动车一方损害属于一般侵权行为(适用过错责任原则),故在此仅探讨机动车一方造成非机动车驾驶人或者行人损害的责任分担。根据2007年第七十六条第一款第二项规定,具体存在90%过错推定责任份额和10%公平责任份额两种情况,都可以基于受害人过失(不真正过失)而得到减轻。前文已述,有必要适当提高10%公平责任份额为20%,则过错责任份额的最高限额相应降低为80%,具体减轻比例详见下表。但非机动车驾驶人、行人只有一般过失的,不减轻赔偿义务人的赔偿责任。

表 1. 受害人过错在道路交通事故损害赔偿中的适用

非机动车驾驶人、行人的主观过错	机动车一方的主观过错	机动车一方责任
无过错或者一般过失	推定过错	100%
过失(一般过失除外)	推定过错	(20%, 100%)
无过错或者一般过失	证明无过错	20%
过失(一般过失除外)	证明无过错	(0, 20%)
非机动车驾驶人、行人故意	无需证明	0

3. 非机动车驾驶人、行人故意——受害人责任

由于2007年第七十六条第二款对受害人故意免责做出了限制,即“故意碰撞”免责,过于狭窄,有必要对其进行扩张。所有非机动车驾驶人、行人故意引起交通事故造成损害的情形都应当免除机动车一方的损害赔偿赔偿责任。当然,严格说来,这也不是双方当事人分担责任的情形。

(三) 受害人过错参与道路交通事故数人侵权责任分担规则

本文认为,在受害人过错参与数人侵权最终责任分担领域,第一,对于受害人故意,一般适用受害人责任,受害人自担损失,但数人故意相互致害适用按份责任。第二,受害人过失引起的法律效果主要是减轻责任人承担的最终责任份额,对于按份责任和连带责任都可以直接采取整体衡量法。第三,由于道路交通事故数人侵权一般不表现为有意思联络的共同侵权,而表现为无意思联络的数人侵权行为直接结合和间接结合。因此,受害人过错(狭义)^⑨参与道路交通事故数人侵权责任分担规则包括:一方面,对于按份责任或者连带责任的最终责任分担都可以直接采取整体衡量法。因为,整体衡量与单独衡量相结合的办法虽然在连带责任中更准确地体现了每个连带责任人受害人的过错比例,但该操作方法的效率和经济性较低。相较之下,整体衡量的办法也并未抹煞公平,而且该规则可以更好地与其他责任分担规则相融合,操作简单,更容易为我国司法所借鉴、吸收。另一方面,对于连带责任内部偿付不能的连带责任再分配领域,应当适用连带责任再分担保法。这样可以较好地与前文提到的大陆法系连带责任偿付不能的再分担保规则相结合,大大降低我国司法改革的成本,故推荐之。

四 我国立法的应有规定

(一) 单独规定道路交通事故侵权责任构成,确立归责原则体系

其一,机动车之间发生交通事故适用过错责任原则;其二,非机动车驾驶人或者行人造成机动车一方损害适用过错责任原则;其三,机动车一方造成非机动车驾驶人或者行人损害适用过错推定责任原则(特殊侵权行为类型)。但由于非机动车驾驶人或者行人造成机动车一方损害属于一般侵权行为,故不宜在道路交通事故责任中作出专门规定。

(二) 侵权责任分担的应有规定

我国《道路交通安全法》中可以不单独规定道路

交通事故数人侵权责任分担规则,而直接适用《民法通则》和《侵权责任法》的相关规定。但与国外立法相比,我国《民法通则》和《侵权责任法》的规定仍有不足。在将来修改《侵权责任法》或者制定《民法典》时,可以考虑增加偿付不能的连带责任再分担规则,并对受害人过错的规定予以调整。前文提到的其他规则,可以在司法解释中予以明确。

1. 增加偿付不能的连带责任再分担规则(考虑受害人过错)

可以考虑在《侵权责任法》第十四条已有内容的基础上增加一款,为第三款。其内容可以表述为:

连带责任人根据各自责任大小确定相应的赔偿数额;难以确定责任大小的,平均承担赔偿责任。

支付超出自己赔偿数额的连带责任人,有权向其他连带责任人追偿。

如果连带责任人中一人或数人不能偿还其分担数额,其不能偿还的部分,由受害人与其他连带债务人按照比例分担。如果受害人也存在过错,也应当一并考虑。

2. 调整受害人过错的相关规定

本文认为,可以将《侵权责任法》第二十六条与第二十七条的结构恢复为受害人过失与受害人责任的规定,具体内容分别如下:

受害人对于损害的发生或者扩大有过错

的,可以减轻侵权人的赔偿责任。

损害完全是由受害人自己造成的,行为人不承担赔偿责任。

(三)确立第七十六条为道路交通事故损害赔偿 责任分担规则

我国《道路交通安全法》第七十六条应该表述为:

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责任限额范围内予以赔偿;不足的部分,按照下列规定承担赔偿责任:

(一)机动车之间发生交通事故的,由有过错的一方承担赔偿责任;双方都有过错的,按照各自过错的比例分担责任。

(二)机动车导致非机动车驾驶人、行人损害的,由机动车一方承担责任,能证明机动车一方没有过错的除外,但可以依据公平原则,根据实际情况由机动车分担不超过20%的损失。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,但只有一般过失的,不减轻赔偿义务人的赔偿责任。

交通事故的损失是由非机动车驾驶人、行人故意造成的,机动车一方不承担赔偿责任。

注释:

①《侵权责任法》已由第十一届全国人民代表大会常务委员会第十二次会议于2009年12月26日通过,将于2010年7月1日起施行。由于本文写作时该法并未施行,而本文第一部分是对我国道路交通事故损害赔偿责任分担的现状进行评述,所以此部分暂不涉及有关《侵权责任法》的规定。本文第二部分将对《侵权责任法》有关道路交通事故损害赔偿责任分担的规定进行评述。

②参见参考文献[2]。

③受害人过失,是指因受害人过失而减轻加害人责任的法律制度,是受害人过错制度的主要内容。侵权法上的受害人过错制度是对基于受害人一方的过错而减轻或者免除加害人责任的相关规则的泛称,属于侵权法上的损害赔偿规则。所谓受害人责任,是指受害人的行为是损害发生的唯一的、排他的原因。其本质是责任自负,不产生他人的侵权责任,属于侵权责任构成学说中的抗辩事由。受害人在主观上往往表现为故意,且无论加害人是否有过错,均适用受害人责任;但在加害人没有过错的情形下,受害人主观表现为过失也可以构成受害人责任。

④即日本东京地方法院民事第27部(交通部)编《民事交通诉讼中过失相抵率的认定基准》。

⑤如果将无过错责任和过错推定责任对加害人主观过错的要求,看作比过错责任更高的层次,就可以将这种限制归纳为要求加害人与受害人的过错程度必须具有一定的相对差距,我们将这种现象称为“相对过错”(Relative Fault)。在无过错责任、过错推定和故意侵权中,受害人即使有一般过失也不完全免除加害人的责任,如果只有轻微过失,则不减轻加害人责任;重大过失侵权的受害人有一般过失的,不免除但减轻加害人的责任,如果只有轻微过失,不减轻加害人责任;一般过失侵权,如果受害人仅有极其轻微的过失,一般也不减轻加害人的赔偿责任。但与对财产损害的影响不同,受害人过失对精神损害

赔偿请求权的成立和责任的减轻有更大的影响,即要求“相对过错”的程度差更大。

- ⑥由于最高人民法院的《人身损害赔偿解释》仅适用于人身损害赔偿领域,所以这里我们仅考虑道路交通事故数人侵权造成人身损害的情形。
- ⑦虽然“直接结合”与“间接结合”属于数人侵权责任构成问题,但是,直接关乎连带责任与按份责任的适用,并最终决定了各责任人的责任份额大小,故有必要在此予以讨论。
- ⑧机动车一方造成非机动车驾驶人或者行人损害,如果适用无过错责任,就需要保险制度配合,但我国目前条件不成熟,故适用过错推定原则是符合我国国情的。因为,确立无过错责任的目的是为了确保社会正义的实现,但在客观上却会扩大机动车驾驶人的责任范围,增加机动车驾驶人责任的风险与负担。因此,实行无过错责任的国家大都建立了比较完备的保险制度,使之成为无过错责任的客观基础。但我国迄今为止尚未真正建立与无过错责任相适应的责任保险机制和社会保障机制。参见参考文献[9]。
- ⑨即“二人以上共同实施侵权行为,造成他人损害的,应当承担连带责任”。
- ⑩所谓偶然型不真正连带,即不真正连带债务之发生,系因相关之法律关系偶然竞合所致。参见参考文献[10]。
- ⑪《法国民法典》第一千二百一十四条规定:“连带债务人中的一人清偿连带债务的全部时,只得向其他债务人请求偿还各自的分担额或部分。如其他债务人中的一人不能偿还其分担额或部分时,因其不能偿还所生的损害由其他有偿还能力的债务人及为清偿的债务人按照比例分担之。”
- ⑫例如在河流污染、水害、烟尘、噪音诉讼中。
- ⑬See ALI, Restatement of the Law, Second, Tort, § 433A Apportionment of Harm to Causes. Comment on Subsection (1): d. Divisible harm & Illustrations 3-5.
- ⑭参见参考文献[11]。该译本使用了“个别看待”与“整体看待”的用语。
- ⑮具体计算方法是:假设 A、B 共同对 C 承担连带责任,受害人 C 亦存在过错,A、B、C 各自的过错比例分别是 40%、30% 和 30%,C 的损失为 1000 元。A、B 应当对 C 承担 700 元的连带赔偿责任,如果 A 证明 B 无力偿付,则 B 无力承担的损失将在 A、C 之间重新分配,即 A 承担 171 元(300 元×4/7),C 承担 129 元(300 元×3/7),最终 C 仅能向 A 请求承担 517 元(400 元+171 元)。
- ⑯See NCCUSL, Uniform Apportionment of Tort Responsibility Act (2003), Section 5. Determining Damage Award; Reallocation of Uncollectible Share. Comments.
- ⑰非机动车驾驶人、行人造成的机动车损害(人身和财产损失),属于一般侵权行为,且不适用机动车第三者责任强制保险,不应当被规定在道路交通事故损害赔偿责任人分担规则中,故本文对此种情形不讨论。
- ⑱由于受害人责任的法律效果是受害人自担损失,故没有讨论的必要。

参考文献:

- [1]杨立新,张新宝,姚辉.我国《道路交通安全法》第七十六条修订三人谈——“民商法前沿”系列讲座现场实录第 316 期[EB/OL].[2008-07-16].<http://www.civillaw.com.cn/article/default.asp?id=38953>.
- [2]姚宝华,王竹.新修改《道路交通安全法》第 76 条第 1 款第 2 项的解读与适用[J].人民司法,2008,(15).
- [3]杨立新.修正的《道路交通安全法》第七十六条的进展及审判对策[J].法律适用,2008,(2).
- [4]王竹,郑小敏.我国侵权法上公平责任的类型化研究[J].民事审判与监督,2007,(4).
- [5]杨立新.中华人民共和国侵权责任法草案建议稿及说明[M].北京:法律出版社,2007.
- [6]于敏.机动车损害赔偿与过失相抵[M].北京:法律出版社,2004.
- [7]程啸.侵权行为法总论[M].北京:中国人民大学出版社,2008.
- [8]杨立新.共同侵权行为及其责任的侵权责任法立法抉择[J].河南省政法管理干部学院学报,2006,(5).
- [9]林建伟.论交通事故的归责原则[J].法学评论,2005,(6).
- [10]孙森焱.民法债编总论(下册)[M].北京:法律出版社,2006.
- [11](德)迪特尔·梅迪库斯.德国债法总论[M].杜景林,卢谔译.北京:法律出版社,2003.

[责任编辑:苏雪梅]