

编号：

# 从“单向”到“双向”归责： 机动车交通事故责任反思与重构 --以“优者负担原则”为中心

论文提要：

本文通过对机动车交通事故进行类型化观察，并结合司法案例分析，发现在审理交通事故纠纷中，我国当前司法实践片面强调“优者负担原则”，以致出现仅单方保护非机动车、行人权益而无视机动车方权益的司法窘状。从现实、理论、制度三个层面剖析造成机动车交通事故“单向归责”的成因，进而提出“双向归责”的主张：“优者负担原则”对非机动车、行人的权益予以特别保护，并不意味着同时否定对机动车方权益的一般保护，无论是非机动车、行人方还是机动车方的行为都纳入侵权责任法进行调整，享有民事法律权利，也承担相应侵权责任。在确立“双向归责”原则的基础上，仍要坚持“优者负担原则”，同时也要贯彻“过失相抵”原则，综合比较分析过错、原因力，结合四种不同事故类型的具体情况，构建兼顾双方权益公平合理机动车交通事故责任归责规则。（以下正文共 9989 字）。

## 主要创新观点：

1. 本文系统对机动车交通事故进行类型化观察，指出机动车方并非永远具有“优势”，而实务中片面强调“优者负担原则”，仅保护非机动车、行人方的权益，而无视机动车方的权益，导致机动车交通事故责任脱离侵权责任理论体系，形成了“单向归责”问题。

2. 从现实、理论、制度层面，分析实务中裁判者的思路，剖析机动车交通事故单向归责的成因，重申机动车交通事故责任应该回归到侵权责任体系内进行审视，确立“双向归责”的侵权责任体系。

3. 由于交通事故发生可能是单方行为所致，也可能是各方行为相互作用的结果，既要分析双方过错程度，也要充分比较双方行为在事故中所起的作用，对过错、原因力进行综合比较分析，根据“过失相抵原则”，才能合理确定各自赔偿范围。根据我国现行法律规范和侵权责任一般原则，结合机动车交通事故的具体类型，并贯彻“优者负担原则”和“过失相抵原则”，构建公平合理的归责规则。

以下正文：

## 引 言

道路交通中，机动车相对于非机动车、行人而言，具有更快速度、更大动量，显然也更有危险性。现实中多数交通事故是由机动车危险性造成，因此，《道路交通安全法》第76条第2项<sup>①</sup>以及《民法典》第七编第五章特别规定了机动车交通事故责任<sup>②</sup>承担规则，并贯彻了“优者负担原则”<sup>③</sup>：机动车造成非机动车、行人损害，采取“无过错原则”。然而，交通事故往往是“多因一果”“多因多果”，情况错综复杂，机动车并非总是加害方，也可能是遭受损害的“受害人”，其损害不仅是财产性，也可能是人身性。对于机动车遭受的财产损失或人身损害，是否应予保护？目前，我国立法对此并未明确规定，司法实践中裁判者基于不同考量，作出截然不同的裁判，引发社会广泛争议。虽然第八次全国法院民事商事审判工作会议后，司法实务基本形成了“不支持机动车方赔偿请求”<sup>④</sup>的统一裁判标准，避免了“车比人贵”伦理道德尴尬，但在机动车方遭受人身损害时，却又陷入“同人不同命”<sup>⑤</sup>法律公正危机。习主席指出：“公平正义是司法的灵魂和生命”。因此，需对当前机动

---

①《道路交通安全法》第76条第2项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，承担不超过百分之十的赔偿责任。

②本文旨在讨论机动车相对于非机动车、行人的“优者危险负担原则”问题，因此，文章中的“交通事故（机动车交通事故）”或“交通事故责任（机动车交通事故责任）”，如无特别说明，道路通行主体仅限于机动车与机动车、行人之间，不包括机动车之间，非机动车之间，行人之间，非机动车与行人之间等情况。

③参见杨立新：《类型侵权行为法研究》，人民法院出版社（2006版），第881页。优者负担原则，又称“优者危险负担原则”，指在交通事故中，以车辆在物理上危险性大小及危险回避能力之优劣等，来分配其危险责任。

④参见程新文：《关于当前民事审判工作中的若干具体问题》（2015年12月24日）。第四，关于机动车交通事故责任纠纷案件的审理。

⑤交通事故中，机动车方和非机动车、行人同样遭受人身损害，却存在不同命运安排：非机动、行人的损害予以保护，机动车的权益不得到保护。

车交通事故责任“单向归责”的裁判规则进行检视和反思，探索可以平衡双方权益的责任承担规则，回应人民群众对公平正义的关切。

## 一、检视：交通事故之类型

为全面对机动车与非机动车、行人之间的交通事故进行类型化观察，以下以机动车方在事故中所处的地位进行分类。检视不同类型事故中，裁判者如何适用裁判规则，确定各方在机动车交通事故的责任。

### （一）加害型

机动车在前行过程中，碰撞了前方或侧方的非机动车、行人，导致机动车与非机动车驾驶人或行人受害的交通事故（如案例 1<sup>⑥</sup>、案例 2<sup>⑦</sup>）。

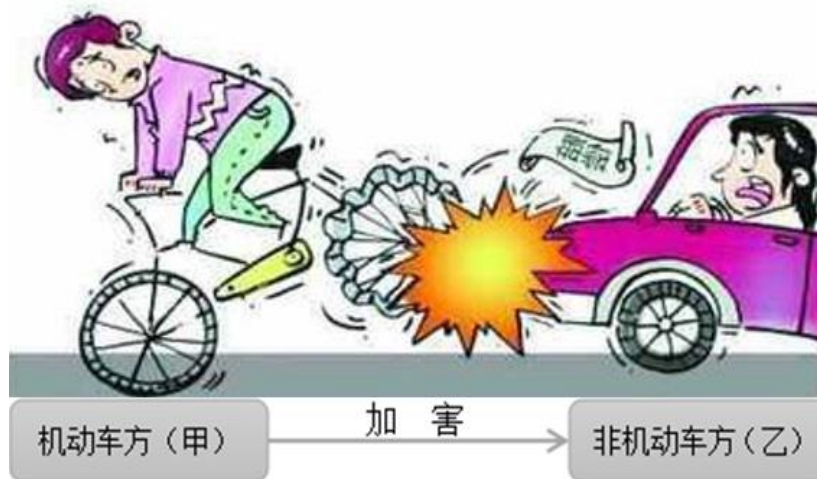


图 1：机动车甲碰撞非机动车乙

⑥（2020）粤 0306 民初 26624 号判决书。

⑦（2019）粤 0306 民初 38476 号判决书

[案例 1] 卢某驾驶重型特殊结构货车在某路段时，因心脏病突发，导致车辆失控越过路中绿化隔离带及向车道，车头与路边路灯柱发生碰撞，路灯损坏掉落砸到行人陈某，造成陈某经医院抢救无效于当天死亡、车辆、绿化带、路灯柱部分损坏的道路交通事故，事故认定书认定卢某与陈某均无事故责任。一审法院，认为陈某并无过错，故无需减轻机动车方的责任，判令卢某所在公司及涉案车辆保险公司对陈某的损害承担全部赔偿责任。↵

[案例 2] 廖某驾驶公交车在某封闭式快速干道行驶，（神志不清）韦某突然从绿化丛中跃进干道，公交车避闪不及，车头与韦某发生碰撞，造成韦某当场死亡的道路交通事故，事故认定书认定廖某无事故责任，韦某负事故全部责任。一审法院认为，无证据证明韦某存在自杀或自残的故意，判令韦某所在公司对超出交强险部分承担 10%的赔偿责任。↵

此类是最典型交通事故，体现了在运行状态下，机动车具有危险性。因此，各国以“优者负担原则”对机动车特种危险性进行特别立法，如《道路交通安全法》第 76 条对此类型适用采取无过错原则，不考虑机动车是否有过错（如案例 1），非机动车驾驶人或行人方是否有过失（案例 2），机动车方都要承担赔偿责任。

## （二）被害型

非机动车或行人在行进过程中，与处于静止状态或者前方正常行驶的机动车发生碰撞，导致机动车方受害的交通事故。当然，在此类事故中，非机动车驾驶人或行人自身往往也有损害（如案例 3<sup>⑧</sup>）。

---

⑧参见 (2019)冀 0123 民初 668 号判决书、(2020)冀 01 民终 7634 号判决书。



图 2：非机动车乙碰撞机动车甲

[案例 3]：肇某驾驶小型轿车右转时被邵某骑行的电动二轮车追尾，造成两车受损的交通事故。此事故中，因邵某骑行电动车未与前车保持安全车距，负此事故全部责任，肇某无责任。保险公司向肇某理赔车辆损失后，行使代位求偿权向邵某主张赔偿。一审法院认为，依据《道路交通安全法》第 76 条规定，非机动车负有事故责任，仅是根据过错程度适当减轻机动车一方的赔偿责任，而非由非机动车方向机动车方承担赔偿责任。二审法院认为，依照《中华人民共和国道路交通安全法》第 76 条规定，非机动车负有事故责任，仅是根据过错程度适当减轻机动车一方的赔偿责任，而非由非机动车方向机动车方承担赔偿责任。机动车在道路行驶中对他人的危险性远高于非机动车和行人，应负更高的避险义务。故对肇某的主张不予支持。

在此类交通事故中，机动车方并非处于优势，相反，如在案例 3 中，机动车方完全处于“弱勢”——即无被碰撞的注意义务，也无回避被非机动车方的碰撞能力，如何负担所谓更高的“避险义务”？

### (三) 互害型

机动车与非机动车相向行驶过程中，互相发生了碰撞，导致双

方都受害的交通事故，如下案例 4<sup>⑨</sup>。



图 3：机动车甲与非机动车乙相互伤害

[案例 4]：叶某驾驶小型轿车行驶与在非机动车道逆行驶的戴某驾驶的自行车发生碰撞，造成戴某受伤及车辆损坏，事故认定书，认定戴某承担事故主要责任，叶某承担事故次要责任。叶某向戴某主张财产损失赔偿。一审法院认为，《道路交通安全法》第 76 条第 2 项，仅单方面规定机动车对非机动车的赔偿问题，并未涉及非机动车驾驶人对机动车的赔偿。二审法院认为，根据《中华人民共和国侵权责任法》第六条第 1 款之规定，戴某对叶某因本案事故产生的损失存在过错，应当承担相应的赔偿责任。再审法院认为，根据《道路交通安全法》第 76 条，机动车与非机动车之间发生交通事故，赔偿责任主体应为机动车一方以及承保其交强险的保险公司。即机动车与非机动车之间发生交通事故适用无过错原则，由机动车一方承担责任，如果非机动车有过错的，应减轻机动车一方责任。故对叶某的主张不予支持。

在互害型交通事故中，机动车方遭受损害，且非机动车方存在导致事故发生的严重过错，对于非机动车方损害请求予以支持，而对于机动车方的损害赔偿请求予以否定，不得不问非机动车方的损害是“损害”，难道机动车方损害就不是“损害”？机动车方的过

<sup>⑨</sup>参见(2018)粤 2071 民初 23623 号判决书、(2019)粤 20 民终 1069 号判决书、(2020)粤民再 166 号判决书。





[案例 6]莫某驾驶三轮载货摩托车,为避让闻某所驾电动车发生侧翻,后又冲出路面撞击路外行道树,致使莫某三轮摩托车损坏和人身死亡的交通事故。事故认定,莫某遇险情采取避让措施不当,致使车辆侧翻后撞击路外行道树,负事故的同等责任;闻某驾驶电动车行至直行车辆前临近时左转弯,造成该事故的另一个原因,负事故的同等责任。莫某家属请求闻某对莫某的死亡予以赔偿。一审法院认为,《道路交通安全法》第 76 条的立法本意是考虑到非机动车方在交通事故中受害程度常甚于机动车方,机动车方往往仅造成车辆损坏等财产损失,可能导致非机动车方获得的人损抵不上机动车方的车损。但本案中,机动车驾驶人已因事故死亡,莫某亲属主张的均系人身损害赔偿,且非机动车方对于事故的发生也存在过错,参照交通事故认定书的责任划分,结合本案实际情况,考虑到原因力及机动车方避险的相对优势,酌情闻某承担 40%的赔偿责任。莫某不服上诉,二审法院,驳回上诉,维持原判。

上述案例 5、6 中,机动车方均因躲避非机动车而受伤,却有不同的结果。在案例 5 中,不得不追问:紧急避险规则作为民法上的一项彰显人性伦理价值的重要制度,难道在机动车交通事故中,就失去了其所存在的价值吗?

小结:公平正义是法律最基本的价值。虽然大多数的交通事故属于加害或互害型,就这两类型,根据“优者负担原则”,机动车方应负更高的避险义务,发生事故也应承担更大的责任,有利保护相对弱势的非动车或行人,体现法律上实质公平。但是,若在被害

型、避险型事故中，不分析事故原因，单方面确定机动车有责任或非机动车无责任，显然有悖平等原则，且破坏了紧急避险等其他重要的制度。

## 二、剖析：单向归责之成因

经过类型化观察，发现实务中根据“优者负担原则”形成了单向确定机动车方责任的裁判思路。为厘清其中的缘由，可从现实、理论及制度层面进行剖析。

### （一）现实层面

#### 1. 机动车存在现实的优势

现实中，我们可以直观感受到机动车相比非机动车、行人存在各种优势（如案例 1、2 中货车或公交车与行人之间的比较）。物理上，机动车行驶速度、危险性、躲避能力等高于非机动车、行人，以至于在出现事故时，机动车方较非机动车方更安全；原因力<sup>12</sup>上，由于机动车物理上的优势，机动车方造成事故的原因力相比非机动车、行人更大；损害结果上，非机动车方无“钢铁匣”的保护，发生事故时，非机动车方往往非死即伤，而机动车方往往仅有汽车损坏。基于上述三方面原因，发生机动车与非机动车、行人交通事故时，往往更倾向于让机动车方承担赔偿责任。

#### 2. 加害型事故普遍性

数据显示，2008 年至 2018 年期间，因机动车造成的道路安全

---

<sup>12</sup>参见梁清：《原因力研究》，人民法院出版社 2012 年版，第 9 页。原因力指行为、物件及自然力等原因对于损害结果发生或者扩大所发挥的作用程度。

事故比例达到 90%以上，其中汽车交通事故发生更是高达 75%<sup>13</sup>。在机动车与非机动车交通事故中，机动车在运行过程中致非机动车驾驶人、行人人身伤亡的事故最为普遍、最为常见，也即加害型事故（如案例 1、2）发生最为频繁，以至于多数立法者、裁判者将机动车加害型交通事故等同于“机动车交通事故”，而忽视机动车被害型（如案例 3）、互害型（如案例 4）等事故的发生；将机动车加害型事故等同于机动车与非机动车、行人之间交通事故，会产生一种机动车方均为加害人的错觉。

## （二）理论层面

### 1. 优者负担原则的责任指向

机动车具有更强的机动性、更可靠的避险制动措施，也具有更强破坏力，根据“优者负担原则”，赋予其更高的注意义务，因此，一旦发生交通事故，其就应当承担一定责任（如案例 2）。以至于，实务中为更好保护非机动车驾驶人、行人的弱势地位和利益，在确定交通事故责任时，根据“优者负担原则”将事故责任指向机动车方。

### 2. 利益报偿理论的责任指向

“利益报偿理论”指由获得利益者承担所伴随的风险。<sup>14</sup>换言之，若损害发生是基于危险物或危险作业所致，那么基于危险物或危险作业获利的人应对危险造成的损害承担责任。在交通事故责任上，基于“报偿理论”，“机动车方享有出行安全性、舒适性等便

<sup>13</sup>参见王万丰：《我国道路交通安全事故统计分析》，安全管理网：

<http://www.safehoo.com/Case/Stat/202007/105269.shtml>，更新日期：2020年07月14日。

<sup>14</sup>[德] 马克斯米利安·福克斯：《侵权行为法》，齐晓娟译，法律出版社2004年版，第258页。

利，为车辆的受益人，其应承担更多的风险”<sup>15</sup>及“机动车方为运输利益的获得者，需为其所享受的利益而付出代价”<sup>16</sup>。

### （三）制度层面

#### 1. 侵权责任立法的片面强调

从《侵权责任法》第六章和《民法典》第七编第五章以“机动车交通事故”为命名，到《民法典》第1213条<sup>17</sup>规定机动车方的损害赔偿顺序，再到《道路交通安全法》第76条规定的机动车交通事故的归责原则等，均强调机动车方的事故责任，而未规定发生交通事故时，非机动车驾驶人、行人责任，导致实务中出现如案例3、4、5的裁判思路。

#### 2. 交强险制度与侵权责任脱钩模式思维的泛化

我国交强险赔偿制度与侵权责任采取脱钩模式<sup>18</sup>，即交强险制度是一种社会风险制度，与侵权责任是否成立脱钩。出现保险事故时，不考虑过错，不分析是否构成侵权，以结果为责任承担的基础。本来侵权责任脱钩模式规则仅适于交强险赔偿机制，但是由于我国关于交通事故的立法仅规定机动车方的责任，导致实务中脱钩模式思维的泛化：机动车交通事故责任与侵权责任脱钩，即不对双方的各自行为与损害结果进行侵权构成要件分析，一方面，只要非机动车、行人存在损害结果，除非非机动车、行人故意（如碰瓷），不

---

15参见王胜明主编、全国人大常委会法制工作委员会民法室编著：《中华人民共和国侵权责任法解读》，中国法制出版社2010年版，第246页。

16参加张新宝：《侵权责任法》（第四版），中国人民大学出版社2016年版，第255页。

17《民法典》第1213条机动车发生交通事故造成损害，属于该机动车一方责任的，先由承保机动车强制保险的保险人在强制保险责任限额范围内予以赔偿；不足部分，由承保机动车商业保险的保险人按照保险合同的约定予以赔偿；仍然不足或者没有投保机动车商业保险的，由侵权人赔偿。

18同15，第386页。

管其损害基于机动车的行为还是自身行为（如案例 3），机动车方都应承担赔偿责任；另一方面，即使机动车方遭受损害，也不依据一般“侵权责任”规则，分析非机动车、行人的行为是否构成侵权。

小结：综上所述，三个层面之间相互作用，使得实务中得出如下片面思维惯性：在机动车交通事故中，贯彻“优者负担原则”，不分析事故发生原因力、行为主体过错程度，也不考虑机动车是否遭受损害，推定机动车方为加害方，非机动车方为被害方；非机动车方的损害请求“依法保护”，而机动车方的损害请求“无法可依”，形成了机动车交通事故“单向归责”的司法窘状。

### 三、修正：双向归责之重申

机动车交通事故责任被视为仅有机动车向非机动车方赔偿的单向归责，这对机动车方而言，显然是极为不公平。为合理确定各方在事故中的责任，有必要在认识上对上述三个层面中存在问题进行修正。

#### （一）现实层面

##### 1. 从绝对优势转向相对优势

从静态上观察，机动车方相对于非机动车方确实存在一定优势，因此，确有必要保护作为弱势一方的非机动车驾驶人、行人。但从动态上观察，这种优势是不是任何情况都存在呢？显然，并非如此。如在案例 3 中，机动车方肇某遭到邵某驾驶电动车追尾碰撞时，肇某虽然为机动车方，但是其完全处于被动状况，并不存任何优势。此外，根据《机动车运行安全技术条件》规定，机动车除汽车外，

还有轮式专业车、摩托车等。而作为机动车的摩托车与非机动车的电动自行车相比，其物理优势、驾驶人保护等均相当。因此，机动车的优势并非绝对的，应根据具体情况，综合分析机动车方在事故中的过错及原因力，才能确定机动车方是否有优势地位。

## 2. 机动车方伤亡已成为普遍性

近些年，随着外卖行业的蓬勃发展，“骑手”的座驾摩托车数量急剧增长，同时摩托车交通事故中伤亡人数（一般为驾驶员）占比最大<sup>19</sup>。因为摩托车（尤其是轻便电动摩托车）驾驶人并不像汽车驾驶人一样拥有“钢铁匣”的保护，其与电动自行车（非机动车）发生交通事故，也是极其容易遭受人身伤亡（如案例 5、6）。虽然摩托车与电动自行车物理参数差别仅有一线之隔<sup>20</sup>，但在管理上截然不同，如果根据现行“单向归责”模式，“同人不同命”已然成为广大“骑手”们普遍面临困境。以驾驶摩托车为生计的“骑手”成为不少底层民众的职业，以保护弱者为初衷的机动车交通事故责任，是否应关切同样弱势群体的“骑手”所面临的法律困境。

## 3. 保护弱者方未免除其责任

诚然，在大多数情况下，非机动车方相对于机动车方确实处于弱势地位。对弱者予以特殊保护，是实质公平的体现，是现代民法的价值追求。保护弱者是基于其作为受害者而言，但承担责任是对

---

<sup>19</sup>根据中国统计年鉴、智研咨询整理统计，2020年新注册登记摩托车数为825.63万辆较2019年577.44万辆同比增加43%，2019年中国交通事故受伤人数中，机动车交通事故受伤人数为221309人，死亡人数56934，其中摩托车交通事故受伤人数为53710人，死亡人数10474人。参见《2020年中国道路交通事故发生数量、死亡人数及财产损失情况分析》，产业信息网：<https://www.chyxx.com/industry/202103/936272.html>，更新时间：2021年03月07日。

<sup>20</sup>根据《电动摩托车和电动轻便摩托车通用技术条件》与《电动自行车技术安全规范》，电动自行车与轻便电动摩托车在速度、重量、功率等技术参数差别较小。

自己行为的负责，两者并非非此即彼的矛盾关系，所以保护弱者方并不代表无需对自己的过错负责。王泽鉴教授认为“个人就自己过失行为所肇致的损害，应负赔偿责任，乃正义的要求；反之，若行为非出于过失，行为人已尽注意的能事时，在道德上无可非难，应不负侵权责任”。<sup>21</sup>所以，如果抛开其他因素而一味地倾向于保护非机动车驾驶人、行人（如案例 3 邵某骑电动车追尾，因为其为非机动车方而无需对自己过错负责），将纵容非机动车驾驶人、行人的违章行为，不利于交通规则的遵守和秩序的保持，导致事故频繁发生，亦不能达到保护弱者的目的，反而提高了弱者受伤可能性。

## （二）理论层面

### 1. 优者负担原则不能滥用

“无过错原则”的适用及事实不清、责任不明时的举证责任倾斜等，均为“优者负担原则”的体现。此外，机动车与非机动车负事故同等责任时，机动车方需承担比非机动车方多百分之十的赔偿责任。这种对弱者的保护毋庸置疑，但是“优者负担原则”的适用并非毫无条件。需要综合考虑交通工具的危险性、避险能力的优劣、对交通安全的注意义务大小等因素，尤其是在判断危险性问题上，应当参考交通工具的硬度、速度、自控能力等因素。如果毫无条件地适用这一原则（如案例 3、4 中机动车方损失无法获得赔偿），将违背民法中公平原则的精神，失去这一原则设置的目的和初衷。

### 2. 优者负担责任而非否认优者权利

---

<sup>21</sup>王泽鉴：《债法原理（三）：侵权行为法》，中国政法大学出版社 2001 年版，第 13-14 页。

机动车方基于其优势负有更高的安全注意义务，所以加害型交通事故，无过错归责原则，对受害方的非机动车方进行赔偿，这体现的是机动车方的责任（如案例 2）。换言之，“优者负担原则”主要调整机动车方的义务或责任，而不否定机动车方的权利。《民法典》第 120 条“民事权益受到侵害的，被侵权人有权请求侵权人承担侵权责任”（如案例 3）。

### 3. “报偿理论”不能绝对化

机动车方为车辆运行的受益人，应承担车辆运行的风险。换言之，“报偿理论”的核心为获利的代价。“报偿理论”能否绝对化适用呢？显然不能。并非所有的机动车交通事故中，机动车方均享有所谓的运行利益。例如，将机动车停放在路边规定的位置，非机动车方驾驶非机动车碰撞机动车，即为前文所述的机动车被害型交通事故的一种情况，此种情况事故的发生与机动车方享有的运行利益并无关联，并不适合“报偿理论”。

## （三）制度层面

### 1. 强调不意味否定

《道路交通安全法》仅在第 76 条规定了机动车之间、机动车与非机动车之间的交通事故责任处理规则，未规定非机动车之间，非机动车与行人之间的交通事故的处理规则。杨立新教授也指出《道路交通安全法》“仅是规定或侧重强调机动车交通事故，对其他交通事故没有特别强调”。换言之，《道路交通安全法》仅是规定或侧重强调机动车责任，不代表在交通事故中非机动车方没有责任。



因此，对于未规定部分交通事故的责任如何承担，则应适用侵权责任一般规定规则进行确定。

## 2. 特殊规定与一般规定的关系

《民法典》第 1208 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律和本法的有关规定承担赔偿责任”。《民法典》与《道路交通安全法》系一般法与特别法的关系，根据法律适用规则，出现机动车发生交通事故时，优先适用《道路交通安全法》调整。在《道路交通安全法》没有特别规定在机动车与非机动车发生交通事故中机动车一方的损失应如何承担情况下，应适用一般规定确定侵权责任的承担。其实，《侵权责任法》第 48 条<sup>22</sup>到《民法典》第 1208 条的变化，也侧面表现出，实务中（案例 3、4）以《道路交通安全法》未规定“机动车方可以向非机动车驾驶人、行人主张赔偿”为由而不支持机动车方作为被害人的赔偿请求的裁判思路并不合理。

## 3. 应重视紧急避险制度的价值

在机动车交通事故中，常存在因避让违章行人，造成第三人及机动车方的财产损失、人身伤亡的（案例 5）。此类事故中，机动车相对于受伤的第三人确实存在优势，符合“优者负担原则”的适用。但是事故的发生、第三人及机动车方的财产损失、人身伤亡均由违章行人造成，合理避险的机动车方并无过错。如果按“优者负担原则”不考虑机动车方过错，让机动车方对受害人赔偿，显然对

---

<sup>22</sup>《侵权责任法》第 48 条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。

机动车方并不公平。同时，违章行人亦未因其过错承担责任。因此，不应忽视避险制度的存在，应综合分析事故原因力、各自的过错，确定如何适用“优者负担原则”及避险制度。

小结：通过对上述三个层面中错误认识的修正分析，“优者负担原则”给与非机动车、行人方特别保护，不意味着同时否定对机动车方的权益一般保护，豁免非机动车、行人方加害行为的责任。机动车交通事故责任应该回归到侵权责任体系内进行审视：无论是机动车方还是非机动车、行人方，双方都因自身的行为对对方损害的结果承担相应的侵权责任，也即机动车交通事故责任应该是“双向归责”的侵权责任体系。

#### **四、重构：责任承担之规则**

构建机动车交通事故“双向归责”体系，依然应正视机动车与非机动车、行人在事故中地位的不对等性，继续贯彻“优者负担原则”，兼顾特殊侵权与一般侵权规则：对非机动车、行人方应适用“优者负担原则”的特殊规定，对于机动车方应适用一般侵权规定，分别确定各自相应责任。同时，由于交通事故发生是各方行为共同作用的结果，所以判断侵权责任是否成立，并合理确定赔偿范围，除了分析双方过错程度外，更应充分比较双方行为在事故中所起的作用<sup>23</sup>，对过错、原因力进行综合比较分析，根据“过失相抵原则”确定赔偿范围。根据机动车交通事故的具体类型，构建相

---

23 《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第91条规定“公安机关交通管理部门应当根据交通事故当事人的行为对发生交通事故所起的作用以及过错的严重程度，确定当事人的责任”。

应责任承担<sup>24</sup>规则如下：

（一）加害型——适用无过错原则，并以原因力比较确定赔偿范围

在加害型的交通事故中，《道路交通安全法》第76第2项规定，机动车方归责原则应为“无过错原则”<sup>25</sup>，而非“过错推定原则”。此类交通事故中，往往是机动车正面碰撞非机动车、行人，不管机动车是否存在过错，机动车方在物理属性上相对于非机动车、行人方存在明显优势，因此，为贯彻“优者负担原则”，机动车方应承担“无过错责任”。同时，该条文虽然对非机动车、行人方的过错采取举证责任倒置，但是非机动车、行人方的过错“证存”与否，并不影响机动车方侵权责任的成立，仅是在“证存”非机动车、行人方过错情况下，根据“过失相抵”原则，减少机动车方的赔偿范围。由于适用无过错原则，无需双方的过错程度进行比较，因此，原因力比较成为分担或“适当减轻”赔偿责任依据。如案例1中，行人陈某并无过错，根据“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”，机动车方卢某应承担无过错责任。由于双方均无过错，无需进行过错推定，亦无法进行过错比较，那么如何确定赔偿责任范围呢？根据原因力比较，显然该案中机动车方事故发生起到100%原因力，故应承担全部的责任。同时，即使适用“无过错原则”，不进行过错比较，也可以适用“过失相抵”原则，

---

24由于我国交强险制度与侵权责任关系采用“脱钩模式”，因此，本文对于机动车交通事故责任承担规则构建，暂不考虑交强险因素。

25对该条文确立归责原则在学界主要有两种意见：一种认为应当采取过错推定原则，以杨立新、雷群安和刘家安教授为代表；另一种认为应当适用无过错归责原则，以张新宝、梁慧星、于敏教授为代表，而实务中主要适用无过错原则。

通过原因力比较，比较双方各自的行为对于损害的发生或扩大的原因力程度，确定非机动车、行人方应自负责任或减轻机动车方的责任的范围。此外，在机动车方无过错情况下，“优者负担原则”体现为原因力比较，机动车相对于非机动车、行人对于事故发生或损害扩大有更大原因力。如案例 2，即使机动车方廖某无过错，行人韦某存在严重过错，机动车方仍要承担责任。但是，从原因力分析，韦某突然跳到机动车跟前是导致事故发生根本原因，对死亡结果发生起到决定性作用，而廖某驾车正常行驶一般情况下不会引发本案事故，仅因机动车与韦某人身在物理碰撞上存在一定优势增加韦某死亡结果的可能性。

## （二）被害型—适用过错原则，并区分人身损害与财产损失，确定不同的赔偿规则

在此类交通事故中，“优者负担原则”仍具有正当性。一方面，非机动车、行人侵害机动车的交通事故应为过错归责原则；另一方面，人的价值和车的价值不应放在同一位阶进行衡量，区分人身损害与财产损失（如案例 6），确定不同的赔偿规则。具体如下：

### 1. 财产损失

若财产的实际损失金额较小，可以在对双方过错、原因力综合比较确定责任之后，再“适当少赔付”；若车辆等高经济价值财产的实际损失比较高，损失可以参照人身损害以某类经济统计数据为基数计算一定倍数，并确定最高（应远低于死亡赔偿金）限额（对于人的生命健康可以进行经济价值拟定，更何况有价财产），避免

“车比人贵”伦理道德尴尬。

## 2. 人身损害

根据双方过错、原因力综合比较确定责任范围，不再“适当少赔付”。因为人身损失保护应是平等的，而且此类事故中非机动车、人行往往存在严重的过错。此外，某些情况机动车驾驶人经济条件未必就比非机动车、行人更好，如驾驶轻便摩托车兼职“外卖的骑手”。

### (三) 互害型—机动车方适用无过错原则，非机动车方适用过错原则

在此类交通事故中，双方都遭受损害，同一个事故存在两个不同的损害结果，应视为两个不同的侵权行为，并分别进行分析。同时，注意两者交通方式存在明显差异，贯彻“优者负担原则”，对机动车方与非机动车、行人方应区别对待，分别参照加害型与被害型规则进行处理：分析非机动车方的人身伤亡、财产损失时，适用机动车加害型规则，即适用无过错原则，结合原因力比较确定赔偿范围；分析机动车方的人身伤亡、财产损失时，适用机动车被害型规则，即适用过错归责原则，同时区分机动车方的财产损害与人身损害，适用不同规则。

此外，必须特别指出“与有过失”是针对同一损害结果而言的，对于机动车方与非机动车、行人方各自不同的损害结果是不存在过失相抵的问题，但是在考虑某一方的损害结果时，被害方的“与有过失”侵权责任形态，可根据“过失相抵”原则，确定被害方赔偿

范围。

#### （四）避险型—适用紧急避险规则

机动车方因非机动车或行人引起险情采取紧急避险行为而发生交通事故，应适用紧急避险规则，由引起险情的非机动车或行人依法承担相应责任。紧急避险制度体现人文关怀和人性伦理价值重要法律价值，应予以贯彻和落实。同时，在此类交通事故中，引起险情的非机动车或行人往往是受益人，而非相对弱势的受害人，因此，不应再考虑适用“优者负担原则”，对于引起险情的非机动车或行人在责任承担范围不需特殊的考量，从这个角度看案例 6 裁判结果又是值得商榷的。

表 1：机动车与非机动车、行人之间交通事故责任

事故类型 责任	机动车方 加害型	机动车方 被害型	机动方与 非机动车方 相互加害型	紧急避险 型
机动车方 责任	适用无过错 原则，原因力 比较确定赔 偿范围	过错相抵	适用无过错原 则，原因力比较 确定赔偿范围	紧急避险 制度
非机动车 方责任	过错相抵	过错原则，并区 分人身损害与财 产损害，确定不 同的赔偿规则	过错原则，并区 分人身损害与财 产损害，确定不 同的赔偿规则	

小结：综上所述，要构建公平、合理的机动车交通事故归责规则，必须遵循侵权责任的基本原则，既要坚持一般侵权规则，也要兼顾特殊侵权规则；既要坚持“优者负担原则”，也要兼顾“过失

相抵原则”；既要坚持“双向归责”，也要兼顾“财产损失与人身损失”区别对待原则。（适用详细见附录：关于道路交通事故侵权责任归责若干规定建议稿）。

## 结 语

在机动车交通事故中，风险的产生、损害的遭受既可能是机动车方，也可能是非机动车方；机动车方的损害，既可能是财产，也可能是人身。“理论是灰色的，生活之树常青”，“优者负担原则”应放在具体交通事故案件去检验，既要对交通事故中的“果”进行全面观察，又要对“因”进行深入分析，才能避免裁判思维的片面性，构建平衡各方权益的法律规则，进而作出公平公正的裁判结果。道路交通与我们的日常生活息息相关，机动车交通事故纠纷也是生活中最常见的侵权责任纠纷。能否公平合理的处理此类纠纷，不仅关乎事故双方的切身利益，也关乎社会公众对法律公平正义直观感受。因此，如何构建公平公正的交通事故归责规则，是值得我们不断深入探究的问题。希望随着对这一问题的深入探究，有助于弥合实务与理论的分歧，推进相关法律制度的完善，促进社会法治的发展。

## ·附录：

### 关于道路交通事故侵权责任归责若干规定的建议稿

第一条 在审理道路交通事故损害赔偿案件时，人民法院应根据事故各方当事人的过错大小和原因力比例，确定各方的赔偿责任。（参照《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》第三条第二款“二人以上没有共同故意或者共同过失，但其分别实施的数个行为间接结合发生同一损害后果的，应当根据过失大小或者原因力比例各自承担相应的赔偿责任”；《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第91条规定“公安机关交通管理部门应当根据交通事故当事人的行为对发生交通事故所起的作用以及过错的严重程度，确定当事人的责任”。）

第二条 机动车方在道路通行过程中除本规定第三条规定的情形外，致使非机动车行人方损害的，应承担赔偿责任。

非机动车、行人方存在过失的，可以适当减少机动车方的赔偿责任；非机动车、行人方存在严重过错，可以减轻机动车方百分之九十以上的赔偿责任。（《道路交通安全法》第76第2项的规定重新解读。）

第三条 行人或非机动车方的主动行为与机动车静止或正常状态，且机动车方无过错，致使行人或非机动车方自身损害的，非机动车、行人方请求机动车方担赔偿责任，人民法院不予支持；但请求该机动车的交强险的承保人承担赔偿责任，人民法



院应予支持。（参照《广东省道路交通安全条例》第四十六条第三款“非机动车驾驶人、行人与处于静止状态的机动车发生交通事故，机动车一方无交通事故责任的，不承担赔偿责任。”）。

第四条 机动车方因非机动车、行人方与事故发生存在原因力的过错行为遭受损害的，机动车方请求行人或非机动车方承担赔偿责任时，人民法院应根据各方的过错和原因力确定赔偿责任，但是机动车损失为财产损失时，适当减少行人或非机动车方的赔偿责任。（参照《民法典》第一千一百六十五条“行为人因过错侵害他人民事权益造成损害的，应当承担侵权责任。”）。

第五条 因非机动车、行人方的行为引起险情，机动车方为了紧急避险致使机动车损害的，机动车方请求引发险情的机动车、行人方承担赔偿责任，人民法院应予以支持；致使第三人损害的，第三人请求损害应由引发交通事故的各方根据各自过错承担赔偿责任。（参照《民法典》第一百二十九条“因紧急避险造成损害的，由引起险情发生的人承担民事责任。”）。

第六条 机动车之间，行人之间，非机动车之间，行人与非机动车之间，发生道路交通事故造成的损害，根据各自过错承担相应的赔偿责任。（参照《民法典》第一千一百六十五条“行为人因过错侵害他人民事权益造成损害的，应当承担侵权责任。”）。