# 道路交通事故损害赔偿归责原则

来源：网络 作者：清风徐来 更新时间：2025-02-15

*道路交通事故损害赔偿归责原则 道路交通事故损害赔偿归责原则 道路交通事故损害赔偿归责原则自从德国人卡尔.奔驰和戈特利布.戴姆勒于1886年发明世界上第一台内燃突机汽车以来，因其高速、快捷、便利，人类开始大规模普及使用这种机器，人类的交通状况...*

道路交通事故损害赔偿归责原则 道路交通事故损害赔偿归责原则 道路交通事故损害赔偿归责原则

自从德国人卡尔.奔驰和戈特利布.戴姆勒于1886年发明世界上第一台内燃突机汽车以来，因其高速、快捷、便利，人类开始大规模普及使用这种机器，人类的交通状况发生了质的变革。但与卡尔.奔驰和戈特利布.戴姆勒在1886年心情不同的是，当时他们享受的是人类将以车代步、活动范围将空前扩大的喜悦，而现代人类必须面对的则是交通拥挤、时刻面临车辆威胁的烦恼。“汽车在源源不断造出财富的同时，也源源不断地造出事故” 。但人类理性告知我们不能因嗌废食，不能因为这种危险物的危险性而放弃现代文明，人类理性可以将危险物的危害降低到最低限度，如改善交通设施，尽可能减少机动车与行人交错、重叠的机会。同时法律作为人类理性的产物，作为制度文明，应当对此作出制度安排，以引导人类行为。人类对此最伟大的制度创造应为无过错责任归责原则的确立。

一、无过错责任归责原则的确立及其法理依据世界上主要国家均将无过错责任确定为道路交通事故损害赔偿归责原则，是各国共同经验的总结，有其一致的法理依据，法理依据有三：

1、危险责任思想和危险控制理论。此说认为，机动车辆是一种危险性比较高的机器，随近代工业革命登场，但因其存在对于社会有其重要有益性，故获得认可。机动车交通事故是伴随机动车这种危险机器运行过程中所必然产生的特殊侵权责任。对于这些危险惟有危险物的保有者能控制危险、避免危险，“谁能够控制、减少危险谁承担责任” ，因此机动车的保有者应当对危险物产生的侵害承担赔偿责任。让其承担赔偿责任，能够促使其谨慎驾驶，尽可能避免危险，尽可能减少损害。

2、报偿责任理论，从罗马法“获得利益的人负担危险”这一法谚发展而来。汽车保有者是汽车运行利益的享受者，所谓“利之所得，损之所归”，利益享受者当然要对所获利益付出代价，让追求自己利益之人，同时负担其损失，这符合经济理性原理，亦符合民法之公平、合理原则。

3、危险分担理论。此说认为，汽车事故是伴随现代文明的风险，应由享受现代文明的全体社会成员分担其所造成的损害。汽车保有者因承担责任所付出的赔偿金，通过提高运费和投保责任保险，最终转嫁给了整个社会，实际是由全体消费者分担了风险。可见，从表面上看，实行无过错责任，似乎对汽车保有者很苛刻，实际上是整个社会的消费者分担了责任，是最公平合理，最符合社会正义的 。

二、我国现行道路交通事故损害赔偿法律法规所确立归责原则。

前段从全球范围内探究了西方法治国家关于道路交通事故损害赔偿归责原则立法例，我们发现无过错责任原则和严格责任原则已成通例。现在回到国内，来分析一下我国法律和行政法规对此的规定。

1986年，我国制定了《中华人民共和国民法通则》，从现在的眼光看，民法通则规定是极其简单的，侵权责任规定也是比较凌乱的，但当时的立法者在道路交通事故归责原则的把握上已完全跟上了世界潮流，《民法通则》第一百二十三条规定：“从事高空、高压，易燃、易爆、剧毒、放射性、高速运输工具等对周围环境有高度危险的作业，造成他人损害的，应当承担民事责任；如果能够证明损害是由受害人故意造成的，不承担民事责任”，明确将高速运输工具，界定为危险作业，由此造成的损害适用无过错责任归责原则。虽然学理上对汽车是否属于高速运输工具有两种不同见解（一种意见认为汽车等机动车属于高速运输工具，《民法通则》第一百二十三条应是人民法院受理和裁判道路交通事故案件的法律依据 ；另一种意见认为，汽车等机动车的危险性比火车、飞机等运输工具要低，把几者等同起来，看待为高度危险作业是不适当的 ）。但根据世界各国司法实践通说，汽车等机动车辆应界定为《民法通则》第一百二十三条所规定的高速运输工具。所以可以认为《民法通则》第一百二十三条已根据危险责任理论将汽车等机动车辆归并为高度危险作业，所引起的损害赔偿适用无过错责任归责原则。

这里需要特别指出是，《民法通则》第一百二十三条把加害人的免责范围限制在“受害人故意”，这与西方发达国家的法律规定有较大区别。德、法等国均将“不可抗力、受害人故意或第三人重大过失”作为免责抗辩事由，我国《民法通则》只采纳“受害人故意”这一项，表明我国立法更加强调受害人利益保护，强调公民的生命健康权的尊重和法律保护。

1992年国务院颁布实施的《道路交通事故处理办法》是全面规定道路交通事故处理的行政法规。由于制定年代的局限性，《办法》沿袭了不分行政关系和民事关系，将公法性规范和私法性规范合并规定的传统做法，《办法》第一至第五章、第七章是完完全全的行政法规范，规定了交通事故的现场处理、责任认定、调解等行政程序，而第六章

第三十六条、第三十七条是私法规范、民法规范。

《办法》第十七条规定，“公安机关在查明道路交通事故原因后，应当根据当事人的违章行为与交通事故之间的因果关系，以及违章行为在交通事故中的作用，认定当事人的交通事故责任。当事人有违章行为，其违章行为与交通事故有因果关系的，应当负交通事故责任。当事人没有违章行为或者虽有违章行为，但违章行为与交通事故无因果关系，不负交通事故责任”。《办法》将交通事故责任认定以过错为必要条件，并将行政确认性质的道路交通事故责任认定作为民事损害赔偿的依据，这混淆了行政责任和民事责任，混淆了行政法“违章”与民法“过失”概念，违背了《民法通则》关于道路交通事故损害赔偿应贯彻无过错责任原则上位法规定，是历史的倒退。

以往的司法实践中，常将《办法》视为处理道路交通事故损害赔偿的特别法，适用“特别法优于普通法”原则，以交通事故责任确定损害赔偿责任，以过错责任为归责原则，这实际上是僵化、教条的法律适用。所谓特别法优于普通法原则，是指当同一位阶的特别法和普通法产生冲突时，优先适用特别法，适用此原则的前提是冲突的法律位于同一位阶，否则不能适用此原则。《办法》属国务院发布的行政法规，《民法通则》属全国人大制定的民事基本法律，从法律位阶上看，民法通则属于上位法，《办法》属于下位法，“上位法优于下位法”原则优先适用，从这个角度看，《办法》与《民法通则》冲突，应适用《民法通则》，道路交通事故损害赔偿应采无过错责任原则。

三、我国将来民法典关于道路交通事故损害赔偿归责原则设计。

从我国司法实践看，道路交通事故归责原则以过错责任为主，《民法通则》第一百二十三条规范设计没有在司法实践中得以落实，这虽有司法、执法观念原因，但也与民法通则的粗疏、不完备，又没有单行的道路交通事故赔偿法调整，有很大关联。时值我国将制定民法典，各界学人、法律实践者均对民法典寄予厚望。德法等欧洲大陆国家，民法典多数没有对道路交通事故的赔偿责任问题作出规定，是因为民法典制定时，机动车损害问题尚未成为一个值得民法典加于关注的问题，法国民法典制定时，连机动车也尚未出现。但较晚制定或者修改民法典的国家均规定了道路交通事故的侵权责任（如20世纪90年代初期完成的荷兰民法典）。民法典侵权行为法章节中，应考虑到世界各国民法立法的发展趋势和司法实践的需要，对汽车交通事故损害赔偿问题作出专门规定。

汽车等机动车交通工具的出现，打破了道路交通原有平衡。原有行人均依靠双腿或简单交通工具如畜力车、自行车等非机动车实现位移，机动车的加入势必出现部分人载于机动车上，部分人继续使用双腿或非机动车，在部分时间、部分地点将出现铁皮机械与肉躯之身的通行冲突。虽然随着社会进步，交通道路的加宽，交通设施的完善，仍不能避免此种冲突。根据法律公平正义原则，对汽车等机动车与行人间交通事故应适用无过错责任归责原则。除此之外，还出现了汽车与汽车、机动车与机动车发生相撞的交通事故，此仍应适用传统过错责任归责原则。

中国社科院法学研究所研究员、著名民法学家梁慧星领导制定的《中国民法典草案建议稿》，其中侵权行为篇草案建议稿也将交通事故划分为两种情形，确立不同的归责原则（分为机动车碰撞的责任和机动车伤害行人的责任）。

1、机动车伤害行人与非机动车情形，适用无过错责任原则。接上文所述，以无过错责任为归责原则，已是当今侵权行为法立法的普遍规则，这种归责原则应被看作是适用于机动车与行人、非机动车发生碰撞所致交通事故。至于机动车与机动车发生相撞，则不存在哪方承担无过错责任问题，而应以过错责任原则为归责原则。

有人类社会以来，法律便作为人类理性选择的制度文明而存在，人类理性要求法律必须实现正义，从最初的形式正义追求（同等事情同等对待）发展到现代的实质正义。实质正义观认为，人总整体上分为两类，一类是强势群体，一类是弱势群体，如果两者在特定的场境中对立，法律对于弱势群体，给予一定的倾向性保护，其目的在于实现实质的平等，这也是现代民法的发展趋势。就交通事故中机动车与行人而言，行人处于绝对的弱势地位，机动车处于强势地位，立法当对此予以倾斜。

对于此类交通事故采无过错责任原则并不排除过失相抵原则的适用，行人和非机动车如存在重大过失的，可根据过失相抵原则，减轻机动车保有者的赔偿责任，但必须明确的是减轻，而不是免除。

2、机动车相互碰撞造成损害情形，应适用过错责任原则，根据双方过错大小分担损失。

机动车发生碰撞，确定责任大小，除考虑过错大小外，还应考虑“优者危险负担”原则的适用。“优者危险负担”原则，是处理交通事故损害赔偿责任的特有原则，是现代法治“抑强扶弱”基本精神的体现。所谓“优者危险负担”原则，是指在受害人有过失的情况下，考虑到双方对道路交通注意义务的轻重，按机动车辆危险性的大小以及危险回避能力的优劣，分配交通事故的损害后果。按台湾学者的理解，就是“汽车要比人优；机动车间则以增减速、控制力及最小径回转能力等性能上较好的汽车为优，或就速度、硬度、重量、大小等对他人汽车危险性较多之汽车为优者；而由优者负担危险” 。

四、现阶段，司法实践中正确使用归责原则应注意和解决的几大问题。

无论是单行的道路交通事故损害赔偿法或者在制定民法典时一并考虑，关于专门规定处理道路交通事故的法律出台有待时日，司法机关将长期面临《民法通则》规定过于简单，审理交通事故将主要依据国务院《办法》的局面。要正确落实法律规定的无过错责任归责原则，需加以注意以下问题：

1、将公安部门所作的道路交通事故责任与损害赔偿责任加以区分，改变以公安部门责任认定来确立民事赔偿责任的习惯做法。道路交通事故责任认定系行政确认，属行政法范畴，而民事侵权损害赔偿责任属民法范畴，两者有重大区别。具体到归责原则，交通事故责任认定中，机动车责任以过错责任为原则，非机动车亦以过错责任为原则；在损害赔偿责任中机动车应以无过错责任为原则，非机动车以过错责任为原则。交通事故责任认定不具有直接确认和分配损害赔偿民事责任的功能，而仅仅是判断双方过失大小的依据。

2、在确立无过错责任为归责原则的前提下，考虑过失相抵原则、优者危险负担原则，合理界定损害赔偿民事责任。梁慧星先生曾撰文：“法官在使用过失相抵归责时，要在受害人的过错比例上再打一个40％—50％的折扣。结合我国情况，介绍其操作概要：如受害人被认定负全部责任，加害人、受害人各负50％赔偿责任；如受害人为主要责任，可减轻加害人30％的赔偿责任；如受害人与加害人为同等责任，可减轻加害人责任10％；如受害人为次要责任，则过失相抵原则无使用余地，受害人得到全额赔偿” 。当然这样硬性教条理解在实践中亦不可取，但应该明确的是损害赔偿责任是民法概念，应以考虑归责原则、当事人过错大小及过错与损害间原因力大小考虑，而不等同于只考虑违章及违章与事故间原因的行政确认。

3、适用过失相抵原则，应注意以下几点：

（1）受害人是残疾人、70岁以上老人和10岁以下儿童，不应适用过失相抵原则。其法理依据是由于身体或年龄的原因，此类人行动不便、不敏捷，注意力和应变能力不足，不能以一般人等同视之，以体现弱者保护原则。

（2）过失相抵仅适用于精神损害赔偿金和生活补助费，对受害人因损害所实际支出的费用如医疗费、丧葬费等不能相抵。其法理依据是，受害人遭遇事故如医疗费、丧葬费都得不到不符人情事理和社会尊严。

参考文献

王卫国著：《过错责任原则：第二次勃兴》，中国法制出版社2025年5月再版，第81页。

无过错责任，也称无过失责任，最先产生于铁路交通事故审理，“无过错责任”概念最先由美国学者Ballantine于1916年在《哈佛法律评论》上发表的一篇关于交通事故责任的文章中提出，关于汽车交通事故立法最先确定无过错责任归责原则为德国。

何生、饶来新、刘伟新、黄静著：《试论道路交通事故损害赔偿的处理原则》，发表于《河北法学》杂志2025年第4期，第83页。

法国坚持单一的归责原则即过失责任原则，对交通事故致人损害事实采过失推定，日本主采过错推定办法，但两国在司法实践中事实上采无过失责任。梁彗星著：《行人违章撞了白撞是违法的》，发表于《人民法院报》2025年10月22日。王利明主编：《民事侵权行为法》，中国人民大学出版社1993年版。

刘得宽著：《民法诸问题与新展望》，台湾三民书局１９７９年版，第２１１—２１３页。

本文档由范文网【dddot.com】收集整理，更多优质范文文档请移步dddot.com站内查找