

现代保险体制下机动车方对非机动车方的责任比较研究

王 军 高瑛玮

内容提要:机动车造成的风险是伴随着现代社会生活方式而出现的无法消除的风险,由此引发的社会矛盾依靠传统的侵权法上的过失责任体制已不能得到妥善的解决,仅让机动车一方承担严格责任也不能达到令人满意的结果。最好的办法是,根据不同的国情,将一种适当的责任体制与完善的保险体制有机地结合起来。我国《道路交通安全法》目前采用的大体上属于德国模式,但在细节上,尚有太多的缺漏、争执的问题和发展的空间。

关键词:道路交通安全法 侵权法 交强险

王 军,对外经济贸易大学法学院教授,法学博士。

高瑛玮,对外经济贸易大学法学博士研究生。

一 理论考察:机动车风险、责任与保险

如果将机动车造成的事故作为一种孤立的事件,而不从宏观的角度把握和考量,人们往往会把此类事故归于一般的侵权事件,因而依照侵权法上有关归责、因果关系、损害赔偿范围等方面的规则,去寻求答案。但令人遗憾的是,无论是让机动车方承担过错责任,还是依据过错推定的思路令其承担责任,都不会产生令人满意的结果。这是因为,所有这些制度,都只能让损失在机动车方和受损害方之间进行分配,而机动车事故的特殊性在于:即便机动车方是完全无过错的,事故通常也是无法避免的;其特殊性还在于,当一场严重的事故发生时,其中的任何一方通常都难以承受随之而来的巨大损失。这样的特性是机动车招致的、额外的、不寻常的风险所导致的,因而在解决这一领域的问题时,也应从更加宽阔的视角去审视它。习惯于侵权法上的传统制度的人们,总是在“两方之中的哪一方应对后果负责”的圈子里徘徊,因而无法从更宏观的视野中找到正确的出路。这种认识上的局限性,人为地增加了机动车驾驶人与非机动车驾驶人、行人之间的对立,也造成了机动车驾驶人对现代法上的令其承担严格责任的法律规定的误解。一些英国机动车驾驶人抱怨道:“两个轮子的总是对的,四个轮子的总是错的。”^[1]

其实,早在欧洲人出海远征年代,冒险家们已经找到了一种对抗风险的最佳方法。那时,他们为了获得香料和黄金,进行远程航行,面临的巨大风险是船只沉没,而沉船意味着生命的丧失和财产的毁损。于是,冒险家们把钱存入同一个银行,当海难事故发生时,受害人即可从存款中得到赔偿。在拿破仑三世与德国的“铁血首相”俾斯麦时代,已经制定民法典的法国和尚在着手制定民法典的德国,也开始着手建立国家工伤保险和养老保险制度,以对抗各种工业化风险。^[2]以德国1838年《普鲁士铁路法》和1871年《关于责任的帝国法》为例,这些制定法都是为了应对由交通手段和工业发展造成的风险,调整处于社会强势地位的工商业集团与处

[1] Andrew Osborn, Two Wheels Good, Four Wheels Bad, Guardian Unlimited, Aug. 5, 2002.

[2] 薛晓源、周战超:《全球化与风险社会》,社会科学文献出版社2005年版,第5页。

于弱势地位的工人、消费者和广大社会公众之间的矛盾和冲突而颁布的。^{〔3〕}

时至今日,为了应对以机动车为主的现代交通体系造成的风险,各个工业国已经建立起了覆盖全社会的保险制度。所有机动车的驾驶人、非机动车驾驶人以及行人,都能通过特定的保险机制来弥补事故带来的损失。在今天,事故责任已经成为一种社会性的责任,而不仅仅是由加害人个人承担的责任。法院判决加害人承担严格责任的目的,正是为了将加害人的个人责任转化为社会性的责任,然后通过保险人的赔偿,使受害人得到救济。这种机制的建立,构成了现代法律发展的基本导向,尤其构成了侵权法发展的主流,即,从保证个人的行动自由向保护所有的人基本生存权从而营造出整个社会的安全氛围转变。这样的安全氛围是当代责任体系的基础。在此基础之上,法律发展出了机动车方对非机动车方承担的严格责任,即无论前者有无过错,亦无论后者有无相对过错,损失均应得到弥补。

有人担心,让机动车方对非机动车方承担严格责任,会使得非机动车方有恃无恐,无视交通规则。确实,即使是在那些“文明化”了的发达国家,违反交通规则的现象也是司空见惯的。可是,即使说这些人应当受到罚款或其他处罚,其违规行为也不是让他们自己承担在机动车事故中失去健康甚至生命的巨大风险的理由,因为机动车造成的损害,归根结底是来自其自身产生的超常风险。在解决此种风险的制造者与该风险的承受者之间的矛盾时,称量的工具不应是一般的天平,其筹码应当更多地向后者倾斜。正如欧洲自行车联盟指出的:“道路安全应落在风险制造者的肩上,而不是落在受害人的肩上。”^{〔4〕}

还有人担心,让机动车方对非机动车方承担严格责任,会减少机动车的使用数量,降低社会效率。这种批评同《德国民法典》制定之时,法学家们反对1871年德国《帝国赔偿义务法》的理由如出一辙。当时,这些法学家对于铁路运营者须负的严格责任大惑不解。他们认为:如果实施这一原则,每个人都会尽量避免自己的积极行为,世界就会陷入无为主义,得以贯彻的一个原则将是,保持安静是公民的首要义务。^{〔5〕}但事实证明,他们的担心完全是多余的。一位学者在对此种反对意见进行评论时形象地指出:“一些人依赖市场的自由主义思想体系,总是想把这些风险转嫁给个人,而且当这些风险被定义为集体的命运时,他们就认为地狱之门被打开了。”^{〔6〕}

当我们跳出侵权法的传统框架,从社会学的角度和历史的角度的去认识和理解机动车造成的风险时,我们不难发现,在应对工业化社会中无所不在的风险时,侵权法制度的构建与保险业的发展息息相关。为了应对任何个人甚至任何单个的法人都无法抵御的风险,人们设计了相应的险种,其保险范围覆盖了不同的对象。在这种体制下,一旦风险转化为事故,保险机构就会给予相应的赔偿。通过这样的方式,当事人作为个人,其财产状况的恶化得以有效地避免。“人们甚至可以认为,在这种情况下,受害人(被保险人)基于侵权法的损害赔偿的请求权已经不复存在,因为由于保险机构的赔付,受害人个人并没有蒙受损失。”^{〔7〕}根据英国人权委员会的估计,英国每年约有300万人因各种原因受到伤害,只有6%的人是通过侵权诉讼得到赔偿的,其余的全部是通过保险及工伤赔偿得到补偿的。^{〔8〕}

上述情况表明,对于现代社会中由机动车造成的风险和损害,依靠传统的侵权法上的过失责任体制是不能得到妥善解决的,仅仅在侵权法上让机动车一方承担严格责任也是不够的。应对这类问题的最好办法是,根据不同的国情,将一种适当的责任体制与完善的保险制度有机地结合。只有这样,才能在最大程度上减少机动车风险给社会造成的损失,同时,妥善地协调围绕机动车事故而发生的各方当事人之间的关系。

〔3〕 王军:“大陆法上的严格责任”,《侵权行为法比较研究》,法律出版社2006年版,第132-133页。

〔4〕 Andrew Osborn, Two Wheels Good, Four Wheels Bad, Guardian Unlimited, Aug. 5, 2002.

〔5〕 [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3页。

〔6〕 乌尔里希·贝克·威廉姆斯:《关于风险社会的对话》,第5页,转引自薛晓源、周战超:《全球化与风险社会》,社会科学文献出版社2005年版。

〔7〕 [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320页。

〔8〕 Basil S Markesinis, Hannes Unberath, *The German Law of Torts, A Comparative Treatise*, Hart Publishing, 2002, p. 795.

二 比较研究:法国模式、德国模式与英美模式的比较

德国学者科茨指出,起初,在所有的法律体系内,都是以侵权法规则为依据判定交通事故中机动车方对非机动车方应当承担的民事责任的。^[9] 目前,英国和美国仍然采取这种模式,以传统的过错原则为依据,判断机动车驾驶人的民事责任。而大陆法国家,如奥地利、比利时、法国、德国、荷兰、西班牙和瑞士,则在原则上通过单独立法规定,交通事故中机动车驾驶方应对非机动车方承担严格责任。^[10] 但是,正如欧洲学者指出的,在大陆法系国家内部,各国的做法仍然是有差异的,具体可以分为以德国法为代表的德国模式和法国法代表的法国模式。现就道路交通事故中机动车方对于非机动车方责任的三种模式,即法国模式、德国模式以及英美模式,分别加以介绍。

(一) 法国模式

在法国,机动车方对非机动车方承担的责任是几乎完全的严格责任。法国 1985 年第 85 - 677 号法律[全称为《改善交通事故受害人处境和加速赔偿程序法》(简称 Badinter 法)]基本上排除了机动车方依据受害人的共同过错减少赔偿责任的可能性。在 Badinter 法中,“受损害的非驾驶人”包括机动车上的乘客、机动车外的行人和骑自行车的人。法国中央局(Le Bureau Central Français)、法国社会保障局(La Fédération Française des Sociétés d'Assurances)、机动车保证基金(Le Fonds de Garantie Automobile)和互保企业集团(Le Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances)曾联合发布一份报告,对交通事故中机动车驾驶人对于受害人承担的责任作了具体的说明:如果非机动车驾驶人或行人是 16 岁以下或 70 岁以上的人,或者残障程度严重的人(用百分比表示为 80%),机动车驾驶人均应承担完全的赔偿责任,除非受害人是故意招致损害的;如果非机动车驾驶人或行人是 16 岁以上,70 岁以下,且不属于残障程度严重的人(用百分比表示为 80%),机动车方承担完全的赔偿责任,除非受害人有重大过错且属于事故的唯一原因,或者故意招致了损害。^[11]

机动车驾驶人的严格责任,是保险人对受害人承担赔偿责任的桥梁。在 Badinter 法中,“牵连”这一概念发挥了重要的作用。交通事故中的受害人可以向与事故“有牵连”的机动车的保险人主张所遭受的全部损失(包括物的损失和人身损害),而不必承担任何证明这一机动车的驾驶人有过错的义务。如果在一次事故中,有多辆机动车受到牵连,受害人可以向其中任何一个保险人主张全部赔偿。至于相关保险人如何在他们之间相互清偿,则是保险人向受害人完成清偿之后的事。Badinter 法还要求保险人不必等到法院作出判决,即应向被保险人支付赔偿金。依据这部法律,在事故发生之后的 8 个月内,受理关于人身损害赔偿请求的保险人必须给出赔偿意见。具体地说,如果在事故发生后 3 个月内,保险人未收到受害人痊愈的通知,保险人应当支付预付的赔偿金;在受害人已经痊愈的情况下,保险人必须在随后的 5 个月内支付赔偿金。如果保险人不遵守这些时间规定,将会受到制裁。^[12]

上述制度在欧洲的其他一些国家也得到了采纳。例如,比利时 1994 年《机动车强制责任保险法》规定,在交通事故中,由机动车引起的人身伤害或死亡的,对一切损失均须加以赔偿,无保险时由共同担保基金支付,但该规则不适用于 14 岁以上本人对事故发生具有不可宽宥的过错者及驾驶者以及乘客。该法在 1995 年修订后,将驾驶者也包括在受保护的受害人范围内。而不可宽宥的过错是指,明知自己的行为将给自己造成危险而实施的行为。^[13]

[9] Hein Kötz, Gerhard Wagner, *Deliktsrecht* Luchterhand Verlag GmbH, 2004, p. 150.

[10] Bernhard Koch & Helmut Koziol (eds.), *Unification of Tort Law: Strict Liability*, Kluwer Law International, 2002, p. 400.

[11] Le Bureau Central Français, etc, FRENCH LAW ON COMPENSATION FOR ROAD TRAFFIC ACCIDENTS, February 2003, <http://www.fga.fr/Guide%20anglaisF%20081104.doc>.

[12] Le Bureau Central Français, etc, FRENCH LAW ON COMPENSATION FOR ROAD TRAFFIC ACCIDENTS, February 2003, <http://www.fga.fr/Guide%20anglaisF%20081104.doc>.

[13] Christian Von Bar, *The Common European Law of Torts*, Volume II, Oxford University Press, 2000, p. 403.

(二) 德国模式

在德国,侵权法依据危险责任理论,在处理机动车方对非机动车方的责任时采纳的是“严格责任+过错相抵”的模式。有关机动车的1952年《道路交通安全法》第7条是解决这一问题的核心条款。该条规定,机动车的“保有者”和“持有者”对机动车的运行导致的人身伤害、死亡和财产损失承担严格责任。依据该法第1条第2款,机动车指由机械动力驱动的时速在20公里以上的陆地车辆。^[14]

该法第9条规定,当原告的过错是引起损害的“致害因素”时,其可获得的赔偿金应相应地减少;如果原告的过错是导致损害的唯一和主要的原因,该过失构成“不可避免的事件”;而依照该法第7条第2款第2项,当被告证明事故是由“不可避免的事件”引起时,被告可以被免责。^[15]

需要指出的是,德国法在这一领域采取了举证倒置的方式,即机动车驾驶人、保有者或持有者须承担证明自己过错程度的举证责任,如果无法证明,法官将根据机动车的“惯常运行风险”确定双方的过错责任。这将会有利于骑自行车的人或行人。

还有必要提及的是,根据德国的《道路交通安全法》,任何道路交通的主体,无论是机动车驾驶人,还是骑自行车的人或行人,都必须遵守交通规则;交通规则是判断骑自行车的人和行人过错的重要依据。在此制度下,因骑自行车的人违反交通规则而导致机动车赔偿责任减少的情况是多种多样的,例如,骑自行车的人从右向超车、逆向行驶,均可能导致此种后果。如果骑自行车的人和行人一方的过错招致的风险超过了机动车的风险性,机动车方的责任将会减少,甚至不用承担任何责任。^[16]

尽管2002年德国债法改革将使德国模式更加接近于法国模式,例如“不可避免的事件”抗辩受到了严格的限制,儿童得到更多的保护,但是在德国模式中,机动车方对骑自行车的人、行人的责任,远远不如法国模式“严格”。^[17]

在德国,根据1965年《强制保险法》第6条,保险人必须在一个强制的最低限度的范围内作出赔偿。在这一范围内,保险人仅在极其有限的几种情况下可以拒绝赔付。在上述幅度之外,保险人的责任是以机动车驾驶人有责任为前提的。1965年《强制保险法》第18条规定,事故的发生仅仅是责任承担的表面证据,司机可通过证明其在驾驶时没有过失作出反驳。但是在实践中,此种导致免责的举证是很难成立的。德国《道路交通安全法》规定了交通事故中损害赔偿的最高限额,但是,如果事故是由一方的过失引起的,将不适用法定最高限额。此外,上述法定赔偿限额是不断提高的。现行的标准是,事故中死亡一人,最高赔偿60万欧元,死亡多人,一次事故最多赔偿300万欧元,财产损失赔偿最高限额为30万欧元。^[18]

(三) 英美模式

在英国和美国的大多数州,机动车驾驶人员的责任属于过失责任。然而,目前英国法院为保护行人的利益,将过失侵权中须付诸注意义务的标准大大提高,以至于有学者指出,只有那些在严格责任中被称为意外事件的情形下才不构成对注意义务的违反。^[19]也就是说,在严格责任的体制下,只有当“意外事件”发生时,被告才能被免责,而在英国,尽管采用的依然是过失责任,但免责的条件几乎同严格责任体制下的免责条件一样。

还有人英国的制度作了这样的描述:在机动车方与非机动车方之间发生的事故中,关于机动车方

[14] B. S. Markesinis, *The German Law of Obligations, VOLUME II, The Law of Torts: A Comparative Introduction, The Third Edition* Oxford University Press, 1997. 11, p. 714.

[15] B. S. Markesinis, *The German Law of Obligations, VOLUME II, The Law of Torts: A Comparative Introduction, The Third Edition* Oxford University Press, 1997. 11, p. 717.

[16] Basil S Markesinis, Hannes Unberath, *The German Law of Torts, A Comparative Treatise*, Hart Publishing, 2002, p. 817.

[17] Jörg Fedtke, *Strict Liability for Car Drivers in Accidents Involving "Bicycle Guerrillas"? Some Comments on the Proposed Fifth Motor Directive of The European Commission*, *American Journal of Comparative Law*, Fall 2003.

[18] Rechtsanwalt Wolfgang Frese, *Compensation for Personal Injuries in Road Accident Cases, National Report Germany*, <http://www.peo-pil.eu/pdf/National%20Report%20Germany.pdf>.

[19] Peter Barrie Ma, *Personal Injury Law*, 2nd Edition, Oxford University Press, 2005, p. 168.

的责任实际上采用了过错推定的方法。^[20] 其中的案例之一是:行人认为自己有充分的时间横穿马路,而司机在 200 码处看到行人,但仍撞到了行人。法院认为,司机要么开得太快,要么没有尽到观望义务。其中,上诉法院认定双方的过错相等,但上议院认为行人只应负 25% 的责任,因为汽车中的驾驶者对于他人更有危险性。^[21] 笔者认为,这是原本支撑严格责任的危险理论在过失责任领域的扩张,其结果是,在机动车方对非机动车方的责任中,所采用的已经不再是传统意义上的过错责任。

在举证责任方面,英美侵权法仍然要求原告承担证明被告过错的举证责任。目前,这种制度遭到了严厉的批评。早在 20 多年前,著名的英国上诉法院法官丹宁勋爵(Lord Denning)就作出评论说:“就现在在交通事故的情形而言,我相信,任何文明的法律体系都应当要求,作为一项原则,在道路上使用这种危险工具的人应当对因其使用这种工具而被伤害或致死的人承担赔偿责任,因为这些人到处造成死亡与毁灭。这种责任应当是一种无须证明被告过错的责任。要求一个受伤的人证明过错的结果,给许多没有充足资金证明这种过错的无辜者带来了最大的不公正。”^[22]

关于保险人赔付的条件,与前述法国和德国的制度不同的是,根据《1988 年联合国道路交通法》,保险人只有在驾驶人有责任时才有义务赔偿。该法第 151 条规定,作出赔偿的前提包括两项:一为已经按第 147 条的规定支付了保险费;二为法院已经作出了有关赔偿责任的判决。在这样的制度下,保险人须支付的是判决书中规定的赔偿金,包括对人身伤害的赔偿和在法律规定的限额内对财产损失作出赔偿。

在历史上,美国的制度与英国是一样的,即保险人只有在驾驶人有责任时才作出赔偿,但目前有十几个州已经采纳了无过失赔偿的制度,即赔偿是以事故的发生为前提,并不考虑事故中各方的过错问题。^[23]

(四) 比较分析

从上文的介绍可以看出,在欧洲大陆国家,无论是依照法国模式,还是依照德国模式,对机动车的责任都采用了严格责任,而在采纳过失责任的英国,由于法院在审判实践中提高了驾驶者须付诸“注意义务”程度,其责任已经接近了严格责任。一位英国学者写道:“自 1930 年引入了机动车强制保险以后,英国已经出现了一些案例,其中,法官对过失责任法进行了扩展,以便让被告承担责任,其结果是保险公司最终买单。”^[24]

特别值得一提的是,在欧洲,采用了最严格的责任的法国模式受到了学者的好评,而相对保守的德国模式受到了人们的批评。例如,研究德国债法的著名学者 Markesinis 认为,德国《道路交通安全法》的缺陷之一是采用了比较过失的制度,即因原告的共同过错而减少以至取消赔偿。他尖锐地指出:有人认为,在这一领域取消比较过失的制度将导致事故的增加,但经验证明,这样的主张是没有说服力的;坚持原有制度的人的真正理由是,这一领域中的比较过失制度是法律职业者的生财之道。他认为,法国放弃共同过错抗辩的做法代表了法律发展的潮流。^[25]

三 相关建议:《道路交通安全法》的修改应与和谐社会的建设相一致

(一) 关于归责原则

笔者认为,在我国,关于机动车方造成非机动车方损害时的归责原则,让机动车方承担严格责任是正确的。首先,让机动车方承担严格责任的基本原理是,机动车的运行对非机动车方造成了导致损害的巨大危险,而非机动车方却不会对机动车造成对等的危险。其次,随着今天保险业的发展,机动车方可

[20] Peter Barrie Ma, *Personal Injury Law*, 2nd Edition, Oxford University Press, 2005, pp. 167 - 168.

[21] *Baker v Willoughby* [1970] AC 467.

[22] Lord Denning, What Next in the Law? *The Modern Law Review*, Vol. 46, No. 1, Jan., 1983.

[23] [美]沃思:《危险原理与保险》第八版,张供涛等译,中国人民大学出版社 2002 年版,第 566 页。

[24] Jörg Fedtke, Strict Liability for Car Drivers in Accidents Involving "Bicycle Guerrillas"? Some Comments on the Proposed Fifth Motor Directive of The European Commission, *American Journal of Comparative Law*, Fall 2003.

[25] B. S. Markesinis, *The German Law of Obligations*, Volume II, *The Law of Torts: A Comparative Introduction*, The Third Edition. Oxford University Press, 1997. 11, p. 179.

以通过投保将机动车的运行造成的危险分散给所有的机动车保有者。再次,如前所述,这样的制度符合世界范围内这一领域法律发展的潮流。又次,采纳严格责任可以简化解解决争议的程序,从而一方面防止了受害方因无能力提起诉讼而陷于不利境地,另一方面也可节约我国的司法资源。最后,我们应当充分意识到,采纳这样的制度符合我国政府目前提倡的构建社会主义和谐社会的理念。笔者认为,在一个和谐社会中,在不同的利益群体之间存在的利益冲突,特别是处于强势地位的群体和处于弱势地位的群体之间存在的利益冲突,应当得到妥善的协调。相对于“走路族”,“开车族”占据着强势地位,二者之间的利益冲突是显而易见的,而通过采用保险体制下的严格责任,使“走路族”得到方便、快捷和较充分的赔偿,可以使二者之间的利益冲突得到最大程度的缓解。

然而,在我国的现阶段,采用上文所述的德国模式,即“严格责任+过错相抵”模式而不是法国式的纯粹的严格责任模式,可能是更为现实的。这主要是因为,长期以来,我国在侵权法领域采用的主要是过错责任,因而要在某些领域(主要是涉及危险活动的领域)一步到位地采用严格责任,人的思想观念难以立即转变。特别是,我国传统的“中庸”文化决定了“调和”是一种更容易得到接受的解决矛盾的方式。

(二)关于“过错相抵”的比例

1. 双方均无过错或过错程度相同

在严格责任的体制下,如果双方均无过错,机动车方应当对另一方蒙受的全部损失承担赔偿责任。基于这一原理而进行的类推,在双方的过错程度相等的情况下(包括双方有同等程度的重大过错、一般过错和轻微过错),机动车方也应当对另一方蒙受的全部损失承担赔偿责任。

2. 非机动车方的过错是事故发生的唯一原因

如上文所述,依照法国法和德国法,当行人或非机动车方的过错是导致事故发生的唯一原因时,应当完全免除机动车方的赔偿责任。笔者认为,这样的制度可以为我国采纳,但从人道主义的立场出发,也可以对其作出适度的赔偿,比如相当于损害的10%的赔偿。例如,某人闯入了高速公路,司机在谨慎驾驶并且没有超速的情况下紧急刹车,但终因车速太快无法刹住,撞上了该闯入者。此时,非机动车方的过错是事故发生的唯一原因。又如,某人为了自杀而忽然闯到一辆高速行驶的汽车前面,导致了伤害。非机动车方的过错是事故发生的唯一原因。

3. 非机动车方的过错与机动车方的过错相比形成重大过错

假定机动车方在严格责任的体制下应负的责任(100%的责任承担)与行人的自杀行为构成的对机动车方的责任减免(100%的责任减免)在分量上是等同的,则我们有理由认为,在机动车方仅有轻微过错,而非机动车方有重大过错的情况下,司机的赔付应占损失的50%-60%。举例来说,在英国法院判决的1996年的一个案件中,^[26]原告以极其危险的方式横穿马路,司机也没有注意到他,于是事故发生了。法院认为行人与司机的过失各为50%。这一例子说明,在相对保守的英国的过失责任体制下,假如行人有重大过失,司机有一般过失,赔付的比例不应小于50%。而在我国的严格责任体制下,对于相同的情况,赔付的比例更不应小于50%。

4. 非机动车方的过错与机动车方的过错相比形成轻微过错

以“非机动车方的过错与机动车方的过错相比形成重大过错”的情况类推,假如机动车方没有过错,相比之下,非机动车方有轻微过错,将机动车方的责任比例确定在70%-80%是适当的。

(三)关于保险人赔付的条件

如上文所述,在发达国家,关于保险人赔付的条件,法国法采“出险即赔”的模式,英美法采“有责任才赔”的模式,而德国法将这两种模式相结合,形成了混合模式。

我国现行制度对“交强险”和“责任险”进行了区分。关于交强险,《机动车交通事故责任强制保险条例》第21条规定,交通事故发生后,被保险人以外的受害人发生人身伤亡或财产损失的,由保险人依

[26] Liddell v. Middleton [1996] P. I. Q. R. p. 36.

法在机动车交通事故责任强制保险责任限额范围内予以赔偿,除非事故是由受害人的故意造成的。关于责任险,我国《保险法》第50条规定,责任险是以被保险人依法应负的赔偿责任为保险标准的保险。归纳起来,既然《保险法》第50条的规定适用于道路交通领域机动车对非机动车和行人的责任,那么,我国的交强险采用的是前述“出险即赔”的制度,而责任险反映了前述“有责任才赔”的制度。因此,我国所采纳的类似于前述德国法上的制度。

那么,在三种模式之中,我国今后采纳哪一种为适当呢?笔者认为,采纳其中的法国模式是最恰当的。首先,尽管涉及机动车对行人的责任,我国采纳的是德国的“严格责任+过错相抵”的制度,但保险人的责任与机动车方的责任并不必一致。例如,在中国台湾地区,对司机的责任采用的过错推定原则,但对保险人来说,只要发生交通事故,导致受害人伤害或死亡,不论加害人是否有过失,都要承担赔偿责任。^[27]其次,从比较法的角度看,前述法国模式已经得到了越来越多的仿效,比如,在美国,一些州表现出了采用法国模式的倾向,而一贯对德国法亦步亦趋的中国台湾地区也采用了法国模式。再次,采纳“出险即赔”的方案,体现了人道主义精神,能够最大程度地缓和社会矛盾,体现党和国家对社会弱势群体的关怀,加速使我国步入和谐社会的步伐。最后,即使采纳“出险即赔”的方案,我国的保险公司也是完全有能力进行赔偿的。根据相关的统计,2006年7月1日至2007年6月30日,全国交强险业务承保各类机动车5755万辆,交强险业务保费收入507亿元。截至2007年6月30日,已经终止保险责任的保费227亿元,尚未终止保险责任的保费280亿元。交强险赔款支出139亿元,各类经营费用141亿元,投资收益14亿元。^[28]

(四)对我国《道路交通安全法》的评价

我国《道路交通安全法》于2003年10月28日由第十届全国人民代表大会常务委员会第五次会议通过。其中,涉及机动车方对非机动车方的责任,该法在第76条中规定:“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责任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:……(2)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。”

2007年12月29日第十届全国人民代表大会常务委员会第三十一次会议对《道路交通安全法》第76条作了修改。修改后法律将原文中“按照下列方式承担赔偿责任”项下的第(2)款(下文中称“第(2)款”)变更为:“(2)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。”

笔者在上述讨论的基础上,从比较法的视角对上述法律规定作如下讨论:

首先,依照《道路交通安全法》第76条,保险公司在“机动车第三者责任强制保险责任限额范围内”对非机动车驾驶人、行人承担的责任是严格责任。

其次,依照《道路交通安全法》第76条修改前的条文中的“第(2)款”,机动车方对非机动车驾驶人、行人的责任,属于“严格责任+过错相抵”,与前述德国的制度相似。而依照修改后的“第(2)款”,此种责任的性质变得模糊不清了。严格责任的基本特征是,即使加害人与受害人均没有过错,加害人也须承担严格责任。而依照修改后的“第(2)款”的第一句话,在机动车方与非机动车方都没有过错的情况下,机动车方须承担责任,这属于严格责任,而依照修改后的“第(2)款”的第三句话,在机动车方与非机动车方都没有过错的情况下,机动车方仅承担“不超过10%的赔偿责任”。

[27] 参见台湾1994年“强制汽车保险法”第7条。

[28] 参见千龙网:“保监会称首年账面亏损39亿 交强险有望降到950元”,<http://beijing.qianlong.com/3825/2007/11/30/2902@4193835.htm>.

笔者认为,对于修改后的“第(2)款”,作如下解释是符合这个时代的理念和建设我国和谐社会的需要的:对于修改后的“第(2)款”的第一句话应解释为:机动车方的过错超过非机动车方的过错的,由机动车方对全部损失承担赔偿责任;对于修改后的“第(2)款”的第三句话应解释为:机动车方完全没有过错而非机动车方有严重过错的,机动车承担不超过10%的赔偿责任。这样的解释与上文中所述的、在“严格责任+过错相抵”制度下的推理是一致的。

[**Abstract**] The risk associated with motor vehicles is one that arises from modern lifestyle and can not be totally eliminated. The social conflicts thus brought about can't find a proper solution in the realm of fault liability regime under the traditional tort law, while only imposing strict liability upon the driver will hardly reach a satisfactory result. The best way out seems to be a combination of an appropriate liability system with a well-developed insurance scheme in light of the situations of different countries. In this specific area, the tort law and its relevant insurance system in the Western countries, though vary widely, can be basically categorized into three models, namely the French, the German and the Common Law models. The one adopted by the Chinese Road Traffic Law can be generally classified as the German model. However, there are still plenty of gaps to be filled, issues to be discussed and rules to be improved in the new legislative endeavor.

(责任编辑:黄 列)