

# 论道路交通事故中行人的权益保护

杨姝婷

青岛科技大学, 山东青岛, 266061;

**摘要:**我国经济的高速发展现已取得了令人瞩目的成就,目前正从快速发展向高质量发展转变中,我国的交通安全也应当与时俱进。为了适应人们生活水平提高的现状,满足人们对日常生活的出行便利以及效率的更高要求,就要紧跟国家发展战略逐步细化、建立健全完善的交通安全法律法规,为此研究道路交通事故中行人的权益保护问题就具有重要意义。对行人的权益保护主要体现在发生交通事故后对行人的损害赔偿在司法实践中的认定。行人是弱势群体,因此要着重于对于行人的权益保护方面问题的研究,尽量避免使行人在道路交通事故中受到不应有的损害。

**关键词:**道路交通事故;行人;权益保护

**DOI:** 10.69979/3029-2700.25.02.054

## 1 道路交通事故侵权责任的立法背景

### 1.1 1987 年《民法通则》:适用无过错责任原则

随着机动车的数量越来越多,交通事故的发生率大幅提高,人们逐渐意识到了交通事故的危险性。对于交通事故事件的逐渐重视使得人们对交通事故适用过错责任原则是否合理开始产生怀疑。探讨 1987 年《民法通则》123 条的规定,从理论上存在着肯定说和否定说两种观点。肯定说认为,“首先机动车具备一定的危险性,因其速度快,且伴随着机动车数量的日益增多,机动车交通事故的发生率也不断上升,应当将机动车归类于高速运输工具,机动车对他人造成损害的就无疑属于交通事故,应当以《民法通则》123 条作为司法机关审理交通事故案件的根据”。否定说认为,“机动车的危险性更小,不应把机动车同火车、飞机一同归类于高速运输工具”。在审理过程中,最高法将机动车归类于高速运输工具,并且以无过错责任原则为审理依据。

### 1.2 1992 年《道路交通事故处理办法》:过错责任原则为主,无过错责任原则为辅

1986 年,我国改革了道路运输管理制度,开始制订全国统一的道路运输管理条例。1992 年 1 月 1 日开始实施《道路交通事故处理办法》。该办法规定了交通事故的概念,指因过失造成人身损害或者财产损失的事故。在此条款中“过失造成”的概念被引进,在审判中将机动车从高速运输工具类别中移除了,以过错责任原则作为审理交通事故案件的主要依据。《道路交通事故处理办法》第 18 条规定了全责、主责、同责、次责,共四级交通事故责任;如果只有一方有违规行为,则应由该方承担全部责任,没有违规的一方则不必承担任何责

任;如果双方都有违规行为,则根据违规行为的作用力来确定责任大小,其中主要责任由行为的作用力大的一方承担,次要责任由行为的作用力小的一方承担,若作用力相当的则双方负担同等责任;如果三方均有违规行为,则应根据三方违规行为的作用力程度来决定其承担的责任。该办法主要是以违规行为的作用力大小为中心来决定应承担的责任大小。

### 1.3 2004 年《道路交通安全法》:适用无过错责任原则

多年来,一直未有对《道路交通事故处理办法》实施的过错责任归责原则产生过争议。但伴随着行人一系列不文明行为的频繁出现,交通事故发生的概率大幅上升。为了规范行人的违章行为,减少悲剧的发生,沈阳市于 1999 年 9 月颁布实施《沈阳市行人与机动车道路交通事故处理办法》,该办法对六种情形下行人承担全部责任作出了规定。除第三种情形之外,行人承担全部责任都是基于机动车驾驶员没有违章行为的前提之下,但部分媒体选择性地将这一前提忽略掉夸大其词,在社会上引发了不小的轰动。一时间,关于如何运用过错责任原则来解决道路交通事故这一问题受到了广泛的关注。在这种情况下,我国于 2004 年出台了《道路交通安全法》。

对于《道路交通安全法》第 76 条第 1 款的规定,有学者提出了两个不同的归责原则。一是对过错责任原则的改进。在一般情形下,只要证明自己无过错即可免除责任,而在此条款中,机动车一方必须承担双重证明责任,即既要证明自己无过错,也要证明行人一方有过错。其次是无过错责任的归责原则,即在机动车一方没有过错而行人一方有过错时,机动车一方仍然应负一定

的责任,而《道路交通安全法》第76条第2款对免除责任的规定仅限于被害人故意,因而学者认为,这一原则更为贴近于无过错责任原则。通过对“机动车与行人发生交通事故,由机动车一方负责”的论述,可以清楚地看到,在交通事故中具体的归责原则是无过错责任原则,“2项后段以及第2款的内容,均属于过失相抵的范畴”。

#### 1.4 2007年修正后的《道路交通安全法》第76条:适用无过错责任原则

2004年的《道路交通安全法》第76条的规定在司法实践过程中存有许多缺陷,例如“减轻”的责任范围太大,阐述不够严谨等问题。后来《道路交通安全法》的第76条第2款第2项于2007年进行修订,将“故意造成”改为“故意碰撞造成”。这一修改其实是将故意行为解释的范围缩小了,因而更有利于行人一方,也有利于实现法律的精准打击。鉴于我国的立法技术尚不完善,在立法过程中对机动车与行人之间的过错结合方式进行规定时,没有十分清晰地界定每一种具体情况所应适用的归责原则。因此,修订后的《道路交通安全法》在机动车与行人之间的交通事故中应适用哪种归责原则产生了许多争议,从而引起了学者对过错原则和无过错原则的适用问题的探讨。

尽管1992-2007年间,对交通事故的立法正在不断发展完善,但缺陷是一直存在的。尤其是针对行人一方的规定并不是特别详细,由此更容易产生对法律的争议甚至误解。在现行的道路交通法中也未将人身损害与财产损失的归责原则真正区别开来,在以后的修订中,将财产损失列入了强制保险的范畴,并采取了“保险优先”的赔付原则。

### 2 道路交通事故中行人损害赔偿的司法认定

#### 2.1 误工费及其计算办法

误工费,是指受害人由于工作延误损失的收入,应当由赔偿义务人对受害人从遭遇伤害直到康复出院或者在残疾期间,因不能完成工作而损失的收入进行赔偿。根据《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》的规定,误工费针对的是有固定工作收入或者没有固定工作但能够证明其确实有收入来源的情形,对于在实践中,有关从事社会工作的退休者在遭受人身伤害时能否请求误工费以及没有收入的人是否应该主张误工费的问题目前还没有明确的法律规定,存在一些争议。本文认为,退休人员在从事社会工作并有一定的经济收入时,由于人身伤害而造成的损失,其误工费应当比照行业收入标准给予补偿。例如,2007年,退休后的刘某在交通事故中受伤,其在退休后仍然

从事社会劳动,于是产生了误工费问题。法院认为,刘某虽然已经退休并且有工资收入,并且刘某在退休后通过管理果园在劳动中获得相应的收入,但不能因为刘某有退休金而否认他已经通过参加劳动获得收入的事实,因交通事故导致刘某受到人身损害,未来将暂时无法参加劳动,因此属于退休人员在从事社会工作并有一定的经济收入的情况。由此对由于人身伤害而造成的损失,应当向刘某赔偿误工费,比照行业收入标准进行赔偿。

关于无收入人群是否会产生误工费的问题,笔者认为权利人具备劳动能力应是赔偿误工费的前提,若受害人本身不具备劳动能力,就不需要向其支付误工费。有劳动能力但没有收入的人主要有两种:家庭主妇和无业人员。家庭主妇在发生交通事故后应当对其赔偿误工费,因为虽然家庭主妇没有收入,但在管理家庭和家务方面,明显地对其他家庭成员的工作和收入起到了支撑和保障作用。在主妇受到伤害后,家庭的收入和支出都会发生变化。所以,如果把家庭主妇当成无收入人群处理显然是有失公平的。对于无业人群来说,虽然他们目前没有稳定的收入来源,但他们仍然有找到工作和创造收入的机会,而一旦发生交通事故就失去了在短时间内获得收入的机会。所以,对满足劳动能力的无收入人群也应当考虑赔偿其误工费,这既符合法律规定,又符合我国的司法公平理念。

#### 2.2 残疾赔偿金及其计算办法

残疾赔偿金,是指相关义务人因造成受害人的人身损害致残,使其丧失全部或者部分劳动能力,从而对受害人给予的金钱补偿。根据《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》,赔偿金的计算应当以“庭审所在地去年当地公民的平均收入”为标准。在实践中,尚未有法律明确规定相关义务人是否应当对下列情形承担残疾赔偿金:一是残疾对职业影响较大的,二是赔偿金年限期满后权利人尚还生存的。笔者认为,法律虽然笼统地规定了在影响受害人的未来职业发展但是所造成的伤残程度不大的情形下,可以适当调整残疾赔偿金。但是对于残疾赔偿金要如何进行调整、调整的界限却没有详细规定,只能由法官根据案例事实结合法条裁量残疾赔偿金的数额。例如,对于电影明星、舞台表演者来说,如果面部受伤留下轻微印记也会影响视觉效果,对其工作会产生一定的影响。在这种情况下,如果受害人向赔偿义务人主张对其造成的损失,应当提供由本次交通事故所造成的人身伤残对受害人的职业与收入产生影响的证据,以此来证明交通事故所造成的影响。基于此法官可以根据案情适当地调整残疾赔偿金,在一定限度内行使自由裁量权。在实践中,法定的赔偿年限期满后,受害人可能尚还生存,仍会产生因

残疾导致一系列费用。如果受害人向人民法院起诉要求赔偿义务人向其支付残疾赔偿金,基于对受害人的优先保护,人民法院应当受理。因为如果受害人因身体残疾无法参加劳动获得收入,将难以维持生存,所以向赔偿义务人继续索要残疾赔偿金是合理的,此时向人民法院提出申请保护合法权益的起诉权就不应该被剥夺,也不能设定次数限制。审判工作人员应当根据具体情况酌情确定赔偿期限。

### 3 完善道路交通事故中行人权益保护机制的建议

#### 3.1 建立统一的交通事故损害赔偿法

针对交通事故的损害赔偿问题,我国现行相关法律法规经过多次修改,在适用的归责原则上有了较大的改变,导致目前的司法实践中存在着诸多问题需要解决。本文重点讨论了问题的争议焦点,即在交通事故中,如何切实保护行人的权益,划分人身和财产的损害赔偿标准要更加的明确和具体。

随着我国法律的不断完善,应当探索建立统一的交通事故损害赔偿制度,制定一部专门的法律,从根本上解决行人的权益保护和责任承担的问题。从实践上来看,由于交通法的出台涉及到许多部门,因此,交通事故的处理也会牵扯到许多部门。因此在制定法律时,应当采取多部门合作的方式,利用不同部门出发点不同,看待问题的角度也不同的优势,听取各方的建议,使制定的法律法规更能适应实际状况,也能兼顾各方的利益。从国外成熟的立法经验来看,制定专门的法律要花费很长的时间,要经过长期的司法实践和不断的修改和调整。所以,我们认为我国的立法人员在借鉴国外法律理论的基础上,应当结合本国实际国情,在稳定性和灵活性之间寻找平衡机制,从而实现法律的实质正义和形式正义。

#### 3.2 重新审视行人的责任能力问题

在现行的交通法中详细地对机动车方如何承担责任进行了规定,但没有对行人的责任认定进行过多阐述。关于行人是否具备的责任能力对责任承担的影响十分大,但是法律却没有进行明确规定。笔者认为,应当对行人的责任能力与责任承担问题进行详细规定,明确二者之间的关系不仅有利于更为清晰地划分机动车与行人之间的交通事故的责任,从而便于进行损害赔偿,也有利于切实保护行人的利益。纵观国外对此方面的立法不难看出,许多先进国家已经进行了较为详细的规定,这将会成为未来的立法趋势。不仅如此,笔者认为这也

是一国之法的人文观念的具体表现。此外,由于我国立法技术尚有不足,关于交通事故的规定部分逻辑混乱、语意模糊,致使学者对相同的法律条文产生了不同的认识。

#### 3.3 完善道路交通事故救助制度

《道路交通事故社会救助基金管理办法》第2条阐明了道路交通事故社会救助基金是指依法筹集用于垫付机动车道路交通事故中人身伤亡的丧葬费用、部分或者全部抢救费用的社会专项基金。在多数共同侵权人无法查明真正侵权人以及肇事司机逃逸不能确定赔偿主体时,人身损害带来的医疗费用赔偿就成了一个问题,让受害人自己承担是不合理的,特别是一些高额费用,许多受害人往往难以负担。例如,在处理交通事故时,经常会碰到一些环境卫生工人的案例,如果是在早上或者傍晚人流量和车流量较小且处于监控盲区的时候,肇事司机若发现伤者伤情较重往往会选择逃逸,而交警也不能确定是谁造成了交通事故,如果受害人因事故重伤,即使抢救成功也可能难以负担高额的医疗费用。建议健全交通事故救助基金体系,拓宽基金的覆盖面,对发生交通事故但家庭经济困难、肇事车辆没有投保或逃逸的情形,应优先进行救助。由于救助基金是以公益方式设置的,所以基金数额通常都是有限的,覆盖范围和救济的力度也较弱,在这样的背景下,扩大资金来源是一个很重要的问题。关于救济的金额,应当进行详细的分类,并兼顾公平正义的理念,尽量使更多需要帮助的人获得救济。

#### 参考文献

- [1]梁分.网约私家车交通事故责任之认定与承担[J].法律适用,2017(19):69-73.
- [2]刘星,李静芹.机动车道路交通事故损害赔偿责任主体的认定[J].河北法学,2006(06):137-141.
- [3]刘晓红.机动车道路交通事故损害赔偿责任主体的认定基准研究[J].当代法学,2003(01):42-45+57.
- [4]余凌云.道路交通事故责任认定研究[J].法学研究,2016(06):126-139.
- [5]梁慧星.关于中国道路交通事故赔偿的法律制度[J].安徽大学学报,1995(06):40-46.
- [6]王飞跃.论道路交通事故责任认定中几对关系的区分[J].政治与法律,2016(06):138-144.

作者简介:杨姝婷(2000.04—),女,汉族,山东滨州人,硕士研究生在读,青岛科技大学。