

# 机动车损害赔偿主体责任研究

程 啸\*

---

**内容提要：**机动车损害赔偿主体责任的确立具有重要的意义。道路交通安全法第76条所确立的危险责任只施加在那些其所从事的危险通常已由法律精确定义了的具体特定人身上，即机动车的保有人，对其他并非机动车保有人的驾驶人应当适用过错责任。机动车保有人的确定应当采取运行支配说与运行利益说二元标准，某人是否属于机动车的保有人，要从其是否对该机动车的运行于事实上处于支配管理的地位以及是否从该机动车的运行中获得了利益这两个方面加以判断。

**关键词：**机动车 保有人 损害赔偿責任

---

## 引 言

进入21世纪后，我国经济高速发展，机动车保有数量不断增加。与此同时，机动车损害赔偿事故（即道路交通事故）的数量也呈现猛烈增加的趋势，对广大人民群众的生命财产造成了严重的损失。据统计，2001年至2004年，我国每年发生道路交通事故77万多起，死亡10万人以上。为了维护道路交通秩序，预防和减少交通事故，保护人身安全，保护公民、法人和其他组织的财产安全及其他合法权益，十届全国人大常委会第五次会议于2003年10月28日通过了中华人民共和国道路交通安全法（以下简称道路交通安全法），自2004年5月1日起施行。从民事侵权行为法的角度而言，道路交通安全法涉及到了机动车损害赔偿责任的归责原则、赔偿义务人、赔偿权利人、赔偿范围、机动车强制责任保险等一系列重要问题，由于该法对于有些问题未做出明确的规定，引发了实务界与理论界的广泛争议。机动车损害赔偿责任的主体如何确定，就是争点之一。

道路交通安全法第76条是调整机动车损害赔偿 responsibility 的一项最重要的规范，然而该条在损害赔偿主体上却只是使用了“机动车一方”、“有过错的一方”等模糊词语，未具体规定机动车损害赔偿责任的主体。事实上，该法的草案对此曾经有过较为具体的规范，草案第二次审议稿第71条第1款规定：“对机动车在道路交通事故中的民事责任，按照下列规定承担：1. 驾驶人是机动车所有人、管理人的，由驾驶人承担；2. 经机动车所有人、管理人授权驾驶机动车的，由机动车驾驶人或者所有人、管理人承担；3. 未经机动车所有人、管理人授权驾驶机动车的，由驾驶人承担；4. 驾驶人与机动车所有人、管理人就机动车事故责任的负担事先已有书面约定的，从其约定。”第2

---

\* 清华大学法学院讲师。

本研究得到清华大学法学院“985二期项目”经费资助。

款规定：“机动车所有人、管理人依据前款第二项承担赔偿责任后，有权向驾驶人追偿。”但是，在审议的过程中全国人大常委会的一些委员提出，处理机动车交通事故时确定由谁承担责任的情况较为复杂，在实践中需要根据民法的有关规定和案件的具体情况来确定，本法可以不做规定，因此法律委员会建议将该条删除。<sup>〔1〕</sup>

由于交通安全法对机动车损害赔偿责任主体的确定没有具体、明确的规定，加之我国各地法院在该问题的处理上又有各自的做法，因此本文结合交通安全法等法律法规以及最高人民法院的有关司法解释、地方法院的司法实践，讨论机动车损害赔偿主体中涉及的一些重要问题，以供实务界与理论界参考。

## 一、确定机动车损害赔偿主体的意义

### （一）有利于维护受害人及其他赔偿权利人的合法权益

损害赔偿责任的当事人就是两方，一为赔偿权利人，一为赔偿义务人即赔偿责任人，赔偿权利人的权利能否实现最终取决于赔偿责任人的赔偿能力，即其是否具有足够的财产来履行损害赔偿之债。就机动车损害赔偿而言，由于受害人往往遭受的是人身伤亡，既涉及到财产损害的赔偿又涉及到精神损害的赔偿，加之近年来最高人民法院关于人身伤亡财产损害与精神损害方面的若干重要司法解释规定的赔偿数额不断提高，所以公平合理地确定赔偿主体，对于维护受害人及其他赔偿权利人的意义就凸显出来。

### （二）有利于贯彻自己责任，维护人们的合理行为自由

侵权行为法总体来说奉行自己责任原则，即每个人只能也只应对自己行为所造成的损害后果负责，而无须对他人行为的后果负责。在机动车侵权损害赔偿案件中，也应当遵循此原则，公平合理地确定赔偿主体；而不能仅考虑赔偿权利人的需要，任意违反自己责任原则，肆意追加共同被告，滥科连带责任，造成对人们合理行为自由的不适当限制。事实上，从以往我国机动车损害赔偿责任的司法实践来看，这种情形是普遍存在的。

## 二、适用危险责任的主体限于机动车保有人

交通安全法颁布之后，围绕着该法第76条第1款第2项关于机动车造成非机动车驾驶人或行人损害的赔偿责任的归责原则是什么，曾有过十分热烈的讨论。目前多数说认为，依据该条第1款第2项，机动车之间因交通事故而产生的损害赔偿适用过错责任归责原则，即民法通则第106条第2款；而该条第1款第2项对机动车造成非机动车驾驶人或者行人损害的赔偿责任采取的是危险责任，即无过错责任原则。<sup>〔2〕</sup>

机动车在运行中造成他人损害时，可能涉及到多个潜在的被告，如机动车的所有人、管理人、驾驶人、占有人等，而交通安全法第76条第1款又确立了不同的归责原则，由此产生的问题是：

〔1〕 参见郎胜：《中华人民共和国道路交通安全法释义》，法律出版社2004年版，第317页。

〔2〕 参见“全国人大法律委员会关于《中华人民共和国道路交通安全法（草案）》修改情况的汇报”，载上引书，第313页；蔡方华：《对机动车“无过错责任”的辨析》，《北京青年报》2004年8月10日；尹飞：《机动车与行人对交通安全法第76条的不同理解》，《人民法院报》2004年8月25日；张新宝、鲁桂华：《道路交通安全法第七十六条法律精神解析》，《人民法院报》2004年9月23日；北京市人民代表大会常务委员会：“《北京市实施〈中华人民共和国道路交通安全法〉办法》立法听证报告”，<http://www.beijing.gov.cn>，2004年9月29日访问；于敏：《机动车损害赔偿与过失相抵——法律公平的本质及其实现过程》，法律出版社2005年版，第53页以下。对于该款第1项关于机动车之间的损害赔偿适用过错责任原则，实务界与理论界没有争议。

上述被告是否全部受到交通安全法第 76 条第 1 款第 2 项确立的危险责任的调整? 解决这个问题, 对于正确地确定机动车损害赔偿责任的主体具有重要的意义, 同时也有助于澄清机动车损害赔偿归责原则问题上长期存在的一些争论。

### (一) 比较法上的考察

从比较法上看, 就机动车损害赔偿责任的主体如何适用危险责任原则或者法律规定的特别责任存在三种不同的立法模式。

第一种立法模式认为, 无论是机动车的保有人还是驾驶人都属于严格责任调整的主体, 机动车的保有人与驾驶人承担连带责任。法国、希腊、意大利、西班牙等地中海国家普遍采取此种模式。法国 1985 年 7 月 5 日第 85-677 号关于改进交通事故受害者处境的 Badinter 法第 2 条规定: “第 1 条所示车辆的驾驶人或者保有人, 不得以不可抗力事由或第三人行为, 对抗包括驾驶人本人在内的受害人。”〔3〕意大利民法典第 2054 条第 1 款规定: “如果非轨道行驶车辆的司机不能证明其已尽一切可能避免损害的发生时, 他要承担车辆运送造成的人身或财产的损害赔偿。”第 3 款规定: “如果车辆所有者或用益权者或根据保留所有权的条款取得车辆者, 不能证明车辆的运营与其意思相悖, 则其要与司机一同承担连带责任。”

第二种立法模式认为, 危险责任仅适用于机动车保有人, 他们才是受到道路交通法律确定的危险责任调整的主体, 至于非保有人机动车驾驶人只承担过错责任或者过错推定责任。丹麦、荷兰、葡萄牙、奥地利、卢森堡、德国、日本采取此种模式。例如, 荷兰道路交通安全法第 185 条第 2 款仅涉及了机动车的所有人和占有人, 对于驾驶人的个人责任依据的是民法的一般规定来确定。德国的道路交通法规定, 并非机动车保有人的驾驶者不适用严格责任而仅适用过错推定责任, 只有当损害并非因其过错所致时才能排除他的赔偿责任。〔4〕日本机动车损害赔偿保障法规定, 只有那些“将机动车供为自己的运行之用者”即“运行供用者”才是机动车损害赔偿责任的主体, 适用无过错责任, 至于并非运行供用者的驾驶人承担的是普通的过错责任。〔5〕

第三种立法模式认为, 只有机动车的驾驶人才是机动车损害赔偿责任的主体, 适用法律特别规定的过错推定责任, 其他人即便是机动车的所有人、占有人, 除非适用雇主责任, 否则仅承担过错责任。〔6〕我国台湾地区的法律采取此种模式, 其民法第 191 条之二规定: “汽车、机车或其他非依轨道行驶之动力车辆, 在使用中加损害于他人者, 驾驶人应赔偿因此所生之损害。但于防止损害之发生已尽相当之注意者, 不在此限。”台湾地区民法债编修订过程中曾试图扩大汽车责任的主体, 改采车辆占有人同为责任主体的模式, 于债编修订草案第 191 条之二第 2 项规定: “前项情形, 如车辆另有占有人者, 其占有人应与驾驶人负连带赔偿责任。但驾驶人违反其意思而为车辆之使用者, 不在此限。”但是, 该条最终被删除, 理由主要在于: “1. 如占有人于防止损害之发生, 已尽相当之注意, 或驾驶系违反占有人的意思擅自使用车辆, 例如未得车辆所有人之允许擅自驾驶、或利用所有人之钥匙挂在车上之机会擅自驾驶等情形是, 自不应由占有人负责, 以缓和占有人的责任。2. 车辆肇事后, 使占有人与驾驶人负连带责任, 对被害人固有加强保护之作用, 然对车辆占有人无法监督之意外事故, 亦有令其负责之虞, 故第二项暂时保留, 不予增订, 以免对社会结构产生重大冲击, 或是对借车让人使用的感情交流活动产生巨大变化。”〔7〕

### (二) 如何理解交通安全法第 76 条第 1 款第 2 项的规定

如前所述, 多数说认为我国交通安全法第 76 条第 1 款第 2 项确立的是危险责任, 但是由于该

〔3〕《法国一九八五年七月五日法律中文译文》, 陈忠五译, 《台大法学论丛》第 34 卷第 1 期。

〔4〕参见〔德〕克里斯蒂安·冯·巴尔:《欧洲比较侵权行为法》下卷, 焦美华译, 法律出版社 2004 年版, 第 462 页。

〔5〕参见李薇:《日本机动车事故损害赔偿法律制度研究》, 法律出版社 1997 年版, 第 25 页以下。

〔6〕参见邱聪智:《新订民法债编通则》上册, 2003 年台湾自版, 第 231 页。

〔7〕同上书, 第 234 页以下。

项规定仅使用了“机动车一方”的含糊表述而没有清楚地界定责任人,因此无法看出危险责任适用的主体范围。对此,有论者认为,从该项的表述可以看出,我国已经将机动车损害赔偿与机动车驾驶人责任有机地融为一体,无论机动车的保有人与驾驶人是否一致,只要机动车造成非机动车驾驶人或者行人损害,他们都应当承担责任,除非其能够证明非机动车驾驶人或者行人违反了道路法律、法规并且机动车驾驶人已经采取了必要的处置措施,方能适当减轻赔偿责任。<sup>〔8〕</sup>

对于上述观点,笔者难以苟同。首先,无限制地扩大危险责任的适用主体本身就违背了危险责任的法理。侵权行为法中之所以产生危险责任这一归责原则是基于以下原因:其一,风险开启理论。从事危险活动,或者占有、使用危险物品的人本身制造了对他人人身、财产权益造成损害的危险,因此作为危险源的开启者,其当然需要承担责任;其二,风险控制与分散理论。从事危险活动或者占有、使用危险物品的人对于这些活动或物品的性质具有最为真切的认识,也最具有能力控制危险的现实化,因此作为危险的控制者,其应当承担责任。而且通过法定的强制责任保险以及商业保险,这些人完全有能力将风险加以分散;其三,报偿理论。从事危险活动或者占有、使用危险物品的人从这一活动中获得了利益,基于享受利益者承担风险的原则,其应当承担责任,“如果一项法律允许一个人——或者是为了经济上的需要,或者是为了他自己的利益——使用物件、雇佣职员或者开办企业等具有潜在危险的情形,他不仅应当享有由此带来的利益,而且也应当承担由此危险对他人造成任何损害的赔偿责任:获得利益者承担损失”。<sup>〔9〕</sup>因此,认为机动车一旦造成非机动车驾驶人或者行人的损害,无论机动车的保有人与驾驶人是否一致,均适用危险责任原则,显然不符合上述危险责任的法理基础。例如,当机动车驾驶人乃是机动车所有人的雇员之时,该雇员并没有因从事机动车的运行这一危险活动而获取利益,而且机动车运行的危险活动也并非是他开启的,作为雇员的驾驶人也无法通过责任保险将风险加以分散,因此不能对他适用危险责任。况且,依据《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》(以下简称《人身损害赔偿解释》)第9条第1款,雇主对于雇员从事雇佣活动致人损害的结果承担无过错责任,那么,如果作为雇员的机动车驾驶人就损害也承担无过错责任,就意味着只要雇员导致他人损害,雇主就必须承担责任。这显然是不妥当的。

其次,区分机动车的保有人与驾驶人分别适用危险责任与过错责任,并不会出现不利于保护受害人权益的问题。一方面,现代侵权行为法中过错的认定日益呈现客观化的趋势,违法推定过失的情形普遍存在,对于机动车损害赔偿事故而言,由于道路交通安全法等法律法规对于机动车驾驶人的义务做出了详细的规定,因此驾驶人一旦违反这些法定义务,就很容易基于其违法行为而被推定具有过失,而不再考虑其主观心理状态,这样做的效果在很大程度上就类似于危险责任。但由于本质上还是过错责任,因此在机动车造成非机动车驾驶人或者行人人身伤亡时,如果受害人具有重大过失而驾驶人只具有轻微过失时,驾驶人就有可能减轻甚至免除责任。当然,由于机动车的保有人适用的是危险责任,其不能免除责任(《人身损害赔偿解释》第2条第2款)。另一方面,由于驾驶人与机动车保有人之间往往是雇员与雇主的关系,所以基于雇主责任的规定,当驾驶人因过错造成他人损害时,雇主必须承担责任。况且,我国司法实践对于雇员的活动是否属于“从事雇佣活动”采取的是客观说,即不仅雇员从事“雇主授权或者指示范围内的生产经营活动或者其他劳务活动”属于从事雇佣活动,而且即便“雇员的行为超出授权范围,但其表现形式是履行职务或者与履行职务有内在联系”时,也被认为属于“从事雇佣活动”(《人身损害赔偿解释》第9条第2款)。

综上所述,笔者认为,道路交通安全法第76条第1款第2项所确立的危险责任适用对象并不是无论何时都必须谨慎行为的一切人,它只施加在那些其所从事的危险通常已经由法律精确定义了的特

〔8〕参见前引〔2〕,于敏书,第128页。

〔9〕〔德〕克里斯蒂安·冯·巴尔:《欧洲比较侵权行为法》上卷,张新宝等译,法律出版社2004年版,第10页。

定人身上。各国法律对于这些人的称呼多种多样,如保有人(halter)、监管人(gardien)、占有人(bezogter)、持有人(inhaber)等。<sup>[10]</sup>本文倾向于使用“保有人”这一概念,以使得它与我国现行法中具有不同含义的管理人、占有人等概念相区分。对于并非机动车保有人的驾驶人而言,无论其在驾驶机动车的过程中造成的是其他机动车一方还是非机动车驾驶人、行人的损害,均应适用过错责任。驾驶人与保有人之间则可以依据雇主责任的规定由雇主承担责任,或者在作为雇员的驾驶人具有故意或者重大过失之时由雇主与雇员承担连带赔偿责任。

### 三、机动车保有人的一般判断标准

#### (一) 比较法上机动车保有人的界定

就机动车保有人的含义而言,各国法虽稍有差异,大体上基本相同,主要是从危险责任的法理(即前述的风险开启理论、风险控制与分散理论以及报偿理论)出发来加以界定。例如,奥地利法将机动车的保有人界定为“对机动车辆以自担风险的方式使用受益并且拥有作为使用收益前提条件的支配力的人”。希腊法界定为“事故发生时作为所有权人或基于合同而以自己名义占用机动车辆者,或者任何使自己独立控制机动车辆并以任何一种方式加以使用的人”。葡萄牙法界定为“以责任自负的方式对机动车辆使用受益并拥有作为使用受益之前提条件的支配力者”。<sup>[11]</sup>德国联邦最高法院的判例认为,机动车的保有人是指“为自己的计算而使用机动车,并对以这种使用为前提的机动车拥有处分权的人”,其中,“为自己的计算而使用机动车”是指获得运行利益并且支付运行费用的人;“运行利益”是指对机动车运行拥有自己的经济利益,这里的利益可以是单纯观念上的,还可以是某种便利;而“运行费用”不仅包括燃料费、车库费、驾驶员的报酬、修理费、保险金、税金等,还包括车辆折旧费、购买机动车费用的利益等,如果此等运行费用由数人共同支付,那么这数人就是机动车的共同保有人;所谓“拥有处分权”是指对机动车享有运行上的支配权。这个标准在机动车的买卖与让渡方面具有重要的意义。在所有权保留的买卖场合,买主就是保有人,而在将机动车借用给他人时,即便由借用人支付燃料费等,出借人仍然是机动车的保有人。在机动车的使用租赁中,由于承租人只是支付一定的租赁费而不支付运行费用,因此出租人是机动车的保有人。当机动车保有人将机动车交付给修理厂修理时,保有人的地位不因此发生改变,当然,如果在修理期间造成他人损害,保有人与修理厂要对受害人承担连带责任,保有人与修理厂的内部关系可以依据有关的规定解决。另外,夫妇二人为了执行共同的业务而使用同一台机动车时,二者构成共同保有人。机动车销售公司为顾客提供试车服务时,保有人是该公司。<sup>[12]</sup>日本民法学界通说认为,机动车的运行供用者的判断应从运行支配与运行利益两项基准上把握。所谓“运行供用者”是指机动车的运行支配与运行利益的归属者;“运行支配”是指可以在事实上支配管领机动车之运行的地位;而对“运行利益”,一般认为限于因运行本身而产生的利益。换言之,某人是否属于运行供用者,要从其是否对该机动车的运行于事实上位于支配管理的地位和是否从该机动车的运行本身中获得了利益两个方面加以判断。<sup>[13]</sup>

#### (二) 我国司法实践中机动车保有人的界定标准

虽然交通安全法等法律法规中没有使用“机动车保有人”的概念,但是人民法院的审判实践却在实质上采取了上述判断机动车保有人的标准,这主要体现在最高人民法院发布的两个司法解释和

[10] 参见前引[4],巴尔书,第406页。

[11] 同上书,第407页。

[12] 参见前引[2],于敏书,第75页以下。

[13] 参见前引[5],李薇书,第29页。

一个批复当中。

首先,在《关于被盗机动车肇事后由谁承担损害赔偿责任问题的批复》(法释[1999]13号)中,最高人民法院认为:“使用盗窃的机动车辆肇事,造成被害人物质损失的,肇事人应当依法承担损害赔偿责任,被盗机动车辆的所有人不承担损害赔偿责任。”做此规定的主要理由在于,“对于车辆所有人来说,车辆被盗已是一大损失,对于已经脱离其有效控制的车辆发生的交通事故行为,再由其承担损害赔偿责任,有失法律的公允。”〔14〕

其次,在《关于购买人使用分期付款购买的车辆从事运输因交通事故造成他人财产损失保留车辆所有权的出卖方不应承担民事责任的批复》(法释[2000]38号)中,最高人民法院认为:“采取分期付款购车,出卖方在购买方付清全部车款前保留车辆所有权的,购买方以自己名义与他人订立货物运输合同并使用该车运输时,因交通事故造成他人财产损失的,出卖方不承担民事责任。”做此规定的理由主要是,首先,出卖人保留所有权的行为与交通事故之间没有因果关系;其次,分期付款买卖中出卖方保留所有权的实质是债的担保,出卖人保留的所有权只是名义上的所有权,占有、使用和收益人都是购买人。〔15〕

第三,最高人民法院民事审判第一庭做出的《关于连环购车未办理过户手续原车主是否对机动车发生交通事故致人损害承担责任的复函》则最为明确地采用了运行支配与运行利益的判断标准。该复函指出:“连环购车未办理过户手续,因车辆已交付,原车主既不能支配该车的营运,也不能从该车的营运中获得利益,故原车主不应就机动车发生交通事故致人损害承担责任。”负责起草该批复的杨永清法官对该批复的解读为:“根据危险责任思想和报偿责任理论来确定机动车损害赔偿的责任主体,具体操作就是通过‘运行支配’和‘运行利益’两项标准加以把握。所谓运行支配通常是指,可以在事实上支配管领机动车之运行的地位。而所谓运行利益,一般认为是指因机动车运行而生的利益。换言之,某人是否属于机动车损害赔偿责任的主体,要从其是否对该机动车的运行于事实上位于支配管理的地位和是否从机动车的运行中获得了利益两个方面加以判明。进一步说,某人是否是机动车损害赔偿的责任主体,以该人与机动车之间是否有运行支配和运行利益的关联性加以确定。”〔16〕

由此可知,我国司法实践对机动车保有人的判断标准也明确采取了运行支配说与运行利益说。然而由于以下几个原因,运行支配说与运行利益说尚没为地方各级法院确定机动车损害赔偿责任统一适用的可操作标准:首先,上述司法解释与批复都是针对具体的个案做出的解答,因此存在适用上的限制条件,无法成为一般性的确定机动车保有人的标准。例如,《最高人民法院关于被盗机动车辆肇事后由谁承担损害赔偿责任问题的批复》只适用于“使用盗窃的机动车辆肇事,造成被害人物质损失的”情形,因此,如果不是使用盗窃的机动车而是使用偷开的机动车(即驾驶人并没有将该机动车据为己有的目的)而肇事时,何人是机动车的保有人并应当承担危险责任,就存在争议。其次,“运行利益”与“运行支配”本身也是比较抽象的标准,存在多种解释的可能性,从我国司法实践来看,各地法院的理解也千差万别。第三,由于我国现行机动车损害赔偿的填补体系尚不健全,为了能够更有效地保护赔偿权利人,解决纠纷,一些地方法院并不理会上述判断标准,而尽可能地扩大机动车损害赔偿责任主体的范围并使之承担连带责任。

〔14〕 孙军工:《解读〈关于被盗机动车肇事后由谁承担损害赔偿责任问题的批复〉》,载李国光主编:《解读最高人民法院司法解释·民事卷(1997-2002)》,人民法院出版社2003年版,第39页。

〔15〕 参见汪治平:《解读〈关于购买人使用分期付款购买的车辆从事运输因交通事故造成他人财产损失保留车辆所有权的出卖方不应承担民事责任的批复〉》,载前引〔14〕,李国光主编书,第42页以下。

〔16〕 杨永清:《解读〈关于连环购车未办理过户手续原车主是否对机动车发生交通事故致人损害承担责任的复函〉》,载《解读最高人民法院请示与答复》,人民法院出版社2004年版,第119页以下。

#### 四、机动车保有人的具体判断问题

##### (一) 作为机动车保有人的所有权人

一般来说, 机动车所有权的归属是运行支配与运行利益的重要指示器, 但绝非最终的决定因素, 因为在很多情况下非所有权人主体也会成为机动车的保有者。依据《道路交通安全法》、《道路交通安全法实施条例》以及《机动车登记规定》, 我国对机动车实行登记制度。机动车经公安机关交通管理部门登记后, 方可上路行驶, 任何个人或单位在购买机动车之后都应当依据法律的规定办理机动车所有权注册登记或转移登记, 因此, 机动车所有权人就是在机动车管理机关登记的机动车的单位和人。所谓机动车管理机关包括公安机关交通管理部门(《机动车登记规定》第2条)、农业机械主管部门(《拖拉机登记规定》第2条)、中国人民解放军和中国人民武装警察部队的有关部门(《道路交通安全法》第120条)。

对于机动车的所有权人, 当其驾驶机动车造成非机动车驾驶人或者行人损害时, 其作为机动车的保有人应当适用危险责任。当机动车有数个所有权人(共同共有或者按份共有)时, 该机动车的损害赔偿责任人主体应为该数个所有人, 由他们就受害人的损害承担连带赔偿责任。

##### (二) 机动车名义所有人与实际所有人不一致时保有人的认定

###### 1. 未办理机动车所有权转移登记时保有人的认定

实践中, 在机动车所有权发生转移时, 因节省费用、以物抵债等多种原因可能出现买受人或赠与人未办理机动车所有权转移登记的情形, 结果导致了机动车名义所有人与实际所有人的不一致。此时一旦机动车造成他人损害, 应由何人承担责任, 实践中有不同的理解。一种观点认为, 既然机动车的管理、支配以及收益的权利均不在所有人之手, 因此所有人对于机动车发生交通事故不具有防范与控制的能力, 要求其承担责任显然是不合理的, 交通事故赔偿责任的主体只能是机动车的实际所有人; 另外一种观点认为, 机动车的原所有人在其对机动车的所有权发生变动之时, 应当与新的所有人办理转移登记, 而这是法律所要求的, 机动车所有人违反这一规定, 当然要承担相应的风险。办理转移登记也就意味着要对机动车进行检验, 从而消除机动车事故的隐患, 正是由于没有办理登记, 才增加了交通事故发生的可能性, 原所有权人当然要承担一部分责任。此外, 要求原所有人与新所有人承担连带责任对于受害人的保障也十分有利。<sup>[17]</sup>

最高人民法院《关于连环购车未办理过户手续原车主是否对机动车交通事故致人损害承担责任的复函》采取的是第一种观点, 即将实际所有权人认定为机动车的保有人。但由于该复函并不属于司法解释, 不具有法律约束力, 因此各地法院有些赞同这一复函的规定, 有些反对该复函的规定。赞同者如《天津市高级人民法院关于审理交通事故赔偿案件有关问题的经验总结》第8条规定: “买卖车辆未过户发生交通事故的, 参照最高人民法院(2001)民一他字第32号复函的精神, 出卖方不承担责任。但凡与保障第三人安全有关的保险, 出卖人在过户前未经买受人同意退保的, 出卖人应在保险理赔范围内承担连带责任。”反对者如广东省高级人民法院与广东省公安厅《关于〈道路交通安全法〉施行后处理道路交通事故案件若干问题的意见》第21条第1款规定: “人民法院经审理依法确定各自应承担的责任后, 对于未超过责任限额范围的部分, 根据受害方的请求, 可判决由保险公司承担赔偿责任, 也可判决由机动车所有人、车辆实际支配人及驾驶员承担连带赔偿责任, 还可判决保险公司和机动车所有人、车辆实际支配人及驾驶员承担连带赔偿责任。对于超过责任限额范围的部分, 判决由机动车所有人、车辆实际支配人、驾驶员承担连带赔偿责任。”第37条第2款规定: “本指导意见所称‘车辆实际支配人’是指在车辆异动中未办理过户手续的买受人

[17] 参见前引[16], 杨永清文。

(发生多手交易均未过户的,为最后一次买卖关系的买受人)、受赠人、车辆承租人、借用人、挂靠人和承包经营人。”

笔者认为,应当将机动车的实际所有权人认定为机动车保有人,进而将其作为损害赔偿责任主体,名义所有权人不承担任何赔偿责任。理由在于:首先,目前我国的法律、法规并未明确以过户登记作为机动车所有权转移的生效要件。公安部对最高人民法院就该问题的询问而做出的复函也明确认为:“根据现行机动车登记法规和有关规定,公安机关办理的机动车登记,是准予或者不准予上道路行驶的登记,不是机动车所有权登记。为了交通管理工作的需要,公安机关车辆管理所在办理车辆牌证时,凭购车发票或者人民法院判决、裁定、调解的法律文书等机动车来历凭证确认机动车的车主。因此,公安机关登记的车主,不宜作为判别机动车所有权的依据。”<sup>[18]</sup>因此,目前我国的机动车的法律地位应当与一般的动产相同,而与飞机、船舶有所不同,其所有权转让以交付作为生效要件,即适用民法通则第72条第2款以及合同法第133条的规定。既然如此,只要机动车已经交付,则买受人、受赠人即为机动车的所有人,其造成他人损害时,理应承担损害赔偿责任。其次,就判断机动车保有人的二元标准——运行支配与运行利益而言,机动车一旦交付给买受人或受赠人,该机动车的运行支配以及运行利益皆已归于后者,原所有人尽管在机动车登记上仍是名义上的所有人,但显然已经不对该机动车享有运行利益,也不能够进行运行支配了。

## 2. 借用他人身份证购买机动车时保有人的认定

在我国以前的司法实践中,由于一些地方法规对于在本地办理机动车登记有一些限制性规定,如必须是有本地户口、身份证的居民,因此导致一些非本地居民购买的机动车为在本地入籍而借用他人身份证的情形。例如,甲非A市的居民,其购买的机动车不能入籍A市,于是向朋友乙借用身份证,以乙作为名义所有权人将该机动车入籍,而车辆的实际所有权人是甲,甲驾驶机动车发生交通事故致人损害,此时究竟是甲还是乙为机动车的保有人,存在争论。一些地方法院对此认定了后者。例如,在“黄德勤诉朱祖其、梁细铭道路交通事故损害赔偿纠纷案”中,佛山市中级人民法院认为:“被上诉人朱祖其是粤Y7C853号肇事摩托车的运行支配者,亦是该车运行利益的归属者,因此发生本案交通事故,应由被上诉人朱祖其承担赔偿责任。而被上诉人梁细铭明知朱祖其并非南海区公民,其所购车辆不能入籍南海区,但基于朋友及信任关系,仍将本人身份证出借予朱祖其用于办理购车入户。被上诉人梁细铭应当对其身份证出借后可能产生的一切后果做出预见,并应与借用人朱祖其对上诉人因本案交通事故所受的各项损失承担连带赔偿责任。”<sup>[19]</sup>

笔者认为上述法院的观点并不妥当。首先,尽管将身份证借给他人购买机动车之人会因其行为违法而承担相应的行政责任,但是他毕竟就机动车的运行完全不享有支配权,也不获得运行所生任何利益,而只有实际对该车进行运行支配并获得运行利益的人,才是机动车的保有人,应由该人单独作为机动车损害赔偿责任的主体,而不能就出借身份证的人也设定连带责任。其次,连带责任的成立或由法律规定,或由当事人约定,而不能由法院随意确立,从我国现行法来看,并没有将出借身份证之人与实际造成机动车损害事故之人列为连带责任的规定,这种滥科连带责任的情形明显违背了自己责任的原则。

## (三) 机动车的有权占有人中保有人的判断

### 1. 机动车分期付款中保有人的认定

分期付款买卖是一种特殊的买卖形式,是买受人将其应付的总价款按照一定期限分批向出卖人支付的买卖。由于分期付款买卖中出卖人须先交付标的物,买受人于受领标的物后分若干次付款,

[18] 2000年6月5日公安部《关于确定机动车所有权人问题的复函》(公交管[2000]98号);2000年6月16日公安部《关于机动车财产所有权转移时间问题的复函》(公交管[2000]110号)。

[19] 广东省佛山市中级人民法院(2003)佛中法民一终字第1186号民事判决书。

出卖人有收不到价款的风险,因此在交易实践中,当事人双方就分期付款买卖常有所有权保留的约定,即买受人虽先占有、使用标的物,但在双方当事人约定的特定条件(通常是价款的一部或全部清偿)成就之前,出卖人仍保留标的物所有权,待条件成就后,再将所有权转移给买受人(合同法第134条)。

机动车分期付款买卖中,由于买受人在没有履行支付价款或者其他义务之前,机动车的所有权仍属于出卖人,因此公安机关登记的车主人以及行驶证上记载的车主都是出卖人。在买受人为自己的利益驾驶机动车发生交通事故致人损害时,就发生究竟是由买受人承担责任还是由出卖人与买受人承担连带赔偿责任的问题。依据最高人民法院在《关于购买人使用分期付款购买的车辆从事运输因交通事故造成他人财产损失保留车辆所有权的出卖方不应承担民事责任的批复》,“采取分期付款购车,出卖方在购买方付清全部车款前保留车辆所有权的,购买方以自己名义与他人订立货物运输合同并使用该车运输时,因交通事故造成他人财产损失的,出卖方不承担民事责任。”

笔者赞同这一批复,理由在于:首先,出卖人对购买人造成的交通事故没有过错,其保留所有权的行为与交通事故之间也不存在因果关系;其次,分期付款买卖中出卖方所保留所有权的行为实质上只是对债的担保方式而已,出卖人保留的只是名义上的所有权,对机动车占有、使用、收益的都是买受人。况且出卖人欲行使所有权也是有限制的,只有在买受人未支付到期价款的金额达到全部价款的1/5之时,出卖人才能解除合同,进而要求买受人返还机动车(合同法第167条第1款、第97条);第三,从比较法上来看,通常也认为分期付款买卖的买受人应独立承担交通肇事损害的赔偿责任。例如日本的判例认为,附所有权保留特约以月付款出售机动车的场合,只要没有特殊的情况,应认为不过是为了确保价金债权而保留所有权的,那么一旦机动车交付给买主使用,出卖人就不再构成运行供用者。但是,在公司成员分期付款购买公司的汽车供业务上使用,并由公司负担汽油费等场合,法院认为公司仍然是运行供用者。<sup>[20]</sup>

## 2. 机动车使用租赁中保有人的认定

机动车的使用租赁可大致分为两种情形:一是汽车租赁,即在约定时间内租赁经营人将租赁汽车交付承租人使用,收取租赁费用,不提供驾驶劳务的经营方式(《汽车租赁业管理暂行规定》第2条)。被租赁的汽车是指除公共汽车、出租汽车客运以外的各类客车、货车、特种汽车和其它机动车辆(《汽车租赁业管理暂行规定》第3条)。从事汽车租赁经营活动的必须是符合一定条件的法人,且获得了有关主管机关的批准。第二种情形是租赁经营人与承租人约定提供租赁汽车以及驾驶劳务,同时收取租赁费用。例如,婚庆租车公司派遣自己的司机为承租人驾驶婚庆车辆。

在第二种情形下,虽然名为租赁合同,实则劳务合同,所谓“承租人”既不对机动车享有运行利益也无法进行支配,因此机动车的保有人乃汽车租赁公司。当被租赁的机动车发生交通事故致人损害时,应由租车公司依雇主责任承担责任,或于其雇员有故意、重大过失的情形下与该雇员承担连带赔偿责任(《人身损害赔偿解释》第9条)。实践中与理论上对于此种情形下的责任主体争论不大。

问题较大的是第一种情形中的使用租赁,即仅提供租赁车辆而不提供驾驶劳务的情形,理论上与实践中有以下不同的观点。第一种观点认为,机动车的出租人与承租人应当对该损害承担连带赔偿责任,如果出租人对于损害的发生没有过错的,其在赔偿后有权向承租人进行追偿。例如,《天津市高级人民法院关于审理交通事故赔偿案件有关问题的经验总结》第7条规定:“机动车所有人或租赁公司将机动车出租,承租人驾驶租赁的机动车造成第三人损害的,由承租人根据事故责任比例向第三人承担赔偿责任,机动车所有人或汽车租赁公司承担连带责任。”此外,全国人大常委会公布的《中华人民共和国民法草案·侵权责任编》也采取了这一观点,该编第27条第1款规定:

[20] 参见前引[2],于敏书,第84页。

“出租、出借的机动车在运行中造成他人损害的，机动车所有人与承租人、借用人承担连带责任。机动车所有人对损害的发生没有过错的，向受害人赔偿后，可以向承担人、借用人追偿。”

第二种观点认为，机动车的出租人与借用人应当承担连带责任。如《安徽省高级人民法院审理人身损害赔偿案件若干问题的指导意见》<sup>〔21〕</sup>第12条规定：“借用、租用他人机动车发生交通事故造成第三人伤害的，车辆所有人与使用人承担连带责任。借用人、租用人又擅自将车辆出借或出租的，与车辆所有人、实际使用人一并承担连带责任。”

第三种观点认为，此时原则上应由承租人自行承担赔偿责任，但是在出租人对于损害的发生具有过错时，例如明知承租人没有驾驶证而将车辆出租给他、隐瞒车辆存在缺陷或危险而出租给他人等，出租人与承租人对于交通事故损害承担连带赔偿责任。例如，依据《河南省高级人民法院关于当前民事审判若干问题的指导意见》第51条第4、6项：对租赁车辆，承租人自己驾驶发生交通事故的，或承租人雇佣的人驾驶发生交通事故，以承租人为被告。出租的车辆发生交通事故，如果出租人有过错，以出租人与承租人为被告。

笔者认为，在出租机动车而承租人造成他人损害时，机动车的保有人应为出租人，由其承担交通安全法第76条第1款第2项下的危险责任。至于承租人，则仅负民法通则第106条第2款的过错责任。理由在于：首先，出租人因出租机动车而收取到租金，该租金就属于运行利益，因此出租人对于机动车的运行享有利益。<sup>〔22〕</sup>出租人并不因机动车的出租而丧失对该机动车的支配，即对机动车仍享有支配权。因此基于运行利益说与运行支配说，应当将出租人认定为机动车的保有人而承担危险责任。而承租人仅为机动车的实际使用人，按照一般侵权行为的构成要件，如果其对于损害的发生具有过错，应当负过错责任。第二，如果承租人的过错是导致损害发生的唯一原因，且出租人并无任何过错，那么出租人与承租人就受害人的损害承担的是不真正连带责任，出租人在承担赔偿责任之后有权向承租人进行全部的追偿；如果出租人对于损害的发生也有过错，如机动车的刹车系统存在缺陷而未及时修理等，那么因出租人与承租人的过错共同结合导致损害的发生，依据《人身损害赔偿解释》第3条第1款，此为直接结合的共同侵权行为，应由二者承担连带赔偿责任，内部则按照各自原因力的大小进行分摊，任何一方承担超过自己应当承担的份额之后都有权向他方追偿。这样处理既有利于遏制侵权行为的发生，维护受害人权益，又不会构成对行为自由的不适当限制。

### 3. 机动车融资租赁中保有人的认定

融资租赁是指出租人根据承租人对出卖人、租赁物的选择，向出卖人购买租赁物，提供给承租人使用，由承租人支付租金（合同法第237条）。合同法第246条规定：“承租人占有租赁物期间，租赁物造成第三人的人身伤害或者财产损害的，出租人不承担责任。”因此，在机动车的融资租赁中，承租人属于机动车的保有人，其应就机动车致他人之损害承担赔偿责任。一般来说，因物件致人损害时，其所有人或管理人应当承担赔偿责任，而融资租赁合同中的出租人虽然是租赁物的所有人（合同法第242条第1句），却无需为租赁物致害承担责任，这是因为：首先，融资租赁合同不同于普通的使用租赁合同，出租人向承租人所收取的租金并非承租人使用租赁物的对价，而是出租人为购买租赁物所付出的成本及合理利润的分期偿还（合同法第243条）。因此在机动车融资租赁中，出租人虽然是机动车的所有人，但是却不对该机动车的运行享有利益，不是机动车的保有人。<sup>〔23〕</sup>其次，融资租赁中出租人对于承租人所接受的租赁物的质量难以掌握，承租人在安装、保管或使用租赁物时，出租人更是难以控制，出租人只是负有保证承租人对租赁物的占有和使用的义

〔21〕 2005年12月26日经安徽省高级人民法院审判委员会第81次会议通过，皖高法〔2006〕56号。

〔22〕 参见曾隆兴：《汽车交通事故损害赔偿制度之比较研究》，1984年台湾自版，第133页。

〔23〕 参见梁慧星：《民法学说与判例研究》，中国政法大学出版社1993年版，第234页。

务(合同法第245条)。承租人应当妥善保管、使用租赁物,并履行占有租赁物期间的维修义务(合同法第247条)。所以对于承租人因对租赁物的保管、使用或者维护不当导致的对第三人的损害,自然不应当由出租人承担责任。

#### 4. 机动车借用中保有人的认定

借用也称“使用借贷”,指当事人约定一方将物无偿贷给他方使用,他方在使用完毕之后返还该物的行为。如果使用是有偿的,而可解释为对价时,则属于租赁。<sup>[24]</sup>机动车的所有人或管理人将其机动车借给他人使用,该借用人发生交通事故致人损害时,对其责任承担主体有下列见解。

第一种观点认为:由于借用属于无偿合同,因此出借人并未获得相应的利益,即不享有运行利益,加之机动车所有人将车辆出借给他人,其已经丧失了对运行的支配,所以应由借用人承担责任。但是,如果借用人不具备使用、驾驶车辆的资格和技能,则应当由车辆所有人与借用人连带承担赔偿责任。<sup>[25]</sup>山东省高级人民法院《2005年全省民事审判工作座谈会纪要》规定:“对于机动车出借情形下发生道路交通事故的,原则上应由借用人承担赔偿责任,但出借人在出借行为中存在过失的,应根据其过错程度承担适当的赔偿责任。”

第二种观点认为,机动车致人损害时,借用人与出借人应当承担连带赔偿责任。《安徽省高级人民法院审理人身损害赔偿案件若干问题的指导意见》第12条规定,借用他人机动车发生交通事故造成第三人伤害的,车辆所有人与使用人承担连带责任。借用人又擅自将车辆出借或出租的,与车辆所有人、实际使用人一并承担连带责任。

第三种观点认为,应由借用人承担责任,其财产不足以清偿时,就不足的部分由机动车所有人在出借的车辆价值范围内承担赔偿责任。例如,《天津市高级人民法院关于审理交通事故赔偿案件有关问题的经验总结》第6条规定:“机动车所有人将机动车出借,借用人驾驶该车造成第三人损害的,由借用人根据事故责任比例向第三人承担赔偿责任。在其财产不足以清偿时,不足部分由机动车所有人在出借车辆的价值范围内承担赔偿责任。”

第四种观点认为,使用借贷既为无偿,则出借人与借用人之间必定存在雇佣、亲属、知己等密切关系,使用的目的也往往被限定,且通常期间较为短暂,加之运行费用的全部或者一部均为出借人负担,享有运行利益,因此出借人应当承担责任,而借用人无须承担责任。<sup>[26]</sup>

笔者认为,在借用机动车场合,原则上应将出借人认定为机动车的保有人,使其负危险责任,而令借用人负过错责任。因为出借不同于出卖,出借人依然保留机动车的所有权,享有支配控制力,因此出借人有运行支配力。出借一般都是比较短暂的,因此不能仅仅从出借期间出借人没有直接占有机动车就认定其丧失了运行支配力。至于出借人的运行利益也不能单从出借行为本身是无偿的角度出发而加以否定。因此出借人仍然是机动车的保有人,应当承担危险责任。对于借用人在使用机动车时造成他人损害的,应当依照一般侵权行为承担责任。此时,借用人与出借人基于不同的债的发生原因而对同一债务人负担损害赔偿,处理方法与机动车出租中出租人与承租人的责任相同。

#### 5. 机动车挂靠时保有人的认定

挂靠,也称“挂户”,是我国社会经济中的一个独特现象。改革开放之初,由于国家在法律、政策上存在很多对私营经济、个体经济参与某些领域经济活动的歧视性限制甚至禁止性规定,因此一些个体工商户、个人合伙、私营企业,为了能够进入特定的行业从事活动,便与某些国有企业或集体企业签订挂靠合同,依托在该企业之外,以该企业的名义从事生产经营活动。所谓机动车的挂

[24] 参见史尚宽:《债法各论》,中国政法大学出版社2000年版,第261页。

[25] 参见前引[23],梁慧星书,第114页。

[26] 如日本最高法院的判例采取这一观点,参见前引[22],曹隆兴书,第134页。

靠主要是指,为了满足法律甚或地方政府对车辆运输经营管理上的需要,个人将自己出资购买的机动车挂靠于某个具有运输经营权的公司,向该公司缴纳或不缴纳一定的管理费用,由该公司为挂靠车主代办各种相应的法律手续。对于挂靠人发生交通事故,被挂靠单位是否需要承担责任以及如何承担责任,也存在很大的争议,司法实践中的主要做法有如下几种。

第一,挂靠人与被挂靠单位(个人)承担连带赔偿责任,被挂靠单位(个人)承担责任后,有权向车辆实际所有人追偿。但是,如果车辆实际所有人能举证证明已向被挂靠单位(个人)交纳了管理费用,而后者没有履行挂靠合同约定的监督管理义务的,后者应自行承担一定责任。《安徽省高级人民法院审理人身损害赔偿案件若干问题的指导意见》第9、10条以及江苏省高级人民法院《2001年全省民事审判工作座谈会纪要》第7部分第6条采取了这一观点。

第二,原则上应由挂靠人承担责任,但是如果被挂靠单位收取了费用,则其应在该费用范围内就损害与挂靠人承担连带责任。《天津市高级人民法院关于审理交通事故赔偿案件有关问题的经验总结》第4条规定:“挂靠车辆在运行中造成他人损害的,按下列规定处理:(1)若被挂靠单位收取了管理费或得到了经济利益,由挂靠人承担赔偿责任,被挂靠单位在收取的管理费和得到经济利益总额内承担连带责任。(2)若被挂靠单位未收取管理费或未取得其他经济利益,仅仅是基于地方政府管理的要求挂靠或强制挂靠,被挂靠单位不承担赔偿责任。”山东省高级人民法院《2005年全省民事审判工作座谈会纪要》规定:“对于机动车挂靠经营情形下发生道路交通事故的,原则上应由挂靠人或者实际车主承担损害赔偿责任,但被挂靠人从挂靠车辆的经营中取得利益的,应承担适当的赔偿责任。”

第三,仅由挂靠人承担责任,被挂靠人不承担任何赔偿责任。例如,在“李明春诉陈志、安徽省淮南市汽车运输总公司交通事故人身损害赔偿纠纷案”中,淮南市法院认为:“陈志驾驶的车辆虽挂户于上诉人淮南市汽车运输公司,但该车已实际由陈志支配车辆运行并取得运行利益,故陈志驾车不慎撞伤李明春,应承担赔偿责任。上诉人淮南市运输总公司在该车给他人造成损害时,既未享有对该车的运行支配权,亦未占有该车的运行利益,故该公司不承担赔偿责任。”<sup>[27]</sup>

笔者认为,挂靠是我国特殊制度下的产物,产生的原因很复杂,有些被挂靠人是为了获得挂靠管理费而接受他人的挂靠,有些被挂靠人则并没有因此获利,仅仅是出于政府的强制性规定。所以要区分这不同的情形分别判断机动车的保有人。第一,如果被挂靠单位利用了其特殊地位,并因此从挂靠关系中收取了被挂靠人的管理费用,那么尽管被挂靠单位可能并不实际支配或者控制挂靠的机动车,但是由于获得了运行利益,如果不令其承担责任,显然是不合理的。此时,应将挂靠人与被挂靠人共同认定为机动车的保有人,令二者承担连带责任。被挂靠人的赔偿责任也不应限制在收取的管理费用范围之内,因为一方面报偿原则并不意味着风险必须完全等同于收益;另一方面,受害人并不清楚挂靠人与被挂靠人的内部关系,这样做对于他是不公平的。第二,如果被挂靠单位是由于地方政府的强制性规定而被迫让他人挂靠在自己名下,也没有收取任何费用,那么就不应将挂靠人认定为机动车的保有人,而应由挂靠人单独作为机动车的保有人承担责任。

#### 6. 承包关系中保有人认定

承包关系是指依据承包经营合同,作为企业的发包人将企业的“经营管理权”全部或部分在一定期限内交给承包人,由承包人对企业进行经营管理,并承担经营风险及获取企业收益而形成的权利义务关系。机动车承包是指,发包人作为机动车的所有人、管理人将机动车的经营管理权发包给承包人,由其使用经营并缴纳相应的费用。由于机动车的承包关系中,发包人一般属于机动车的所有人或管理人,对机动车具有运行支配权且收取运行利益,因此在确定机动车损害赔偿责任主体时,司法实践中一般将承包人与发包人作为共同被告承担连带赔偿责任。例如,《河南省高级人民

[27] 安徽省淮南市中级人民法院(2002)淮民一终字第541号民事判决书。

法院关于当前民事审判若干问题的指导意见》第 51 条第 3 项规定：“承包车辆，承包人自己驾驶发生交通事故或者承包人雇佣的人驾驶发生交通事故的，以发包人和承包人为被告。”《天津市高级人民法院关于审理交通事故赔偿案件有关问题的经验总结》第 5 条规定：“机动车所有人将车辆发包，承包人在运行中造成损害的，由承包人承担赔偿责任，由发包人承担连带责任。”《山东省高级人民法院 2005 年全省民事审判工作座谈会纪要》规定：“对于机动车实行租赁、承包情形下发生道路交通事故的，原则上应由承租人、承包人与出租人、发包人承担连带损害赔偿责任”。

笔者认为，机动车的发包人属于机动车的保有人，因为发包人一般是机动车的所有人或管理人，对机动车具有运行支配权，也因此而获得了运行利益即承包人缴纳的费用。所以，发包人作为机动车的保有人应当承担的是危险责任。而承包人应当承担的是过失责任，即当其对于机动车致人损害具有过错时承担赔偿责任。二者之间的赔偿责任关系与上述出租、出借的情况相同，不再赘述。

#### 7. 修理关系中保有人的认定

机动车的所有人或者管理人将机动车送往修理厂进行维修，在此期间，由于机动车的占有已经转移给修理厂，如果由于修理厂的职工驾驶该车试车或者将车辆送还机动车所有人或管理人的过程中造成他人损害，应当由修理厂承担责任。因为此时机动车的所有人或者管理人已经丧失了对机动车的运行支配权。但是，如果机动车的所有人或者管理人存在定做、指示或者选任过失时，仍应承担赔偿责任（《人身损害赔偿解释》第 10 条）。

#### 8. 质权、保管关系中保有人的认定

从担保法的规定来看，机动车也可以设定质权。由于质权须移转质物的占有，因此质权人驾驶该机动车造成他人损害时，损害赔偿责任的主体值得研究。此外，当机动车交给他人保管时，由于保管人获得了对机动车的占有，因此其驾驶机动车造成他人损害时的责任主体也值得研究。笔者认为，由于质权人已经获得了对作为质物的机动车的支配控制权，出质人已经丧失了对机动车的占有，不具有运行支配权，同时也无法获得运行利益，质权人属于机动车的保有人，因此在造成损害时应由他承担责任。例如日本法院的判例认为，一旦将机动车交由债权人（质权人等）保管，债务人（出质人）不再能够使用其机动车，丧失了对机动车的支配力，不承担运行供用者的责任。<sup>〔28〕</sup>对此，我国一些地方法院也有规定，例如，《天津市高级人民法院关于审理交通事故赔偿案件有关问题的经验总结》第 10 条规定：“车辆被送交修理、委托保管及出质期间，承修人、保管人、或者质权人擅自驾驶车辆造成他人损害的，承修人、保管人、或者质权人应当承担赔偿责任，机动车所有人不承担赔偿责任。”

#### （四）机动车的无权占有人中保有人的判断

机动车的无权占有人包括：其一，原本有权占有，后因本权丧失而无权占有的，例如租赁或保管期限届满、质权合同无效等情形；其二，自始即为无权占有，如通过盗窃或者抢劫的方式获得机动车的占有情形。由于机动车的占有人属于无权占有人，违背了机动车所有人或者管理人的意志，因此其驾驶机动车造成他人损害时，不应由机动车的所有人或者管理人承担责任，原则上应由该无权占有人承担责任。对此，《最高人民法院关于被盗机动车辆肇事后由谁承担损害赔偿责任问题的批复》曾明确规定：“使用盗窃的机动车辆肇事，造成被害人物质损失的，肇事人应当依法承担损害赔偿责任，被盗机动车辆的所有人不承担损害赔偿责任。”

需要注意的一点是，如果某人并非以将他人机动车据为己有为目的而偷开他人机动车时，是否仍然适用上述批复而仅由偷开车人承担责任？一种观点认为，即便是偷开他人机动车而非盗窃他人机动车，因未得到机动车所有人或者管理人的同意，也应自负责任。例如，《河南省高级人民法院

〔28〕 参见前引〔5〕，李薇书，第 75 页。

关于当前民事审判若干问题的指导意见》第51条第7项规定：“偷开他人车辆发生交通事故的，一般以偷开者为被告”；另一种观点认为，由于上述司法解释针对的仅是使用盗窃机动车辆肇事的情况，而偷开者虽未经机动车所有人或管理人的同意，但是毕竟没有将机动车窃为己有的故意，因此不能适用最高人民法院的这一批复。此时，需要考虑车主是否尽到妥善保管的义务，即有无过错，如果其未尽到保管义务，则应当承担连带赔偿责任。<sup>[29]</sup>笔者认为，偷开他人的机动车造成损害时，由于偷开者并不以剥夺机动车权利人的支配控制力为目的，他并不因此成为机动车的保有人，机动车的运行支配与运行利益仍归属于其所有人或者其他权利人，故而机动车的所有人或者其他权利人仍是机动车的保有人，应负危险责任，偷开者则应为自己的行为承担过错责任。

**Abstract:** It is very important to study the subject of automobile liability. The liability without fault provided by article 76 of Traffic Safety Law is applicable only to special persons, who are definitely described by relative laws, i. e., the custodians of vehicles, while torts of drivers who are not the custodian of a motor vehicle should be regulated by the principle of fault liability. A custodian is the person who can control the operation of a motor vehicle and gain advantages from it.

**Key words:** motor vehicle, custodian, liability for damages

## 《法学研究》(1979~2006 合订本)

为配合各单位建立完善法制资料档案及个人研究收藏,中国社会科学出版社现将复刊以来的《法学研究》按年度合订成书,计20卷,预计字数3000万左右,总定价3500元。

### 《法学研究》(1979~2006 合订本)订购回执(请复印)

单位名称								
联系人		电话		传真		电邮		
通信地址					邮政编码			
订购册数			总金额					
单位(章)	签字:					年	月	日

邮局汇款请寄:北京鼓楼西大街甲158号中国社会科学出版社章彦收 邮编:100720

银行转账:账户名称:中国社会科学出版社 开户行:工商行鼓楼分理处

账号:0200003209089004946

联系人:章彦、金燕 电话:010-84022950 84025055 84022115 传真:010-84025055

电子信箱:zgsj@vip.sina.com zhang.yan@cass.org.cn

[29] 参见汪平:《偷骑摩托车肇事车主不能免责》,《人民法院报》2004年8月27日。