

试析好意同乘中的情谊侵权行为

孙胤博

国际关系学院法学院, 北京

收稿日期: 2024年11月27日; 录用日期: 2025年1月19日; 发布日期: 2025年1月28日

摘要

好意同乘是一种典型的情谊行为, 本身不具有法律拘束力。但若发生交通事故, 它即可转化为情谊侵权行为并构成情谊侵权责任。在我国司法实践中, 关于好意同乘的界定、好意同乘致害的责任构成与限制等仍存在争议, 未能达成共识。明晰此类问题有助于发挥法律对好意同乘关系当事人的保护作用, 维护社会公平正义, 更好地实现社会主义核心价值观中的和谐、友善价值。

关键词

好意同乘, 情谊行为, 侵权责任, 归责原则

An Analysis of the Tort of Friendship in Goodwill Ride

Yinbo Sun

School of Law, University of International Relations, Beijing

Received: Nov. 27th, 2024; accepted: Jan. 19th, 2025; published: Jan. 28th, 2025

Abstract

Goodwill ride is a typical friendship behavior, itself has no legal binding force. However, if a traffic accident occurs, it can be transformed into a friendship tort act and constitutes a friendship tort liability. In the judicial practice of our country, there are still disputes about the definition of goodwill ride and the composition and limitation of liability caused by goodwill ride. Clarifying such issues will help to play the protective role of the law for the parties involved in the relationship of goodwill ride, maintain social fairness and justice, and better realize the value of harmony and friendship in the core values of socialism.

Keywords

Goodwill Ride, Friendship Behavior, Tortious Liability, Principle of Liability



1. 引言

近年来,施惠人实施的好意同乘行为致使被搭载人损害的交通事故案件频发,这些案件在造成被搭载人损害的同时也压抑了善意驾驶人的恶意[1]。我国《民法典》中侵权责任编第1217条对“好意同乘”这一类型的交通事故侵权做出了规定,这是好意同乘第一次写进我国民法,本文将结合《民法典》的最新规定,分析好意同乘致害行为责任成立和责任限制的法理基础。

目前,我国学术界对好意同乘行为的相关研究比较匮乏,很多学者都是在研究交通事故责任时顺便提及了好意同乘行为[2],并未对其有系统化、理论化的深入研究。关于“好意同乘”的法律性质及侵权责任划分并没有形成统一的见解。更重要的是,在现行法中也没有对好意同乘行为致同乘人发生损害的侵权责任承担问题进行明确规定,这导致司法实践过程中经常容易出现分歧与矛盾。因此,明晰好意同乘的法律性质,明确好意同乘行为中侵权的归责原则与相关减责规则具有重要的价值与意义。

2. 好意同乘的界定

2.1. 好意同乘的含义

根据《民法典》第1217条的规定,笔者认为应该把“好意同乘”理解为非营运机动车无偿搭载乘车人的行为。这一概念的两个关键词为“非营运机动车”和“无偿”。

2.1.1. 非营运机动车

首先我们要明晰这里的非营运应当取广义上的概念,即不仅包括狭义上以盈利为目的的机动车这一概念,也应囊括并非通过载客而盈利的相关运营车辆。这里并不是关注“登记与否”这一概念,而是体现出机动车驾驶人的“好意”。

2.1.2. 无偿

顾名思义,无偿意味着机动车驾驶人此类的搭载行为并不以收取任何形式的报酬为目的。而是处于利他主义的心理,自愿地为被搭载人提供的一项服务。这一概念的解读目前主要有两种不同观点。

一些学者认为,这里的“无偿”应该指“完全无偿”(如王利明教授)[3]。即指好意同乘中搭乘人在乘坐好意驾驶人的车辆时,是不需要付出任何代价的,哪怕搭乘人赠送一件礼品,也不属于好意同乘行为。这种观点也被看作“严格的无偿说”。

另一些学者认为,这里的“无偿”应该采取宽松的解释(如杨立新教授)[4]。即在一般情况下,好意同乘确实应该以无偿为主要界定标准。但在特殊情况下,被搭载人为了表达感谢,真心且执意要向驾驶人赠送礼物,或承担部分油费、过路费等相关费用,这些做法符合社会大众的普遍认知,也应当被视为好意同乘。

笔者认同第二种观点。好意同乘本身就是施惠者出于善意而作出的举动,如果再对“无偿”这一概念进行一味的苛责,这就有违公序良俗原则等立法初衷,是无意义且影响法律公信力的做法。况且“有偿”在民法中的定义本身就是“支付对价”,显然施惠者与被搭载人之间没有任何的支付对价的合意,又何来“有偿”之说。在笔者看来,施惠者只要抱着无偿利他之心,完成搭载行为且确实没有索取报酬,即可视为好意同乘。

2.2. 好意同乘的性质

关于好意同乘的性质，在学术界也是众说纷纭，没有形成统一的说法。经过笔者查阅资料后进行总结，目前通说为情谊行为，笔者也赞成这种观点。

好意同乘的发生是基于人们内心的善意，是助人为乐精神的生动体现。因此，它不应该具有任何的法律约束力，双方也并不希望此类行为被赋予法律效果。既然缺乏受法律拘束之意思，自然不属于法律行为，只能属于社会交往中的情谊行为。

3. 好意同乘中侵权行为的归责原则

关于归责原则问题，学术界也具有较大争议。若是由第三人的原因导致的交通事故的发生，无论好意同乘与否，自然由第三人承担相应的侵权责任。因此，此处讨论的情形应为施惠者存在部分或全部责任导致交通事故发生并使搭乘人受到损害的情况。笔者总结了一些主流观点并进行评析。

3.1. 被搭载人自甘风险

这种观点认为被搭载人在接受好意同乘之前已经明确了解搭乘车辆可能面临的各种风险，接受好意同乘行为应当被视为同意自甘相应风险。出于对善意人的保护，施惠者在一般情况下无需对被搭载人承担任何侵权责任(施惠者存在故意或重大过失除外)。

笔者认为，这种观点具有相当的不合理性。从常理来看，任何一个被搭载人都不会考虑到或希望自己搭乘施惠人的机动车时会出现交通事故，被搭载者的无偿搭乘的行为也并不意味着其甘愿冒一切风险[5]。因此，此种观点有失偏颇。

3.2. 无过错责任原则

这种观点认为不能以好意同乘的“无偿性”来否认驾驶人的一般安全注意义务，让被搭载人遭受更多的危险。驾驶人作为机动车的实际控制者，应当尽到安全驾驶义务确保同行人的利益不受损害。

笔者认为，按照当代的司法实践，适用过错推定原则或无过错责任原则要求法律必须有明确规定，否则，应适用过错责任原则。目前，我国现行相关法律法规及《民法典》中并无好意同乘致同乘人损害的适用特殊侵权归责原则的规定，所以不应适用无过错责任原则。

3.3. 过错责任原则

这种观点认为意同乘所引发的侵权责任也应该按照侵权行为的一般原则——过错责任原则处理，其不应该被视为特殊的侵权行为。

在这一观点下，又分为“一般过失说”与“重大过失说”两种观点。前者认为，在好意施惠关系，尤其是在搭便车的情形，好意施惠原则上仍应就其“过失”不法侵害他人权利而负损害赔偿赔偿责任，惟过失应就个案合理认定之；后者认为，好意施惠者仅应在故意或发生重大过失导致被搭载人损害时，才应该承担侵权责任。

笔者认为，这里采取“一般过失说”的过错责任原则为宜。好意同乘是施惠者出于善意的举动，显然一味要求他和一般客运合同的承运人承担同样的无过错责任是不合理的。但是，这也绝不意味着，好意施惠就可以因为无偿而置被搭载人的安全利益于不顾[6]。好意施惠人仍应尽到相应的注意义务，否则在侵害被搭载人的合法权益时，理应承担相应侵权责任。

4. 好意同乘中侵权行为的减责规则

在我们确定了好意同乘中情谊侵权的归责原则后，如何依据民法典中的规定，减轻其赔偿责任成为

了问题的关键。对此，笔者总结了以下一些主流观点并给予评析。

4.1. 基于好意同乘行为的无偿性减责

这类学者认为无偿行为人通常不应该承担过高的法律风险。他们大多从我国原《合同法》中的无偿性合同之相关规定进行类推，加上维持良好社会风气为辅助，以此来支撑他们的观点。

笔者认为，维持良好社会风气最多只能作为裁判文书中的说理部分，而并不能做为裁判规则，显然更不能作为支撑减则的法理基础。其次，关于无偿合同的类推适用笔者也不敢苟同。无偿合同责任的减轻本质上在于无偿使得其注意义务相应的减轻，但在好意同乘的情况下，不可能因为无偿性而降低对被搭载人的生命健康等权利的注意义务，所以这种类推无从谈起。一个为合同关系，一个是侵权关系，自然不可能相同。

4.2. 基于公序良俗原则减责

在《民法典》颁布以前，没有具体的法律规定来适用于好意同乘中的侵权行为。因此，大多数法官在裁判时，大多依据公序良俗原则进行减则。但是从法理基础的角度出发，这种解释好像也并不值得推敲。

笔者认为，公序良俗原则主要体现在审查法律行为的内容^[7]，它解决的应该是某一法律行为是否应该受到“非难”，即应解决责任成立而非责任减轻的问题。所以不适宜以此原则当作减责的法理基础。

4.3. 基于公平原则减责

此处所指的公平原则和上述公序良俗原则相同，均为民法中的基本原则，区别与侵权法中的公平责任。

有学者认为好意行为完成后，就不能再基于“好意”这一种特殊事由从而对后续造成的侵权后果进行重复评价。但这对施惠者来说是件不公平的事，体现在风险负担的不公平。因此应该基于公平原则减则。

笔者认为，好意行为本身就是情谊行为的一种具体表现，缺乏受法律拘束之意思，本就缺乏法律在规范上的评价，又哪里来的“重复评价”一说呢？前文论述过，风险负担来自于施惠者应该对被施惠者尽到的安全保障义务，难道没有尽到这种安全义务的施惠者，就不该负担风险吗？

5. 结语

好意同乘行为属于情谊行为的一种，它具有情谊行为的相应特征。即无偿性、非自利性以及缺乏法律制约的意思表示。但是好意同乘导致搭乘人损害后就会进入侵权法调整范围之内^[8]。在考虑对这类行为进行归责和减责时，不仅要从法规范的角度思考，也应当满足社会一般人对法秩序的期待，更要弘扬这种乐善好施的社会风气。因为其不仅是人与人之间互帮互助建立和谐人际关系的表现，更是符合鼓励善行，提倡义举，弘扬社会道德新风尚的社会伦理价值观。笔者以为，国家应完善相应的社会保障机制，完善保险、社会福利基金等，在出现这类情况时，国家也能给予相应救济。这样既可以鼓励施惠者，又可以保障搭乘人的合法权益，还可以弘扬中华民族互相帮助的传统美德，真正落实和谐、友善的社会主义核心价值观。

参考文献

- [1] 周一鸿, 李璐, 孙凯. 好意同乘致同乘人损害归责原则研究[J]. 法制与社会, 2021(16): 29-31.
- [2] 唐新如. 好意同乘致侵权责任研究[D]: [硕士学位论文]. 武汉: 武汉大学, 2018.

-
- [3] 王利明. 民法·侵权行为法[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 1993: 517.
 - [4] 杨立新. 杨立新品百案[M]. 北京: 中国法制出版社, 2008: 280.
 - [5] 林承铎, 胡兵. 论“好意同乘”交通事故的侵权责任[J]. 北京交通大学学报(社会科学版), 2015, 14(2): 108-115.
 - [6] 郑重. 因应时代发展开创民众权利保护新时代[N]. 人民法院报, 2020-09-11(005).
 - [7] 赵雯. 论好意同乘交通事故侵权责任[J]. 广西质量监督导报, 2021(6): 254-256.
 - [8] 屠海潮. 好意搭乘的定性分析和侵权责任承担[J]. 宁波广播电视大学学报, 2020, 18(4): 89-94.