

论“好意同乘”致害侵权责任承担

余璐文, 郑树明

新疆师范大学政法学院, 新疆 乌鲁木齐

收稿日期: 2025年3月10日; 录用日期: 2025年4月4日; 发布日期: 2025年4月15日

摘要

《中华人民共和国民法典》(以下简称民法典)第1217条对好意同乘有所规定, 即“非营运机动车发生交通事故造成无偿搭乘人损害, 属于该机动车一方责任的, 应当减轻其赔偿责任, 但是机动车使用人有故意或者重大过失的除外。”自该条款实施以来, 在司法实践中因理解不同而引发诸多争议, 作为一项条款, 需要准确理解其内涵, 厘清其责任以便于解释适用。通过对“好意同乘”相关制度内涵和“好意同乘”致害侵权行为无偿性和非契约性的特性进行界定, 对“好意同乘”致害责任的司法现状及产生的问题进行分析, 从而对“好意同乘”的规则、无偿认定以及适用规则等提出完善建议。

关键词

好意同乘, 民事责任, 侵权责任

On the Allocation of Tort Liability for Harm Caused by “Good Intentions and Rides”

Luwen Yu, Shuming Zheng

College of Political Science and Law, Xinjiang Normal University, Urumqi Xinjiang

Received: Mar. 10th, 2025; accepted: Apr. 4th, 2025; published: Apr. 15th, 2025

Abstract

Article 1217 of the Civil Code of the People’s Republic of China (hereinafter referred to as the Civil Code) stipulates provisions regarding good Samaritan carpooling that “if a traffic accident involving a non-commercial motor vehicle causes damage to a passenger without compensation, and it is the responsibility of the motor vehicle, its liability for compensation shall be reduced, except where the user of the motor vehicle is intentional or grossly negligent.” Since the implementation of this provision, many controversies have arisen in judicial practice due to different interpretations, and as a clause, it is necessary to accurately understand its connotation and clarify its responsibilities so

as to facilitate its interpretation and application. By defining the connotation of the relevant system of “good intentions and rides” and the gratuitous and non-contractual characteristics of the tort of “good intentions and rides”, this paper analyzes the judicial status and problems arising from the liability of “good intentions and rides”, so as to put forward suggestions for improving the rules, gratuitous determination and applicable rules of “good intentions and rides”.

Keywords

Good Intentions and Rides, Civil Liability, Tort Liability

Copyright © 2025 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 问题的提出

我国《民法典》实施以后,对好意同乘作出了正式规定,即“非营运机动车发生交通事故造成无偿搭乘人损害,属于该机动车一方责任的,应当减轻其赔偿责任,但是机动车使用人有故意或者重大过失的除外。”好意同乘才从司法实务中的概念转变为明确的法律形式固定下来,也为好意同乘行为提供了可依据的法律规范。然而,从其规定的构成要件以及引起的法律后果来看,《民法典》第1217条存在较为模糊的规定,从而导致在司法实践中,由好意同乘所引发的司法问题层出不穷,本文拟立足于《民法典》的具体规定,对如何理解《民法典》第1217条中的“非营运车辆”的涵盖范围、“无偿”的认定方式、“故意或重大过失”的归责困难、“减轻”的幅度等提出粗浅看法。

2. 好意同乘规则的适用前提

2.1. “好意同乘”的概念

好意同乘与拼车和合乘出行的概念皆不相同,拼车的概念为目的地相似或相同的两个或以上的当事人乘坐同一辆车上下班、上下学、长途、旅游等,拼车的概念要广于“好意同乘”涵盖的范围,而合乘出行的概念即有着相似路线的当事人搭乘其中一人车辆以达到相同或相近目的地。

好意同乘指机动车驾驶人驾驶非营运车辆在搭载一些无偿乘(坐)的客人,机动车驾驶人必须满足以下三个条件:第一,车辆必须是非运营车辆,如果是运营车辆的出租车司机驾驶着出租车,不适用该制度;第二,乘客必须是无偿、免费搭乘,如果交了钱,哪怕打了折也仍旧不适用;第三,机动车驾驶人在主观上没有恶意或者重大过失,以上三种条件缺一不可。好意同乘制度是民法典的一个重大制度创新,弘扬了诚实守信,互帮互助的社会主义核心价值观。

2.2. “好意同乘”致害侵权行为的特性

无偿性。好意同乘具有无偿性。无偿性是指提供搭乘便利一方作为施惠者,不直接或间接追求经济利益,为搭乘人提供便利。无偿性是判断好意同乘的重要标准,搭乘人必须是无偿乘坐驾驶人所驾驶的车辆,亦即驾驶人不具有营利性,不与搭乘人之间存在其他利益关系。反之,则不能认定其行为为好意同乘。

非契约性。好意同乘具有非契约性。非契约型是指驾驶人出于不求回报的施惠目的而允许或邀请搭乘人同行,是双务行为,好意同乘,通常是指机动车驾驶人基于友情帮助而允许他人无偿搭乘的行为,

比如顺路搭载朋友等。对于好意同乘的性质, 学界有不同认识, 但多数意见认为, 好意同乘是一种具有利他性质的情谊行为[1]。搭乘人和驾驶人并不构成客运合同关系。未经同意而搭乘不构成“好意同乘”。如果一方爽约, 并不因此产生违约责任, 但如果机动车驾驶人因故意或重大过失造成搭乘人损失的, 则成立侵权行为, 产生侵权法律责任。

3. “好意同乘”致害侵权赔偿责任司法适用中存在的问题

3.1. “好意同乘”致害归责困难

我国法律并没有明确规定好意同乘致害的归责原则, 这导致在实际操作中缺乏明确的法律依据。由于没有明确的法律规定, 不同情况下归责原则的选择可能因法官的个人理解和判断而异, 增加了案件的错误率和处理难度。在好意同乘中, 平衡乐于助人的社会主义核心价值观与其致害所导致的人身损害成为一大难题。因为其既涉及机动车驾驶人和搭乘人之间的衡量与评判, 还意味着是对善良风俗核心价值的维护与对受害搭乘人利益的保护之间进行公益与私益的平衡。在某些案件中甚至存在供乘人与搭乘人双方对裁判结果均不满意的情况。供乘人认为拉载搭乘人实属好心, 即使因供乘人自身过失致搭乘人受损, 也不应承担过多的赔偿责任; 搭乘人认为自己在乘坐供乘人车的过程中受到损害的, 供乘人对损害结果应当负全部责任, 不当减轻供乘人的责任。

3.2. “好意同乘”中无偿的举证困境

无偿难以认定。认定为好意同乘的前提是明确好意同乘的范围。无偿是判断好意同乘的标准之一, 但是无偿分为两种: 一种是不构成对价的无偿, 比如为汽车加汽油, 承担高速过路费用; 一种是绝对的无偿, 即不支付任何对价的无偿。在现实生活过程中, 好意同乘条款落实到某些个案之中就显得非常不合理, 往往引发实证规范与个案正义之间的紧张关系, 往往具体搭乘过程中情况比较复杂, 无偿性的认定以及其他情况的认定存在不同, 司机和同乘人员之间的社会关系复杂, 有的是亲戚、朋友抑或同事, 有的搭乘人还承担部分油钱, 亦或不承担油钱, 但带一些干粮、矿泉水之类的, 或者坐完车之后我请你吃顿饭, 这种情况比较普遍。此种情景就导致一旦出现事故, 双方会因是否无偿有所争执, 这就致使出现了无偿举证困难问题。王利明教授在《侵权行为法编》认为在好意同乘的过程中不当出现任何形式的给付, 即使是搭乘人为了表示给予礼物、支付一部分油费, 这种行为都不再属于好意同乘[2]。

3.3. “同案不同判”的现象广泛存在

在司法实践中, 由于现实生活中“好意同乘”往往涉及多方利益存在复杂性, 现行法律对好意同乘行为产生的侵权赔偿缺乏统一的规定, 对非营运机动车的界定、故意或重大过失的认定均未提供统一的标准, “好意同乘”减责规则并未对具体减责比例作出说明, 仅仅规定为减轻, 而赋予了法官极大的自由裁量权。由于法律规定的缺失, 司法裁判标准在不同地区、不同法院甚至不同法官之间可能存在差异。这种不统一性导致相同类型的案件可能得出不同的处理结果, 降低了司法裁判的认可度和公信力。

我国《民法典》规定得较为笼统, 给各地法院的裁判法官留出一定的裁量空间, 这意味着各地裁判法官的学历、专业知识储备、专业素养、对好意同乘相关理论的理解中的任一因素都会导致差异判决的出现。对于供乘人相同的行为是否构成重大过失、对于供乘人类似情况减轻赔偿责任的幅度、对于构成好意同乘情形下是否支持精神损失的理解等, 都存在不同的认识和处理模式[3], 导致法院在纠纷处理中产生不同的裁判标准, 从而造成了相似案情下减责比例大不相同的情况。而诸如此类的“同案不同判”的现象, 将有损司法公信力和司法权威。

4. 完善认定“好意同乘”致害侵权责任的法律建议

4.1. “好意同乘”致害归责建议

尽管《民法典》1217条已对“好意同乘”作了相关规定，但对“好意同乘”关系中的双方责任分配并没有明确规定，司法实践中对于如何分配好意人和搭乘人的责任仍存在争议好意同乘致害归责困难是一个复杂的问题，主要涉及责任承担和归责原则等方面。在好意同乘的情况下，车辆运行人通常负有将同乘者安全带至目的地的义务。如果途中发生损害，归责原则需要根据具体情况进行分析。

首先，同乘者是否需要自担风险是一个需要考虑的问题。一些观点认为，同乘者因为“无偿”享受了别人的施惠，可能需要自愿承担风险。然而，我国法律并没有明文规定好意同乘是车辆运行人免责的法定事由。因此，同乘者无需自担风险，损害也不应该完全由车辆运行人承担。

其次，车辆运行人的责任承担也是一个重要问题。如果损害是由于车辆运行人的过错造成的，车辆运行人应承担相应的民事责任。这包括补偿责任和赔偿责任，但并不意味着车辆运行人需要承担全部的赔偿责任。因为“好意同乘”是一种善意行为，符合善良风俗，所以责任承担应该是有限的。

最后，归责原则的选择也是一个需要考虑的问题。在好意同乘的情况下，是适用过错责任的归责原则还是无过错责任的归责原则，需要根据具体情况进行分析。如果损害是由于车辆运行人的过错造成的，那么应该适用过错责任的归责原则。但如果损害是由于其他原因造成的，例如不可抗力或者意外事件，那么可能需要考虑适用无过错责任的归责原则。

总之，好意同乘致害归责困难是一个复杂的问题，需要根据具体情况进行分析。在归责过程中，需要综合考虑同乘者和车辆运行人的责任承担以及归责原则的选择等因素。所以法院在司法实践中应当按照好意人和搭乘人各自过错程度分配其责任，并综合考虑好意人的善意行为，根据公平原则相应减轻好意人的赔偿责任。另外，如驾驶人存在酒驾、无证驾驶等法律法规的禁止性行为时，即使是好意搭乘，亦不减轻其民事赔偿责任。

4.2. “好意同乘”中无偿的举证建议

好意同乘条款中“无偿性”，笔者认为搭乘人给付少量油费的行为或者馈赠小礼物以示感谢是可以认定为好意同乘是无偿的。基于我国是人情社会，那么彼此之间分担一些费用实属正常，在这种情况下只要不是以营利为目的，原则上就应当推定为是无偿行为，民法中所要求的“有偿”是等价有偿，司法实践中给付少量油费或者馈赠小礼物以示感谢并不构成搭车的对价，显然不属于民法中所要求的有偿。好意同乘中的无偿认定并不能仅认定为不支付金钱，认定无偿性时应考虑支付费用但未构成相应代价来进行判断。王利明教授相较于杨立新教授缩小了“无偿性”的范围，他认为在好意同乘的过程中不应当出现任何形式的给付，即使是搭乘人为了表示给予小礼物、支付一部分油费，这种行为均不再属于好意同乘^[4]。具体分析：

客观上来说，搭乘人支付费用明显低于当地客运票价，《法国民法典》第1674条规定，买卖合同中出卖人因明显低价而受有损失，属于有失公平的情况时，以损失是否超过不动产价格的十二分之七为判断标准，若超过则出卖人享有取消买卖的请求权。由此可见，法国将低于十二分之七也就是将近二分之一视为明显低于合理价格，由此可推断，在我国好意同乘的司法实践，可根据支付对价是否低于当地客运票价的二分之一作其判断无偿标准之一。

主观上来讲，提供搭乘的机动车驾驶人不具有利己的目的，其中根据统一“好意同乘”的适用规则为鼓励人们互帮互助应当对好意同乘制度中的无偿做适当的扩张解释，这样的话让司机好人好当，因为减轻责任不是不承担责任，这是一个不偏不倚的制度设计。

4.3. 司法实践中统一“好意同乘”的适用规则

在立法层面上,厘清相关概念及内涵,在司法层面上,合理衡量价值与利益。条款须经解释,方能适用。界定好意同乘的性质,要从条款的解释出发,结合实践,将条款解释与具体实践相衔接,尽可能地消除语言表达中的天然存在的歧义,对条款中宽泛的,比如“减轻”“重大过失”等容易产生不同理解的概念进行确定。

首先,关于“非营运机动车”内涵的界定,根据中华人民共和国公共安全行业标准有关规定,非营运车辆可分为警用、消防、救护、工程救险、营转非、出租转非这六大类,在此基础之上,通常情况私人小汽车被认定为非营运车辆是毋庸置疑的,但除此之外,营运的机动车在非营运的时间,免费搭乘他人亦可认定为非营运机动车。以出租车为例,出租车以指示灯是否显示空车来确定其营运时间,那么在出租车在非营运时间免费搭乘他人的,可视同为非营运机动车,因为此时机动车驾驶人并非以营利为目的,而是出于善意,且并非在营运时间内,不可想当然的认定为机动车驾驶人对搭乘人的保障安全的注意义务相较于对非营运机动车驾驶人要高。因此,在司法实践中实际区分是否为非营运机动车时,可从两方面加以确认:第一是从《机动车行驶证》上使用性质一项的标注做区分,如果行驶证上性质一项直接标注为非营运的,在没有以营利为目的使用时,则属于“非营运机动车”;车辆性质标注为营运的,则需要进一步判断是否在营运时间内等进一步判断能否归入“非营运机动车”。

其次,对“故意或重大过失”的认定,对于好意同乘中驾驶人对最终损害结果是否“故意”相比“重大过失”来说较为容易认定,在“好意同乘”致害中故意可以定性为机动车驾驶人明知其驾驶操作存在错误会导致交通事故,仍任凭其发生,最终导致致害结果发生的情形。大致分为两种情况:一是机动车驾驶人无驾驶资格,二是机动车驾驶人明知自己的身体状态不适宜驾驶机动车,在会给同乘人带来损害的情况下仍然执意驾驶。重大过失“是一个不确定的概念,其认定必须予以具体化,也有待于具体化,应由法官根据案件的具体情况,考量相关因素而为客观的判断。”^[5]而重大过失在“好意同乘”致害中可以定性为,机动车驾驶人没有尽到自己应尽的最基本的注意义务。大致可以分为两种情况:一是机动车驾驶人没有排除车辆的安全隐患,二是机动车驾驶人在驾驶期间出现明显的错误驾驶行为。除此之外,认定为重大过失还要考虑发生致害事件时的年龄、认知能力等。

最后,司法实践中法官对“减轻”存在不同理解,实有厘清必要。美国大法官卡多佐认为:在司法过程中,法官作出的每一个判断都要不停地权衡、折中和调整不同的利益和价值,在某个具体案件中,哪种因素将起支配作用,这在很大程度上必定取决于将因此得以推进或损害的诸多社会利益的相对重要性或相对价值^[6]。这就要求对减轻供乘人赔偿责任幅度予以确定以及对损害赔偿范围加以明确,“好意同乘”减责比例的具体确定如为鼓励民众积极向善,则应减低施善人的赔偿责任;如适用严格责任,则会出现民众采取消极行动的现象^[7]。除此之外,公开好意同乘典型案件裁判,有助于推动“好意同乘类纠纷”裁判理念和标准的统一,向社会宣示对“好意供乘人”的司法保障,体现了法院对社会关切问题的回应,有助于鼓励大家“放心”供乘。

5. 结语

好意同乘制度既保护了无偿搭乘人的合法权益,也弘扬了我国助人为乐的传统美德,在立法和司法实践中加大对车方的保护力度,确保车方在好意同乘的情况下能够得到合理的法律保护,维护了民事主体之间的信赖关系,有利于倡导友善、文明、和谐的社会主义核心价值观,该行为具有积极的社会价值,符合社会善良风俗,应受到鼓励和支持。好意同乘作为一种善意施惠、助人为乐的行为,是互帮互助的中华民族传统美德的生动体现,因而好意同乘行为无疑是值得我们去倡导的,明确向社会宣示对“好意施惠者”的司法保障,鼓励大家“放心”施惠,有助于营造社会良好风气,传承弘扬中华传统美德。支持

好意同乘行为, 有助于化解社会公众“帮不帮”的法律和道德担忧, 助推社会形成互帮互助良好氛围。

基金项目

本文系新疆师范大学政法学院新疆师范大学研究生科研创新项目招标课题“新时代推进新疆地区互联网宗教事务治理法治化研究”(项目编号: XSY202401007)的阶段性成果。

参考文献

- [1] 陈龙业. 论《民法典》侵权责任编关于免责事由的创新发展与司法适用[J]. 法律适用, 2020(13): 30-37.
- [2] 王利明. 侵权责任法研究(下卷)[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2011: 480.
- [3] 沈海星. 好意同乘条款的司法适用探究——基于民法典施行以来全国 222 份裁判文书的实证分析[C]//上海市法学会. 《上海法学研究》集刊 2022 年第 18 卷——上海市法学会诉讼法研究会文集.[出版者不详], 2023: 227-237.
- [4] 王利明. 民法. 侵权行为法[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 1993: 517.
- [5] 王泽鉴. 民法学说与判例研究(第 4 册)[M]. 北京: 中国政法大学出版社, 1998: 295.
- [6] [美]本杰明·卡多佐. 司法过程的性质[M]. 苏力, 译. 北京: 商务印书馆, 1997: 62.
- [7] 徐银波. 论侵权损害完全赔偿原则之缓和[J]. 法商研究, 2013, 30(3): 65-73.