

机动车交通事故中行人民事责任界定

吴欣悦, 谢志君, 李鑫颖, 李偲琪, 吕景美

辽宁科技大学经法学院, 辽宁 鞍山

收稿日期: 2025年8月14日; 录用日期: 2025年8月26日; 发布日期: 2025年9月12日

摘要

随着我国城市化进程加速和机动车保有量激增, 机动车与行人之间的交通事故频发, 现有法律法规中机动车一方的责任规定是明确的, 但行人一方对机动车一方的民事责任却几无规定, 行人民事责任的界定成为法学理论与司法实践中迫切需要解决的问题。机动车交通事故中行人对机动车一方是否需要承担责任、在何种情况下承担责任以及承担责任的范围均需要研究解决, 予以明确。实践中机动车与行人之间的交通事故个案情况并不相同, 责任分担(通常由公安交警部门认定)可能不同, 各方损失情况也有不同, 不应一刀切, 应该具体问题具体分析, 根据行人责任分担及各方损失的具体情况进行分类规定, 完善相关法律法规, 统一司法裁判规则, 构建公平合理的责任分担体系, 以平衡机动车与行人权益, 促进交通法治化进程。

关键词

机动车交通事故, 行人民事责任, 具体分析, 解决建议

Definition of Civil Liability in Motor Vehicle Traffic Accident

Xinyue Wu, Zhijun Xie, Xinying Li, Siqi Li, Jingmei Lyu

School of Economics and Law, Liaoning University of Science and Technology, Anshan Liaoning

Received: Aug. 14th, 2025; accepted: Aug. 26th, 2025; published: Sep. 12th, 2025

Abstract

With the acceleration of urbanization and the sharp increase in the number of motor vehicles in our country, traffic accidents between motor vehicles and pedestrians have become frequent. The existing laws and regulations have clear provisions on the liability of the motor vehicle party, but there are few provisions on the civil liability of the pedestrian party towards the motor vehicle party. The definition of pedestrian civil liability has become an urgent problem that needs to be solved in legal

文章引用: 吴欣悦, 谢志君, 李鑫颖, 李偲琪, 吕景美. 机动车交通事故中行人民事责任界定[J]. 法学, 2025, 13(9): 2125-2130. DOI: 10.12677/ojls.2025.139292

theory and judicial practice. It is necessary to study and clarify whether pedestrians in motor vehicle traffic accidents should bear responsibility for the motor vehicle, under what circumstances they should bear responsibility, and the scope of responsibility they should bear. In practice, the situation of traffic accidents between motor vehicles and pedestrians is not the same, and the responsibility sharing (usually determined by the public security and traffic police departments) may be different. The losses of all parties also vary, and should not be “a one size fits all” approach. Specific problems should be analyzed and classified according to the responsibility sharing of pedestrians and the specific situation of each party's losses. Relevant laws and regulations should be improved, judicial judgment rules should be unified, and a fair and reasonable responsibility sharing system should be constructed to balance the rights and interests of motor vehicles and pedestrians and promote the process of traffic rule of law.

Keywords

Motor Vehicle Traffic Accidents, Pedestrian Civil Liability, Specific Analysis, Solution Suggestions

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. 引言

在机动车与行人之间发生交通事故时，“行人是否要承担民事责任”这一问题长期以来备受关注，司法裁判观点也存在差异。以佛山市汽车运输集团有限公司与刘某海、任某英之间的机动车交通事故责任纠纷为例，该案件经历了一审、二审和再审等多个阶段，其判决结果的变化凸显了该问题的复杂性。

2015年佛山一醉酒行人躺卧机动车道被撞身亡，交警部门认定行人一方负主要责任，机动车一方负次要责任，后机动车方起诉索赔停运损失。¹一审、二审法院认为行人一方应按事故责任比例对机动车一方的损失承担相应民事赔偿责任，²但再审法院以“相关法律未规定行人需赔偿机动车一方损失，行人也并非赔偿机动车一方停运损失的责任主体”³为由改判驳回机动车方诉请。

当前在司法裁判领域存在支持机动车一方索赔诉请的情况，不同法院间的观点碰撞和此类案件同案不同判的现象都反映了司法实践中对行人责任认定存在分歧：在机动车交通事故中，行人是否要承担民事责任？否定说认为根据道路交通安全法的立法目的及“优者危险负担”原则，行人在事故中只要不是故意，就不对机动车方承担赔偿责任；肯定说认为应该按照一般侵权行为的规则赔偿，强调过错责任原则的适用[1]。这一问题不仅关乎个案的公平公正，更影响司法裁判的统一性及社会公众对于交通法规的合理性预期，值得进行深入剖析。

2. 现行法律规定及国内外理论比较分析

在我国，当前关于机动车与行人之间道路交通事故的责任认定及赔偿，主要依据《中华人民共和国道路交通安全法》第七十六条以及《中华人民共和国民法典》侵权责任编以及相关的司法解释。然而，学界对第七十六条的归责原则存在分歧：有观点认为机动车与行人发生交通事故时应适用过错推定原则，因为机动车的高度危险性需要尽到更大的注意义务，并承担相应无责举证责任[2]；另一种观点则认为其

¹广东省佛山市禅城区人民法院(2015)佛城法庙民初字第457号民事判决书。

²广东省佛山市中级人民法院(2016)粤06民终2301号民事判决书。

³广东省高级人民法院(2018)粤民再162号民事判决书。

属于不依靠机动车一方主观状态的不同而免于承担责任的无过错责任原则[3]。

司法实践中,该制度主要暴露出两方面矛盾:其一,行人因己方过错引发事故时,机动车方虽可减轻责任,但行人是否需要机动车一方损失承担赔偿责任尚且没有明确的法律依据,也未明确赋予机动车一方向行人追偿的权利。其二,随着社会路况多元化,机动车一方优势地位越来越不明显,此时仍根据“优者负担原则”让机动车担更重责任显失公平。且该原则可能纵容行人依仗弱势地位违反交通规则,导致交通事故频发,社会成本增加。在倡导公平与效率兼备的现代法治社会,让优势方承担弱势方滥用权利的不利后果,既不合理也不公平[4]。部分法院片面强调对行人的倾斜保护,忽视机动车方合法权益。

随着道路交通多元化发展,这种完全把行人从赔偿主体的范围里摘除出去的考虑不论在实务界和学术界中引起争议和质疑,该理论的正统地位随着时代发展正不断接受挑战。

国外的法律规定和理论正在慢慢突破这一限制,以美国为例,其几乎放弃了行人不作为赔偿主体这一立法思维,释明了行人应根据自己的过错程度承担责任,虽作为联邦制国家,各州对于机动车与行人赔偿责任认定不尽相同,但大多数州都采取“比较过失”规则,即根据各方过错程度的比例分配责任和赔偿,不对责任主体的任何一方做出偏袒与限制,在美国法中将比较过失分为纯粹的比较过失、修正的比较过失、轻微-重大过失规则以及混合的比较过失规则,纯粹的比较过失下原告的共同过失不会完全排除损害赔偿请求权,而修正的比较过失规则是指如果原告的过失与被告的过失程度相当,那么原告将无法获得任何赔偿,即若行人承担主要过错(过错比例 > 50%)则无权向机动车一方主张赔偿;若行人承担次要责任或同等责任(即过错责任 ≤ 50%),则按比例赔偿。其他规则也对原告的损害赔偿请求权进行一定限制,这些做法都在于平衡双方权益,避免“全有或全无”的责任分配[5]。这样的责任分配需要划明双方行为的过错程度,而非仅仅保护弱势一方,从而促使机动车和行人均采取谨慎注意的行为态度,实现权益保护目的。

我国现行法律制度虽然已经建立了交通事故责任认定的基本框架,但在行人民事责任界定标准、机动车一方索赔的法律依据、司法裁判尺度统一性等方面仍有完善空间。对此,需结合我国的司法实践并借鉴域外优良经验,构建更为均衡的责任分配体系,在保护弱者与维护公平正义之间寻求平衡,努力构建道路交通安全法治体系[6]。

3. 行人民事责任界定的利益平衡与社会价值导向

针对交通事故的不可避免性与频发性,机动车与行人之间的交通事故归责采用无过错责任原则能强化机动车一方的安全注意义务,从而平衡道路参与者的风险(机动车危险性更高)。并且将人的生命健康权置于比财产权更高的位置,体现了法律对生命权与健康权的优先保护[1],符合法律对弱势群体的倾斜保护理念。

但同时要辅以过失相抵原则避免“行人全责仍获赔偿”的过度倾斜保护。虽然行人在交通事故中往往处于弱势,且得到的人身损害赔偿可能不足以弥补其实际损失(如精神损害和实际痛苦),若再要求其赔偿机动车损失,可能加剧不公平,但不能以此来完全排除机动车一方的索赔权利,若机动车一方权益严重受损但行人无实际损失(如驾驶员为避让行人致车毁人伤)却无法索赔,可能引发道德风险,纵容助长行人交通违法违章行为,降低其遵守交通规则的意识,增加事故发生率;反之,合理担责可起到警示作用。

行人责任界定需摒弃“一刀切”思维,通过具体问题具体分析、法律法规优化及司法裁量精细化,使双方具体责任负担在保护与惩戒中寻求平衡,构建符合现代交通文明的责任分配模式。

4. 行人民事责任界定的具体情形分析

根据公安交警部门对责任认定的情况,机动车与行人之间的交通事故可分成以下几种情形,在此基础上可分析不同情形下行人的民事责任。

4.1. 机动车一方全部责任，行人无责任

在此情形下，行人因对交通事故的发生无责任，且其行为与损害结果的发生无法律意义上的因果关系，而无需对机动车损失承担赔偿责任。对此，《道路交通安全法》第七十六条有明确规定，“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”。

4.2. 机动车一方主要责任，行人次要责任

行人行为在交通事故中被认定为次要责任与机动车主要责任行为共同导致事故发生时，行人无需承担民事责任反向赔偿机动车一方损失。

这是因为，行人行为造成危害结果的原因力大小显著低于机动车一方，而且机动车与行人的风险控制能力也存在显著差异，其赔偿责任应严格限缩。根据《道路交通安全法》第七十六条的规定，“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”，也即行人将对自身的损失进行部分分担，以此减轻机动车一方的赔偿责任，而非要求行人承担反向赔偿的民事责任。并且一般情形下机动车可通过保险获赔，而行人经济负担压力较重，故反向索赔缺乏其社会必要性。

4.3. 双方同等责任

行人与机动车一方对交通事故发生承担同等责任时，形式上双方赔偿应与责任比例相协调，互负 50% 赔偿责任，此时为实现实质公平引入“赔偿责任的先填平再分配”的适用，即双方直接财产损失需要在客观金额核算后先进行相互“填平”，以损失较高的一方为基准，扣除另一方同等金额的损失，未填平的损失部分由双方按责任比例 50% 进行实际赔偿。但需特别注意，人身损害所造成的金钱花销(如医疗费)不纳入“填平”范围，需要额外划定：由机动车一方承担 70%~80% 的赔偿责任，行人无需对机动车方的人身损害(如驾驶人轻微伤的医疗费、误工费)承担赔偿责任。

这种“先填平再分配”的理论依据在于：即使双方过错程度相当，但机动车驾驶人因为处于机动车金属构造中，面对的人身损害风险显著低于行人，更多的是造成直接财产损失；而行人在与机动车发生交通事故时往往呈现碰撞或刮蹭等事故形态，此时行人面临更高的生命风险。基于立法宗旨对人身健康权的优先保护，人身损害的救济优先级远高于财产损失，行人行为的有责性相对降低，而且机动车方的风险承担能力(如保险覆盖)与行人存在差异，此时再机械适用互负 50% 赔偿责任可能导致实质不公或使行人陷入经济困境。

适用边界上该规则仅适用于“双方同等责任”的情形，且需满足两个前提：一是行人无故意违章行为，若行人存在故意，则排除适用，由行人承担全部财产损失赔偿责任；二是人身损害与财产损失同时存在或仅存在财产损失，若仅存在人身损害，则直接适用机动车方承担 70%~80% 赔偿责任的规则，无需进行“填平”操作。此外，若行人方财产损失高于机动车方(如行人携带贵重物品损坏)，则机动车方需对“填平”后超出部分按 50% 比例赔偿行人，体现责任的双向性。

4.4. 行人主要责任，机动车一方次要责任

行人行为直接引发事故而承担主要责任时，应该承担民事责任，但机动车一方次要责任可相应减轻行人责任，故行人只对机动车一方直接财产损失、人身损害承担赔偿责任，对间接损失不承担责任。

此类情形下行人的责任承担需突破，“弱势群体”的预设保护，行人虽为肉体之躯，但其漠视自身安全，主动制造风险的行为已突破“弱者”身份的保护边界，并不能依据弱势地位免除责任^[7]。行人应承担主要责任并对机动车方直接财产损失和人身损害承担赔偿责任。同时要求机动车一方对自身间接损

失承担责任，既是对其过错行为的否定性评价，亦防止“行人主责即全赔”的绝对化倾向，以实现实质公平和社会价值导向的动态平衡。

4.5. 行人全部责任，机动车一方无责任

行人全部责任的情形需严格区分“故意”与“非故意”两类，明确无过错责任与过错责任的适用边界，避免逻辑混淆：

根据《道路交通安全法》七十六条，交通事故的损失是由非机动车驾驶人、行人故意碰撞机动车造成的，机动车一方不承担赔偿责任。同时，行人作为故意侵权人，需根据《民法典》第一千一百六十五条第一款的过错责任原则，对机动车方损失承担赔偿责任。若免除其赔偿责任，将纵容恶意“碰瓷”等违法行径，损害交通秩序与公平正义，也会降低机动车驾驶人的避险积极性；而明确行人赔偿责任，既保证了机动车一方对社会公平的感知，不必时刻担心恶意事件对权益的侵害，也能向社会传达公平正义理念，有利于减少交通事故中的恶意牟利行为。

当行人行为并非故意但负全部责任时，一方面，机动车需根据《道路交通安全法》第七十六条，承担不超过 10% 的无过错责任。以倒逼驾驶人提高注意义务，谨慎驾驶，减少事故发生概率。另一方面，根据过错责任原则也应设定行人对机动车方承担不超过 90% 的赔偿责任，与应该严格禁止的故意行为赔偿 100% 之区分开，达到正确的社会价值引导，最终实现交通秩序的和谐与法治社会公平正义。

5. 解决行人民事责任界定问题的建议

5.1. 立法建议

优化法律适用规则，明确责任认定标准：突破《道路交通安全法》第七十六条的封闭性，现行第 76 条未涵盖行人过错致机动车损害的情形，应补充适用《民法典》侵权责任编的第 1165 条(过错责任)及第 1173 条(过失相抵)，形成“特别法 + 一般法”的衔接^[8]。人身损害与财产损害价值等级不同，但现行法律亦未明确区分，建议在《道路交通安全法》或相关司法解释中细化行人承担民事责任的情形，在不同责任认定及产生的损害类型下区分赔偿责任比例。法律为机动车一方设置法定的赔偿义务，而行人尚且不具有法定的赔偿义务，未来立法可考虑增设“行人过错致机动车损害的责任条款”，明确赔偿条件与限制，最终构建兼顾公平与效率的道路交通事故责任体系。

引入损害结果平衡机制，根据“填平”原则平衡双方损失，规定当双方对交通事故发生承担同等责任时，明确赔偿范围，将人身损失和财产损失进行区分，引入“赔偿责任的先填平再分配”的适用，财产损失相互“填平”，人身损失则额外划定，由机动车一方承担主要赔偿责任，行人无需赔偿。

5.2. 司法建议

1) 发布指导性案例：最高法通过指导性案例明确各类情形下的责任划分标准和同类案件的处理标准，针对典型情形，明确赔偿比例与赔偿上限，统一裁判尺度。

2) 动态裁量过错比例：法官在审理案件时，应综合考量行人过错程度、损害结果类型和大小、双方经济情况及避险能力差异、对社会公平感知(如“碰瓷”行为的惩戒需求)等因素，合理判定双方责任比例。

6. 结语

在机动车交通事故中，如何科学地界定行人的民事责任是一个复杂的法律问题。既涉及到维护多方利益的平衡，也体现了公平正义这一社会要求。目前，我国在这一领域面临理论上的争议和司法实践中的困境等诸多挑战。因此，必须在结合我国实际情况的前提下，使责任的界定遵循“具体问题具体分析”原则，同时兼顾法律的公正性与社会效率。为此，通过完善立法与统一司法，构建一个更具科学性和合

理性的责任分配机制，既能够维护行人这一弱势群体的合法权益，又能防止机动车方因行人过错而承担不公正的损失，最终达到交通秩序的和谐，以及法治社会的公平与正义。

未来，随着我国法治体系的不断推进和法律制度的日益完善，机动车交通事故中行人民事责任的界定将更加科学、合理、公正、高效，并为社会的和谐稳定和可持续发展提供坚实的法律保障。

基金项目

本论文由辽宁科技大学大学生创新创业训练计划项目经费支持。项目编号：X202510146318。

参考文献

- [1] 邓建华. 非机动车和行人非故意时不赔偿肇事机动车辆损失[J]. 人民司法(案例), 2016(5): 60-62.
- [2] 于敏. 机动车损害赔偿责任与过失相抵[M]. 北京: 法律出版社, 2004: 500.
- [3] 张新宝. 侵权责任法[M]. 北京: 法律出版社, 2011: 295-297.
- [4] 郭奇奇. 道路交通事故归责原则新解读——以《道路交通安全法》第七十六条第二项为研究视角[J]. 黑龙江生态工程职业学院学报, 2018, 31(4): 75-77.
- [5] 王利明. 论比较过失[J]. 法律科学(西北政法大學学报), 2022, 40(2): 34-46.
- [6] 李英娟, 高建平. 习近平法治思想指导下的道路交通安全法治建设[J]. 北京警察学院学报, 2022(4): 8-14.
- [7] 张淞纶. 重归本源: 反思《民法典》时代机动车交通事故责任的归责原则[J]. 中国政法大学学报, 2022(3): 184-194.
- [8] 程啸. 民法典侵权责任编中机动车交通事故责任完善的完善[J]. 法学杂志, 2019, 40(1): 64-74.