

关于私车公用交通肇事赔偿责任问题的法律思考（修改稿）

PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/479/2021_2022__E5_85_B3_E4_BA_8E_E7_A7_81_E8_c122_479756.htm

随着汽车越来越多地进入职工家庭,尤其是许多企事业单位进行“车改”之后,与公车私用截然相反的一种新的用车现象----“私车公用”开始出现在我们的生活中。新现象引发了新问题,这就是私车公用交通肇事产生的损害赔偿责任的承担问题,损害赔偿范围通常包括对第三人造成的损失、肇事人的人身损害、肇事私车的损失,其核心是肇事人所在单位是否要承担责任。为抛砖引玉,经过争鸣,达成共识,以图止争息讼,本文从法律角度试析之。

一、私车公用的界定 所谓私车公用,笔者给它下的定义是:职工私人产权的车辆,在履行职务或者执行自己所单位临时指派的任务时使用。其特征如下:其一,私车公用中的“私”字,与“公”字相对应,具有特定的含义。其“私”,仅指与“公”具有特定身份关系,也就是存在劳动合同关系的职工个人;其“公”,仅指与职工这一特定称呼相对应的用人单位。可见,劳动合同法律关系是所谓私车公用中的基础法律关系。这一特征,使本文所指的私车公用,与用人单位和其他普通意义上的私人车辆之间可能存在的运输合同关系区分开来。其二,私车公用中的私车的产权人与实施“公用”的行为人主体同一。这一特征,使职工借用、雇用、搭乘其他人的,包括其他职工的私车进行公用的情况,与本文所指的私车公用情况得以区分。借用、雇用、搭乘其他人的车辆,在借用、雇用、搭乘人与车辆产权人之间形成了独立于用人单位之外的另一种民事法律关系,不在本文

研讨范围之内。其三，“公用”的目的，须是履行职工本人所肩负的职务或者为了完成自己所在单位指派的临时任务，即“公用”的受益人必须是与该职工存在劳动合同关系的用人单位。其四，私车公用只能出现在履行职务或者完成任务的过程中。职工在规定时间驾车上、下班的行为，由于不具有履行职务或者完成任务的内容，不属于私车公用情形。职工在上、下班途中受到机动车事故伤害的，根据《工伤保险条例》第十四条的规定，仅对其人身伤害，按照工伤处理。综上所述，所谓私车公用乃是劳动合同关系与财产所有权关系交叉所形成的一种事实。私车产权人同时是劳动合同关系中的劳动者，这一身份上的重叠，构成了两种法律关系在私车公用中的第一个交叉点；劳动者在履行职务或者完成任务时，对以私车为客体的财产所有权所包含的占有权、使用权、收益权进行了支配，使属于自己的私车成为其履行职务或者完成任务时的工具，构成了两种法律关系在私车公用中的第二个交叉点。这两个交叉点既决定了私车公用的法律性质，也形成了处理私车公用肇事后损害赔偿责任的依据。

二、私车公用的分类

私车公用的实际情形千差万别，分类方式也有很多，笔者以用人单位对私车公用的主观心态为标准，以私车为客体，划分为两大类：第一，用人单位明示允许公用的本单位职工私人所有的车辆。包括享受用人单位补贴的“车改”车，也包括用人单位临时指派职工驾驶私车完成紧急任务时使用的、不享受用人单位补贴的车辆。第二，拥有私车的职工，在没有用人单位明示允许、也没有明确禁止的情况下，为履行职务或者任务，依据自己惯常的交通方式自主驾驶的本人车辆。上述分类的意义在于，这两类车实

施公用的行为性质在法律上存在显著的区别，并将对最终解决其肇事责任问题产生影响,这也是本文随后的论述重点。

三、私车公用的法律性质

通过对私车公用的界定可知，劳动合同关系的存在乃是私车公用现象得以存在的前提和基础，私车产权人对车辆所有权的实际支配发生在进入工作状态之后，显然要从属于劳动合同关系。这一认识是正确认定私车公用法律性质的出发点。首先以私车财产所有权为主轴进行分析，根据我国《民法通则》第71条规定，结合最新的物权法理论，财产所有权是指民事主体依法对其物实行占有、使用、收益和处分并独立支配的权利。在私车公用的实施中，所有权人对私车所有权进行支配的行为体现出下列特征：

- 1、在行为动机上，所有权人仅仅是为了便捷、高效的履行职务或者完成工作任务，不存在谋取私利之因素。
- 2、在主观上，对用自己的车充当履行职务或者完成任务的工具处于明知并且自愿的心理状态，而对于行车风险的出现、相应后果的承担呈现为侥幸、不确定的状态。
- 3、在客观方面，按照自己惯常的交通方式，实施了驾车完成空间移动之行为。此间，所有权人支配了以私车为客体的财产所有权四项权能中的占有权、使用权和收益权。但是，在关于该支配行为产生的私车公用事实能否定性为一种法律事实，能否定性为双方的民事法律行为上，二类私车公用具有重要的差异：对于享受用人单位补贴的第一类私车公用而言，在私车产权人与用人单位之间，显然存在一种脱离劳动合同关系之外的租赁性质的契约关系，且该契约成立于职工履行劳动合同义务之前，该契约以私车的所有权能为标的，用人单位以给付补贴为对价，换取了私车产权人对该车的占有权、使用权和收益权

的部分给付，只是用人单位将该种占有、使用之权利又回转支配给了与私车所有权人同为一人的本单位职工，由其在履行职务或者完成任务过程中实际支配，当作工具实际占有、使用，用人单位从中受益。对于不享受用人单位补贴的第一类私车公用而言，也存在一种脱离劳动合同关系之外的借用性质的契约关系，该契约同样是以私车的所有权能为标的，不过该契约成立于职工履行劳动合同义务的过程中。如此认定的依据是，劳动合同关系的标的仅限于劳动者的劳动力，是不能包括劳动者的财产所有权的，即使是在紧急情况下，用人单位也无权基于劳动合同要求劳动者通过支配其私人财产所有权完成工作任务。在用人单位要求职工支配其私车时，该要求不是指示或者命令的性质，而是一种要约，职工的行为反映即是承诺。在订立上述以私车所有权能为标的的契约关系时，用人单位与私车产权人之间的民事法律地位是平等的，用人单位与职工双方均作出了积极的意思表示并且形成了合意，故此，第一类私车公用的实施，应当定性为一种双方的民事法律行为。虽然这两种契约的法律性质和成立时间存在着差别，但是在契约履行的起止时间上，二者均体现出与劳动合同的履行同步且从属于劳动合同的特点，用人单位在行使对职工的劳动力支配权利的同时实现了契约中的权利。对于第二类私车公用，由于用人单位一般没有禁止公用的规定，对该类车辆的行驶收益，应当视为用人单位以默认的方式予以了接受。从表象上看，第二类私车公用的情况与法律所规定的不当得利类似，因为对用人单位而言，确实从第二类私车公用的实施中获得了收益，并且这种收益并无合法的根据，但是用人单位的这种受益并非是从使他方受损中所

得，而是私车所有权人主动支配其物的结果，因此并非不当得利；第二类私车公用的情况还与法律所规定的无因管理类似，因为对私车所有权人而言，将自己的私车支配为公用并没有法定的或者约定的义务也即“无因”，但是在主观上缺失构成无因管理所需具备的“为避免他人利益受损失”的意思要件，用人单位客观受益并非等同其利益受损，因此也非无因管理。第二类私车公用由于缺少用人单位的明示允许或者指派的积极意思表示，还由于基于物的占有权、使用权的转移，是不能够以单方的意思表示和支配来完成的，故此仅就私车财产所有权关系而言，第二类私车公用不能够定性为双方的行为。显而易见，抛开劳动合同关系仅就私车所有权关系而言，第二类私车公用的实施行为体现了单方、利他、“无因”的特点，其性质应当定性为携带工具义务帮工的事实行为，而非法律行为。但是这种抛开劳动合同关系的定性无疑是片面的，也是不符合实际的。离开劳动合同关系，就不会有私车公用之说，最终确定第二类私车公用的性质，必须同劳动合同关系结合起来作进一步的分析判断。我国《劳动法》上的劳动合同关系强调一方的有偿劳务的给付是在处于用人单位的指示监督之下进行的，劳动者作为用人单位的一员，在承受劳动的同时，进入高度服从用人单位及其意思表示的从属关系，而用人单位正是通过对与全体职员人身不可分离的劳动力的支配完成生产经营活动的。私车公用的起因完全是满足履行职务或者完成任务之所需，而为职员安排工作所需的工具又本是组织生产经营活动的应有之义，用人单位不应当任由职工各行其是、各尽所能。对于拥有第一类私车所有权的职员而言，由于存在以私车所有权能为标的的

契约关系，应当视为用人单位已经对其交通工具做出了安排。但是对于拥有第二类私车所有权的职员，则是在用人单位应当安排而没有安排交通工具、自己也没有请示用人单位的情况下，按照自己惯常的交通方式，完成较远距离空间上的移动，以实现履行职务或者完成任务之目的。尽管用人单位之所以没有安排相应的交通工具，可能是因为职员没有反映出需求所致，职员本人因此存有过错，但是这一过错的本质更在于对职员负有管理、指示、监督职责的用人单位之失察或者默许。根据劳动合同关系的性质，在工作期间不应当存在脱离用人单位意志之外而独立存在的劳动者个人意志行为，并且从实践中考量，用人单位对劳动者采用其惯常的交通工具，例如大量的自行车以及新近出现的私人汽车，来完成工作所需的空间移动，是采取了默认态度的。笔者据此认为，第二类私车公用现象长期、广泛存在的客观情况，体现了用人单位通过对人（劳动者）的支配实现了对物（私车）的支配这样一个意志过程，完全可以确定出用人单位对第二类私车进行支配的意思表示。用人单位对劳动者拥有管理权、支配权的特殊地位，决定了它必须对第二类私车公用做出非禁止即支持的意思表示，依据诚实信用原则，用人单位也无法在默许中受益，在肇事后加以否定来摆脱责任，对其意思表示的确定并非客观归责。在明确了用人单位负有安排工具的义务及其对第二类私车进行支配的意思表示之后，再来审视第二类私车公用，显然不再是单方、无因的了。行为人以私车所有人身份作出了出借私车的意思表示，以用人单位职工身份借用了该私车，并该借用行为得到了用人单位的追认。综合以上两方面的分析，两类公用私车，在法律上应当

按照“公车”即用人单位的财产对待。根据《刑法》第91条2款：“在国家机关、国有公司、企业、集体企业和人民团体管理、使用或者运输中的私人财产，以公共财产论”规定，如此定性也是有法律依据的，而且该定性与现行“车改”的主旨在于降低费用而非转嫁风险的精神一致。

四、确定私车公用交通肇事损害赔偿主体责任依据及归责原则

从私车公用的运行利益上讲，运行利益归属于用人单位；从运行支配上讲，处于履行职务或者完成任务过程中的、驾驶私车的职工是要接受用人单位的管理支配的，车不能自行，是被管理支配的人又管理支配了车。因此，根据以报偿责任和危险责任为基础而成立的运行支配与运行利益学说，私车公用交通肇事损害赔偿主体责任显然是用人单位。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》第八条：“法人或者其他组织的法定代表人、负责人以及工作人员，在执行职务中致人损害的，依照民法通则第一百二十一条的规定，由该法人或者其他组织承担民事责任。”的规定，上述法理上的结论也是有明确的法律依据的。《民法通则》第一百二十一条规定适用的是无过错责任原则，该归责原则与道路交通事故中的归责原则不仅内容不同，适用的阶段和作用更不相同。私车公用交通肇事后，要适用道路交通事故中的归责原则，以确定肇事各方当事人的事故责任、确定赔偿范围并计算所应承担的损害赔偿额度。在确定事故责任的过程中当然要考量肇事职工的过错。在肇事职工所应承担的损害赔偿确定之后，才适用《民法通则》第一百二十一条规定的无过错责任原则以确定承担责任的主体。

五、私车公用交通肇事的损害赔偿要点

(一)、用人单位依据无过错责任

原则所承担的责任性质是替代责任，也是外部责任，仅针对第三方受害人适用。在用人单位对第三方受害人承担损害赔偿责任时，首先应当适用私车所有人设定的第三者责任险，如果超出保险金范围，仍存在给付责任，才由用人单位承担。这种做法与《中国民法典?侵权行为法编草案建议稿》第92条“加害人或者对损失负有赔偿义务的人已投保相关责任保险的，由保险责任人承担赔偿责任，不足部分由加害人或对损失负有赔偿义务的人承担补充的赔偿责任。”的规定精神相一致。《道路交通安全法》第76条规定的机动车第三者责任强制保险，与目前存在的商业性的机动车第三者责任险是不同的，因此对于私车所有人投保的商业性第三者责任险，用人单位应当在保险公司理赔后，对私车所有人的保险利益损失给予补偿，或者在对私车所有人给予补贴时予以明确。

(二)、关于肇事职工的人身损害赔偿问题：首先，私车公用交通肇事中发生的职工人身损害显然属于工伤。工伤的损害赔偿适用无过错责任原则，不论职工对于损害的发生是否存在过错，均有按照《工伤保险条例》享受保险待遇的权利。虽然工伤保险待遇标准低于民事赔偿标准是不争的事实，《职业病防治法》第52条和《安全生产法》第48条也规定有工伤职工“除依法享有工伤社会保险外，依照有关民事法律，尚有获得赔偿的权利的，有权向用人单位提出赔偿要求。”，但是，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》第11条第3款：“属于《工伤保险条例》调整的劳动关系和工伤保险范围的，不适用本条规定。”以及第12条第1款：“依法应当参加工伤保险统筹的用人单位的劳动者，因工伤事故遭受人身损害，劳动者或者其近亲属

向人民法院起诉请求用人单位承担民事赔偿责任的，告知其按《工伤保险条例》的规定处理。”的规定，在现实的司法实践中，工伤职工目前只能按照按《工伤保险条例》的规定享受工伤待遇，尚不能对用人单位另行提出民事赔偿的要求。在工伤保险与民事赔偿的竞合中，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》第12条第2款：“因用人单位以外的第三人侵权造成劳动者人身损害，赔偿权利人请求第三人承担民事赔偿责任的，人民法院应予支持”规定，如果私车公用交通肇事中发生的职工人身损害，存在他方责任的，工伤职工在申请工伤赔付的同时，可以依法向他方请求民事赔偿。在此种情况下，工伤职工可以兼得工伤赔付和民事赔偿。私车公用肇事职工基于机动车保险中的人身保险以及机动车保险之外另行投保人身意外伤害险，而得到的保险赔付，在计算赔偿数额时，不得适用损益相抵原则。适用损益相抵原则，须以损益同源和具有相当因果关系为要件，对于受伤职工得到的前述保险赔付而言，损害的发生只是条件而非原因，其原因是该职工订立了保险合同，故此不具有适用损益相抵原则的必备条件。

(三)、关于私车损失赔偿问题：如前所述，公用中的私车应当等同于用人单位的财产，在私车公用交通肇事中，遭受财产损失的直接受害人是基于契约关系对私车运行享有支配、管理权利并享受运行利益的用人单位，而非私车所有权人。因此，私车公用交通肇事中的私车损失赔偿请求权归属于用人单位，由用人单位向各肇事责任人求偿。肇事职工作为可能的肇事责任人，在用人单位向其求偿时，因其职务行为责任本就在于用人单位，发生责任混同。用人单位对肇事职工之外的其他责任人

的求偿结果，与用人单位应当向私车出租人、出借人进行的赔偿，没有关联性。因为即使脱离交通事故损害，用人单位作为私车占有、使用、收益权的支配人也负有向私车所有权人返还原物的义务，不能返还原物就要承担相应的赔偿责任。基于上述认识，结合私车所有权人实施私车公用行为的无私性特征，在私车损害事故发生后，于该私车上设定的财产保险利益，应当归属于用人单位。由于《保险法》第四十五条确立了代位求偿和损益相抵制度，私车所有人在事实上也得不到高于实际损失之外的利益。用人单位作为实际的财产受害人，私车被保险人同时是用人单位职工的身份被凸显出来，有义务积极理赔，为用人单位实现保险利益。私车公用的出现，固然有利于对企事业单位降低费用、提高效率，但是私车公用交通肇事隐含的经济风险和可能造成的劳资纠纷，足以引起相关各方对其中的法律适用问题的重视和研究，以制定相关规章制度，并依法公正、公平处理私车公用肇事损害赔偿责任承担问题，唯有如此才能够实现避害扬利的目的。编辑：汤昊 haot@acla.org.cn 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com