

doi: 10.15936/j.cnki.1008-3758.2018.05.011

未年检机动车交通事故转让人责任探析

袁金华

(中国人民大学法学院, 北京 100872)

摘 要: 我国法律尚未明确规定未年检机动车交通事故的转让人责任, 司法实践中出现了判决以承担连带责任为主的“类案不同判”现象, 导致滥科连带责任而有失公平。转让未年检车属于当事人意思自治领域, 转让人无承担危险责任的理论基础。司法实践中应以适用《侵权责任法》第50条不承担责任为原则, 根据受害人的举证内容, 以承担连带责任和过错责任为例外, 从而有效协调责任公平与受害人保护之间的平衡, 维护司法公正。

关键词: 未年检机动车; 连带责任; 因果关系; 过错; 原因力

中图分类号: D 923.3

文献标志码: A

文章编号: 1008-3758(2018)05-0513-07

An Analysis on the Responsibility of Assignor of a Motor Vehicle Without Vehicle Annual Inspection in Traffic Accidents

YUAN Jin-hua

(School of Law, Renmin University of China, Beijing 100872, China)

Abstract: No clear legal regulations are available in our country at present about the responsibility of the assignor in transferring ownership of a motor vehicle without vehicle annual inspection after traffic accidents. In judicial practice, there have been “different judgments for similar cases” in which the assignor and the assignee are sentenced to bear the joint responsibilities and thus the assignor is put in an unfair situation. Transferring the motor vehicle without vehicle annual inspection belongs to the field of party autonomy. The assignor has no theoretical basis for taking dangerous liability and should be judged in principle according to Article 50 of *Tort Law* and held irresponsible with the exception of joint and fault liabilities based on evidence from the victim so as to balance the values of fairness and victim protection, and thus safeguard the judicial justice.

Key words: motor vehicle without vehicle annual inspection; joint liability; causality; fault; causative potency

“未年检机动车”指未定期进行安全技术检验且非连续三个周期未取得检验合格标志的车辆。未年检机动车交通事故转让人责任的认定在我国《侵权责任法》《道路交通安全法》等相关较高位阶的法律中均未有直接适用的依据。查阅中国裁判

文书网20例未年检机动车转让后发生交通事故的案件, 有18例判决转让人与受让人承担连带责任, 有1例判决不承担责任, 另1例判决承担按份责任。可见, 我国未年检机动车交通事故转让人侵权责任以连带责任为主且出现了“类案不

同判”现象。那么转让人承担连带责任是否公平合理?“类案不同判”现象缘何存在?理当引人深思。

一、问题提出:未年检机动车交通事故转让人责任“类案不同判”

【案例1】 谢某驾车撞死谢某某案。2013年,被告谢某无证驾驶未年检机动车,该车为谢某于2012年从邱某处购得。针对未年检车转让人邱某的责任,一审法院判决驳回原告要求邱某承担连带赔偿责任的诉讼请求。二审法院认为事故发生时邱某不再管理该车,也无运行利益。上诉人亦未能举证证实被上诉人邱某转让车辆时,车辆已经达到与拼装车、报废车同样程度的不安全性。二审维持原判^①。

【案例2】 袁某亮驾车与货车相撞造成同车袁某胜死亡案。2015年9月,被告袁某亮醉酒无证驾驶未年检机动车与重型自卸货车相撞造成同车袁某胜死亡,该车是袁某亮于2015年5月从袁某东处购得,双方签订协议时,袁某东告知受让人车辆未年检并嘱托补检后上路。一审法院认为袁某东将肇事车辆转让时未进行年检,在本次事故中应承担袁某亮一方30%的过错责任。二审维持原判^②。

【案例3】 朱某连环撞车致焦某受伤案。2013年,朱某驾驶未年检机动车连环撞车造成焦某受伤,该未年检车系朱某之妻张某于2012年从谢某处购得。一审法院认为该车的所有权已实际归张某所有,谢某不能控制该车辆的运行,判决其不承担责任。二审法院认为转让人应举证证明该未年检的机动车在转让时不存在不符合国家机动车安全技术标准的情形,否则应与受让人一起承担连带责任。二审改判谢某承担连带赔偿责任^③。

上述三起案件,肇事机动车均是转让时未年检车辆,而三地法院的不同裁判无疑令人费解。三起案件的裁判依据分别是:【案例1】是对《最高人民法院关于审理道路交通事故损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》(下文简称《司法解释》)第6条进行文义解释认为未年检车不属于拼装

车、报废车,进而依据《侵权责任法》第50条判决无责任。【案例2】判决按份责任是参照《侵权责任法》第49条和《司法解释》第1条承担相应的过错责任。【案例3】判决连带责任是依据《司法解释》第6条、《中华人民共和国道路交通安全法》(下文简称《道路交通安全法》)第11条第1款和第95条及最高人民法院编撰的《最高人民法院关于道路交通损害赔偿司法解释理解与适用》(下文简称《理解与适用》)一书对《司法解释》第6条的阐释,即“未年检的机动车属于广义上禁止行驶的机动车……,在无故不参加年检情形下,转让人应举证证明该未年检的机动车在转让时不存在不符合国家机动车安全技术标准的情形,否则就应与受让人一起承担连带责任”^{[1]388}。表面上看,转让人无责任、承担按份责任或连带责任各裁判有据,但“类案不同判”现象的存在盖因我国当前法律法规对此规定不清、指引不明。若欲查究未年检机动车交通事故转让人责任,尚需拨开立法模糊与实践混乱的迷雾以追溯学理差异的根源。

二、现状反思:当前类案司法裁判存在的问题

1. 《司法解释》第6条扩大连带责任适用

连带责任的主要特点为法定性、连带性和强制性,其中法定性即指非基于法律的规定而不能被科以连带责任从而加重他人责任。我国当前法律明确规定机动车交通事故适用连带责任的有四种情形:① 挂靠;② 套牌;③ (多次)非法买卖拼装车、报废车;④ 多辆机动车造成第三人损害^[2]。直观可见,未年检机动车转让后发生交通事故并不在此范围。若依《司法解释》第6条判决承担连带责任,则有滥科之嫌。首先,《侵权责任法》第51条的立法初衷是为了“有利于预防并制裁转让、驾驶拼装的或者已达到报废标准的机动车的行为,更好地保护人民群众的生命财产安全”^[3],之所以规定连带责任也是因为“拼装车、报废车都是法律基于公共安全而禁止流通的物,转让行为不但无效,而且违法”^[4],此时转让人与受让人具有共同的过错,可以认为是共同侵权。从第51条

① 参见福建省三明市中级人民法院(2014)三少刑终字第2号民事判决书。

② 参见河南省周口市中级人民法院(2016)豫16民终1837号民事判决书。

③ 参见山东省济南市中级人民法院(2014)济民四终字第673号民事判决书。

可推理出拼装车和报废车多次转让的,多次转让人均具有过错,须承担连带责任。但并不能推理出转让“依法禁止行驶的其他机动车”是转让禁止在市场上流通的危险物,也承担连带责任。其次,《司法解释》第6条本来目的是为了了解决拼装车、报废车多手转让的连带责任问题,并非针对“依法禁止行驶的其他机动车”。依据《立法法》第45条第2款规定,明确法律规定的具体含义和清晰适用法律的依据是启动司法解释的理由,而第6条“依法禁止行驶的其他机动车”的司法解释反而更加模糊了法律的含义。民事司法解释的目的是为了确保原则性的法律能与生活中的复杂事实相契合,但其“不能超出法律本身的授权范围作出任意的扩大解释,更不能越权制定新的法律规范,侵夺立法机关的职权”^[5]。虽然司法解释是司法实践之必要,“但司法解释必须有一个必要的限度,否则统一解释法律、实现法制统一的功能将无从实现,甚至会产生更大的分歧与混乱”^[6]。综上,若以司法解释方式扩大连带责任的范围,不仅本末倒置,在理论上也有违《侵权责任法》意旨和《立法法》规定,也歧义甚多,使法院难以把握其真正含义所在。

2. 最高法院《理解与适用》阐释的合理性不足

如果说《司法解释》第6条在理论上违反法律意旨而扩大了连带责任,那么最高法院《理解与适用》的阐释则进一步误解了该司法解释的本意。《理解与适用》一书将“依法禁止行使的其他机动车”解释为“因不符合国家机动车运行安全技术条件而被依法禁止行使的机动车”,并据此认为转让未年检车发生交通事故应当承担连带责任^[1387]。若如此理解,会直接导致《司法解释》第6条与其第1条构成法律体系上的冲突:一是违背法理。机动车转让相比机动车租赁、借用,其权利义务和责任关系范围更弱,租赁、借用的结果状态具有短时性,对出借、出租人的注意义务要求较高,转让机动车的结果状态具有长久性,转让人的注意义务较低。若依据《理解与适用》的阐释,就使得当前注意义务本应较低的转让人却承担了比注意义务较高的出租人、出借人更重的责任。二是同等的过错却加重了转让人的责任。假设机动车所有人将未年检车出借、出租,那么根据《司法解释》第1条“知道或应当知道机动车存在缺陷,且该缺陷是交通事故发生的原因之一的”,承担与其过错相应的责任。即机动车所有人只有同时符合两个条

件:①该所有人明知车辆未年检且该未年检是因为机动车存在某个缺陷;②该缺陷是导致交通事故发生的原因之一时才承担与其过错相应的责任。相比之下,《理解与适用》仅以“机动车转让时未年检”一个条件就判定转让人须承担连带责任,于情于理皆说不通。另外,最高法院《理解与适用》相关阐释混淆了《侵权责任法》第51条的“拼装车与达到报废标准的机动车”和“依法禁止行使的其他机动车”的区别,扩大了对“拼装车、报废车”文义解释的范围,如此以偏概全、混淆概念的阐述实属不妥。

3. 司法裁判滥科连带责任而有失公平

以事实为依据,以法律为准绳,积极追求判决结果的公平公正是法院审理案件的最高准则。在我国机动车损害赔偿责任的司法实践中,仅考虑赔偿权利人的需要而违反自己责任原则,滥科连带责任且肆意追加共同被告,以此造成对人们合理行为不适当限制的情形普遍存在^[7]。根据《侵权责任法》第50条规定,当事人已经以买卖、赠与等方式转让并交付机动车,虽然未办理所有权登记,但原所有人“不具有机动车的实质所有权,丧失了对机动车运行支配的能力,不具有防范事故发生控制力。在机动车发生事故后,仍要求其承担赔偿责任,是不合理、不公平的”^[8]。无论是【案例2】的按份责任,还是【案例3】的连带责任,无疑皆置转让人于不公平之境地。首先,未年检机动车转让人之间是民事合同关系,机动车未年检只是违反了行政法规,现行法律法规并未规定未年检车禁止转让。而且,转让人已尽善良管理人提醒义务,受让人也有审查机动车性能的义务,机动车交付后的运行支配与运行利益皆由受让人现实所有,补检义务也理应由受让人承担。如果受让人不积极补检并驾驶该机动车上路而发生事故,那么就应当按照“实际支配力+运行利益”而由受让人来承担责任。其次,“连带责任可能对债务人产生不正义,严格限制连带责任在大陆法系和英美法系都达成了共识”^[9]。《司法解释》第6条“依法禁止行使的其他机动车”着实有违《侵权责任法》第51条之本意而扩大了连带责任的适用范围。再次,最高法院《理解与适用》将转让人证明未年检机动车在转让时符合国家安全技术标准作为不承担连带责任的抗辩理由,无异于在重大交通事故情形下将转让人唯一的救济方式予以抹杀。因为能诉诸法院解决纠纷的通常是较为严重交通事

故,在此情形下机动车往往已遭受重创或报废或烧毁,如何让转让人进行证明?若以赔偿受害人为单独考虑,则置无辜赔偿主体于不顾,有强加侵权责任之弊。正如学者所呼吁“应公平合理地确定赔偿责任主体,而不应该只考虑赔偿权利人的需要,而任意违反公平原则和自己责任原则”^[10]。

三、理性分析:未年检机动车交通事故转让人责任的理论溯源与应然逻辑

1. 未年检机动车交通事故转让人无承担危险责任的理论基础

机动车交通事故责任主体即指赔偿义务人,我国无论《侵权责任法》颁布之前还是之后,皆采国际主流观点的“运行支配+运行利益”标准。机动车交通事故责任主体的归责原则,大陆法系国家普遍采用危险责任(英美法称“严格责任”),危险责任的法理基础和侵权责任法自己责任原则决定了责任主体应为其保有人。冯·巴尔教授也认为“将危险理论接受为严格责任之基础者,就应该将道路机动车辆严格责任的责任主体认定为保有人”^[11]。我国机动车交通事故责任现行的归责原则,无论是机动车之间,还是机动车与非机动车驾驶人和行人之间皆采危险责任,因为当前法律规定中从交强险责任到“机动车一方”责任,其责任认定与承担均不要求有过错,而且采危险责任符合大陆法系归责原则理论和立法的主流观点。故而,未年检机动车肇事,其责任主体应当由对机动车具有支配权利和运行利益的保有人(受让人)承担危险责任,未年检机动车的转让人非为赔偿主体,更无承担危险责任的理论来源和依据。

2. 未年检机动车转让协议的意思自治属性与转让行为的合法性

机动车转让本身就是一种市场交易行为。根据《物权法》第24条之规定,机动车物权变动采登记对抗主义,即使未登记也能发生物权转移效力,只是不能对抗善意第三人。机动车转让交付后,受让人实际对车辆具有运行支配并享有运行利益,从而形成了《侵权责任法》第50条之规则,那么转让未年检车与此具有同样的法理,只要转让协议是双方当事人的真实意思表示且不违反《合同法》第52条合同无效的规定,即为合法有效。

在此基础上进行未年检机动车的交付,即具有物权转移效力。在合法有效的民事协议中,根据意思自治原则,车辆转让的条件可以由转让人和受让人约定明确。以【案例2】为例分析,买卖双方签订转让协议时即约定机动车由受让人补检后方可上路行使,之后转让人履行了合同附随义务并进行了机动车交付,物权转移效力已发生。事故发生时,转让人已完全脱离了对该机动车的运行控制,也不享有任何运行利益。受让人作为实际控制人应及时进行补检并严格按照交通法规管理和运行车辆。若其不及时补检即上路行使并因醉酒驾驶而发生交通事故,其作为机动车保有人应独自承担危险责任;否则,任意将转让人纳入连带责任范围,不仅阻碍机动车流转和市场交易的进行,而且有悖民事转让协议的意思自治原则。另外,我国法律并无明文禁止转让未年检车的规定,根据“法无禁止即自由”的私法自治原则,未年检车属于市场上的自由流通物,其转让本身具有合法性。

3. 机动车未年检与交通事故的因果关系及其举证责任

因果关系是法律责任构成的基本要件。以德国为代表的大陆法系采两层次因果关系:责任成立上的因果关系和责任范围上的因果关系。第一层次解决原因事实是否造成权利侵害,第二层次解决权利受侵害的损失是否应予赔偿及其赔偿范围。逻辑上讲须先有责任成立因果关系方可进行责任范围因果关系判断。我国侵权责任法沿袭大陆法系传统亦采此两层因果关系说。对于因果关系的判断,王泽鉴先生认为“所谓因果关系,通说采相当因果关系说……,由‘条件关系’及‘相当性’所构成,故在适用时应区别两个阶段:第一个阶段是审究其条件上的因果关系,如为肯定,再于第二个阶段认定该条件的相当性”^{[12]236}。判定“条件关系”通说采用“若无,则不”的认定检验方式,即“若A不存在,B仍会发生,则A非B的条件”用以排除与损害结果无关的条件^{[12]237}。判定因果关系的“相当性”在实务上多以“所谓有此行为,通常足以生此损害”为判断标准。以遵循相当因果关系的我国台湾法院1994年台上字第2342号判决为例,被上诉人将未年检车借给林某,林某驾车经行人穿越道前未减速慢行,因而撞及正欲穿越道路的林胡某致其死亡。此时将“车未年检”认为A,“林胡某死亡”为B,若A不存在,B仍会

因林某未减速慢行而发生,因此 A 与 B 无相当因果关系。法院最后认为损害结果之发生并非由于机动车机件因素所致,车辆未定期年检非造成本车祸之原因,即被上诉人与该车祸损害无相当因果关系存在^{[12]392}。

在我国侵权责任法中,除法律明确规定举证责任倒置外,举证责任一般遵循“谁主张,谁举证”的原则。根据最高人民法院《关于民事诉讼证据的若干规定》第 4 条和《侵权责任法》的规定,未年检机动车交通事故并不在举证责任倒置范围内,其应当遵循“谁主张,谁举证”的一般原则。转让未年检的机动车若构成侵权须满足侵权责任构成要件,即加害行为、损害、加害行为与损害之间存在因果关系及行为人过错四个要件。举证责任方面,首先由受害人举证证明车辆未年检与事故发生具有相当因果关系,其次再证明转让人具有主观过错,且此二者逻辑顺序不可调换,因为无因果

关系则无考究过错之必要。如此符合侵权责任构成要件后,未年检车的转让人方可承担责任。如上述【案例 2】中,原告未举证证明未年检车是事故发生的原因,法院也在尚未判定车辆未年检与事故发生有相当因果关系的条件下,直接判定转让人的主观过错并承担 30% 的赔偿责任,应为逻辑错误、判无所依。另外,最高院《理解与适用》一书将被告承担证明“在转让时未年检车不存在不符合国家安全标准”作为唯一摆脱连带责任的救济手段,看似是事实上因果关系的推定,实则存在问题:未年检车包括符合国家安全标准和不符合国家安全标准的机动车两类,且不符合国家安全标准并非事故发生的原因(如图 1 所示),除非事故发生是由于车辆机件问题导致,否则如上论述车辆未年检与事故发生并无相当因果关系,何以“不能证明符合国家安全标准”就推定机动车未年检是事故发生之原因?

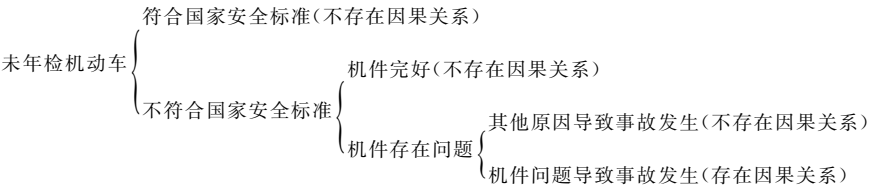


图 1 车辆未年检与交通事故的因果关系

4. 未年检机动车交通事故转让人不适用连带责任

机动车交通事故责任因共同侵权而存在连带责任。关于共同侵权行为,从《民法通则》第 130 条到《关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》第 3 条、第 4 条一直存在争论。《侵权责任法》颁布之后,对其第 8—12 条规定的理论解析众说纷纭,主要有以下三种:第一种观点将共同侵权分为主观共同侵权和客观共同侵权。其中主观共同侵权以“共同过错”为基础又分为共同故意型(第 8 条)、共同过失型(第 8 条)和教唆帮助型(第 9 条),客观共同侵权以“可能的因果关系”为基础分为责任者不明型(第 10 条)和份额不明型(第 11 条)^[13]。第二种观点将多数人侵权责任分为三大类:“① 共同侵权行为,包括共同加害行为(第 8 条)、共同危险行为(第 10 条)和教唆帮助行为(第 9 条);② 承担连带责任的无意思联络的数人侵权(第 11 条);③ 承担按份责任的无意思联络的数人侵权。”^[14]第三种观点我国侵权责任法将多数人侵权责任规定为共同侵权行为(第 8 条、第 9 条)、共同危险行为(第 10 条)和无意思联

络的数人侵权行为(第 11 条,第 12 条)^{[15]521-588}。以上各种观点可谓仁智各见,但不论我国侵权责任法具体为哪一种体系,未年检机动车转让后发生交通事故的侵权责任皆不适用连带责任。首先,无论基于上述何种观点,共同侵权皆强调“共同”,无论是共同故意(共同侵害的故意)还是共同过失(共同可预见并可避免致害),主观上皆要求有“共同性”,而转让人转让未年检机动车与受让人未履行年检义务开车上路两行为之间在主观上缺乏共同性,不是共同侵权行为。而且,如学者所见我国机动车交通事故共同侵权有两种情形:一是两个以上的机动车因为共同过失造成同一个受害人损害,其因果关系具有同一性,造成的损害不可分割;二是共有的机动车发生交通事故致人损害,数个机动车共有人应当承担共同侵权责任^[16]。转让未年检车发生交通事故并不属于此范围。其次,第 10 条规定了共同危险行为,即“数人的行为客观上具有共同危险性……,即数人实施的行为均具有致人损害的可能性,任一危险行为本身都足以造成损害后果”^[17]。共同危险行为的特点在于各个行为人均从事了危及他人财产

或人身的危险活动,而且因果关系为高度致害可能性,同时也需要“一定时间和空间上的关联”。由上述未年检车与交通事故的因果关系论证可见,仅车辆未年检这一单个因素来看,其本身并不具有高度致害可能性。转让未年检车辆行为与受让人上路行驶二者之间也不具备一定时间和空间上的关联,故而不属于共同危险行为。再次,第11条规定了对于分别实施侵权行为造成同一损害的,要求“每个人的侵权行为都足以造成全部损害”才承担连带责任。从因果关系上来看,其要求任一行为与损害后果都有相当因果关系且在原因力上是“足以造成全部损害”。那么未年检车转让后,如果没有受让人驾驶上路,单凭转让未年检车这一因素并不足以造成交通事故,故而转让未年检车发生交通事故也不属于“累积因果关系表现的无意思联络数人侵权”^①。

综上分析,转让未年检车发生交通事故,转让人和受让人之间不具有共同故意和共同过失,不构成共同侵权。转让未年检机动车的行为或受让人驾驶该车上路行驶的行为,任一单个行为与交通事故损害结果之间在因果关系上不具有高度致害可能性,而且任一单个行为也不足以造成全部损害的发生,不构成共同危险行为和累积因果关系表现的无意思联络数人侵权,不适用连带责任。但如果交通事故的发生是由于未年检车的机件原因所造成,那么转让人转让了有机件缺陷的机动车,受让人不履行年检义务就开车上路,二人各自均具有过错且属于分别侵权行为,应当适用《侵权责任法》第12条的规定,各自承担按份责任。

四、优化路径:类案裁判的 实然法律适用

1. 现行法律及司法解释的实然适用

由上述可知,我国《侵权责任法》并未规定转让未年检车出现交通事故后由转让人和受让人承担连带责任。《司法解释》第6条的规定多加一个“依法禁止行驶的其他机动车”的兜底条款实际上是扩大了连带责任的范围。一方权利的扩大必然带来另一方权利的缩小。杨立新老师也认为只要该事故不是因为车本身的问题造成的,未年检只

能进行行政处罚,司法解释规定的连带责任有悖法理^②。

针对此类案件,根据现行法律及司法解释的规定,在司法实践中应当区分情况适用。^①未年检机动车转让且未办理过户手续而发生交通事故,应优先适用《侵权责任法》第50条规定,由受让人承担事故危险责任,转让人无责任。^②根据原告的举证内容进行具体审查。第一种情形适用《司法解释》第6条规定,转让人与受让人承担连带责任。从文意解释来看,司法解释中的“或者”为连词,“或者”前后应是具有平等关系的事物和情形。因此,第6条“或者”之后的内容理应解释为与之前的拼装车、报废车具有相当危险程度的机动车,并由原告来举证证明,如【案例1】的判决即较为妥当。第二种情形符合侵权责任构成要件,适用《侵权责任法》第12条规定,由转让人和受让人各自承担按份责任。原告举证证明事故发生是由于未年检机动车机件问题导致,则车辆未年检与事故发生之间具有相当因果关系,具体责任的承担根据原告所证明的转让人的过错程度、该未年检车机件问题造成事故发生的原因力大小等因素来判定转让人是否承担责任及承担责任的范围。此处受让人作为机动车保有人承担危险责任,转让人承担过错责任,具体过错程度的认定可“比照且轻于”《侵权责任法》第49条和《司法解释》第1条的规定。

2. “第二种情形”下转让人按过错程度及原因力大小承担责任的合理性

首先,符合侵权责任法判断侵权赔偿范围的发展趋势。原因力理论从20世纪80年代在我国萌芽到如今不断发展丰富,目前无论是理论领域还是立法领域或司法实践中,对运用过错和原因力的探讨已进入比较成熟的状态。原因力的判断贯穿于责任成立的因果关系和责任范围的因果关系,既有法律技术的客观性判断,又有法律政策的价值性判断。一般是在责任成立的因果关系已确定的前提下,通过原因力的确定和比较以确定责任范围以及责任分担问题^{[17]414}。对于原因力大小可根据“某种损害”是否因“受侵害”而发生及因果关系联系的紧密程度等进行判断。其次,《侵权

① 王利明教授根据因果关系的特殊性,认为我国《侵权责任法》第11条规定了“累积的因果关系”(又称为聚合的因果关系),第12条规定了部分的因果关系。参见王利明:《侵权责任法研究》,北京:中国人民大学出版社2016年版,第99页。

② 对此问题,笔者特意向杨立新教授请教,此为杨老师斟酌后的口头答复。

责任法》第49条的规定和《司法解释》第1条在司法实践中的适用能够考虑不同情形而维持公平。该规定不仅区分了在租赁、借用机动车情形下，机动车所有人和使用人承担责任的不同，还明确了因机动车所有人的过错程度差异而承担责任的程度不同。虽然也有学者根据我国台湾法院的判例推理认为“若甲借车给乙，因机件因素肇致车祸，而甲未定期检查时，甲、乙应负共同侵权行为责任”^{[12]592}。笔者认同在我国台湾可采此观点，因为台湾对共同侵权采客观说，不以有意思联络为必要且只要各行为人之过失行为均为其所生损害之共同原因时即足以成立共同侵权行为，负连带赔偿责任^[18]。但在中国大陆应是根据《道路交通事故损害赔偿解释》第1条“知道或者应当知道机动车存在缺陷，且该缺陷是交通事故发生原因之一的”的规定承担相应的过错赔偿责任。因此，将转让未年检车“比较且轻于”该条进行适用，与上述理论探讨不应承担连带责任不存在矛盾之处。再次，在租赁、借用机动车时也存在出租、出借未年检车的状况，此时与转让未年检车类同。转让未年检车比出租、出借未年检车所应承担的责任更少、更轻。这样比照适用，符合法理且与打击二手车交易的法律目的并不冲突。若按照过错程度进行归责和确定赔偿范围，并没有放纵从事二手车交易牟取利益的行为，反而可以根据案情判定转让行为是从事二手车交易还是公民之间的民事行为，也可以根据事故发生的原因力来确定转让人的主观恶性程度，从而在真正打击二手车非法交易的同时，也能体现法律的区别对待和公平处理。

五、结 论

现代侵权法提倡“利益之所归，损害之所属”，在未年检机动车交通事故转让人责任的法律适用中，既不能打着保护受害人的旗号而置无利益所属的转让人于不公正境地，也不能枉顾机动车交通事故侵权责任人认定与归责的基本理论，单凭《理解与适用》一书的阐述而冒然裁判。这既不是侵权责任法的本意，更有违法律的“公平价值”。未年检机动车交通事故转让人侵权责任的认定与《侵权责任法》第50条具有一致的法理基础，应作为原则性适用条款。在受害人举证的基础上，一

是按照《司法解释》第6条以文义解释判定未年检机动车是否达到了拼装车、报废车的标准。二是如果符合侵权责任构成要件，则转让人责任的承担范围应当按过错程度及原因力大小来判定。同时，案件的复杂程度远远不是法律规定及其权威部门的司法解释能够涵盖，裁判者应根据法律的基本原则、法律体系性、法律目的、理论通说及促进社会公平等因素进行适当自由裁量。

参考文献：

- [1] 奚晓明. 最高人民法院关于道路交通损害赔偿司法解释理解与适用:条文·释义·理由·实务[M]. 北京:人民法院出版社, 2012.
- [2] 杨立新. 侵权责任法[M]. 北京:北京大学出版社, 2014:294.
- [3] 吴春歧,辛赤兵. 侵权责任法条文精解与案例评析[M]. 北京:法律出版社, 2010:168.
- [4] 王利明. 侵权责任法[M]. 北京:中国人民大学出版社, 2016:305.
- [5] 马莉莉. 民事司法解释研究[M]. 北京:人民法院出版社, 2012:95.
- [6] 王伟国. 最高人民法院民商事类司法解释研究[M]. 北京:中国人民大学出版社, 2010:210.
- [7] 程啸. 机动车损害赔偿责任主体研究[J]. 法学研究, 2006(4):127-140.
- [8] 王胜明. 全国人大法工委民法室著. 〈中华人民共和国侵权责任法〉条文解释与立法背景[M]. 北京:人民法院出版社, 2010:204.
- [9] 阳雪雅. 连带责任研究[M]. 北京:人民出版社, 2011:203.
- [10] 杨立新. 最高人民法院《关于审理道路交通事故损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》理解与运用[M]. 北京:中国法制出版社, 2013.
- [11] 克里斯蒂安·冯·巴尔. 欧洲比较侵权行为法(下卷)[M]. 焦美华,译. 北京:法律出版社, 2001:489.
- [12] 王泽鉴. 侵权行为法[M]. 3版. 北京:北京大学出版社, 2016.
- [13] 叶金强. 共同危险行为争议问题探析[J]. 法学论坛, 2012,27(2):11-15.
- [14] 程啸. 侵权责任法[M]. 2版. 北京:法律出版社, 2016:337.
- [15] 王利明. 侵权责任法研究(上卷)[M]. 2版. 北京:中国人民大学出版社, 2016.
- [16] 杨立新. 侵权损害赔偿[M]. 6版. 北京:法律出版社, 2016:350.
- [17] 姚辉. 中国侵权行为法理论与实务[M]. 北京:人民法院出版社, 2009:422.
- [18] 王泽鉴. 侵权行为法·特殊侵权行为[M]. 台北:台湾地区三民书局, 2006:20-22.