



护航市民日常出行

最高法新规就“开门杀”“好意同乘”的认定给出明确答案

□晚报记者 时晨

近日,最高人民法院发布《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(二)》,(以下简称《解释(二)》),共12条,自6月30日起施行。从责任主体、责任认定、赔偿计算、程序规定等方面,针对一批长期困扰实践的“谁来赔”“何时赔”“赔多少”等问题作出明确规定,对于“开门杀”“好意同乘”认定等社会关注度高的议题给出了明确答案,降低了大量模糊地带带来的反复诉讼与不确定成本,为群众出行和社会治理提供了明晰的法治指引。



>>>“开门杀”责任认定新标准厘清多方权责

目前据有关方面统计,全国机动车保有量4.69亿辆,机动车驾驶人5.59亿人,自行车、电动自行车保有量约5.8亿辆,因车辆驾驶员及乘客观察不周随意开门而引发的道路事故居高不下。据相关部门权威数据统计,全国年均发生“开门杀”事故2.3万起,造成1200余人死亡、8300余人受伤,事故高发于城市机非混行路段,极易造成二次碾压重伤后果。

市民小刘长期骑电动车通勤,她向记者讲述身边真实案例:“之前小区门口发生过开门伤人事故,车辆暂时停在非机动车道送人,后方两轮电动车行驶至主路直行车道避让车辆时,遭遇后排左侧开门撞击。司机说开门是乘客的责任,乘客怪司机没提醒。那个大娘摔到了头部,维权诉讼耗时近一年,她边康复治疗边处理纠纷,真的很耗时间精力。”不少骑行群众表示,途经

路边停止行驶的车辆旁都会刻意减速,但总有着急赶路或者疏忽的时候,也不十分清楚事故后完整维权路径。

从事故发生道路属性看,“开门杀”事故多发生在城市双向两车道,机非混行特点突出。平交路口及附近区域是此类事故的多发地点,汽车违法停车是导致事故的重要因素,其中在禁停路段、人行横道、黄色网格线等区域违法停车肇事较为突出。电动自行

车和二轮摩托车与路边停放汽车车门相撞最典型、数量最多。数据分析显示,超30%的“开门杀”事故还引发了二次事故,电动自行车或摩托车骑乘人员遭同向车道后方车辆碰撞或碾压是二次事故的主要形态。

据了解,《解释(二)》第二条细化《民法典》第一千二百一十三条中“机动车一方责任”的界定,明确被侵权人(即受害人)主张乘车人责任属于

该机动车一方责任,并请求保险公司在交强险责任限额范围内以及按照商业三者险合同的约定赔偿的,人民法院应予支持。同时明确,保险赔偿后仍不足的,由乘车人、驾驶人依法承担赔偿责任。交强险赔偿后,保险公司可以向有故意行为的乘车人追偿,在发挥交强险基本保障作用的同时,严厉惩治对损害发生存在故意的行为人。

>>>新规为“好意同乘”善意搭载划定司法容错空间

“姐,跟昨天一样,我还在小区门口等你,咱们一起去单位。”家住滨城区的市民小王每天都要搭乘同小区同事张女士的车辆一起上下班,张女士也乐于搭载,“顺道的事,没有利益牵扯,确实有过万一出事我会牵扯巨额赔付的隐隐担忧,但我相信自己的开车技术,小王人挺好,应该不会讹人,所以没有多想。”张女士笑着对记者说。“好意同乘”也称搭顺风车、搭便车,一般是指驾驶人基于善意互助或

友情帮助而允许他人无偿搭乘的非运营行为,具有无偿性,不收费,没有其他利益交换,符合群众生活常情。

但有时“好心”不慎办了“坏事”的情况也不在少数。据白银市已发布的普法案例,李某与赵某系亲戚关系,李某搭乘赵某的车辆外出途中,因赵某操作不当车辆侧滑驶出路面掉落边沟,致乘车人李某肋骨粉碎性骨折,交通警察大队认定赵某负事故全部责任,李某无责任。就赔偿事宜,未

能私下协商解决,故李某诉至法院,要求赵某及保险公司赔付其各项损失合计176978.90元。法院认为,亲戚朋友信任搭乘,作为司机负有更高的安全注意义务,操作失误致人受伤,法律责任无法完全免除。最终法官提出了一个兼顾双方承受能力的赔偿方案,双方达成一致调解协议。

对于非营运机动车无偿搭载他人,发生交通事故造成搭乘人损害的,《民法典》第一千二百一十七条规定,在机动

车使用人没有故意或者重大过失的情形下,应减轻机动车使用人的赔偿责任。另一方面,发生事故后,公安机关交通管理部门往往会对事故责任作出认定。经研究认为,全责、主责等认定,通常是对事故中各方行为人的行为比较后作出,并不当然等同于确定机动车使用人对搭乘人所受损害的过错。“好意同乘”情形下,《解释(二)》第三条明确,人民法院应当综合公安交管部门作出的上述认定、事故形

成原因、机动车使用人的具体行为等,判断机动车使用人是否构成“故意或者重大过失”。这有利于充分发挥“好意同乘”制度价值,鼓励互助、托举善行。

法学专家解读认为,新规精准平衡人身安全保障与社会善意价值,既不纵容违法驾驶,也不让无偿助人的善意承担过重法律风险,为民间互助行为提供稳定、可预期的司法保障。这不是偏袒,而应理解为是对善意的回应。

>>>容错新规不减交通安全义务

此次司法解释是专门针对民生高频纠纷推出的增量新规,相比旧有法律框架,新增多重实质性利好,为群众日常出行带来便利。

在维权便利层面,新规推行案件合并诉讼模式,受害人可一次性起诉司机、乘客、保险公司三方主体,一案审结、一次性定责赔付,彻底告别以

往多次起诉、重复举证、长期等待的维权困境,大幅降低群众诉讼成本与时间成本。

在责任公平层面,新规建立分层追责、精准追偿制度,区分善意过失与恶意行为,既保障伤者足额获赔,也避免普通驾乘人员承担过度责任。

在社会价值层面,新规首次全国统一好意同乘裁判标

准,消除“行善吃亏、好心赔钱”的司法尴尬,为邻里互助、通勤搭车等良性社会风气提供制度护航。

在司法效能层面,统一裁判尺度有效减少上诉、改判、再审案件,节约司法资源,实现同类案件同判,提升司法公信力。

针对“开门杀”风险,专家

提醒,驾驶人要有停车提醒、观察路况义务,乘客开门前必须观察后方情况,养成规范开门习惯,从源头规避事故风险。针对好意同乘,专家明确两大实操要点:一是减责不等于免责,严重交通违法依旧全额担责;二是车主需留存无偿搭乘相关证据,确保善意行为可依法享受司法容错政策。

法学专家强调,本次新规是容错新规,绝非免责新规,便民、善意导向不减交通安全义务。驾乘人员应主动养成规范开门、谨慎驾驶习惯,骑行群众途经停车路段注意减速观察。在严守交通法规的前提下,合理开展邻里互助、顺路搭车,让法律护航善意,让规则守护平安出行。