

交通事故型车辆贬值损失的赔偿问题研究

◆ 梁 曼

(四川省社会科学院, 四川 成都 610500)

【摘要】随着社会经济的不断发展,交通越来越发达,给人们的生活带来了便利的同时,也增加了一些安全隐患,道路交通安全问题也被人们广泛关注。而因交通事故造成的车辆价值下降,是否应当得到补偿,这一问题历来备受争议。司法裁判中存在的这种现象,不仅影响了司法的规范性,而且也影响了当事人的合法权益。本文在现有判决的基础上,探索法院适用的不同之处,并围绕不同之处,有针对性地进行分析和论证,从而为建立我国的车辆贬值损害赔偿制度提供了新的思路。

【关键词】交通事故;价值贬损;损害赔偿

一、交通事故型车辆贬值的概念

要明确交通事故型车辆贬值概念,首先要讨论贬值损失的概念,学者王泽鉴认为贬值损失为毁损的物品价值减少。不论何种标的物,当它的价值降低时,都可以被认为是一种贬值的损失。车辆贬值损失发生的原因的差异,可以将车辆贬值损失划分成不同的贬值损失。交通事故型车辆贬值损失属于车辆贬值损失众多类型中的一种。

交通事故型车辆贬值对于被侵权人来说,指的是由于交通事故导致的机动车这一动产财产的被侵权人车辆总固有财产利益的减少。这种减少的形式有很多种,具体包括:缩短了机动车的使用寿命、损害了车辆的驾驶性能、降低了车辆的舒适度或安全系数,加大了再发生故障的风险等使用价值损失。还包括在某些情况下,在车辆交易市场上对车辆的负面评估。

二、交通事故型车辆贬值赔偿的现状分析

(一)规范性文件的现状

《交通事故损害赔偿司法解释》第12条中所述的财产损失,既包含了由于车辆严重损坏而不能修复所产生的重置费用,又包含了车辆损坏不能完全恢复但可以恢复的修理费。从宏观角度出发,贬值损失属于财产损失,应遵循《民法典》对合法财产权利的一般规定。另外,《民法典》第1165条第1款规定:“行为人因过错侵害他人民事权益造成损害的,应当承担侵权责任。”又有《民法典》第1184条规定:“侵害他人财产的,财产损失按照损失发生时的市场价格或者其他合理方式计算。”此外,我国保监会(现银保监会)于2002年发布的《关于机动车辆保险第三者财产贬值损失问题的批复》中,将因交通事故导致的车辆直接损坏而产生的价值降低,视为间接损失,作为保险公司抗辩的理由,并提出了“非直接损失”的观点。从整体上来说,我国法院对这一问题的处理还没有一个统一而清晰的规定,只有一

些地方高级人民法院发布了一些关于这一问题的规范性文件。

(二)实务裁判中的判决倾向

司法判决中存在“一刀切”的做法,难以做到真正的公平。只有少数法官根据最高人民法院在2016年发布的《关于交通事故车辆贬值损失赔偿问题的建议的答复》,结合车辆的实际状况,做出了对车辆贬值损失赔偿的判决。但是,如果将支持赔偿的案例一一进行分析就会发现,“给予支持赔偿”所说的现实情形,不但涉及的范围较小,而且在应用上也只是机械地照搬。概念上的模糊不清,以及缺乏统一的判断标准,也导致了在司法实践中出现了“一刀切”地确定损害赔偿的情况。对机动车价值损失进行定性,并依此制定出一套切实可行的分类、分级的补偿标准,无疑是较为合理的。

三、事故车贬值损失可赔性论证

(一)具备可获赔偿的法理基础

从认定机动车减损损害赔偿的法律依据出发,来分析机动车减损损害的赔偿应属直接损失还是间接损失。关于“损失”的界定,学者史尚宽先生认为是指“财产或者其他法益所承受的不利益。”一些学者提出,应当把车辆贬值损失分为两种情况,其中技术性贬值部分属于直接损失,交易性贬值部分属于间接损失。我国王利明教授认为“在财产损害方面,以被侵权人的已有财产的减少为直接损失,以被侵权人的可得利益的损失为间接损失。”在事故车辆的修理中,恢复原状的表现形式有两种,一种是外在功能的恢复,另一种是内在性能的恢复,无论哪一种不能实现,都应当以货币补偿。车辆的使用功能可以通过维修来恢复,但车辆的性能价值、使用寿命价值、交易价值等其他价值是不能“复原”的,当车辆无法恢复原状时,车辆的损坏可以通过赔偿贬值的方式填补被侵权人的损害。

（二）符合客观存在的损害现实

交通事故型车辆贬损的存在具有客观性。不管是实质上的还是功能上的损失，车辆在经过修理之后，由于受到维修技术的制约，不能恢复到事故发生之前的“原有状态”，从而造成了车辆的实用价值水平的下降。在车辆功能性贬值层面上表现出了一定的隐蔽性，它是无法通过短时间的观察所发现的，但是在车辆的特殊情况下，事故车辆内部损失的未来发生概率是一种客观上的必然，而且它还可以通过司法鉴定、评估方式予以确定，不需要等到未来真正发生的时候才予以确认，不能因为它的隐蔽性而否认它的客观存在。至于事故车辆的交易价值损失，其客观性表现得更加突出，比如，根据《消费者权益保护法》规定，销售商在销售新车时，应当向消费者提供有关车辆情况的信息，而由于消费者对新车的车况要求较高，因此，即使事故造成的损害得到了修复，消费者对事故车辆的负面评价仍会影响到新车的销售价格，或者造成消费者放弃购买其他未发生事故的车辆。因此，对被侵权人来说，交易价值损失同样是客观的。

（三）符合填补损失的立法目的

侵权法在具有引导行为人趋利避害、预防危险机能的同时，是以填补损害为立法目的的。贬值损失赔偿的应当性，不仅是因为确定了交通事故型车辆贬损属于当事人客观财产损失，更是因为它应该对被侵权人的损失进行填补。救济功能的实质是要让侵权人承担侵权责任，其最终目的是要将被侵权利益最大程度地还原到没有发生侵权行为之前的状态。这一状态在事故车辆损失赔偿上，就是要对车辆在外形、使用、性能、交易价格等方面的价值进行恢复。当客观恢复不能或者虽然已经恢复，但是交易价值下降等情况出现时，就需要启动赔偿损失这一救济手段。因此，当发生事故的车辆实际恢复原状不能，并且在车辆价值客观下降的情况下，不予支持交通事故型车辆贬损的赔偿，这种做法并没有体现出侵权法规范功能中损失填补这一基本功能。

四、事故车贬值损失赔偿的限定条件

（一）必备的举证责任

在实践中，即使当事人提出了车辆贬值损失赔偿诉请，但是如果没有提供真实客观的专业评估报告，就不能得到法院的支持。在这类判决中，法院给出的理由通常是“原告未提供证据或证据不足以证明其主张，则由负有举证证明责任的当事人承担相应的不利后果。”或是“车辆贬值损失费，原告未提供相关证据，本院不予支持。”这种判决的理由是由于在功能协调性和安全性能方面，存在着一定的专业障碍。如果完全由法官根据车辆的购买时间、行驶里程和外观损坏程度来判断其价值，则缺少相应的专业性基础。因此，在对车辆价值降低的损害进行赔偿时，应提交一份由专业机构出具的车辆价值降低的损害评估报告。

（二）不以维修为先决条件

也有法院以车辆没有进行维修为由，拒绝对车辆价值的补偿。机动车在遭受损害后，往往会出现修复的情况，但修复并不是机动车所有权人要求损害赔偿的先决条件。由于车辆折价损失是由技术折价和交易折价两种因素叠加而成的，而后者又建立在前者的基础上，所以当车辆折价时，事故车辆在这两种因素的联合作用下会产生折价，所以无论修理后的车辆在实物上有无缺陷，都不会对交易性折价产生影响。在这种情况下，当这种车辆的市场价值反馈为负值时，其贬值损失就会客观存在。因此，尽管车主未对事故车辆进行维修，仍然可以获得对其价值的补偿。

（三）受害人存在过失时对赔偿数额的影响

“如果受害人存在过错，就不能请求赔偿”，这一规定过于苛刻，也有悖于《民法典》中“以损害填补为重点”的立法规定。依据《道路交通安全法》，由侵害人和被侵害人都有过失的情况下，侵害人应当承担相应的赔偿责任。并且，这种规则具有较强的可操作性，在发生事故之后，交警会根据现场的具体情况，做出交通事故的认定书，并结合主观和客观因素对双方的责任进行认定。据此，可以根据该责任书确定贬值损失赔偿责任。

五、交通事故型车辆贬值赔偿的完善建议

（一）确定交通事故型车辆贬值赔偿的考量因素

1. 事故车辆的新旧程度

在交通事故中，事故车辆的新旧程度是影响被撞车损害能否得到赔偿的一个重要因素。按照其新旧程度，事故车辆可以被划分成三种类型：新车、准新车、旧车。新车指的是没有销售，不将使用价值的实现作为主要目的的车辆。对于第一类的新车类型，在司法实践中并没有产生太多的争议。关于第二类准新车的类型，“准新车”这一概念虽然在之前并没有得到广泛的使用，但是它在司法实践中已经成为区别于新车、旧车的一种存在，它是指虽然已经销售，但是在发生交通事故时，该车的车辆年限和行驶里程都比较短的车辆。对于“旧车”，它指的是自然折旧型车辆贬值超过交通事故型车辆贬值的事态车，对于属于“旧车”的交通事故车，首先在车辆新旧程度层面，则已否定对其进行交通事故型车辆贬损的赔偿。

2. 事故车辆的受损程度

一般来说，车辆的受损程度越重，那么产生的贬值损失也就越多。在事故中，如果车辆的结构或者框架受到了严重的损伤，尤其是发动机、刹车引擎等重要零部件受到了损伤，那么在交易中，人们往往会担心之后可能会出现修理瑕疵或者安全隐患，从而导致交易的价值受到负面评价。反之，如果车辆受到的是擦边撞击或玻璃破损等非结构性损伤，可以通过重新喷漆、更换玻璃或者零部件等方式来恢复

原状,则其贬值损失可以忽略不计,因为这种轻微的非结构性损坏通常也不会导致车辆的市场评价下降。所以,只有当车辆的结构损坏比较严重时,才能确定车辆的价值下降。

3.事故车辆的自身价值

车辆的价值越高,则其折价损失费的计算依据越多,也越容易得到补偿。车辆的价值取决于车辆的新旧程度、购置价格、累计折旧、车型的稀缺性。首先,新旧程度的判定要看车辆的购买时间和行驶里程。从现实中得到补偿的车辆来看,大部分都是新买的,或者是行驶里程较短的。其次,购买价格是进行折旧计算的基础,初始的购买价格越高,那么在进行损失计算时的基数就会越大。最后,在某些情况下,稀缺性还能变成一个独立的考虑因素,要对稀缺车辆的贬值损失进行评估,要将购买价格、市场前景作为主要的评估依据,弱化普通车辆所要考虑的购买年限、累计折旧等因素。

(二)设定交通事故型车辆贬值赔偿的计算模式

在当前的司法实践中,一些法院以损害赔偿的具体金额不确定或者不能准确地估算为理由,驳回了当事人的损害赔偿请求。因此,如何确定机动车损害赔偿的金额,是确定机动车损害赔偿责任的一个重要前提,也是司法实践中不能回避的一个问题。

除此之外,计算公式能够让大多数车辆贬值赔偿案件的被侵权人在考虑到事故车辆的有关必要因素之后,得到一个更加合理、公平的赔偿数额。但是,由于它具有固定性的缺点,也不可避免地会有一些对应做特殊考虑的案件覆盖不够全面,从而造成个案公正的偏颇。因此,有必要明确法律对于交通事故型车辆贬值应赔偿的支持立场,同时,在确定交通事故型车辆贬值应赔偿数额的时候,可以保留在特殊案件中的法官自由裁量权,从而更好地实现特殊案件的公正。

六、结束语

在对交通事故中被侵权人的事故车辆这一财产损失进行

重新考察的基础上,为交通事故型车辆贬值的赔偿问题提供更为明确、合理的裁判标准。针对交通事故型车辆贬值损失赔偿,在司法实践中,法院存在的赔偿观点不统一、赔偿情形不一致、赔偿具体数额的方式不统一等问题,重新定义了交通事故型车辆贬值的概念及赔偿范围,在此基础上,对该损失的应赔偿性展开了说理论证。在具体应该怎样对交通事故型车辆贬值进行赔偿的问题上,建议在将交通事故型车辆贬值列入法定赔偿项目的基础上,确定对这一类损失需要考虑的因素,以便更好地统一司法裁判,满足交通事故被侵权人的合理利益期待。

参考文献:

- [1]方璐莹.事故车贬值损失赔偿问题研究[D].上海:华东政法大学,2020.
- [2]石红伟.交通事故中车辆贬值损失的可赔偿性辨析[J].湖南广播电视大学学报,2019(02):90-96.
- [3]张平华.车辆贬值损失赔偿的法律基础[J].法学论坛,2019,34(05):49-63.
- [4]王泽鉴.中国民法的特色及解释适用[J].法律适用,2020(13):3-14.
- [5]汤洁.关于交通事故中车辆贬值损失的赔偿[J].市场周刊(理论研究),2012(09):102,99.
- [6]王雅婧.机动车交通事故中车辆贬值损失赔偿问题研究[D].抚州:东华理工大学,2019.
- [7]傅晓丽.机动车交通事故中车辆贬值损失赔偿研究[D].成都:西华大学,2022.
- [8]金景.交通事故致损车辆的贬值损失可赔偿性问题研究[D].长春:吉林大学,2022.

作者简介:

梁曼(1998—),女,汉族,四川南充人,硕士研究生,研究方向:宪法与行政法。

