

《建工解释二》工程价款优先受偿权制度的发展



◇ 中国政法大学教授、博士生导师 王毓莹

一、优先受偿权范围的裁判范式转换：从概括确认到精准考量

以往司法审判中，部分裁判文书仅概括性确认承包人享有优先受偿权，未精准界定优先受偿的价款金额、费用构成与对应工程范围。该裁判方式易引发确权裁判与执行程序的脱节，当事人在执行阶段就受偿范围再起争执，徒增司法成本。工程优先权系法定优先权，清偿顺位优先于抵押权和其他债权，其范围与金额的确认对抵押权人及发包人其他债权人的利益影响甚大。故此，在承包人主张优先受偿权时，无论发包人是否提出异议或抗辩，人民法院均应依职权对优先受偿权的金额和范围予以审查并作出认定。

对此，《建工解释二》第十七条第一款明确，人民法院审理优先受偿权纠纷案件，应当查明并在判决书中明确承包人优先受偿的工程价款数额及相应工程。上述规定规范了裁判标准，衔接审判与执行程序，兼顾承包人和发包人其他债权人的利益。关于停窝工损失的性质及其是否纳入优先受偿范围，理论界与实务界素有分歧。工程索赔（损失）是否属于民法典第八百零七条规定的“工程价款”，“工程人”与“法律人”的视角也有分歧。一般而言，停窝工损失主要系因发包人违约所致，实际损失，未转化为工程实体价值，不属于工程价款的固有组成部分。《建工解释二》第十七条第二款据此明确，承包人就停窝工损失主张优先受偿的，人民法院不予支持。这一立场划定了优先权的合理边界，避免了权利范围的不当扩张。

二、协议折价的法律规制：私法自治与权利滥用的边界厘定

民法典第八百零七条赋予承包人与发包人以协议折价方式实现工程优先权的权利。相较于司法拍卖程序，协议折价依托当事人意思自治，具有流程便捷、交易成本低廉的优势，构成承包人实现债权的重要路径。然而，该条文仅作原则性授权，未设置协议折价的生效要件与效力限制标准。实践中，发包人与承包人恶意串通，以明显不合理的低价折价工程、变相转移责任财产，损害抵押权人及其他债权人利益的情形并不鲜见，严重侵蚀了不动产交易与融资秩序的安全根基。

《建工解释二》第十八条对此予以回应，明确协议折价的法定生效要件，要求折价协议须同时满足4项标准：工程质量合格、工程具备可折价条件、发包人存在逾期付款违约行为

且经催告后在合理期限内仍未支付，以及折价金额与折价时工程市场价值基本相当。上述要件既尊重了当事人以折价方式行使工程优先权的意思自治，又为规制恶意折价行为提供了明确的裁判尺度，有效防范了权利滥用。从体系衔接的视角观察，该规范能够与《最高人民法院关于审理执行异议之诉案件适用法律问题的解释》第十七条形成规则呼应，为执行异议之诉中审查不动产折价协议效力提供实体裁判依据，填补了协议折价行权场域中的规则空白。

三、工程款债权受让人的优先权行使：可让与性确证与审查标准的确立

工程款债权受让人能否主张工程优先权，系长期困扰司法实践的法律适用难题。肯定说认为，工程款债权本质上是可流通的财产权，工程优先权作为从权利，具有担保属性，可随主债权一并转让。否定说则主张，工程优先权具有人身依附性，依据民法典第五百四十五条关于债权让与与限制的规定精神，承包人转让工程款债权时，优先权不随之转移。因两种立场分歧深刻，乃至起草过程中的征求意见稿曾同时列举两种对立方案，以待抉择。

《建工解释二》第十九条并未采取一刀切的方案简单肯定或否定优先权的可让与性，而是立足于建设工程纠纷的特殊性，在确认工程优先权可随工程款债权一并转让这一原则的同时，赋予司法机关对个案进行实质审查后综合认定的裁量空间。该条采用非穷尽式列举的立法技术，将建设工程是否竣工验收合格、工程价款是否结算、债权转让合同是否有效、受让人是否支付合理转让款等，作为判断受让人能否主张工程优先权的典型审查要素。逐一审视这些要素，具有内在的逻辑递进关系。

首先，工程竣工验收合格、完成竣工结算，是工程款债权真实有效、数额确定的客观基础，亦构成优先受偿权成立的事实前提。其中，竣工验收合格除已完工并经竣工验收的情形，是否还应通过目的性扩张而涵盖未竣工但质量合格、未验收而发包人擅自使用，以及虽验收未通过或质量不合格但经修复后合格的诸种形态？竣工结算的完成，除形式上已签署结算文件，是否还应包含虽未完成结算但已具备结算条件，且在审理中能够确定受让债权具体金额的情形？值得实践中进一步探讨与统一。其次，债权转让合同合法有效，是优先权随主债权转移的法律前提，应严格依据民法典关于民事法律行为效力及债权转让效力的规定进行审查，以避免虚假债权转让或以债权转让之名行转包、违法分包之实，损害建筑工人利益。最后，受让人支付合理转让款，系检验债权流转真实性、有

偿性的必要标尺，旨在防范当事人通过无偿转让或低价虚假转让恶意转移权利，损害发包人或其他债权人的合法利益。

该条规定在制度层面确证了工程优先权的可让与性，为建设工程债权的合法有序流转提供了规范保障，同时通过设置类型化的审查要素，遏制以债权转让之名行违法转包分包之实等恶意转让行为，在激活市场资产活力的同时，实现了债权受让方、发包人及其他债权人之间利益的审慎平衡。

四、物上代位规则的明定：优先权效力的价值延伸

工程优先权的客体为工程建筑物本身，但在施工或运营阶段，工程可能因自然灾害、意外事故而毁损灭失，或因公共利益需要被依法征收，由此引发优先权客体消灭、权利悬空，承包入价款债权面临无财产可供优先受偿的风险。对此，民法典对抵押权、质权等典型担保物权设有物上代位规则，但能否适用于工程优先权，立法付之阙如，导致实务裁判立场分歧显著。

《建工解释二》第二十条明确规定，建设工程毁损、灭失或者被征收后，承包人就相应的保险金、赔偿金或者补偿款主张优先受偿的，人民法院应予支持。该条将担保物权物上代位原理引入工程优先权制度，使优先权效力延伸至工程毁损、灭失、征收所对应的替代价值，包括保险金、侵权赔偿金及政府征收补偿款等。其法理基础在于，承包人的劳动与材料投入已物化于工程之中，代位款项本质上属于工程价值的转化形态，优先受偿权随之延续于其上，符合保护建筑工人劳动报酬的立法初衷。该规则有效回应了“客体灭失、权利落空”的现实难题，不仅统一了裁判标准，亦在制度层面实现了工程优先权与典型担保权利在物上代位规则上的体系协调。值得关注的是，如建设工程依法转让后，承包入可否参照该条规定对转让款优先受偿，实践中尚有争议，建议通过法答网、案例库等方式统一尺度。

五、行权期限起算规则的分层细化：确定性与灵活性的平衡

工程优先权具有法定设立、无需登记的特点，若权利人怠于行使，易使发包人债务清偿关系长期处于不确定状态，直接影响抵押权人及其他普通债权人的合法权益，因此行权期限尤其是起算时点的界定尤为关键。我国司法规范对优先权起算点的界定历经多次调适。早期《最高人民法院关于建设工程价款优先受偿权问题的批复》（法释〔2002〕16号，现已失效）以

工程竣工日或约定竣工日作为起算节点，但建设工程履约过程复杂多变，实践中工程款付款时间往往滞后于竣工时间，极易出现债权尚未届清偿期而优先权期限却已届满的规范冲突。此后，司法解释将起算点调整为发包人应当给付工程价款之日，民法典施行后虽沿用这一标准，却始终未对“应付款日”作出细化界定。而施工合同履行中变数频生，未约定付款时间、约定不明、履约过程中变更付款节点、结算后另行达成付款合意等情形比比皆是，导致应付款日的认定标准不一。

《建工解释二》第二十一条采分情形规则，对优先权起算标准予以系统厘清。其一，合同对应当付款日有明确约定的，以约定付款日作为起算点。在分期付款工程项目中，则宜以除质保金外最后一期价款应付时间作为优先权起算点，不宜按各期进度款应付时间分别起算，以避免行权期限的碎片化。其二，虽约定应付款日，但因工期顺延等客观事由，发承包双方协商变更付款期限的，可按合意变更后的时间起算。之所以强调“客观事由”，旨在尊重当事人协商自由的同时，防范发承包双方通过协商方式恶意延长付款期限，进而不当展展优先权期限，损害其他债权人利益。其三，对于合同未约定应付款日或约定不明的，考虑到实践中工程结算周期通常较长，允许双方在结算完成后另行达成结算协议补充确定付款期限，并以该期限作为优先权起算时间。上述分层规则，兼顾了当事人意思自治与工程施工实际，亦有效回应了其他债权人交易安全的关切，有助于在承包入权益保障与市场交易秩序稳定之间实现妥当平衡。

《建工解释二》在承袭民法典及《建工解释一》制度框架的基础上，围绕工程优先权的权利范围、协议折价、债权流转、物上代位及行权期限五大核心维度，完成了配套规则的体系化构建，不仅弥合了长期存在的裁判分歧，统一了司法尺度，更在精准平衡发包人、承包人、建筑工人及其他相关主体合法权益的过程中，为工程价款优先受偿权制度立法价值的落地提供了可操作的规范保障。可以期待，随着裁判经验的进一步积累与学说理论的持续深化，这一规则体系将在司法实践中得到更为稳健的适用与续造。



智能网联汽车涉诉纠纷中的法律问题与应对措施



◇ 竺扁兰 张文彪

随着智能网联汽车进入大规模商业化落地阶段，相关法律问题也日益凸显。安徽省高级人民法院针对L3级以上智能网联汽车可能引发的涉诉纠纷，通过与辖区法院法官、车企法务人员及高校学者开展座谈调研，分析与智能网联汽车有关的侵权责任认定、权益保障等法律问题，并就此提出对策建议。

一、智能网联汽车有关法律问题

一是侵权责任主体模糊。传统交通事故中驾驶员是主要责任主体，但在智能驾驶模式下，侵权责任方呈扩大趋势。一方面，汽车制造商、软件供应商、基础设施方等都可能成为交通事故的实际责任主体，而现行道路交通安全法规定的交通事故责任主体和民法典规定的产品责任主体均难以涵盖。比如，因车联网通信故障导致的故事，道路运营商是否需要承担责任，缺乏明确规定。另一方面，多主体之间可能存在无意思联络的共同侵权，其责任边界难以厘清，个案中很难确定由哪个或哪几个主体就损害结果承担责任。另外，对于L3级以上智能网联汽车因系统缺陷导致交通肇事，是否需要承担刑事责任，承担何种刑事责任，缺乏明确法律依据。调研中，法官对此持不同意见。

二是归责原则难以适用。智能驾驶技术的引入使得侵权行为“危险来源”扩张至算法决策、系统故障、人机交互互灵等新维度，而传统侵权归责原则已难以适应这一形势。安徽大学法学院知识产权系主任、副教授贺琛认为，在人机共驾阶段，人类驾驶员与自动驾驶系统在决策上交互影响，导致机动车使用人过错和机动车产品缺陷的传统判定方法适用困难。L3级智能驾驶模式下，驾驶人的注意义务和智能驾驶系统的安全标准边界模糊，难以确定责任归属，无法简单适用过错责任原则。实践中，驾驶人违反交通规则，又以开启辅助驾驶功能为由提出免除或减轻责任的抗辩，很少获得法院支持。在某起交通事故中，从车辆智能辅助驾驶系统提示障碍物到碰撞发生仅间隔2秒，超越人类生理反应极限。调研中，法官普遍认为，此种情况下发生事故，制造商应当根据实际情况承担一定比例的责任。L4级以上智能驾驶模式下，对制造商简单适用产品责任原则可能加重企业负担，但由于智能网联汽车算法系统具有自主学习能力，若以投入流通时的科技发展水平作为发展风险抗辩，则又过于宽泛。

三是举证责任分配失衡。智能网联汽车引发的诉讼中，因技术信息不对称、数据控制权垄断等因素影响，当事人举证能力严重失衡。在交通事故责任中，原告需证明车企存在“技术过错”，但数据信息的不透明使过错举证责任成为难以完成的任务。如在王某诉某汽车销售公司产品销售者责任纠纷案中，因被告拒绝提供详细行车数据，法院出具了协助调查函，调取案涉车辆在事发当天的原始数据，但被告仅出具了其自行委托鉴定机构所作的鉴定意见书，且仅提供事故发生时1分钟的数据。当诉讼涉及车企、算法供应商、地图服务商等多方主体时，为厘清责任比例及责任承担方

式，原告需逐个举证其过错，举证更是难上加难。在产品责任中，原告仍需证明产品存在缺陷以及因果关系，但缺陷证明依赖技术鉴定，费用高昂。同时，因算法版本动态更新机制切断因果链，事故瞬间的算法参数未实时上传至公共平台，版本追溯难以证据固定难。在调研中，合肥综合性国家科学中心人工智能研究院副研究员金东认为，自动驾驶软件频繁迭代更新，缺乏统一的强制验证和备案机制，加之行业测试与认证标准尚未统一，不同企业往往依靠自行规范进行验证，加剧了法律责任认定与安全保障的难度。

四是数据权益保护存在争议。对于智能网联汽车驾驶过程中产生的海量数据，如车辆运行、用户隐私、环境交互等数据，因收集、处理、存储及使用涉及多方主体，其权益归属成为争议的焦点。通过算法加工后的衍生数据，其权属如何认定，是否具有知识产权，对涉及公共安全的衍生数据能否强制共享等，也亟待法律予以明确。对于数据使用过程中的权利和义务，现行法律和行业规范未予明确，易产生法律纠纷。如将用户的驾驶行为数据共享给保险公司，导致高风险用户保费上涨，引发数据滥用纠纷。智能网联汽车经匿名化处理的数据，通过多源数据关联可能被再识别，并推断出超出原始收集目的的信息，是否违反个人信息保护法规定的“最小必要”“知情同意”“目的限定”等原则，目前存在争议。

五是司法裁判必须更加稳健。司法裁判通过明晰责任、划分标准和技术应用边界，为行业研发方向提供了明确指引与稳定的法律预期，同时也存在一定潜在风险。在产业创新生态方面，若司法裁判过度扩展侵权责任范围，将激光雷达供应商、算法开发商等上游技术企业纳入追责对象，可能会增加其法律风险与运

营成本，进而抑制其技术创新积极性。过于严苛的裁判标准可能促使企业在技术研发中采取保守策略，如人为限制L3级自动驾驶功能的应用场景，延缓技术迭代与商业化进程。此外，各地法院对智能驾驶系统提示时机、响应时长等关键技术参数认定标准存在差异，可能增加企业跨区域运营成本，阻碍规模化商业化落地。在社会舆情方面，智能网联汽车技术专业性强，与公众认知之间存在差异，加之部分车企在商业推广中夸大宣传，导致消费者难以准确区分辅助驾驶与自动驾驶的根本差异，事故发生后归责争议频发。在媒体聚焦和舆论放大效应下，个别案件可能迅速演变为公共舆情事件，对行业整体发展环境产生不利影响。

二、对策建议

一是完善侵权责任认定规则。可以考虑通过修订道路交通安全法，明确侵权责任主体，增设“智能系统责任主体”条款，将软件开发商、地图服务商等纳入责任范围。通过出台新的司法解释，明确涉及智能驾驶交通事故中各责任主体过错认定标准，规定L3级智能网联汽车驾驶人 与车企按比例分担责任，如L4级、L5级智能网联汽车车企承担首要责任，系统开发商承担连带责任；合理分配举证责任，在数据披露上实行举证责任倒置，车企无正当理由拒不提供完整原始数据的，法院可推定其产品存在缺陷或存在过错；明确产品缺陷认定标准，限缩“发展风险抗辩”，细化设计、制造、警示、监控等产品缺陷类型。建立智能网联汽车数据溯源与存证平台，要求L3级以上智能网联汽车，对关键运行数据实时加密上传。建立“先行赔付”制度，可要求整车制造商或自动驾驶服务商先行承担赔偿责任，再根据与其他主体的合同约定或过

错程度进行内部追偿。

二是健全行业监管体系。制定制定智能网联汽车管理办法，明确行业准入、安全规范等标准，优化提示时机、响应时长等关键参数。制定智能驾驶算法备案管理办法，建立算法透明度强制标准，强制车企披露算法训练日志及版本迭代记录。制定国家统一的数据标准，强制所有车企遵守，确保数据的可读性、可对比性和有效性。制定分类分级的智能网联汽车数据权属认定与流转规则，实施车内车外数据分级管理。拓展公益诉讼范围，允许消协对车企强制捆绑授权、群体性侵犯隐私等提起公益诉讼。探索将自动驾驶分级标准、辅助驾驶的操作规范纳入到驾驶人教育培训和考试范围，并要求车主在首次使用自动驾驶功能前，必须通过学习和在线测试，确保全面理解掌握系统的能力边界、使用方法及接管责任。

三是提升案件办理质效。人民法院应当坚持和发展新时代“枫桥经验”，规范和做实立案后先行调解工作，对于涉智能网联汽车纠纷，把调解作为首选解纷方式，发挥行业协会等作用，能调则调、能调尽调，力求最佳解纷效果。制定涉智能网联汽车案件裁判指引，深化人民法院案例库、法答网建设应用，统一智能网联汽车相关案件裁判规则和尺度，减少司法不确定性对产业的影响。建立由汽车工程、人工智能、软件算法等领域专家组成的智能网联汽车技术专家库，办理相关案件时技术专家可作为人民陪审员参与合议庭，为快速有效查明案件事实提供技术支撑。引导法官准确把握国家促进智能网联汽车产业发展的相关政策和法律法规，加强对技术迭代带来的新型法律风险的前瞻性分析研判，在办案中努力实现政治效果、法律效果、社会效果的有机统一。

（作者单位：安徽省高级人民法院）