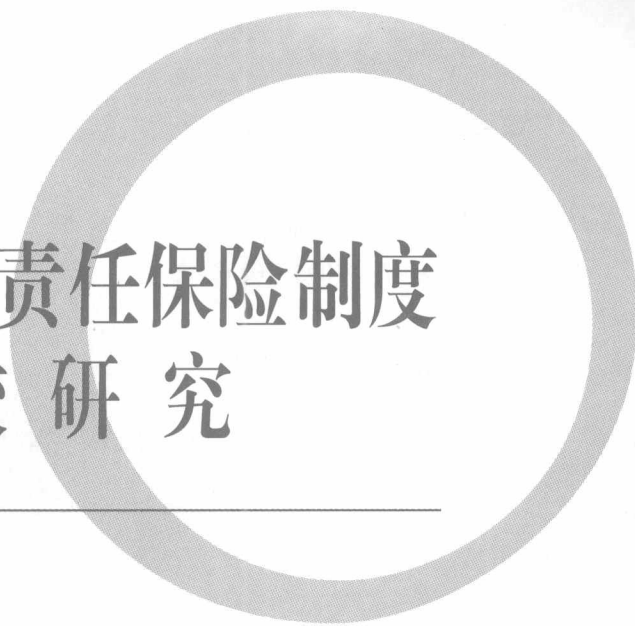


机动车强制责任 保险制度比较研究

JIDONGCHE QIANGZHI ZEREN
BAOXIAN ZHIDU BIJIAO YANJIU

◇◇ 本书编写组 编 ◇◇



机动车强制责任保险制度 比较研究

本书编写组 编

中国财政经济出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

机动车强制责任保险制度比较研究/《机动车强制责任保险制度比较研究》编写组编. —北京: 中国财政经济出版社, 2008. 8

ISBN 978 - 7 - 5095 - 0876 - 3

I. 机… II. 机… III. 汽车保险: 责任保险 - 保险法 - 对比研究 - 世界 IV. D912.280.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 118484 号

中国财政经济出版社出版

URL: <http://www.cfeph.cn>

E-mail: cfeph@cfeph.cn

(版权所有 翻印必究)

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮政编码: 100142

发行处电话: 88190406 财经书店电话: 64033436

北京财经印刷厂印刷 各地新华书店经销

787×960 毫米 16 开 35.5 印张 569 000 字

2008 年 8 月第 1 版 2008 年 8 月北京第 1 次印刷

定价: 48.00 元

ISBN 978 - 7 - 5095 - 0876 - 3 / F · 0721

(图书出现印装问题, 本社负责调换)

本社质量投诉电话: 010 - 88190744

编委会名单

主 编：郭左践

副 主 编：朱 艺 董 波 王 和

执行主编：方仲友 宣 鸣 张宗韬

编 委：	高立智	吴晔军	刘 昇	曹海菁
	江 涛	丁 鹏	王思渺	韩廷萍
	王 君	黄 耿	王 祺	董 钢
	毕道俊	单浙明	金学群	葛亚莉
	张红梅	王 禹	薛春芳	邵绛霞
	金 星	王宏林	双 磊	张海波
	张鸣飞	邢 莉	常 衡	张 芳
	张建华	赵晓鹏	张文娜	余文海
	周曙林	刘志远	黄 旭	张庆华
	吴 炜	吴 捷		

前言

QIAN YAN

2006年7月1日，我国第一个由国家立法强制实施的保险制度——机动车交通事故责任强制保险（交强险制度）开始正式施行。交强险制度的确立和施行，对促进我国的道路交通安全建设、有效保障交通事故受害人的权益，对促进我国机动车保险制度的完善，都起到了非常积极的推动作用。交强险制度作为我国保险领域的一个新生事物，为我国保险理论、法律理论的研究开辟了一个全新的领域。一时间，关于交强险制度的各方面研究成为学界、业界和社会的热点。

同其他一些国家和地区的交通事强制保险制度相比，我国交强险制度的出台具有相对特殊的历史背景和社会背景。首先，我国社会经济正处于快速发展阶段，社会生活正在迈向“汽车时代”。这一阶段的一个重要特征是交通事故频发，给社会生产和人民生活造成了巨大的损失。其次，我国的法制建设正处于快速发展阶段，特别是在经济、民商领域的立法尚在不断健全、完善过程中，关于一般民事侵权制度、交通事故特殊侵权制度的研究和立法也处于探索的过程中。再次，我国的社会保障机制、社会福利正处于由计划经济向社会主义市场经济体制转轨过程中，社会保障机制的建立和健全还需要一个较长期的过程。第四，我国保险业自改革开放以来虽然有了长足的发展和进步，但尚处于发展的初级阶段。保险经营主体、保险消费者、保险监管者和整个保险市场尚不尽成熟，国民的保险意识还相对薄弱。在这样一个大的背景和环境，我国的交强险制度同样将经历一个人们由不了解到了解的过程，制度从不完善到完善的过程，作用从初步发挥到充分发挥的过程。因此，在当前和今后一个时期，加强对于我国交强险制度的基础理论和法律制度的研究，对于有效加强我国道路交通事故的防范和化解、推进国家法律体系和社会保障体系的健全和完善、促进我国保险业更好服务于社会经济发展大局具有十分重要的理论价值和现实意义。

《机动车强制责任保险制度比较研究》一书，正是在前述背景下，推出的一个研究成果。该书对世界部分国家和地区的交通交通事故责任强制保险制度，进行了详尽介绍、全面比较和深入分析。选取的国家和地区非寿险保费收入在全球非寿险市场上占据了相当大的比重，无论在保险密度还是保险深度上均具有一定的代表性。

编写本书的目的，是为了更好地把握机动车强制保险的制度核心、精神实质和发展规律，为我国交强险制度的完善和发展提供有建设性意义的借鉴和参考。从本书可以看到：第一，各国和各地区的交通事故责任强制保险制度，无不是紧密结合各自的独特国情和地区情况建立，都以有效把握各自的文化背景、社会经济背景和法律环境为前提，着力解决本国家、本地区在社会管理和交通管理中的主要矛盾和矛盾的主要方面。第二，交通事故责任强制保险不是一项孤立的制度，而是一个涉及到立法、司法、交通、运输、保险、财政、税收、医疗等多个领域的系统工程。其制度的有效运行、功能的充分发挥有赖于各个方面制度建设的配套跟进。第三，交通事故责任强制保险制度建立和完善并非一蹴而就，而是需要一个长期的过程，需要根据社会经济环境的变化而不断调整。

本书中所援引的各地相关制度法规，多为第一手资料，且为各国和各地区近年来在机动车强制保险制度领域的最新发展结果。参与本书编写的人员也均为长年从事保险理论研究、保险监管和保险经营管理的同志，其中不少同志还参与了我国交强险制度的建立过程。因此，这本书无论从权威性和时效性而言，还是从研究的深度和广度而言，都具有非常重要的意义和价值。

他山之石，可以攻玉。衷心希望，本书的出版，能够进一步丰富我国的法律理论、保险理论和社会保障理论的研究，对我国交强险制度的健全和完善发挥积极作用。同时，也愿借此机会，对关注我国交强险制度建设、并积极出谋划策的各界人士表示感谢。

目录

MU LU

第一章 道路交通安全风险与保险	(1)
第一节 道路交通安全风险——一个世界性的话题	(1)
第二节 道路交通安全风险管理	(9)
第二章 侵权行为责任与责任保险	(14)
第一节 侵权行为及归责原则	(14)
第二节 责任保险概述	(27)
第三节 机动车强制责任保险	(31)
第三章 北欧四国机动车强制责任保险制度	(42)
第一节 丹麦机动车强制责任保险制度	(42)
第二节 挪威机动车强制责任保险制度	(43)
第三节 瑞典机动车强制责任保险制度	(44)
第四节 芬兰机动车强制责任保险制度	(45)
第四章 英国机动车强制责任保险制度	(47)
第一节 英国机动车强制责任保险的发展历史	(47)
第二节 英国机动车强制责任保险制度的有关规定	(54)
第三节 英国未投保驾驶人问题及其解决方案	(61)
第四节 英国机动车强制责任保险经营情况	(65)
第五章 德国机动车强制责任保险制度	(72)
第一节 德国机动车强制责任保险的发展历史	(72)
第二节 德国机动车强制责任保险制度的有关规定	(76)

第三节 德国机动车强制责任保险经营情况	(82)
第六章 法国机动车强制责任保险制度	(85)
第一节 法国机动车强制责任保险的发展历史	(85)
第二节 法国机动车强制责任保险制度的有关规定	(88)
第三节 法国机动车强制责任保险经营情况	(97)
第七章 欧洲机动车强制责任保险市场的一体化进程	(102)
第一节 欧洲机动车强制责任保险制度综述	(102)
第二节 绿卡制度	(108)
第三节 欧盟关于机动车强制责任保险的指令	(117)
第四节 欧洲机动车强制责任保险的经营情况	(125)
第八章 美国机动车强制责任保险制度	(133)
第一节 美国机动车强制责任保险制度概述	(133)
第二节 美国机动车强制保险两大体系	(147)
第三节 美国无过错保险体系的历史和现状	(151)
第四节 美国无过错保险体系存在的问题及发展趋势	(156)
第五节 美国未投保驾驶人问题及其解决方案	(166)
第六节 美国机动车强制保险经营情况	(170)
第九章 日本机动车强制责任保险制度	(179)
第一节 日本机动车强制责任保险的发展历史	(179)
第二节 日本机动车强制责任保险制度的有关规定	(186)
第三节 日本机动车强制责任保险的经营情况	(198)
第十章 韩国机动车强制责任保险制度	(201)
第一节 韩国机动车强制责任保险的发展历史	(201)
第二节 韩国机动车强制责任保险制度的有关规定	(203)

第三节	救助基金——机动车损害赔偿保障事业制度	(206)
第四节	韩国机动车强制责任保险的经营情况	(209)
第十一章	中国台湾地区机动车强制责任保险制度	(213)
第一节	中国台湾地区机动车强制责任保险制度的发展历史 ..	(213)
第二节	中国台湾地区机动车强制责任保险制度的有关规定 ..	(215)
第三节	中国台湾地区机动车强制责任保险的经营情况	(227)
第十二章	中国香港特区机动车强制责任保险制度	(230)
第一节	中国香港特区机动车强制责任保险的发展历史	(230)
第二节	中国香港特区机动车强制责任保险制度有关规定	(231)
第三节	中国香港特区机动车强制责任保险经营情况	(236)
第十三章	新加坡机动车强制责任保险制度	(241)
第一节	新加坡机动车强制责任保险发展历史	(241)
第二节	新加坡机动车强制责任保险制度相关规定	(243)
第三节	新加坡机动车强制责任保险经营情况	(247)
第十四章	澳大利亚机动车强制责任保险制度	(251)
第一节	澳大利亚机动车强制责任保险概况	(251)
第二节	澳大利亚部分州的机动车强制责任保险制度	(255)
第三节	澳大利亚机动车强制责任保险经营情况	(260)
第十五章	新西兰意外事故补偿计划	(262)
第一节	新西兰意外事故补偿计划的发展历史	(262)
第二节	新西兰意外事故补偿计划实施情况	(268)
第三节	新西兰商业机动车保险市场简介	(270)

附 录	(273)
一、美国纽约州保险法节选 (New York State Law ISC - Insurance)	(273)
二、英国 2006 年道路交通安全法节选 (Road Safety Act 2006)	(302)
三、英国 1988 年道路交通安全法节选 (Road Traffic Act 1988)	(307)
四、英国 1999 年未投保驾驶人协议 (Compensation Of Victims Of Uninsured Drivers)	(333)
五、英国 2003 年肇事逃逸驾驶人协议 (The Untraced Drivers' Agreement)	(355)
六、欧洲机动车强制责任保险第五次指令 (Directive 2005/14/ EC Of The European Parliament And Of The Council Of 11 May 2005)	(386)
七、日本自动车损害赔偿保障法	(403)
八、中国台湾强制汽车责任保险法	(467)
九、中国台湾强制汽车责任保险法施行细则	(478)
十、中国台湾强制汽车责任保险条款	(480)
十一、中国香港汽车保险 (第三者风险) 条例	(490)
十二、中国香港保险业联合会车辆保险标准保单	(504)
十三、新加坡机动车 (第三者风险和赔偿) 法 (Motor Vehicles (Third - Party Risks And Compensation) Act)	(533)
主要参考文献	(554)
主要参考网址	(556)



第一章

DI YI ZHANG

道路交通安全风险与保险



第一节 道路交通安全风险 ——一个世界性的话题

一、机动车的产生与发展

1886年,德国人研制的第一台内燃机汽车问世。内燃机汽车发明以后,随着其安全性与稳定性的显著提高,开始向民用领域普及。20世纪初,美国人福特在汽车工业领域采用了流水线作业,大大提高了美国以及欧洲国家的汽车生产能力,全球汽车数量迅速增长。

统计资料显示^①,1900年全世界的机动车生产量为1万辆,1910年为26万辆,1920年猛增到238万辆,到1930年,这一数字变为414万辆。至20世纪中期,发达国家机动车的保有量更是迅猛扩张,德国、英国、法国均在1965年超过千万辆,美国在1970年超过1亿辆(如表1-1所示)。

机动车的广泛应用使人类的道路交通状况发生了前所未有的变化,它缩短了人们的交往空间,提高了通行效率,让世界变得越来越小,也为近代世界各国经济社会的高速发展提供了助力。机动车对于现阶段的人类社会来说已经成为不可或缺的生产、生活工具。可以说,没有机动车,就没有人类的现代文明

^① 刘锐:《机动车交通事故侵权责任与强制保险》,人民法院出版社2006年版,第205—206页。



和生产力的高速发展。

表 1-1 世界各主要国家机动车保有量发展变化统计表 (单位: 万辆)

国家 年份	美国	加拿大	德国	法国	英国	中国	日本
1930	2 675	122	66	154	153	—	9
1940	3 245	149	—	—	199	—	16
1950	4 916	256	96	252	336	—	23
1955	6 269	391	258	370	485	51	47
1960	7 386	522	563	703	718	110	135
1970	10 842	834	1 560	1 439	1 357	200	1 758
1980	15 589	1 321	2 485	2 172	1 735	703	3 786
1990	18 866	1 655	3 268	2 846	2 641	584	5 770
2000	22 148	1 757	4 731	3 381	3 142	1 609	7 265
2001	22 345	1 778	4 798	3 460	3 212	1 802	7 341
2002	22 545	1 827	4 822	3 514	3 292	2 053	7 299
2003	22 962	1 850	4 856	3 563	3 359	—	7 252

二、道路交通事故造成的后果^①

机动车的产生和普及带来了前所未有的便利,但人类在尽享科技成果的同时也承受着工业文明造成的负面影响。在许多国家,因驾驶机动车而引发的道路交通事故已经成为威胁人身安全的重要隐患,给国民经济发展造成了巨大的损失。

(一) 人身伤亡

机动车发明以后,道路交通事故伤害开始呈指数级增长。1896 年 5 月 30 日,美国纽约发生了有记录的第一起与机动车有关的道路交通事故伤害,伤者是一位骑自行车的人;同年 8 月 17 日,英国伦敦记录了首例行人被机动车碰撞致死的悲惨事件。截至 1997 年,全世界道路交通事故死亡累计总数估计已达 2 500 万人。

目前,全球道路交通安全形势依然严峻。每年约有 120 万人死于交通事

^① 除另外注明外,本节资料主要参考世界卫生组织和世界银行共同发布的《预防道路交通伤害世界报告》,2004 年。

故，超过 5 000 万人受伤或者致残^①。机动车交通事故仍是 10—24 岁青少年致死的首要原因，每年约有 40 万 25 岁以下的年轻人在道路交通事故中失去生命，平均每天达到 1 049 人。如果没有强有力的防范和处理措施，预计今后 20 年内道路交通事故的死伤人数将增加 65% 左右。道路交通事故伤害已成为人们每天所面临的最复杂，也是最不容易控制的风险之一。

在发达国家，从导致机能丧失的角度来看，交通事故自 1998 年以来已成为排名前 10 位的重大疾患负担。在发展中国家，交通事故也成为第 11 大伤害因素。据世界卫生组织与世界银行预计^②，2020 年全球死于非传染性疾病的人数将从 1990 年的 2 810 万人升至 4 970 万人，增幅达 77%，而交通事故是导致这一数字上升的主要因素，届时将成为第三大疾患原因（如图 1 - 1 所示）。从目前的一般情况来看，无论在发达国家还是发展中国家，医院每 10 张病床中就有一张收治的是在交通事故中受伤的患者。

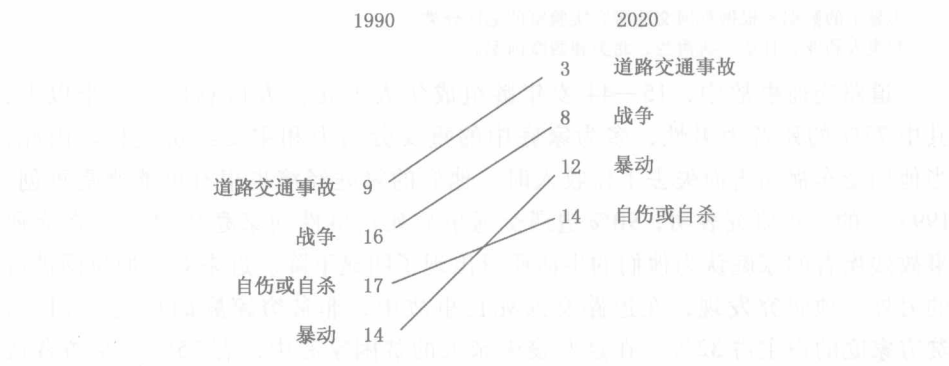


图 1 - 1 1990 年与 2020 年全球疾患因素排序变化

(二) 经济损失

交通事故除了造成人身伤亡以外，所带来的经济损失也数额惊人。英国独立研究机构——运输研究实验室（即现在的 TRL 公司）曾对 21 个国家的机动车道路交通事故资料进行分析和粗略估算。他们指出，1997 年全球道路交通事故损失共计约 5 180 亿美元，其中高收入国家为 4 530 亿美元，中低收入国家为 650 亿美元。按交通事故损失占 GNP 的平均比例计算，高收入国家约为 2%，中等收入国家为 1.5%，低收入国家为 1%，如表 1 - 2 所示。

① World health organization, “Ceremonies to mark World Day of Remembrance for Road Traffic Victims”, <http://www.who.int/mediacentre/news/notes/2007/np34/en/index.html>, 16 November 2007.

② World health organization, “the Global Burden of Disease”.



表 1-2 不同地区因道路交通事故导致的国民经济损失

地区 ^④	国民生产总值 (GNP) 1997 10 亿美元	每年车祸的经济损失 (估算值)	
		占 GNP 的比例 (%)	经济损失 10 亿美元
非洲	370	1	3.7
亚洲	2 454	1	24.5
拉丁美洲及加勒比地区	1 890	1	18.9
中东	495	1.5	7.4
中欧和东欧	659	1.5	9.9
小计	5 615		64.5
高度机动化国家 ^⑤	22 665	2	453.3
合计			517.8

说明:

④显示的数据系根据英国交通研究实验室的地区分类。

⑤澳大利亚、日本、新西兰、北美和西欧国家。

道路交通事故中, 15—44 岁年龄组成年人占死亡人口总数的一半以上, 其中 73% 的死者为男性, 多为家庭中的重要劳动力和主要经济支柱。因此, 当他们受车祸伤害而失去工作收入时, 他们的家庭经济也很有可能遭受重创。1993 年的一项研究表明, 90% 遭遇交通事故死亡事件的家庭和 85% 存在交通事故残疾者的家庭认为他们的生活质量出现了明显下降。近来对孟加拉国进行的另外一项研究发现, 在道路交通死亡事故中, 非贫穷家庭的户主占 21%, 贫穷家庭的户主占 32%。在这些丧失亲人的贫困家庭中, 有 75% 的受访者认为他们的生活水平降低了, 有 61% 的家庭此后不得不依靠借贷度日。

(三) 社会影响

与交通事故造成的人身伤亡和经济损失相伴随的是事故后果造成的负面社会影响。研究表明, 许多车祸的幸存者及其家庭成员存在头痛、噩梦与睡眠障碍或其他的一些慢性后遗症。另外, 交通事故中的受害者不仅要承担肉体和精神上的痛苦及经济上的负担, 很多时候他们也丧失了在社会中取得发展和成功的机会。因交通事故伤害而引发的纠纷和对抗在一些国家和地区甚至是影响社会安定的重要因素之一。

三、道路交通事故的地区分布

机动车道路交通事故伤害是一个全球性的问题, 但各国的情况又大不相同, 高收入国家和中低收入国家之间的差别尤其明显。从总体情况看, 中低收

入国家的道路交通事故死亡率比高收入国家要高得多。2002 年的数据显示,中低收入国家道路交通死亡人数占全球所有国家道路交通事故死亡人数的 90%。从发展趋势看,从 20 世纪六七十年代开始,道路交通事故死亡率在高收入国家已经开始下降。1975—1998 年,美国每 10 万人口的交通事故死亡率下降了 27%,加拿大下降了 63%;但在中低收入国家,这一数据却同比大幅升高。例如,1975—1998 年,马来西亚的道路交通事故死亡率就上升了 44%。

世界卫生组织发布的《全球疾病负担研究报告》预测,1990—2020 年,中低收入国家的道路交通事故死亡人数将上升 80%,高收入国家将下降约 30%;另外,世界银行进行的一项有关交通事故死亡和经济增长的研究报告指出,2000—2020 年,在中低收入国家集中的六个地区,道路交通事故死亡人数将年均增长 83%,高收入国家将每年下降 27%。上述两项研究结果非常近似(见表 1-3、表 1-4)。

表 1-3 1990 年及预测 2020 年各地区车祸死亡率

地区 ^④	国家数	变化(%)					死亡率	
		1990	2000	2010	2020	2000—2020	(死亡数/10 万人口)	
							2000	2020
东亚和太平洋地区	15	112	188	278	337	79	10.9	16.8
东欧和中亚	9	30	32	36	38	19	19.0	21.2
拉丁美洲和加勒比地区	31	90	122	154	180	48	26.1	31.0
中东和北非	13	41	56	73	94	68	19.2	22.3
南亚	7	87	135	212	330	144	10.2	18.9
撒哈拉以南非洲地区	46	59	80	109	144	80	12.3	14.9
小计	121	419	613	862	1 124	83	13.3	19.0
高收入国家	35	123	110	95	80	27	11.8	7.8
合计	156	542	723	957	1 204	67	13.0	17.4

④参照世界银行区域分类。

四、道路交通事故受害者的构成

(一) 类型

行人、骑自行车和助动车的人以及摩托车驾驶人是道路交通参与者中的弱势群体。在中低收入国家,他们是主要的道路使用者,同时也是道路交通事故的主要受害者;在高收入国家,机动车车主和驾驶人是主要的道路使用者和事故受害者,但行人、骑自行车和助动车以及驾驶摩托车的人在每公里旅程中面临的死亡风险仍然是机动车驾驶人的数倍(见图 1-2)。



表 1-4

经济合作与发展组织 (OECD) 国家机动车

拥有情况及道路交通事故情况^①

国家	年份	人口数 (万人)	机动车数 (万辆)	人均机动车拥有量 (辆)	道路死亡 人数 (人)	每万人 死亡率	每万台车 死亡率
澳大利亚	2005	2 034	1 392	0.68	1 639	0.81	1.2
奥地利	2005	823.3	527.9	0.64	768	0.93	1.5
比利时	2005	1 044.6	615.9	0.59	1 089	1.04	1.8
加拿大	2004	3 194.6	1 908.1	0.6	2 725	0.85	1.4
捷克	2005	1 022.1	473.2	0.46	1 286	1.26	2.7
丹麦	2005	541.6	257	0.47	331	0.61	1.3
芬兰	2005	523.7	287.1	0.55	379	0.72	1.3
法国	2005	6 056.1	3 716.8	0.61	5 318	0.88	1.4
德国	2005	8 250.1	5 452	0.66	5 361	0.65	1
希腊	2005	1 108.3	664.1	0.6	1 658	1.5	2.5
匈牙利	2005	1 009.8	337	0.33	1 278	1.27	3.8
冰岛	2005	30	23.6	0.79	19	0.63	0.8
爱尔兰	2003	397.9	193.7	0.49	335	0.84	1.7
意大利	2004	5 788.8	4 314.1	0.75	5 625	0.97	1.3
日本	2005	12 776.8	8 281.6	0.65	7 931	0.62	1
卢森堡	2004	45.1	35.8	0.79	50	1.11	1.4
荷兰	2005	1 630.6	862.7	0.53	750	0.46	0.9
新西兰	2005	409.8	303	0.74	405	0.99	1.3
挪威	2005	460.6	293.8	0.64	224	0.49	0.8
波兰	2005	3 815.7	1 681.5	0.44	5 444	1.43	3.2
葡萄牙	2005	1 057	548.1	0.52	1 247	1.18	2.3
斯洛伐克	2002	537.9	183.4	0.34	610	1.13	3.3
斯洛文尼亚	2005	200.3	115	0.57	258	1.29	2.2
韩国	2005	4 829.4	1 850.3	0.38	6 376	1.32	3.4
西班牙	2005	4 347.7	2 765.7	0.64	4 442	1.02	1.6
瑞典	2005	901.1	513.1	0.57	440	0.49	0.9
瑞士	2005	741.5	504.3	0.68	409	0.55	0.8
英国	2005	6 020.9	3 371.7	0.56	3 336	0.55	1
美国	2005	29 641	24 272.1	0.82	43 443	1.47	1.8

^① Ministry of Transport of New Zealand, *International Comparisons for Road Death*, [www. transport.govt. nz](http://www.transport.govt.nz).

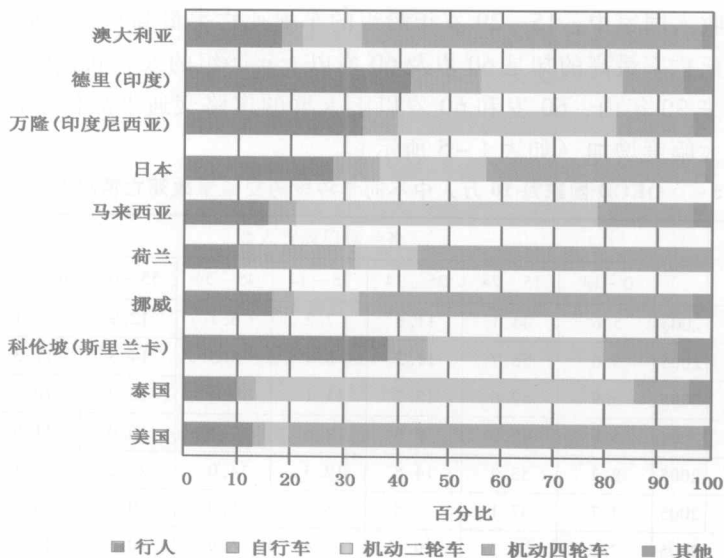


图 1-2 各种交通方式参与者在道路交通事故死亡人数中的比例

(二) 性别

2002 年 WHO 报告显示,男性的道路交通事故死亡率为 27.6/10 万人,女性为 10.4/10 万人。在道路交通事故中,男性是主要的受害群体,其比例占到受害总人数的 73%。

(三) 年龄

总的来看,15—44 岁年龄段是道路交通事故的高风险群组,其死亡人数占全球交通事故死亡总人数的 50% 以上(如图 1-3 所示)。

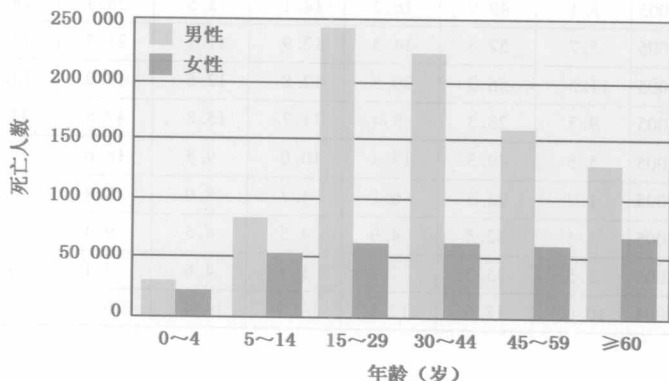


图 1-3 不同性别和年龄的道路交通参与者的道路交通死亡人数