

民法九人行

Nine Scholars Along

第8卷
Volume 8

主编 崔建远 | 本卷执行主编 吴光荣

第8卷
Volume 8

民法九人行

Nine Scholars Along

主编 崔建远 | 本卷执行主编 吴光荣



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

民法九人行·第8卷/崔建远主编. —北京:法律出版社,2016.7

ISBN 978-7-5118-9628-5

I. ①民… II. ①崔… III. ①民法—研究 IV.
①D913.04

中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第137731号

民法九人行(第8卷)

崔建远 主编

责任编辑 汤子君
装帧设计 乔智炜

© 法律出版社·中国

开本 A5

印张 9.5 字数 286 千

版本 2016年7月第1版

印次 2016年7月第1次印刷

出版 法律出版社

编辑统筹 学术·对外出版分社

总发行 中国法律图书有限公司

经销 新华书店

印刷 固安华明印业有限公司

责任印制 陶松

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里7号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.lawpress.com.cn

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里7号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782

西安分公司/029-85388843

重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636

北京分公司/010-62534456

深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978-7-5118-9628-5

定价:39.00元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

本卷作者简介(以姓氏拼音为序)

崔建远 清华大学教授

戴孟勇 中国政法大学副教授

耿林 清华大学副教授

姜强 最高人民法院法官

李昊 北京航空航天大学副教授

[日]松冈久和 日本京都大学教授

[日]伊藤滋夫 日本创价大学名誉教授、法学院要件事实教育研究所

顾问、律师

[日]中田邦博 日本龙谷大学教授

申卫星 清华大学教授

王成 北京大学教授

吴光荣 国家法官学院教授

许德风 北京大学教授

朱广新 《中国法学》编审、研究员

序

惯居书斋,无追逐潮流之意;潜心为文,有学以致用之心。况年逾不惑,气度本该更加从容。未曾料,一群风华正茂的可畏后生,有志于民法的理论研究与实践探索,乃倡议创立民法沙龙,以求切磋明理,砥砺为学,取长补短,相得益彰。酝酿之初,倡议者即邀我参与其中,慎思之后,欣然同意。后与诸君研习数次,当如初衷日渐明朗于心。

讨论民法问题,须有学术平台。仅凭一己心力,固然可成一家之言;倘集众人智慧,何愁不能去芜存菁?若论者水平接近,又各有千秋,彼此具有平等对话的能力、把握民法的追求、畅所欲言的自由,则非但可怀疑既有定论,甚或自成其说,亦未可知。论者无论长幼,均为平等成员。或报告,或评论;或倾听,或求教;或立论,或辩解。诸此之事,于己于人,均有裨益。

加强民法修养,须有学思兼行。发现民法问题,必备相当学识,不然,案型生于咫尺,不是熟视无睹,就是张冠李戴。解决民法问题,尤需更高境界;否则,面对社会现实,难免束手无策,或者庸见迭出。此类境界既非与生俱来,亦非从天而降,唯有潜心研读经典,辅之以冥思苦索,辩论争鸣,历经日月累,方可望有所修为。学而不思则罔,思而不学则殆。诚哉斯言!民法沙龙犹如阅读经典、交流心得之学堂,置身其中,或能登高望远,再上层楼。

发展民法学说,须有适当方法。观览民法学发展史,诸多流派各具千秋,均有其生存空间。就沙龙成员而言,各种法学方法的神髓尚需深入领会,相关学科知识有待逐步补充。民法沙龙有望成为自由言说之所,鼓励百花齐放,提倡百家争鸣。沙龙成员学术兴趣不尽一致,个人尊崇法学流派亦未必相同。然不同方法、不同思维,相互碰撞,激荡回声,或可启迪心

智,共繁共荣。

提升法学水准,须有学术批评。自由地表达,平等地讨论,严肃地批评,诚恳地回应,乃学术发展的正道。反观我国民法学界,自言自语者多,批评回应者少,看似一派兴旺,实则繁而不荣。民法沙龙践行针锋相对的辩论,鼓励不留情面的批评,赞赏切中肯綮的意见,摒弃人云亦云的附和。

阐释民法理论,须守学术规范。没有规矩,不成方圆。民法沙龙的报告,论证说理须遵循规则,引文注释应符合规范。民法沙龙的评论,大到选题价值、观点正误,小到标点符号、引文注释,都在检视之列。

民法沙龙乃开放的学术论坛,或志同道合而自愿加入,或工作繁忙而无暇光顾,或兴趣减弱而中途退场,来去随意,均属正常。

民法沙龙目前依托于清华大学法学院民法研究中心,其报告与评论皆属于该中心学术活动的组成部分,以《民法九人行》之名连续出版。

此记。

崔建远

于清华大学法学院明理楼

2002年11月12日

目 录

主题报告 | 1

机动车第三者责任强制保险的功能、定位及其与侵权责任的 关系 / 姜 强	001
--	-----

评论

交强险与连带责任及诉讼时效 / 崔建远	030
关于交强险的几点思考 / 戴孟勇	032
交强险的功能定位 / 耿 林	040
交强险的功能、正当性及展开 / 王 成	044
也谈交强险的定位与适用 / 吴光荣	050

主题报告 | 2

法教义学的应用 / 许德风	054
---------------	-----

评论

法教义学及其具体化的唱和 / 崔建远	106
中国法学往何处去 / 耿 林	114
如何认识法教义学? / 申卫星	118

主题报告 | 3

- 惩罚性赔偿的实证考察——以《食品安全法》十倍赔偿的司法适用为背景 / 王 成 123

评论

- 惩罚性损害赔偿探微 / 崔建远 154
关于十倍赔偿责任的若干问题 / 戴孟勇 164
惩罚性赔偿的制度基础 / 耿 林 172
惩罚性赔偿的功能主义进路 / 申卫星 177
惩罚性损害赔偿的适用范围 / 朱广新 181

主题报告 | 4

- 日本要件事实的思考方法 / [日]伊藤滋夫 190

评论

- 要件事实论与民法条文的构造 / 朱广新 210
要件事实论的本质及其局限 / 吴光荣 212

主题报告 | 5

- 欧洲危险责任立法之归趋 / 李 昊 216

评论

- 借鉴·发展·创新 / 崔建远 243
欧洲危险责任立法及其对我国的借鉴意义 / 戴孟勇 249
危险责任一般条款化之争 / 申卫星 256
危险责任一般条款的存在意义 / 王 成 259
危险责任的体系构造 / 朱广新 261
体系化视野下的危险责任 / 吴光荣 263

主题报告 | 6

消费者撤回权与民法 / [日]松冈久和 269

从消费者法的角度审视日本买卖法与民法修正 / [日]中田邦博 283

评论

消费者撤回权的双重限制 / 朱广新 292

机动车第三者责任强制保险的功能、 定位及其与侵权责任的关系

报告人:姜强

时间:2012年3月3日

地点:清华大学明理楼532室

2003年10月28日通过的《中华人民共和国道路交通安全法》(以下简称《道路交通安全法》)第76条就机动车交通事故的民事赔偿责任作出了明确规定。^①

① 《道路交通安全法》(2004年5月1日实施)第76条规定:机动车发生交通事故造成人身伤亡、财产损失的,由保险公司在机动车第三者责任强制保险责任限额范围内予以赔偿。超过责任限额的部分,按照下列方式承担赔偿责任:

(一)机动车之间发生交通事故的,由有过错的一方承担责任;双方都有过错的,按照各自过错的比例分担责任。

(二)机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故的,由机动车一方承担责任;但是,有证据证明非机动车驾驶人、行人违反道路交通安全法律、法规,机动车驾驶人已经采取必要处置措施的,减轻机动车一方的责任。

交通事故的损失是由非机动车驾驶人、行人故意造成的,机动车一方不承担责任。

《道路交通安全法》实施后,关于第76条的理解产生了较大的争议,社会上一度出现机动车一方“无责全赔”的说法,有鉴于此,2007年12月29日,第十届全国人民代表大会常务委员会第三十一次会议决定对《中华人民共和国道路交通安全法》第76条修改如下:

机动车发生交通事故造成人身伤亡、财产损失的,由保险公司在机动车第三者责任强制保险责任限额范围内予以赔偿;不足的部分,按照下列规定承担赔偿责任:

(一)机动车之间发生交通事故的,由有过错的一方承担赔偿责任;双方都有过错的,按照各自过错的比例分担责任。

同时,该法首次明确了在我国实行机动车第三者责任强制保险制度并将该项制度的设立授权给国务院。^①2006年3月1日,国务院通过《机动车交通事故责任强制保险条例》(以下简称《保险条例》),^②机动车第三者责任强制保险制度于2006年7月1日正式实施。

2009年12月26日通过并于2010年7月1日实施的《中华人民共和国侵权责任法》(以下简称《侵权责任法》)关于机动车交通事故责任,设专章予以规定,但其第48条将机动车交通事故责任的承担仍然指向了《道路交通安全法》的规定。

以上述立法为背景,机动车交通事故损害赔偿案件出现了较为复杂的状态:首先,法律关系多样化。在实行机动车第三者责任强制保险制度的前提下,机动车交通事故损害赔偿案件既涉及强制保险关系、商业保险合同关系,又涉及侵权责任。其次,由法律关系的多样化带来了法律适用的多层次化,《侵权责任法》《道路交通安全法》《中华人民共和国保险法》(以下简称《保险法》)、《保险条例》等法律、行政法规都在机动车交通事故损害赔偿案件中有适用余地。如此,如何妥善处理上述各法之间的关系、妥当解释各法之间存在的显性的或隐性的冲突与矛盾,颇费思量。

更为重要的是,21世纪之后,随着经济水平的提高、道路交通事业的迅猛发展,我国的机动车保有量发生了爆炸式增长,由此带来的机动车交通事故数量也逐年上升,以人民法院审理的案件为例,2010年,全国法院共审结

(二)机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故,非机动车驾驶人、行人没有过错的,由机动车一方承担赔偿责任;有证据证明非机动车驾驶人、行人有过错的,根据过错程度适当减轻机动车一方的赔偿责任;机动车一方没有过错的,承担不超过百分之十的赔偿责任。

交通事故的损失是由非机动车驾驶人、行人故意碰撞机动车造成的,机动车一方不承担赔偿责任。

① 《道路交通安全法》第17条:国家实行机动车第三者责任强制保险制度,设立道路交通事故社会救助基金。具体办法由国务院规定。

② 颇有意思的是,该条例并未采用《道路交通安全法》的“机动车第三者责任强制保险”的称谓,而是使用了“机动车交通事故责任强制保险”的名称。下文有时称“机动车责任强制保险”,有时称“强制责任保险”。

道路交通事故赔偿案件 607,985 件,占全国法院共审结民商事案件 6,112,695 件的 9.95%,比 2009 年上升 32.41%。2011 年,全国各级法院共审结 75 万件,比 2010 年上升了 27%。案件数量的不断增长也要求人民法院迅捷、合法、公正地审结此类案件。

在以上问题中,也许最为重要的是,机动车第三者责任强制保险应当如何定位、其应实现的功能是什么?机动车第三者责任强制保险的赔偿与民事赔偿责任处于何种关系?应当如何协调和处理这种关系?这些问题的回答,影响着甚至决定着机动车交通事故责任案件审理中的绝大多数问题。本为将首先就上述问题作出探讨,在得出相应结论的基础上,探究我国机动车责任强制保险制度框架下,机动车交通事故责任相关具体问题的解决思路。

一、机动车责任强制保险的功能定位

机动车第三者责任强制保险制度,是在工业化时代之后由于机动车作为一种普遍化的运输工具并由此造成交通事故成为公害的情况下发展起来的,随着时间的发展,机动车强制责任保险制度也呈现出逐渐发展的特征,对机动车强制责任保险也渐次发展出两种不同的理念。从世界范围来看,笔者认为,可以区分为两种:一种可以将其归纳为责任保险模式;另一种则可以将其归纳为基本保障模式。

第一种模式的主要特点是,以侵权责任为基础,强调机动车强制责任保险仍然是一种责任保险,即对被保险人依法应当向第三人承担的侵权责任为保险标的的保险,在理念上,更为强调强制责任保险分担被保险人损失的功能。相应地,在法律关系上,以一个保险合同关系、一个侵权责任关系为基本的规范模型;在保险金给付请求权的主体上,强调原则上被保险人为请求权人,例外情况下为受害人;在请求权的成立上,主张先成立侵权人与受害人之间的侵权责任,侵权人(被保险人)再依据保险合同成立保险金给付请求权;在诉讼程序上,原则上保险人并非道路交通事故责任的当事人,而是保险合同诉讼的当事人,等等。此种理念及其模式在有的国家仍然存在。例如,美国有 28 个州仍然存在以传统侵权法的过错责任为基础的第三者强制责任保险制度,其基本模式仍然是在交通事故发生后,需要先按照当事人的过错判定其责任的大小,保险公司再据此对受害第三者的人身损害

和财产损失进行赔偿。^①

第二种模式的特点则是,更加重视强制责任保险的基本社会保障功能,在不同程度上,使之与侵权责任相互分离,亦即,强制责任保险不再以侵权责任为出发点,在理念上,更为强调强制责任保险对受害人的损害填补功能。为实现此种目标,在立法及实践中主要采取两种方式。第一种方式虽然在逻辑上、在形式上仍然以侵权责任为基础,但是,鉴于机动车的普遍性、机动车交通事故损害的频发性及其损害的严重性,通过立法或者司法实践将机动车交通事故责任责任的归责原则定位为无过错责任或严格责任,从而间接地使保险人的保险金给付责任不再附加条件,亦即,在机动车强制责任保险限额之内,保险人给付保险金的责任几乎没有例外,从而在结果上实现保险限额内的结果责任。此种路径的逻辑虽然仍然建立在保险人的赔偿责任是以侵权责任为基础的前提之上,但是在具体的实现方式上,却不再遵守合同的相对性等形式化的要求而具有如下特征:一是赋予第三人(受害人)对保险人的直接请求权;二是保险人对被保险人的抗辩往往不能对抗第三人;三是由于侵权责任的严格化,导致保险公司在限额范围内几乎总是要承担赔偿责任。^②

^① 我国香港特别行政区和新加坡的立法基本上也遵循了这一模式,新加坡原则上仍然坚持侵权关系与合同关系的区分,亦即原则上由被保险人向保险人请求赔偿。但是,为保证交通事故中的受害人及时得到救治,《机动车(第三者风险与赔偿)法案》规定,对于责任尚未明确事故,保险人及致害方应向受害人先期支付合理的救治及医疗费用,其中住院病人最高每人400新加坡元、门诊病人每人最高40新加坡元。同时,在侵权人破产、进入清算状态、重组或者其全部资产设定浮动抵押的情况下,第三者有权直接向保险人主张赔偿。参见该书编写组编:《机动车强制责任保险制度比较研究》,中国财政经济出版社2008年版,第148、245页。

^② 此种做法反映在不少国家的立法或司法实践中。英国一直坚持机动车交通事故责任中的过错原则,但是,其司法实践的发展却是,通过借助于将过失侵权中的注意标准提高到了实际上无法达到的程度以至于只有在那些严格责任制度中被称为意外事件的情形下才不构成注意义务的违反,因此,有学者感叹:“过失在这里发挥的作用实际上要比其他地区严格得多,以至于在很多情形下继续在把它称为过失责任已过于做作了。”同时,英国《1988年道路交通安全法》明确规定,发生交通事故后,第三者拥有被保险人的所有权利,即可以直接请求保险人承担保险责任,而保险人在第三者求偿时,不能以被保险人说明不实、违背担保等理由解除合同,进而不承担第三人的赔偿责任。北欧四国丹麦、挪威、瑞典和芬兰的法律,就机动车交通事故发生的侵权责任,适用严格责任,但过失相抵规则亦适用。德国

第二种实现责任强制保险的基本保障功能的方式则更为直接,即原则上,机动车强制责任保险限额内,侵权责任与责任保险相互“脱钩”,不讨论侵权责任的问题,只要发生损害,保险人即需向交通事故的受害人承担赔偿责任。因此,此种方式呈现出如下特点:第一,将机动车发生交通事故做造成的损害,区分为两部分,一部分为由第三者责任强制保险所赔偿的损失,此范围内的损失填补与侵权责任无关。在责任限额之外的部分,再根据侵权法的规则认定侵权责任。第二,在赋予受害人不以侵权责任成立为前提获得赔偿的条件下,有的国家尤其是部分英美法系国家限制受害人提起诉讼的权利,从而达到减少诉讼频率、简化索赔流程的目的。第三,为解决不以侵权责任为基础的责任保险的赔付范围过重问题,往往将此类强制责任保险的赔偿范围限制在人身损害的范围之内。^①

的《道路交通安全法》明确了交通事故侵权案件适用严格责任原则,同时,在受害人过错的情形下,也减轻侵权人的责任。另外,《机动车保有人强制责任保险法》赋予了受害人直接请求保险人赔付的权利。法国的《改善交通事故受害者处境法》,就受害人的人身损害在归责原则上采纳了严格责任,并且在整体上排除或限制了受害人共同过错对减少赔偿请求权的作用。同时,也赋予了受害人向保险人的直接请求权。欧盟关于机动车强制责任保险的第四次指令赋予了在国外事故中受害的当事人直接向保险公司索赔的权利,第五次指令将受害人的这一民事权利扩大到所有事故情况之下,而不考虑事故是否含有涉外因素。《日本自动车损害赔偿法》第30条规定:“为自己而将汽车供运行之用者,因其运行而侵害他人之生命或健康时,就因此所发生之损害,应负赔偿责任。但证明自己及驾驶人关于汽车之运行未怠于注意,且被害人或驾驶人以外之第三人有意或过失,以及汽车无构造上之缺陷或机能之障碍者,不在此限。”由此,学者认为,日本法上的交通事故责任形式上系采过失推定责任,但实质上则为无过失、严格化的责任。同时,受害人有权向保险公司直接索赔。韩国关于交通事故侵权责任的规定及强制责任保险的规定与日本如出一辙。参见[德]克雷蒂安·冯·巴尔:《欧洲比较侵权行为法》(下卷),焦美华译,张新宝审校,法律出版社2004年版,第460、466~467页;该书编写组编:《机动车强制责任保险制度比较研究》,中国财政经济出版社2008年版,第60、42~46、75~76、81、94~95、123、193、203页;王泽鉴:《侵权行为》,北京大学出版社2009年版,第506页。

① 比利时1995年修订生效的《机动车强制责任保险法》第29条增补条款第1条规定:“除物质损失(等同于物的损坏)外……在由机动车引起的交通事故中因受害人人身伤害、死亡或对其法定继承人造成的一切损失……在机动车辆所有权人或保有者的投保范围内,保险人都必须加以赔偿,无保险则由共同担保基金支付……”这一规定在根本不审查责任的基础上明确了第三人责任保险人的赔偿责任,即使机动车辆所有权人或保有者无须承

对比观察上述两种模式,可以得出如下结论:首先,机动车责任强制保险的功能并不受制于法律尤其是保险法的逻辑。选择何种模式,取决于一国立法者赋予机动车强制责任保险承担的功能和欲实现的目的。因此,机动车责任强制保险并不一定要与侵权责任为基础,也不取决于机动车交通事故责任采用何种归责原则。^①其次,反过来看,也要认识到,机动车责任强制保险功

担个人责任,保险公司也必须支付。美国的机动车强制保险可以分为两大体系:一种如前所述,以侵权法过错责任为基础,可以称之为责任保险模式的强制保险。另一种则可以称之为无过错保险体系,即对于交通事故中的人身伤害补偿,在一定限额内不考虑侵权责任归属问题,而是由受害者直接向自己的保险公司索赔的第一方无过错保险体系。其特点在于,不考虑交通事故当事人的过错和责任,由事故受害人在法定限额内向自己的保险公司索取除直接财产损失以外的医疗费用、收入损失、丧葬费和部分精神损害赔偿,但是在该限额之内,当事人的诉讼权利受到严格限制,如未满足一定条件不得诉诸法院。在请求权关系上,如受害人为机动车驾驶人,则向各自的保险公司求偿;如受害人为乘客,则向车主的保险公司求偿;如受害人为行人,则向肇事机动车的保险公司求偿。准确地讲,此种保险既包括对第三人的保险,也包括对自身损失的保险。推行此种保险的12个州允许受害人在赔偿金额超过一定额度或者伤害程度超过一定限度时拥有对致害人起诉的权利,在该限度或额度内,则只能向保险公司请求赔付,而不能提起侵权之诉。应当看到,此种保险模式除了强调强制责任保险的基本保障功能之外,还有减少诉讼频率、简化索赔流程的作用。我国台湾地区2005年修正后的“强制汽车责任保险法”第7条规定:“因汽车交通事故致受害人伤害或死亡者,不论加害人有无过失,请求权人得依本法规定向保险人请求保险给付或向财团法人汽车交通事故特别补偿基金请求补偿。”王泽鉴先生认为,台湾地区强制汽车责任保险的结构特色在于“侵权责任”与“责任保险”两个制度的“脱钩”,其所保险者,非为加害人的侵权责任,即不以交通事故具备民法或特别法所规定侵权行为发生损害赔偿责任为前提。比较独特的且无类似立法的是新西兰的实践,根据该国2001年起施行的《意外伤害防止、康复与补偿法》,新西兰关于交通事故损害的赔偿,完全采取的是一种社会保险制度,其赔偿标准以是否发生事故为限,不考虑加害人或受害人任何一方的过错,由意外事故人身伤害保险补偿机构“意外事故损害赔偿委员会”作出赔偿,同时在赔偿范围、交纳费率等问题上也作出了明确的规定,并且只有在极其个别的情况下,受害人才有权另行提起侵权之诉。参见该书编写组编:《机动车强制责任保险制度比较研究》,中国财政经济出版社2008年版,第104、150、262~270页;江朝国:《强制汽车责任保险法》,中国政法大学出版社2006年版,第16页;王泽鉴:《侵权行为》,北京大学出版社2009年版,第515页。

① 有的观点就认为,强制责任保险的必要性,是因为在危险责任/严格责任的归责原则之下,责任成立容易,损害范围无法预估,如果都由责任主体负担,则资力弱者无法负担,从而影响受害人获得赔偿。而确保可能的责任主体赔偿能力的最佳方法,则是通过责任保险

能定位也是与一国的现实情况相互关联、相互影响的,是不断发展的过程,并不具有先验性。^①最后,机动车责任强制保险的功能定位与一国机动车责任强制保险的费率水平、赔偿范围、赔偿限额以及道路交通状况、机动车事故率以及其他的因素是息息相关的。基本的规律是,道路交通状况越好、事故率低、费率水平越高的国家,就越重视机动车责任强制保险的社会保障功能,相应地,越倾向于与侵权责任“脱钩”的保险模式。最后,机动车责任强制保险的功能实现也与一定的机动车责任强制保险的经营模式相关联。

二、机动车责任强制保险的经营模式

之所以说机动车责任强制保险的功能实现与一定的经营模式相关联,其主要原因在于,机动车责任强制保险功能的发挥需要一定的投保率为基础,如此,一方面,保险费率的确定就是一个至关重要的因素,而这恰恰与机动车责任强制保险的经营模式息息相关。另外,保险的赔偿范围、限额范围也直接或间接地影响着投保人的积极性。另一方面,无论是责任保险模式还是基本保障模式,其功能的实现都有赖于机动车责任强制保险制度的存续,因而,如何保证机动车责任强制保险制度具有可持续性,也是相应的经营模式需要考虑的问题。

关于机动车责任强制保险的经营模式,大致可以区分为两种。第一种即市场化经营模式,这是目前绝大多数国家或地区采取的经营模式。其特点是,由各商业保险公司在法律规定的范围内自行制定机动车强制责任保险费率,自主经营,自负盈亏。有关政府主管部门主要致力于维护规范有序的市场竞争环境和保证保险公司的最低偿付能力,对商业保险公司的具体经营行

转嫁。所谓“侵权行为责任之客观化,促进了责任保险之发展,而责任保险之发展,则保证侵权行为责任之客观化”。参见江朝国:《强制汽车责任保险法》,中国政法大学出版社2006年版,第76页。应该说,这种观点对于强制保险而言,解释力并不充分。或者说,从描述的角度观察,该观点可以赞同;从规范的角度看,此论未必妥当。其原因在于,从立法论的角度看,立法者赋予强制责任保险以何种功能决定了它与侵权责任之间的关系,而非相反。

^① 这一点,美国无过错保险体系的建立、发展与反复,新西兰意外事故补偿计划的立法史,法国、德国关于机动车交通事故责任的发展变化等,都提供了充分的例证。

为不做过多干涉。并且,在保险公司的成本收益核算方面,机动车责任强制保险与其他商业保险一起合并计算,保险公司甚至无法分别统计或核算强制责任保险和其他商业保险的经营情况。^①

第二种模式则为保险公司代办模式,即政府主导、公司代办。保险公司作为政府推行强制责任保险的代理人,只收取固定的代办手续费,不承担相关经营风险;收取的纯保费和支付的赔款均全额转入政府设立的公共基金,再按一定的比例将保费和赔款分摊给各公司,以实现各公司间的风险及收支的平衡;强制责任保险的费率按照“不盈利、不亏损”的原则由政府审批,政府也不对强制责任保险征收保费税。^②

无论机动车责任强制保险采取前述何种经营模式,都会形成两方面的平衡:一方面,享有定价权者应当负担亏损、享受利润,但都不会过高或过低。在市场化模式下,机动车责任强制保险的强制性主要体现在投保义务人必须购买一定额度范围之上的保险,保险公司原则上不得拒绝承保等方面,^③而保险定价则通过市场竞争来完成。在代办模式下,政府本着不亏不盈的原则制定统一的费率,也负担亏损。^④从而使保险费率保持在相对合理的范围之内。另一方面,保险费率水平随着现实情况的发展适时发生变化。从整体范围来看,都能在较长时期内保证机动车责任强制保险的有效存续。

三、我国机动车强制责任保险的功能定位

站在解释论的立场上,笔者认为,我国现行法更为强调机动车责任强制保险的基本保障功能,更为重视机动车责任强制保险对受害人损失的填补功能,因此,我国采纳的是本文第一部分所讲的基本保障模式。进言之,机动车责任强制保险限额内,保险公司的赔偿责任与被保险人的侵权责任相互脱

^① 参见本书编写组编:《机动车强制责任保险制度比较研究》,中国财政经济出版社2008年版,第33~34页,采取市场化经营模式的国家或地区主要有美国、英国、德国、法国、澳大利亚、新加坡、韩国、中国香港特别行政区等。

^② 参见本书编写组编:《机动车强制责任保险制度比较研究》,中国财政经济出版社2008年版,第34页。此种经营模式的典型代表是日本和我国台湾地区。

^③ 所以,在此模式下,政府需要制定一个最低限额的标准,即投保义务人必须购买最低责任限额以上的机动车责任强制保险。

^④ 所以,在此模式下,政府需要制定责任强制保险的最高限额,即统一价格之下的机动车责任强制保险赔付的最高限额。