

国务院法制办 中国保监会产险部 中国保监会法规部

机动车交通事故责任 强制保险条例释义



刘焰 杨华柏 郭左践/主编



法律出版社
LAW PRESS CHINA

机动车交通事故责任 强制保险条例释义

顾 问：宋大涵 魏迎宁 周延礼
主 编：刘 炤 杨华柏 郭左践
编 审：胡庆美 董 波 何肖锋

法律出版社

图书在版编目(CIP)数据

机动车交通事故责任强制保险条例释义/国务院法制办,中国保监会产险部,中国保监会法规部编著.
—北京:法律出版社,2006
ISBN 7-5036-6268-9

I. 机… II. ①国…②中…③中… III. 汽车
保险:责任保险—保险法—法律解释—中国
IV. D922.284.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 025615 号

©法律出版社·中国

责任编辑/孙 慧

装帧设计/李 瞻

出版/法律出版社

编辑统筹/法律应用出版分社

总发行/中国法律图书有限公司

经销/新华书店

印刷/北京北苑印刷有限责任公司

责任印制/陶 松

开本/850×1168 毫米 1/32

印张/9.125 字数/298 千

版本/2006 年 4 月第 1 版

印次/2006 年 4 月第 1 次印刷

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

上海公司/021-62071010/1636

北京分公司/010-62534456

深圳公司/0755-83072995

苏州公司/0512-65193110

重庆公司/023-65382816/2908

书号:ISBN 7-5036-6268-9/D·5985

定价:20.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

本书撰稿人

国务院法制办:	胡庆美	叶建勋	叶平
中国保监会产险部:	董波	刘升	江涛
	丁鹏	王思渺	单浙明
	王君		
中国保监会法规部:	何肖锋	刘学生	李凤英
	李若峤		

前 言

《机动车交通事故责任强制保险条例》经过国务院第 127 次常务会议审议通过,将于 2006 年 7 月 1 日起正式实施。

在我国全面建设小康社会的进程中,汽车消费正从奢侈品变成普通消费品,在提高效率、方便生活的同时,交通事故的发生也给公众带来了痛苦和沉重的经济负担。在这部行政法规出台前,虽然全国各地通过地方性法规或者政府规章等法律文件,要求机动车所有人购买机动车第三者责任保险,但分散的制度以及执行标准上不尽统一,在切实保障交通事故受害人方面,依然感到力不从心。《机动车交通事故责任强制保险条例》的适时推出,并在全国范围内统一实施,有利于增强公众的风险意识和保险意识,及时处理交通事故,切实提高道路交通安全水平;有利于充分发挥保险的社会管理功能,减轻政府财政负担,切实维护社会公众的利益。条例充分体现了“以人为本”的执政理念,对构建社会主义和谐社会有着十分重要的意义。

条例作为《道路交通安全法》的重要配套制度,与传统的商业第三者责任保险制度相比,确立了不少新的原则,如保险公司总体经营不亏不盈原则、强制承保、费率与驾驶违章记录挂钩、交通事故新的

责任分担原则下的保险赔偿、分项赔偿责任限额以及对受害人建立社会救助基金,等等,这些变化关系到每个人的切身利益,而了解这些变化对于每个人来说就显得尤为重要。

本书的作者都直接参与了条例制定的过程,他们在大量的调研材料基础上,系统整理了自己立法的心得与体会,汇集成册,供大家参考。相信该书的出版,对于加深大家对制度的理解,一定会有所帮助。

目 录

第一部分 释 义

第一章 总 则	(1)
第二章 投 保	(14)
第三章 赔 偿	(53)
第四章 罚 则	(92)
第五章 附 则	(109)

第二部分 附 录

国务院法制办、保监会负责人就《机动车交通事故责任强制保险条例》答记者问	(127)
机动车交通事故责任强制保险条例	(134)
中华人民共和国保险法	(142)
中华人民共和国道路交通安全法	(165)
中华人民共和国道路交通安全法实施条例	(186)
中华人民共和国道路运输条例	(207)
道路交通安全法违法行为处理程序规定	(219)
交通事故处理程序规定	(231)
机动车驾驶证申领和使用规定	(247)
机动车登记规定	(258)
最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用 法律若干问题的解释	(271)

最高人民法院关于确定民事侵权精神损害赔偿 责任若干问题的解释	(278)
最高人民法院研究室关于新的人身损害赔偿审 理标准是否适用于未到期机动车第三者责任 保险合同问题的答复	(281)
关于保险公司垫付肇事逃逸车辆对第三者经济 损害赔偿有关问题的复函	(282)
后 记	(283)

第一部分 释 义

第一章 总 则

第一条 为了保障机动车道路交通事故受害人依法得到赔偿,促进道路交通安全,根据《中华人民共和国道路交通安全法》、《中华人民共和国保险法》,制定本条例。

【释义】 本条是关于本条例立法目的与立法依据的规定。

一、立法目的

就世界范围内而言,机动车的普及使得机动车交通事故成为日益严重的社会问题。事故受害人的的人身、财产损害如何填补,如何使机动车使用人在使用机动车获益的同时承担其应有的责任,凡此种种,既涉及当事人的个体正义,又关乎整体的社会正义。传统民事侵权责任制度对此的回应,表现为其归责原则向无过错责任的渐进,即机动车发生交通事故,无论加害人对事故的发生是否有过错,均应对他人因此遭受的损害尤其是人身损害承担赔偿责任。无过错责任原则的逐步确立,虽然顺应了保护受害人的趋势,但面对赔偿责任,加害人却未必有充足的财力赔偿其损害。如此一来,通过机动车交通事故责任强制保险分散加害人的损害赔偿赔偿责任即成为必要。同时,对政府而言,社会管理者的角色必然要求其承担管理道路交通、维护交通安全的职责,倘若完全听任加害人出于“转嫁”自身责任的考虑而投保商业责任保险,显然难堪此任。因此,世界各国自 20 世纪 20 年代以来,即先后制定相关法规,强制机动车投保机动车交通

事故责任强制保险,并不断提高其保障程度和覆盖面,使机动车交通事故的受害人能获得合理的赔偿。

近年来,我国机动车的保有量突飞猛进,与此同时,机动车交通事故的人员伤亡率也持续攀升。机动车未投保机动车交通事故责任第三者责任保险、肇事者无力赔偿、机动车肇事后逃逸等现象,使交通事故受害人的赔偿问题显得尤为突出。因此,制定本条例的目的首先在于为机动车道路交通事故的受害人提供基本保障,及时、合理地填补其遭受的损害,在此基础上,借助机动车交通事故责任强制保险所具有的社会管理效用更好地履行政府职责,促进道路交通安全,进而维护社会大众的安全与权益。

(一)机动车交通事故责任强制保险的特点

总体而言,我国的机动车交通事故责任强制保险制度具有以下几个主要特点:

1. 强制性,即机动车所有人、管理人必须投保机动车交通事故责任强制保险,而保险监管部门也有权要求保险公司必须承保机动车交通事故责任强制保险。

2. 广覆盖性,即机动车交通事故责任强制保险不仅保障机动车因道路交通事故造成的人身伤亡和财产损失,对道路以外通行时发生的事故,也同样给予保障。

3. 公益性,即保险公司经营机动车交通事故责任强制保险须遵循不亏损、不盈利的原则,对机动车交通事故责任强制保险单独管理和单独核算。

(二)建立机动车交通事故责任强制保险制度的意义

机动车交通事故责任强制保险制度的建立对完善我国的立法体系,保障人民生命财产安全,促进道路交通安全以及维护社会稳定等具有非常重要的意义。

1. 机动车交通事故责任强制保险制度是完善我国立法体系的内在要求。建立机动车交通事故责任强制保险制度是我国保险业法制建设的重要篇章,是我国经济社会发展和法制建设的必然趋势,为

有效保护交通参与者的人身、财产安全及其他合法权益提供了法律保障。

2. 有利于保护人民生命财产的安全。通过发挥保险的经济补偿职能,有助于保障机动车道路交通事故受害人的合法权利,避免因肇事方经济赔偿能力不足或肇事逃逸等,使受害人无法得到经济补偿。体现了以人为本,关爱生命,尊重人权的精神。

3. 有利于保障交通安全。通过保险费率与机动车及驾驶员安全驾驶情况挂钩,实行“奖优罚劣”政策,发挥保险业的社会管理职能,有助于促进驾驶人安全驾驶的意识,自觉遵章守法,维护道路交通秩序,保障交通安全。

二、立法依据

(一)《中华人民共和国保险法》(以下简称《保险法》)

我国第一部保险法颁布于1995年,该法于2002年10月28日经修订后重新颁行。修订后的《保险法》总计8章158条,就保险合同、保险机构、保险经营规则、保险业的监督管理及法律责任等内容作了明确的规定。根据该法第11条第2款的规定,只有法律和行政法规才能对机动车交通事故责任强制保险作规定,从而使该法成为国家通过立法实施机动车交通事故责任强制保险的法律依据。

机动车交通事故责任强制保险虽有别于我国既有的基于自愿投保的第三者责任险,但两者在基本原理、保险技术、操作规程、经营机构乃至监督管理等方面并无根本差异。因此,作为保险业根本大法的《保险法》,自然成为制定本条例的依据之一。

(二)《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》)

为维护道路交通秩序,预防和减少交通事故,保护交通当事人的人身、财产安全及其他合法权益,提高通行效率,我国于2002年10月28日颁布了《道路交通安全法》,自2004年5月1日起施行。该法第17条明确规定:“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。”显然,该条

对国务院的明确授权,使《道路交通安全法》成为本条例的直接立法依据。

第二条 在中华人民共和国境内道路上行驶的机动车的所有人或者管理人,应当依照《中华人民共和国道路交通安全法》的规定投保机动车交通事故责任强制保险。

机动车交通事故责任强制保险的投保、赔偿和监督管理,适用本条例。

【释义】 本条是关于机动车交通事故责任强制保险的投保人、投保范围以及适用范围的规定。

一、投保人和投保范围

本条第1款规定,在我国境内行驶的机动车必须投保机动车交通事故责任强制保险,从而明确了机动车所有人和管理人的强制投保义务。

保险法律关系的建立,以参与保险的当事人是否出于自愿为标准,可分为任意保险和强制保险。任意保险,也称商业保险,是指投保人与保险人,基于平等、自愿、协商一致的原则,通过订立合同设立保险法律关系的制度;与之相对应,强制保险,也称法定保险,则是一国政府或地区基于公共政策的考虑,为维护社会公众利益,通过颁行法律强制实施某种保险的制度。强制保险表明,要充分发挥保险的经济补偿和社会管理功能,不仅是保险业界的事情,政府也应发挥必要的作用和给予一定的支持。对于关系到人身安全和社会稳定的风险,强制保险是一个很好的途径,也是为尽力挽救伤者生命、体现社会对生命权的尊重和减少社会矛盾的经济高效手段。

就机动车责任保险而言,其本意是出于分散加害人损害赔偿责任的考虑,只是间接惠及交通事故受害人,世界各国为使其肩负及时、合理保障受害人基本权益进而维护道路交通安全、保证社会公众利益的使命,均通过制定相关法律强制机动车投保机动车交通事故责任强制保险。从而在商业机动车责任保险的基础上建立了具有鲜

明公共政策属性的强制责任保险制度。强制保险不同于保险公司设计的其他保险产品,不以营利为目的,而是由政府强制车主购买,目的是在车辆出险后有充足的资金对第三方进行救助,从而具有较强的公益性质,与通常的商业第三者责任保险存在明显区别。同时,由于交通事故责任强制保险的费率与机动车行车安全实绩挂钩,实行浮动费率,因此,费率杠杆的充分利用,加强了对机动车和驾驶员的社会管理,控制了交通事故的发生,对于预防交通事故、减少事故发生频率大有裨益。

在具体制度设计上,机动车交通事故责任强制保险大体可分为两类:一类将商业性机动车责任险赋予强制险的使命与功能,使其承担法定的保险范围与金额,除此以外并无其他机动车责任险,即一单到底的完全保障,如英国的无限额机动车责任险。另一类则除强制保险外,尚有任意性商业保险以弥补强制险的不足,如日本及我国台湾地区实行的限额保险制,因强制部分的限额为最低保障的限额,故又称基本保障型强制险。总体而言,无论世界各国机动车责任强制保险制度具体设计有何不同,其强制投保、强制承保的属性均具普遍意义。

我国《道路交通安全法》第17条规定,国家实行机动车第三者责任强制保险制度;同时,为确保这一制度得以有效实施,该法第98条第1款规定,机动车所有人、管理人未按照国家规定投保机动车第三者责任强制保险的,由公安机关交通管理部门扣留车辆至依照规定投保后,并处依照规定投保最低责任限额应缴纳的保险费的二倍罚款。正是基于上述规定,本款规定了机动车所有人、管理人的强制投保义务。此处需注意几个概念的正确理解:

1. 中华人民共和国境内

“境内”在地理意义上自然可以理解为我国国境线以内的地表,从而可部分对应于法律意义上的“领土”,即我国能够在其范围内行使主权的地球表面的特定部分,以及其领土和上空。然而,就法律的具体适用而言,本款所谓“中华人民共和国境内”应指除依法设立的

特别行政区外的全部中华人民共和国的领土范围。我国宪法规定：“国家在必要时得设立特别行政区。在特别行政区内实行的制度按照具体情况由全国人民代表大会以法律规定。”据此，全国人大已于1990年和1993年分别制定了《香港特别行政区基本法》与《澳门特别行政区基本法》。根据上述法律的规定，除在《基本法》附件中规定的在特别行政区适用的全国性法律外，其他法律不适用于特别行政区，从而将本条例排除在外。

2. 道路

本款及本条例中“道路”一词取自我国《道路交通安全法》，根据该法第119条的规定，“道路”是指公路、城市道路和虽在单位管辖范围但允许社会机动车通行的地方，包括广场、公共停车场等用于公众通行的场所。

3. 机动车

根据《道路交通安全法》第119条的规定，“机动车”是指以动力装置驱动或者牵引，上道路行驶的供人员乘用或者用于运送物品以及进行工程专项作业的轮式车辆。显然，此定义涵盖了那些可以上道路行驶的拖拉机，根据2004年4月30日国务院发布的《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》（以下简称《道路交通安全法实施条例》）第111条的规定，上道路行驶的拖拉机，是指手扶拖拉机等最高设计行驶速度不超过每小时20公里的轮式拖拉机和最高设计行驶速度不超过每小时40公里、牵引挂车方可从事道路运输的轮式拖拉机。

4. 所有人

结合我国《中华人民共和国民法通则》（以下简称《民法通则》）第71条有关财产所有权的规定，本款中所称“机动车的所有人”，是指依法对机动车享有所有权的主体，即依法有权占有、使用、收益和处分机动车的自然人和法人。

5. 管理人

本款中所称“管理人”，旨在界定所有人以外实际管理机动车的

个人和社会组织,具体是指虽不享有机动车所有权,但依法或依约定实际占有机动车的自然人、企事业单位或其他社会组织,如某些国家机关下设的不具法人资格的事业单位,机动车临时保管人等。

二、适用范围

本条第2款明确了本条例的适用范围。根据本款的规定,本条例仅适用于机动车交通事故责任强制保险的投保、赔偿及其监督赔偿三个环节。机动车交通事故责任强制保险,虽具有不同于既有商业机动车第三者责任险的性质,但本质上仍未完全脱离一般意义上的保险;同时,机动车交通事故责任强制保险所涉及内容繁杂,因此,为求立法精简,本款规定机动车交通事故责任强制保险的投保、赔偿及其监督管理适用本条例。对于本条例未规定而机动车交通事故责任强制保险必然涉及的其他环节,如保险合同的成立、生效与变更、保险人的代位求偿权、保险赔偿金的给付期限、经营机动车交通事故责任强制保险的保险公司资格审定、保险公司经营此险种的业务规则等,可参照适用《保险法》及相关法规和规章。

第三条 本条例所称机动车交通事故责任强制保险,是指由保险公司对被保险机动车发生道路交通事故造成本车人员、被保险人以外的受害人的人身伤亡、财产损失,在责任限额内进行赔偿的强制性责任保险。

【释义】 本条是关于机动车交通事故责任强制保险定义的规定。

责任保险,又称第三者责任保险,是指被保险人依法对第三者负损害赔偿责任时,由保险人负补偿责任的保险。我国《保险法》第50条第2款规定:“责任保险是指以被保险人对第三者依法应负的赔偿责任为保险标的的保险。”一般而言,责任保险被归入广义的财产保险范畴。因此,在我国《保险法》中,前述规定被置于财产保险合同一节,而第92条第1款第(一)项规定也将责任保险纳入了财产保险业务。

然而,责任保险在性质上既不同于人身保险,亦与财产损失保险有所差异。仅就保险标的而言,责任保险是以被保险人对第三者依法应负的民事赔偿责任为标的,而非特定的动产、不动产,或特定人的身体与生命,而所谓第三者,是指责任保险合同约定的当事人和关系人以外的,因被保险人的不法行为受有损害而对其享有赔偿请求权的人。因此,责任保险的原理在于,通过订立责任保险合同,将被保险人潜在的、可能承担的民事赔偿责任转化为责任保险的保险标的,如此一来,在被保险人因其不法行为致人损害需承担民事赔偿责任时,将由保险人补偿其因此而承受的不利后果,从而将被保险人因承担赔偿责任致使自身受损的风险转嫁于参与投保的社会大众。显然,责任保险补偿的是作为被保险人的加害人因承担民事赔偿责任而承受的损失,进而间接地为民事赔偿关系中的受害人即财产或人身受到损害的人提供了保障。

责任保险的产生与发展,很大程度上应归因于损害赔偿理念向“损害分散”的转变,即认为损害可先加以内部化,由危险制造者负担,再经由商品或服务的价格机能,或责任保险予以分散,由多数人承担。此种分散损害的方式具有两个优点:一是使受害人的救济更有保障,二是加害人不致因高额损害赔偿而陷于生计困难或破产境地。

机动车交通事故责任强制保险,是在既有商业机动车责任保险的基础上发展起来的,究其本质,仍然属于责任保险范畴。因此,受害人因被保险机动车肇事遭受人身伤亡、财产损失时,依据《民法通则》、《道路交通安全法》等法律、法规,将享有对被保险人的损害赔偿请求权,而被保险人也将承担相应的民事损害赔偿责任,这一责任正是此种保险的保险标的,保险人将在一定的责任限额内依法或依约定向被保险人或者受害人赔偿保险金。显然,机动车交通事故责任强制保险具有为被保险人转嫁责任风险并为受害人提供保障这一责任保险的特性,然而,与商业机动车责任保险不同的是,机动车交通事故责任强制保险立足于保障受害人的利益,旨在及时、合理地补偿其遭受的损害,进而充分发挥保险所具有的社会管理效用,促进道路

交通安全,维护社会大众的安全与权益。

条例规定,受害人中不包括本车人员及被保险人。作为被保险机动车发生道路交通事故时的受害人,是机动车交通事故责任强制保险合同双方之外的第三方,但是,出于防范道德风险、降低制度成本等考虑,不少国家对受害第三者的范围作了限制,我国亦不例外,本条例规定的责任保险的对象在物理上应位于被保险机动车之外,在法律上则不包括被保险机动车本车人员和被保险人。

所谓被保险机动车本车人员是指除驾驶人以外的车上承载人员。条例草案在征求意见时,对于将被保险人排除在第三者范围之外,意见比较一致,均认为这符合机动车交通事故责任强制保险的原理和国际立法惯例,也有利于防止道德风险。而至于是否将本车人员纳入第三者范围,给予其机动车交通事故责任强制保险的保障,是大家十分关注的焦点,分歧比较大,这涉及机动车交通事故责任强制保险的适用范围。一种观点认为,条例应包括本车人员。因为,机动车交通事故责任强制保险的立法目的是为了保障道路交通事故受害人依法得到赔偿,而交通事故中的伤亡人员有相当一部分是除驾驶人外的本车人员,将本车人员纳入机动车交通事故责任强制保险范围,在理论上和实际操作过程中没有太大障碍,且更有利于保障所有的交通事故受害人;另外,参考世界各国立法例,多数国家的法律都规定被保险车辆上的乘客属于第三者。我们认为,机动车交通事故责任强制保险的理想状态似应含括本车人员,条例未将车上人员包括在内,主要理由:一是受到机动车交通事故责任强制保险的赔偿限额、投保人的实际承受能力的限制,决定了机动车交通事故责任强制保险作为一种法定保险,其作用和范围是有限的,现阶段只适宜保障本车人员和被保险人之外的受害者,不能不顾现实盲目扩大范围,否则将适得其反,不利于机动车交通事故责任强制保险的顺利开展。二是基于乘车人与驾驶人建立了一种信任关系,对可能发生的风险有一定的预测和认知,因此,条例规定由乘客自行承担这种可以事先预见的风险,以减轻制度的负担,同时也可以防止产生道德风险。三