



我国“交强险”的制度特点及国际比较

文 / 王向楠 郭金龙 冯凌

我国“交强险”的制度框架是比较先进合理的。“交强险”运行以来，在保障道路交通事故受害者权益、促进道路交通安全管理、提升全社会的保险意识等方面发挥了重要作用。但在监督检查、费率和责任限额的具体设计等方面还需要改进。

2006年3月，国务院根据《保险法》和《道路交通安全法》颁布了《机动车交通事故责任强制保险条例》（简称“‘交强险’条例”），于2006年7月1日起施行，这标志着“交强险”制度在我国开始运行。本文主要基于与其他有“交强险”长期运行经验的国家或地区的比较，从六个方面，分析我国“交强险”的制度特点。

一、强制性要求

发达国家和地区普遍对机动车辆道路交通事故第三方保险采取了强制性投保的要求。其中，一些国家早在20世纪上半叶就建立了“交强险”制度，如英国（1930）、爱尔兰（1933）、德国（1939），俄罗斯、印度、澳大利亚、加拿大、法国、意大利等也较早实施了“交强险”制度。在汽车王国——美国，1925年马萨诸塞州和康涅狄格州最早开始实行强制“三责险”，到现在，除弗

吉尼亚州和新罕布什尔州外的全部的州都已经推行了强制“三责险”。弗吉尼亚州允许机动车在不投保“三责险”的情况下注册，但是需要交付极高的注册费。新罕布什尔州不强制要求投保“三责险”，但需要车辆注册人提供材料证明其有足够的经济能力偿付可能的事故。

当交通事故中有责任的驾驶人没有投保“交强险”或商业“三责险”或是投保额度不足时，事故受害人可能将面临索赔困境。我国没有要求驾驶人强制投保“无保险或保险不足的驾驶人”（Uninsured motorist and underinsured motorist）的保险，美国则有约 20 个州进行了这种强制性投保要求。不同于第三方责任保险，这种类型保险属于第一方保险，其受益人往往是投保人本人。相较于选择更高的责任保险赔付额度（与此同时需要更高的保险费），这种第三方责任保险与第一方保险相结合的投保方式可以更有效地应对风险。虽然我国“交强险”目前的三项分责（死亡伤残、医疗事故和财产损失）的最高可获得的赔付金额为 122,000 元人民币，且我国“交强险”的覆盖率目前不足 75%，但是，我国尚没有什么必要推行“无保险或保险不足驾驶人”保险。这是因为，根据“交强险”条例，道路交通

事故社会救助基金将会承担这种保障责任，而且采用救助基金比采用第一方保险对全民有更高的保障覆盖率和更低的交易成本。

二、道路交通事故救助基金

新西兰和南非没有对道路交通第三方保险作强制性要求，但是这两个国家均成立了相应的道路交通安全基金用于赔付交通事故受害人。在新西兰，事故赔偿公司（Accident Compensation Corporation, ACC）使用从现收现付制（Pay As You Go, PAYG）税收和政府从其他途径得到的资金进行投资，将原始资金和孳息用以赔付包括交通事故在内的意外事故的受害人。任何被认为正常的、可接受的、可帮助受害人恢复到最大可能的健康状态的费用都可以向 ACC 申请赔付，其赔付额度原则上没有上限。并且，ACC 的赔付机制并不考虑受害人的责任因素，即，即使受害人在事故中存在过错而驾驶人并无任何过错，受害人也有权接受来自 ACC 的赔付。此外，在受害人丧失收入来源时，ACC 也会每周向其提供补助金。

南非也有一套与新西兰很类似的基金体系——道路事故基金（Road Accident Fund, RAF）。RAF 的募款来自燃油税、债务借贷以及投资收益。与新西兰相同，南



非政府在法案中并没有规定 RAF 的赔付上限；但是，在南非只有由于驾驶人的过失责任而受到损失的受害人才可以申请 RAF 的赔付，可享受的赔付额度与受害人的责任份额相符——赔付仅覆盖医疗及其他损失中不是受害人责任的那一部分。

我国于 2009 年 10 月 30 日出台了《道路交通事故社会救助基金管理试行办法》，对于基金的筹集（共七条）、垫付（三种情况）、管理和相应的法律监管提出了严格的规定，该《试行办法》于 2010 年 1 月 1 日开始施行。我国的道路安全事故救助基金与 ACC 和 RAF 有一定的类似性，但是相比于 ACC 和 RAF 的理论无赔付上限的设计，我国的赔付额度是相对低的；我国“交强险”的赔付机制一定程度上并不与交通事故责任划分相对应，这与 ACC 的赔付机制是类似的。

三、实施范围和审查

在包括我国在内的大多数国家，“交强险”是全国统一实施的。现代社会道路网络发达，驾驶人驾车往来于不同的省/州的情况十分普遍，而统一的“交强险”制度对于执法部门、驾驶人和寻求赔付的受害人是便捷的。在某些联邦制国家或者省/州拥有一定立法权的国家，如美国、加拿大、澳大利亚等，不同省/州对“交强险”有不同要求，这为处理跨地区的道路事故的索赔带来不便。

要提高“交强险”的覆盖率，检查是一个重要环节，而提高检查效率的一个方式是促进信息交流共享。英国政府引入了持续性保险监督体系（Continuous Insurance Enforcement, CIE），该体系使得保险公司和车辆执照税（Vehicle Exercise Duty, VED）审查机构的数据共享，从而令执法人员可以借助机动车保险数据库，在日常检查中检查嫌疑车辆的“交强险”投保状况。这种持续且便捷的检查机制，是值得他国参考的。

四、可盈利性和费率

各国（地区）对“交强险”的可盈利性有不同的要求和解释。总体而言，在商业体系中对于契约自由有更深厚的历史渊源的国家（地区），更可能允许“交强险”盈利。美国、英国、澳大利亚等国家（地区）并没有对定价方式有太多的要求。东亚地区的中国大陆、中国台湾、日本等要求保险公司本着“不盈不亏”的原则经营“交强险”。在中国台湾，保险公司对定价完全没有自主权，根据台湾地区强制汽车责任保险法第四十五条的规定，“本保险费率，由主管机关会同中央交通主管机关会拟定，提经社会公正人士组成之费率审议委员会审议通过后发布之”。

自 2006 年以来，我国“交强险”一直采取浮动费率制。根据保监会于 2007 年 6 月发布的《机动车交通事故责任强制保险费率浮动暂行办法》，“交强险”费率与道路交通事故挂钩，并采用六级浮动因素（A1—A6）。此外，管理者希望但不强制推行“交强险”费率与“道路交通事故”和“交通违法行为的次数”的“双挂钩”制度。“奖优罚劣”的费率浮动机制可以督促驾驶人安全行驶，发挥保险“事前”的风险管理功能。

五、经营机构

我国在 2006 年颁布的“交强险”条例中，可从事“交强险”业务的保险公司仅为中资公司。到 2012 年 3 月 30 日，国务院发布《关于修改〈机动车交通事故责任强制保险条例〉的决定》，允许经保监会批准的保险公司（包含中资、合资和外资保险公司）经营“交强险”业务。在 2016 年 3 月 1 日国务院发布的《关于修改部分行政法规的决定》中，删去了《条例》第五条第一款中的“经保监会批准”的字样。我国“交强险”经历了从中资市场，到较开放的市场，再到完全开放的市场改变。

我国的机动车驾驶人可以自主选择“交

强险”的经营机构进行投保，在英国，2016年有250家以上的保险公司获得了机动车保险局（Motor Insurance Bureau, MIB）认证的经营“交强险”的资格。由多家保险公司经营“交强险”的主要好处是，通过市场竞争降低成本（如节省不必要的环节、提高保费的投资回报率），提高“交强险”的服务水平；但是，在多公司经营，特别是同时允许公司自主定价的环境下，有的保险公司可能为了抢占市场从而进行恶性价格战，从而扰乱整个市场并对监管体系造成困扰。

在一些国家（地区），政府部门设立统一的承保单位来经营“交强险”。在澳大利亚的许多州，政府部门设立了统一的承保单位来进行“交强险”的承保和运作，如维多利亚州的交通事故委员会、南澳的机动车事故委员会、塔斯马尼亚州的机动车事故保险会、北领地的领地保险办公室、西澳的西澳保险委员会。成立统一承保单位的好处在于简化了信息的复杂度，如可以将“交强险”保费纳入到车辆的注册费中收取，从而提高了“交强险”监管部门和执法部门的工作效率；同时，降低了渠道费用。

六、赔付责任和索赔对象

不同国家（地区）的“交强险”在赔付责任范围上存在差别。在美国大部分州，“交强险”的赔付范围包含身体伤残责任和财产损失责任，而澳大利亚所有州的“交强险”都只保障死亡伤残而并没有保障财产损失。我国“交强险”中，死亡伤残赔付限额和医疗费用赔付限额是分立的，这使得我国“交强险”有较小的赔付支出。我国“交强险”还有2000元人民币的财产损失责任部分，这能避免大量的民事纠纷，但也大幅加重了保险公司的理赔成本。此外，一些国家（地区）“交强险”的赔付责任明确包括了受害人的“收入损失”，这是比较人性化的设计，今后我国也可以考虑。对于“精神损害赔偿”

”，各国（地区）的“交强险”几乎都是不支持的。

对于死亡伤残的赔付是否设置上限，不同的国家（地区）存在差异。欧盟成员国的“交强险”赔付额度均为：单个人的人身伤害赔付不超过1,000,000欧元，每起事故的人身伤害赔付不超过5,000,000欧元。英国在脱离欧盟之后，“交强险”对人身伤害将不设置赔付上限，这也类似于澳大利亚。我国“交强险”目前对于死亡伤残的赔付限额为11万元人民币，是偏低的，这点在经济社会较为发达的地区非常明显，所以应当考虑建立动态化的赔付上限和费率调节机制。

我国的“交强险”设有无责任赔付。相比于更多数国家（地区）采用的有责任制赔付模式，“无责赔付”条款能够更全面地照顾交通事故中受害人的利益，但是也增加了保险公司的赔付和制度运行成本。

在“交强险”索赔对象上，各国（地区）之间也存在差异。往往在采取无过错侵权责任制的国家（地区），如英国、日本、中国台湾地区，第三方有权直接向承保的保险公司提出索赔要求。而在采取过错侵权责任制的国家（地区），如美国的一些州，受害人无权直接向保险公司提出赔付要求。我国允许交通事故受害人直接向对方的“交强险”的保险公司索赔，从而能给予受害人更好的保护。

总之，我国“交强险”的制度框架是比较先进合理的。我国“交强险”运行十年以来，在保障道路交通事故受害者权益、促进道路交通安全管理、提升全社会的保险意识等方面发挥了非常重要的作用。与此同时，我国“交强险”制度在监督检查、费率和责任限额的具体设计上也很有改进的必要。■

王向楠 郭金龙：中国社会科学院金融研究所
冯凌：澳大利亚国立大学