

机动车第三者责任保险制度探讨

夏海军 徐明成

随着我国汽车工业的发展,汽车的数量日益增多,但随之而来的是交通事故的大幅度攀升。仅1999年全国就发生交通事故41.3万起,平均每天1100余件,造成了社会的不稳定。[1]我国现行的机动车保险制度,给交通事故的处理提供了一定的依据,但是远不能赔偿受害人的损失,不利于社会的稳定。特别是机动车第三者责任保险制度与发达国家相比,差距很大,不能有效的解决交通事故赔偿问题。

目前,我国的机动车第三者责任保险实行了强制保险,但是由于逃避保险、脱保、肇事逃逸以及保险合同中约定拒赔条款的存在,尚不能充分、及时、有效地给受害人以赔偿,造成了部分交通事故赔偿案件的“执行难”,导致生效法律文书的“空调、白判”,受害人难以得到满意的赔偿。据调查,某基层法院2002—2004年共受理137件交通事故赔偿案件,只有40件完全兑现,占29.2%,参加保险的占执结数的41.1%,特点是要么赔偿金额小,要么参加保险理赔后,其余案件款是由变卖肇事车辆后兑现,有49件肇事者下落不明(未投保),占35.7%,有15件虽然投保了机动车第三者责任险,但对保险理赔后剩余款项无力赔偿的,占10.9%,6件被保险人与保险人恶意串通,制造免责条件,占4.4%,2件保险公司不配合,占1.5%,坚持要投保人签名,无偿还能力的25件,占18.3%。以上数据说明,我国的机动车第三者责任保险制度尚不能有效地保障交通事故受害人的合法权益,对维护社会的稳定尚存在一段差距。因此,保险法需要就特定事项作出特别规定,例如汽车第三者强制保险关于投保人的投保义务、最低保险金额、受害人对保险人的给付请求权、限制除外责任的适用等,而这些规定均为现行保险法所欠缺。

一、目前我国机动车第三者责任保险制度现状。

(一)《交通安全法》为受害人对保险公司提起诉讼提供了法律依据。

修改后的《保险法》第五十条规定,保险人对责任保险的被保险人给第三者造成的损害,可以依照法律的规定或者合同的约定,直接向该第三者赔偿保险金。与修改前第四十九条的规定完全相同,只有合同约定或者法律规定,保险人才能向交通事故受害人支付保险理赔款,否则,第三人就只能向侵权人主张权利。由于保险公司的行业性保护,不可能在机动车保险合同中约定向第三人直接理赔;新的《交通安全法》出台前没有任何法律对此作出规定,因而《保险法》的这一条规定就没有现实意义,形同虚设。忽视了责任保险的特殊性,机动车责任保险具有第三人利益的性质,允许交通事故受害人向保险公司直接求偿已被大多数国家的法律所规定。为此,最高人民法院针对江苏省高级人民法院的请示,于2000年7月13日作出(2000)执他字第15号复函。复函指出:你院(1999)苏法执他字第15号“关于人民法院能否提取投保人在保险公司所投的第三人责任险应得的保险赔偿款的请示”收悉。经研究答复如下:人民法院受理此类申请执行案件,如果投保人不履行义务时,人民法院可以依据债权人(或受益人)的申请向保险公司发出协助执行通知书,由保险公司依照有关规定理赔,并给付申请执行人;申请执行人对保险公司理赔数额有异议的,可通过诉讼渠道予以解决;如保险公司无正当理由拒绝理赔的,人民法院可依法予以强制执行。此条司法解释为执行法官强制执行保险公司机动车第三者责任险的理赔款提供了依据,但对于进入强制执行前尚无统一的规定和司法解释,有的当事人只得依据《合同法》的有关规定提起代位诉讼,但是由于提起代位诉讼具有严格的条件,各地法院的做法不一,影响了法律的统一性和权威性。2004年5月1日施行的新的《交通安全法》第七十五条规定,医疗机构对交通事故中受伤的人员应当及时抢救,不得因抢救费用未及时支付而拖延救治。

肇事车辆参加机动车第三者责任强制保险的,由保险公司在责任限额范围内支付抢救费用;抢救费用超过责任限额的,未参加机动车第三者责任强制保险或者肇事后逃逸的,由道路交通事故社会救助基金先行垫付部分或者全部抢救费用,道路交通事故社会救助基金先行垫付部分或者是全部抢救费用,道路交通事故事



故社会救助基金管理机构有权向交通事故责任人追偿。这一规定确立了交通事故受害人对保险公司的直接请求权，体现了我国立法上的一大进步，体现了对生命价值的尊重，也是创立和谐社会的重大举措。该法第七十六条第一款对超过第三者责任保险限额部分亦作出规定，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。

为了进一步规范当事人的诉讼，江苏省高级人民法院出台了《关于审理交通事故损害赔偿案件适用法律若干问题的意见（一）》（苏高法审委[2005]3号），该《意见》第五条规定，《道路交通安全法》第七十六条第一款规定的保险公司在机动车第三者责任强制保险责任限额范围内的赔偿责任，是指无论交通事故当事人是否有过错，保险公司都应予以赔偿。笔者理解，这里所说的当事人既包括侵权人，也包括受害人，这一规定和司法解释对保险公司的行业保护是一大冲击，摒弃了保险合同中规定的因被保险人过错拒绝赔偿的规定，对于受害第三人则是有效的保护，这不能不说是立法上的一大进步。该意见第三条对如何确立诉讼当事人作出规定，交通事故受害人因2004年5月1日以后发生的交通事故提起损害赔偿之诉的，被告应根据以下情形确定：

1、交通事故受害人仅起诉保险公司要求其承担赔偿责任的，应当追加机动车方作为案件的被告参加诉讼。

2、交通事故受害人仅起诉机动车方要求承担赔偿责任，机动车方已经为机动车投保机动车第三者责任险的，应当根据机动车方的申请或者主动追加保险公司作为被告参加诉讼，但是保险公司已经在机动车第三者责任强制保险限额范围内予以赔偿的除外。

有人认为，既然法律规定了保险公司的赔偿义务，那么当事人基于法律规定保险公司有义务在保险金额范围内向交通事故受害人进行赔偿，那么受害人就可以对保险公司单独提起诉讼，对超过机动车第三者强制责任保险限额外的赔偿可另案提起侵权之诉。如果侵权人本身就具有赔偿能力，受害人起诉侵权人也未尝不可，由侵权人履行赔偿义务后，再要求保险公司进行理赔。理由是两个相互独立的诉讼，而且不是必要的共同诉讼，当事人起诉保险公司行使的是保险金请求权，起诉侵权人行使的是损害赔偿请求。笔者认为，针对交通事故赔偿案件执行难的现状，江苏省高级人民法院作出这样的规定可以节省有限的审判资源，在一定程度上也减轻了当事人的讼累，有利于工作效率的提高，符合“公正与效率”的主题要求。由此也就确立了当事人对保险公司的直接求偿权。

（二）机动车第三者责任强制保险制度有待进一步完善。1、法律制度存在欠缺。

《中华人民共和国道路交通安全法》关于强制保险的规定太少，就是仅有的几条也存在不足。该法第十三条将机动车行驶证和机动车第三者责任强制保险单列为机动车技术检验机构的检验内容，从源头上保证机动车第三者责任强制保险能够落到实处。该法第九十七条规定，机动车安全技术检验机构不按照机动车国家安全技术标准进行检验，出具虚假检验结果的，由公安机关交通管理部门处所收检验费用五倍以上十倍以下罚款，并依法撤销其检验资格；构成犯罪的，依法追究刑事责任。对检验机构和机构相关人员的行政处罚责任和刑事责任都作了明确规定，却没明确安全检验机构的赔偿责任。《道路交通安全法》第九十八条规定，机动车所有人、管理体质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规定投保后，并处依照规定投保最低责任限额的二倍罚款。《道路交通安全法实施条例》第十七条对于机动车年检应提供机动车第三者责任强制保险亦作出规定，即无第三者责任强制保险凭证的，



不予通过检验。问题的关键是假如上述车辆没有参加保险，作为受害的当事人如何实施救济，如何保护自身的合法权益，而公安机关在发生交通事故前尚未发现，法律上仅对车辆的所有人、管理人的行政责任作出规定，却没有对车辆所有人、管理人的刑事责任作出相应的规定。

这些规定在某种程度上促使车辆所有人、管理人在侥幸心理的支配下铤而走险，逃避保险。

2、保险公司的行业保护不利于对受害人的救济。

我国《机动车保险条款》第四条规定，下列人身伤亡和财产损毁，不论在法律上是否由被保险人承担责任，均不属于本保险的责任范围，保险公司概不负责：

- (一) 被保险人所有的或代管的财产；
- (二) 私有车辆的被保险人及其家庭成员，以及他人所有或代管的财产；
- (三) 本车的驾驶人员；
- (四) 本车上的一切人员和财产；

《机动车保险条款》第四条所规定的责任范围完全从正常的商业保险角度来制定的，并未考虑第三者责任保险的特殊性，将被保险人家庭成员及其所有或代理的财产，同乘者列为第三者责任保险的除外责任。理论上汽车第三者责任保险是专门为汽车事故的受害人利益维护而设立，其着眼点在于保障汽车事故受害人能够取得及时满意补偿，与普通责任保险绝对不相同。[2]汽车事故的受害人应当包括保险合同的被保险人以外的任何受到身体伤残、死亡或财产损坏的第三人。[3]关于这个问题台湾学者林动发认为，对于被保险人以及驾驶被保险汽车的人所受到的汽车事故损害，保险人不承担保险责任，依照责任保险的性质，尚可接受。但是，被保险人家庭成员、乘坐被保险汽车的他人所受的汽车事故损害，列为汽车第三者责任保险的除外责任，与第三者保险向受害第三人提供基本保障的本意相冲突。[4]这与《道路交通安全法》第七十五条、第七十六条的规定相矛盾，该条文规定，只要是交通事故造成的人身伤亡、财产损失的，保险公司均应在第三者责任保险责任额范围内予以赔偿。

为此，我们不妨借鉴日本的做法，《日本机动损害赔偿保障法》第3条规定，为自己将机动车供运行之用者，因其运行而侵害他人之生命或身体时，对所生损害负赔偿责任。但，当证明自己或驾驶者就机动车之运行未怠于注意，受害者或驾驶者以外之第三者有故意或过失以及不存在机动车结构之缺陷或机能之障碍时，不在此限。在“他人”概念的形成过程中，日本最高裁判所的两例判决起着重要作用。即最高裁判所昭和37年12月14日判决指出，“他人”为运行供用者、驾驶者、辅助驾驶者以外的人。昭和50年11月4日的判决（民集29—10第1501页）又指出，共同运行供用者中的受害人对车辆之运行较其他运行供用者，其支配程度属间接的、潜在的、抽象的场合，也应该作为“他人”予以保护。上述两例重要判决对其后的司法实践起到了指导性、方向性的重要作用，并在实践中已确立了其作为判例法的地位。由此确立了“他人”指对运行起直接的、显在的、具体支配影响并享受其利益的运行供用者以外的人。“他人”的涵盖面可以包括行人、其他车辆上的受害人、事故发生时驾驶事故车的驾驶者或辅助驾驶者、同乘的亲属、好意同乘者以及对运行考虑周到间接的、潜在的、抽象的支配影响的共同运行供用者。[5]由此看来，我国《机动车保险条款》对第三人的规定的救济，为了实现汽车第三者责任保险的功能，我们应该尽快界定第三者责任保险的赔偿范围，确保切实保障交通事故被害人的合法权益。

3、保险人对被保险人的免责，是否对机动车第三者责任保险受害人免责尚无立法。



《机动车保险条款》第二十七条规定，被保险人不履行本条款第二十一条至第二十六条规定的，保险人有权拒绝赔偿或自书面通知之日起解除保险合同；未赔偿的，保险人有权拒绝赔偿或自书面通知之日起解除保险合同；已赔偿的，保险人有权追回已付保险赔偿款。主要是规定被保险人的五项义务：1、依约交纳保险费的义务；2、安全防损义务；3、变更通知义务；4、事故报告和通知义务；5、单证提示和协助义务。但对受害人是否有效，该条款未作规定。[6]笔者认为只能对第三者责任保险的保险人与被保险人有拘束力，不能对抗交通事故的受害人。英国《道路交通安全法》第148条规定保险单所载除外责任条款或者条件对第三人不发生法律效力；第149条规定，法院依照规定判决被保险人或受担保人应当承担赔偿责任时，保险人虽然可以解除或终止或已经解除或终止保险合同或担保合同，仍应当依照规定判决被保险人或受担保人应当承担赔偿责任时保险人虽然可以解除或终止或已经解除或终止保险合同或担保合同，仍应当依照本条对取得判决的人给付金额、费用和利息。美国马萨诸塞州最高法院在 *Fallon V. Mains* 一案的判决中认为，汽车第三者责任保险是依强制保险法订立的，为受害人利益而独立存在，保险人不得在意外事故发生后以被保险人隐藏（事实）进行抗辩。该判决所确认的原则，甚至可以适用被保险人以欺诈方式诱使保险人签发保险单及投保前已发生的损害之场合。[7]《机动车保险条款》第六条第（二）项规定，被保险人或其允许的驾驶人故意造成的事故，不承担保险责任。但是，在汽车第三者责任强制保险制度下，汽车事故是否属于故意而发生，应从受害人的角度加以审查、判断。为了弥补立法上的保守，应专章设立保险人对受害第三者的除外责任。

4、理赔的次数、金额、免赔率不利于受害人，以使交通事故受害人得不到满意的赔偿。《机动车保险条款》第十四条规定，第三者责任事故赔偿后，对受害第三者赔偿费用的增加不再负责。显然与机动车第三者责任保险的功能相冲突，机动车第三者责任保险以被保险的行为造成他人损害赔偿为保险对象，保险人依法或者是根据合同约定对被保险人应对他人的损害有赔偿责任的，由保险人负责赔偿。如果只适用一次赔偿，那么，由于法定原因，如果审判监督程序撤销原判决，增判了赔偿额，被保险人对判决增加的损失承担后，保险人不承担，对被保险人显失公平。再者，如果受害人的赔偿数额被改判减少了，那么保险人是否能对多赔偿的金额主张权利呢？这一条款，除了偏袒保险人之外，实在看不出对被保险人的“平等、公平”和对第三者的有效保障。与我国《民法通则》以及《合同法》的相关规定相矛盾的，应适用《民法通则》和《合同法》。

5、“从车保险”与“从人保险”相结合。

我国目前所采取的“从车保险”注重车辆的价值、新旧程度、使用性质等，以此确定保险费数额，忽视了第三者强制汽车责任保险的特殊性，更忽视交通事故中驾驶员的决定作用；第三者强制汽车责任保险应该考虑司机的年龄、性别、婚姻状况以及驾驶记录，同时应该制定出减交保险费的比例，以此提醒驾驶员谨慎驾驶，鼓励优良的驾驶员。

6、社会救助基金的来源及使用范围太窄。

尽管《交通安全法》第七十五条规定，抢救费用超过责任限额的，未参加机动车第三者责任保险或者肇事后逃逸的，由道路交通事故社会救助基金先行垫付部分或者全部抢救费用，道路交通事故社会救助管理机构有权向交通事故责任人追偿。法律虽然对上述事故的发生作了规定，但是到目前为止，只有少数地方政府部门成立了社会救助基金的管理机构，究其原因，一是政府对于交通安全法的学习不够，除公安机关外，其他政府部门很少关注交通安全法，更不会有人关心成立社会救助管理机构；二是政府官员的社会保障意识较差，总认为交通事故是公安机关和人民法院的事，与他们无关；三是成立这种机构是要一定的经济投入的，且不会给政府创造出明显政绩，也就不会有什么人去关心组建工作；四是该机构的经费来源缺少法定依据。国务院的具体规定没有出台，尽管《交通安全法》第九十八条规定，机动车所有人、管理人



未按照国家规定投保第三者责任强制保险的，由公安机关或者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的二倍罚款。依照前款缴纳的罚款应该全部纳入道路交通事故社会救助基金。但是客观的评价，仅凭这些罚款是很难解决交通事故赔付不足的问题，这也是该机构迟迟未能成立的重要原因之一；五是某些地方政府已将罚款作为一种“生财之道”，不愿意将到手的钱改为他用。有这种想法的人与中央的“立党为公，执政为民”要求相距太远，与西方发达国家的规定相比，差距太大，我们的制度还停留在纸面上。退一步讲，即便社会救济管理机构成立了，也只能解决交通事故中受伤人医疗期间的费用。那么，在侵权人赔偿不能的情况下，受害人的其他理赔款应由谁承担？对于人民法院穷尽职责后，侵权人和保险公司部分不能理赔的却并无规定，因而不能有效解决交通事故所有受害人的赔偿问题，必然导致社会一定程度上的不稳定。特别是交通事故肇事逃逸后的赔偿，法律上缺乏理性、科学性和人性化的规定，等于是撞了白撞，没人负责，也没有哪个机构对此负责。这也是交通事故案件上访率居高不下的重要原因。

二、机动车第三者责任保险的发展趋势。

1、进一步健全机动车第三者责任制保险制度。交通事故发生损害的不只是被保险人，还包括不特定人，废除机动车第三者自愿保险制度，摒弃第三者责任保险的商业性，汽车责任保险具有第三人利益的性质。机动车第三者责任保险 1895 年始创于英国，最发达的当属日本，目前世界上已有 85% 以上的国家和地区实行了机动车强制保险。这种制度的建立有利于对受害人的经济上的补偿，有利于社会的稳定，维护正常的社会秩序，以免因交通事故而使受害人家破人亡。

2、加强管理机构的法律责任。机动车第三者责任保险法定化，管理机关应该严格依法办事，如果因为管理机构的疏忽或舞弊造成机动车未投第三者责任保险，以致发生事故的，给予管理机关的直接责任人相应的处罚，直至追究刑事责任，管理机构对事故造成的第三者责任承担赔偿责任。

3、建立受害人直接请求权制度。在保险事故发生时，受害人可以直接向保险人主张权利，在《保险法》第四十九条的基础上以法定的形式进一步加以确定。

4、在归责原则上实行过错推定，且适用特殊过错推定而不是一般过错推定。特殊过错推定，是指在某些特殊侵权中，法律规定行为人要推翻过错的推定，必须证明有法定抗辩事由的存在，以表明既是无过错，才能对损害后果不负责任。从结果上看抗辩免责的理由和条件，同时，从责任构成要件角度来看，抗辩事由实际上是过错不存在的理由。特殊的过错推定之所以被称为“不可推倒的过错推定”，是因为对于被告来说，不能简单地通过证明自己没有过错而免责，他必须证明有法定的抗辩事由存在才能被免责。[8]而一般过错推定，法律上没有规定抗辩事由。加害人只要能证明是由于他的过错所致就可以免除责任。[9]所以在归责原则上，既不能像特殊侵权那样实行无过错，也不能像《道路交通事故赔偿办法》中规定的过错责任；实行无过错责任加重了被保险人和保险人的负担，实行过错责任原则，不利于对受害人的保护。实行特殊过错推定既能照顾被保险人和保险人的权益，同时又能较好的保护受害人的权益。

5、扩大受害第三人的范围。我们应该学习日本的《汽车损害赔偿保障法》的规定，以使交通事故受害人都能得到有效的补偿。[10]日本的机动车损害赔偿保障法第 3 条规定：“为自己将机动车供运行之用者，因其运行而侵害他人之生命或身体时，对所生损害负赔偿责任。但，当证明自己或驾驶者就机动性车之运行未怠于注意、受害人或驾驶者以外之第三者有故意或过失以及不存在机动车结构之缺陷或机能障碍时，不在此限。”除对责任要件、责任主体、免责要件作出了规定以外，作为第 3 条的另一个重要内容之一就是救济对象（责任对象）作出了规定，即“他人”。凡属“他人”者，即凡具有“他人”性的受害人可向责任主体之运行供用者者损害赔偿，换言之，凡不具有“他人”性质的受害人不得向运行供用者请求赔偿。



由此可见，第3条所规定的“他人”为机动车损害赔偿限定了对人的适用范围，因而对“他人”性质的界定和理解直接关系到能否公平地判断谁为法律所保护的受害人及能否达到保护受害人的目的。

日本机动车损害赔偿保障法第3条所规定的“他人”有一个基本概念：“他人”是指对运行起直接的、显在的、具体的支配影响并享受其利益的运行供用者以外的人。“他人”的涵盖面可以包括行人、其他车辆上的受害人、事故当时未驾驶事故车的驾驶者或辅助驾驶者、同乘的亲属、好意同乘者以及对运行起间接的、潜在的、抽象的支配影响的共同运行供用者等。[11]根据机动车损害赔偿保障法第3条，凡具有“他人”性质的受害人均可以向作为加害人的运行供用者请求赔偿。无偿同乘者与运行使用者之间不具有有偿乘车性质上的契约关系，但可能具有夫妻关系、雇用关系、朋友关系、同事关系或共同运行供用者关系。只有这样才能较好地保护交通事故受害人的合法权益。

6、完善机动车事故社会保障制度。不妨有条件地借鉴新西兰的做法，新西兰《意外事件补偿法》运用社会保障制度来解决道路交通事故赔偿问题，摒弃了以侵权行为制度解决道路交通事故赔偿问题的传统做法，依据该法，新西兰设立了意外事故补偿委员会和意外事故补偿基金。任何道路交通事故受害人不论事故发生地点、时间和原因，均可依法定程序向意外事故补偿委员会请求支付一定金额。[12]我国立法时可列举适用社会保障制度的情形，如肇事人逃逸、受害人损失超过保险金的部分、被保险人破产或死亡、保险人破产、被保险人赔偿不能的等，并制定相应的适用程序。《交通事故赔偿处理办法》第十四条对肇事后逃逸作出了规定，只是适用范围需要扩展到全国。另外保险公司对受害人赔偿后，可向社会保障机构申请补偿，将对逃逸者的追索权转移给社会保障机构。再者社会保障机构的费用应来源于财政拨款和车辆管理办证时的附加费，再从保险费用中提取一定的比例。

7、完善第三者责任保险的刑事立法。尽管我国的《交通安全法》第九十四第规定了机动车安全技术检验机构不按照机动车国家安全技术标准进行检验，出具虚假检验结果的，除了由公安机关罚款和撤销检验资格外，构成犯罪的，依法追究刑事责任。因未审验机动车第三者责任强制保险而被判刑的，目前全国还未发生过。原因何在？机动车技术检验机构人、财、物都在公安机关的领导之下，也是公安机关的重要收入来源，要求公安机关对其下属部门进行执法，谈何容易。事实也证明，现行的模式不能有效地运行。因此，必须使机动车安全技术检验机构与公安机关彻底脱钩，才能有利于机动车技术安全检验机构（以下简称检验机构）增强责任心，也有利于公安机关依法行政。《交通安全法》对于追究刑事责任的情节未作规定，这不能不说是立法上的瑕疵；而对于车辆所有人、管理人拒投机动车第三者责任强制保险的，刑事立法尚是一个空白。车辆所有人、管理人付出的代价不高，这也是车辆所有人、管理人形成侥幸心理的重要原因。这是立法上的又一瑕疵。因此，对于违反机动车第三者责任强制保险的车辆所有人、管理人，必须进行刑事立法。事实上，实行机动车第三者责任强制保险的日本、英国、美国、法国、德国等国家对车辆所有人、管理人违反机动车第三者责任强制保险制度的已实行刑事制裁。

8、扩大社会救助基金的补偿范围。

我国交通安全法规定了社会救助基金的适用范围，（1）抢救费用超过责任限额的，（2）未参加机动车第三者责任强制保险，（3）肇事后逃逸的。上述情况由道路交通事故社会救助基金先行垫付部分或者全部抢救费用，道路交通事故社会救助基金管理机构有权向交通事故责任人追偿。社会救助基金只能解决受害人医疗费用，对受害人的死亡赔偿金和伤残赔偿金和受害人的被抚养人的抚养费、被赡养人的赡养费用和被抚养人的扶养费用，未作出相应的规定，这样仍然达不到社会救助基金的社会保障功能。社会救助基金制度的主要目的在于未保险、肇事后逃逸、保险者无法赔付等情况出现时，救济被害人，有必要进一步扩大社会救助基金的适用范围。



总之，实行机动车第三者责任强制保险，同时强化社会保障功能，让受害第三人的损害获得满意的赔偿，以达到安定团结、维护稳定的目标，创建和谐社会。

注释：

- (1) 中央电视台《今日说法》2001年5月8日；
- (2) 邹海林著《保险法》人民法院出版社第222页；
- (3) 邹海林著《保险法》人民法院出版社第223页；
- (4) 林动发著《保险法化著译作选集》1991年版第172页；
- (5) 李薇著《日本机动车事故损害赔偿法律制度研究》法律出版社第92页；
- (6) 邹海林著《保险法》人民法院出版社第328页；
- (7) 施文森著《论汽车强制保险》《保险法论文集第2集》王南图书出版公司第197页；
- (8) 高言、翟新辉主编《债权法理解适用与案例评析》法律出版社第 页；
- (9) 王利明、杨立新《侵权行为法》法律出版社第310页；
- (10) 李薇著《日本机动车事故损害赔偿法律制度研究》第91页；
- (11) 同(10)；

