

保险司法裁判能动性及车险产品 创新问题研究

——以车险道德风险防范案例考察为源起

潘红艳 沙银华*

摘要 保险司法裁判能动性体现为两个方面，案件事实判断能动性以及适用法律选择的能动性。从保险内核分析：保险是分散危险、消化损失的制度，道德风险防范需要将保险人的故意行为排除在车险合同的承保范围以及保险法律制度允许的范围之外。从保险的外部性分析：道德风险防范核心功能是保证被保险人和受害人在即使没有保险的前提下，会实施同样的交通参与行为。以道德风险防范对故意行为的排斥为纵轴，以保险的转嫁危险功能以及其最终指向的“无险”状态为横轴，可以确定保险司法裁判能动性的作用范畴和方式。以案例的分析为源起，将研究视角拓宽至车险的产品革新维度中，可以获取全面开放保险市场的背景下，我国车险产品的创新走向。

关键词 司法裁判能动性 车险产品创新 保险案例

机动车保险案件的司法裁判结果，不仅关涉诉争双方保险赔付与否的利益纷争，同时关涉车险中道德风险防范——案件的裁判结果，直接决定涉案被保险人的道德风险能否得到有效防范。对此类案件的理论梳理、分析和论证，包含3个递进的理论层次：首先，以案件诉争的核心事实，保险合同纠纷为起点，需要围绕保险合同条款，进行符合保险法律规定以及车险运营原理的探查；然后，以案件法律适用及法律解释的结论为起点，围绕防范道德风险的导向，进行符合常理以及被保险人利益的探查；最后，将案件置于类型化的车险纠纷之中，以保险法律和保险制度的融贯为导向，进行与保险制度功能发挥为终点的法律适用逻辑和法律解释论支撑的探查。

围绕车险裁判中的道德风险防范问题，笔者选取两则案例：一起是受害人故意制造事故（俗称“碰瓷”），向保险公司索要保险金的案件，（2019）粤01民终5199号案件；一起是被保险人故意造成保险事故，向保险公司请求保险金的案件，（2018）粤0106民初

* 潘红艳，吉林大学法学院副教授；沙银华，日本银华金商咨询股份有限公司董事长。

9262号案件。以案例的分析为源起,将研究视角拓宽至车险的产品革新维度中,进一步获取在全面开放保险市场的背景下,我国车险产品创新的走向。

一、案件核心事实及裁判要旨

(一) (2019)粤01民终5199号案件核心事实及裁判要旨

2017年10月30日,广州市白云区某路段发生一起交通事故,龙某昌驾驶小型轿车行使至事发地点,遇行人刘某平持户外遮阳伞行走,龙某昌驾车驶过刘某平身边时,其驾驶轿车左侧与刘某平所持遮阳伞发生碰撞,刘某平倒地后当场死亡。公安机关无法查明事故发生前后行人刘某平持户外遮阳伞在事故地点活动的行为动机,交通事故成因不明。交警部门提供的案发现场视频资料显示:事发之前,行人刘某平从另一辆小轿车中下车,并从附近草丛中取出雨伞,载刘某平的小轿车停在事发不远处等待。肇事小轿车行驶出现后,刘某平打开雨伞,与肇事小轿车发生碰撞。此后,搭载刘某平的小轿车行驶回事故现场,下来一男子冲向现场,并踹了肇事司机以后离开。综合公安部门有关刘某平曾涉嫌参与制造交通事故进行敲诈勒索的案件,以及法医对刘某平的尸检报告结论、广东省某汽车保险事故咨询服务有限公司出具的有关肇事车辆检验情况的说明等证据材料,可以认定受害人故意制造事故的事实。

裁判要旨:本案一审法院判决保险公司支付50%的保险金,二审法院认定了受害人刘某平因故意制造事故而发生意外,导致自身死亡,进而判决保险公司不承担给付保险金的责任。

(二) (2018)粤0106民初9262号案件核心事实及裁判要旨

案件核心事实:原告李某维驾驶投保车辆在广东省珠海市国际赛车场内参加试驾活动发生碰撞护墙的单方事故导致该车损害。事故发生后向被告某保险公司请求理赔,被拒。

裁判要旨:法院认定了原被告之间的保险合同关系,判定原告将被保险车辆开进珠海国际赛车场赛道内高速竞驶发生事故造成损失,符合保险条款载明的免责情形。原告的行为不属于常规的驾驶行为,极大的增加了被保险车辆的风险,此为常理,无需提示及明确说明。进而驳回原告李某维的诉讼请求,判令被告某保险公司无需对被保险车辆的损失进行赔付。

二、车险纠纷中道德风险防范的功能扩容及法律路径

(一) 车险纠纷中道德风险防范的功能扩容

道德风险防范是贯穿于保险立法中各项保险法律制度的指针,也是保险经营过程中保险人以营利为导向应当采取的必要手段。车险中的道德危险,形成以下多谱系的谱系:投保车险的被保险人内在放纵保险事故发生的心理,被保险人与没有投保车险相比驾驶行为谨慎程度降低,发生交通事故以后被保险人放任损失继续扩大结果的发生,被保险人或者受害人故意制造事故。车险赔付案件中,道德风险防范的功能需要以车险所处的具体场景为出发点进行需求导向的扩容。

首先，车险道德风险的防范关涉多维法律关系。

车险的转嫁危险目的角度，构成了三个层次的法律关系：第一、单一的、个体的车险投保人和保险人之间的法律关系；第二、车险投保群体与车险承保主体之间的法律关系；第三、全体道路交通参与者与道路交通风险承担者之间的法律关系。这三个层次的法律关系以道德风险的防范为靶心，指向车险合同条款设置的合理性问题。

其次，车险道德风险防范关涉保险法与其他部门法的融贯。

保险法对车险案件的调整是以保险合同为基础展开的，道德风险防范功能的发挥受限于保险法调整的社会关系。实现充分防范车险案件道德风险的目标，需要与侵权法以及道路交通安全法等其他部门法并同进行。

最后，车险是以交通事故为具体场景的，车险的道德危险防范不仅指向保险合同内部关系本身，还指向以车险为核心的交通事故涉及的其他主体。受害人故意导致交通事故发生取得保险金请求权的情形也应当纳入道德危险防范的范畴之内。

（二）车险道德风险防范的法律路径

从法律制度层面，道德风险的防范是综合的和系统的，以前述两个案例为观察基点，车险案例中道德风险防范的法律制度路径包括以下3种：1. 限缩免责条款明确说明义务的适用范围；2. 运用危险增加保险人免责的法律规定；3. 借助侵权责任法受害人故意加害人免责的法律规定。

三、对车险道德危险防范法律制度布局的分析

（一）以保险法律制度为基准，将（2018）粤0106民初9262号案件中萃取的法律规定作为分析对象

（2018）粤0106民初9262号案件法官做出最终判决拣选的法律制度包括两个：第一，《保险法》第17条第二款，保险人免责条款明确说明义务的规定。第二，《保险法》第52条第二款，被保险人不履行危险增加通知义务保险人免责的规定。

1. 免责条款明确说明义务的制度内核

保险合同具有专业性、技术性特征，又是保险人提供的格式合同，投保人对保险合同内容的探知受限于其对保险以及保险合同条款的认知程度。我国《保险法》规定保险人应当负有对免责条款的明确说明义务，使得投保人可以对其购买的保险产品有充分翔实的知悉。

《保险法》第17条第二款规定“对保险合同中免除保险人责任的条款，保险人在订立合同时应当在投保单、保险单或者其他保险凭证上作出足以引起投保人注意的提示，并对该条款的内容以书面或者口头形式向投保人做出明确说明；未作提示或者明确说明的，该条款不产生效力。”可见，免责条款明确说明义务的制度内核由3个方面构成：第一，对免除保险人责任条款范围的确定；第二，对保险合同中免责条款提示的判定；第三，对保险人是否履行明确说明义务的判定。

2. 危险增加通知义务的制度内核

危险增加虽然属于个案和单个险种具体衡量的事项，在保险合同层面，危险和危险确

定的义务相互联系。危险属性本身包含着变化,以危险为基础的保险合同本身包含着危险的变化特征。一般程度的危险增加是保险合同当然的承保对象,只有当危险显著增加时,法律才存在调整的必要性。我国《保险法》以危险“显著”增加为调整对象,体现了对危险基本属性的顺承,也体现了保险合同与保险标的的功能发挥的顺位:保险标的的功能的发挥顺位优先于保险合同对保险标的的保险保障,保险法对危险增加的调整是以充分发挥(不阻碍)保险标的的功能为前提的。对“非显著”的危险增加法律不加以规定和干涉,仅对“显著”的危险增加进行调整符合危险的基本属性。

《保险法》第52条规定了危险增加通知义务及其法律后果,该条第一款规定“在合同有效期内,保险标的的危险程度显著增加的,被保险人应当按照合同约定及时通知保险人,保险人可以按照合同约定增加保险费或者解除合同。保险人解除合同的,应当将已收取的保险费,按照合同约定扣除自保险责任开始之日起至合同解除之日止应收的部分后退还投保人。”该条第二款规定:“被保险人未履行前款规定的通知义务的,因保险标的的危险程度显著增加而发生的保险事故,保险人不承担赔偿保险金的责任。”

(二)以侵权法律制度为基准,将(2019)粤01民终5199号案件中萃取的法律适用过程作为分析对象

(2019)粤01民终5199号案件首先对案件的事实和证据进行认定,然后对案件适用法律进行分析:法官将二审的争议焦点确定为刘某平是否故意制造案涉交通事故,对案件证据和事实进行综合全面分析:(2019)粤01民终5199号案件判决书中,判案法官分析了以下事实:刘某平是否故意制造案涉交通事故的事实,其中包括《道路交通事故证明》对案件事实认定的影响、案涉事故发生经过的事实认定、案涉事故发生前后刘某平与套牌车的关系分析。在此基础上,得出结论“刘某平故意制造案涉交通事故的高度可能性。”^①最终选择适用《中华人民共和国侵权责任法》第27条的规定(以及《中华人民共和国道路交通安全法》第76条第二款^②)作为判决依据。依据《侵权责任法》第27条规定“损害是因受害人故意造成的,行为人不承担责任。”

四、两则车险案例司法裁判能动性分析

(一)(2018)粤0106民初9262号案件裁判司法能动性分析

(2018)粤0106民初9262号案件法官对保险法规定的适用未局限于该法律制度内核,而是显现出了司法裁判过程的能动性。从制度内核观察,危险增加的法律制度规定包括两个层次:第一,危险增加通知义务;第二,危险增加未通知法律后果。对《保险法》第52条两款的规定进行体系解释可知:第一款危险增加通知义务是第二款中规定的保险人

^① (2019)粤01民终5199号案件判决书。

^② 《中华人民共和国道路交通安全法》第76条第二款规定“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。”本文中未将该法条作为分析对象纳入论证过程的原因在于:该法条与侵权责任法的规定同质,且本文侧重观察《保险法》与《侵权责任法》之间的关系,将《侵权责任法》作为保险案件的外部性支撑部门法进行探查。

不承担给付保险金义务的前提。同时，保险人在被保险人未履行通知义务时应当行使合同解除权，否则不能直接推导出保险人不承担责任的法律后果。即，依据该法条的文义解释和体系解释，第二款规定的保险人不承担责任的条件包括3个：第一、危险程度显著增加；第二，被保险人未履行通知义务；第三，保险人行使解除权。法官在适用该法律规定时，并未拘泥于保险人免责的表层法律解释，而是将危险程度显著增加的判断纳入到车险发生的具体场景中，并将判断标准与“常情”进行连接和比对。在此基础上得出结论：“被告车辆投保的是家庭自用保险，私家车在高速公路上的时速不得超过120公里，原告在赛道上超过180公里，车辆的危险程度显著增加是显而易见的。”^③

1. 案件事实判断的能动性分析

法官的裁决和判断兼顾了车险案件的内部性和外部性两个方面，从内部性角度衡量，本案需要解决围绕机动车保险合同展开的合同条款效力以及承保范围等问题。本案所涉保险合同是针对一般家用机动车展开的，在保险费率厘定上，以家用机动车的危险为确定保险费精算的基础。以保险交易的等价有偿标准衡量，作为投保人缴纳保险费的对价的是，保险人承保公共道路上，以常态驾驶方式和正常速度实施的驾驶行为过程所蕴含的危险。从外部性角度衡量，本案需要考察与本案所涉的机动车保险合同相对应的其他保险类型，即与本案中被保险人所实施的赛道内高速驾驶行为相匹配的机动车保险类型。然后将属于本案涉及保险合同承保范围的危险与被保险人发生事故时实施的具体行为进行比对，从而获得兼顾保险合同内部性事实和外部性事实的判断。

2. 案件法律适用的能动性分析

在适用法律的选择上，摒弃选择单一法律制度的做法，而是将《保险法》有关免责条款明确说明义务的规定、危险增加通知义务的规定作为一个整体加以适用。从本案的核心事实出发，被保险人在赛道内高速驾驶机动车造成损失，法官适用法律的选取以下述方式展开：第一，与被保险人投保的机动车保险合同条款做对应进行适用法律的选择，从而选择适用保险法有关免责条款明确说明义务的规定；第二，与被保险人高速驾驶行为做对应，从而选择适用危险增加通知义务的规定。在适用免责条款明确说明义务的时候，没有局限于该规定的制度内核，对保险人是否履行了明确说明义务进行机械探查，而是综合运用对被保险人行为的主观状态和客观结果的分析，并同对危险增加通知义务的解释，以及对保险原理中有关危险的界定标准得出保险人免责的结论。法官在判决书中写道“保险合同属于射幸合同，所承保的风险属于不可预料的风险，也因此保险上将故意行为排除在承保范围之外。”“保险标的危险程度显著增加造成的损失，保险人不承担赔偿责任，是法律的直接规定，无论保险人是否明确说明，均对被保险人产生法律约束力。”

（二）（2019）粤01民终5199号案件裁判司法能动性分析

（2019）粤01民终5199号案件虽然属于车险纠纷，但是法官在判决中并未适用《保险法》的规定，而是适用了《侵权责任法》的规定。法律适用的选择本身就是司法能动性的体现，分析如下。

^③ （2018）粤0106民初9262号案件判决书。

从确定保险合同权利义务关系的角度出发，侵权法律关系为保险法律关系的基础法律关系，保险法律关系是侵权法律关系的上层法律关系。保险合同关系和侵权关系具有各自独立的功能指向，探查目的和内容也不相同，需要进行区隔。区隔的意义在于将保险案件与侵权案件加以各个层面的区分。

1. 立法层面

保险法和侵权法各种的功能和基本理论：保险法偏重保险合同的制度设置以及各方利益平衡。侵权法偏重加害方、受害方的综合考量，惩戒与赔偿综合考量。两种法律关系牵涉的保险人和被保险人的利益体系并不相同。

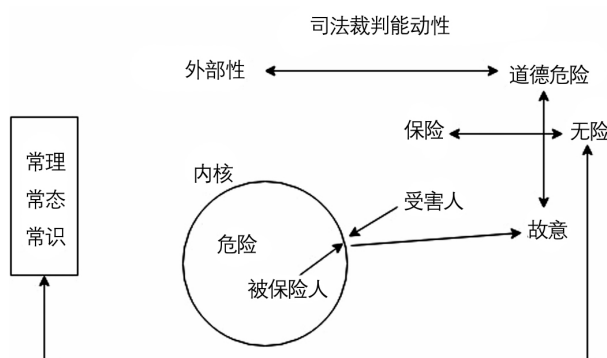
2. 司法层面

保险人的案件利益和作为加害人的被保险人的案件利益并不相同：保险人的案件利益核心在于确定侵权基础法律关系中被保险人需要赔付的部分，并将这部分赔付和保险合同做对应，以最终确定保险人是否需要履行保险金给付义务。作为加害人的被保险人的案件利益核心在于确定侵权法律关系中被保险人应当承担的责任。

但是，侵权案件和保险案件常常存在交叠，尤其在车险案件中，机动车第三者责任险的承保范围是被保险人交通肇事中应当承担的责任，责任的确认过程和侵权案件的处理过程重叠。从本案的事实出发，处理机动车责任保险纠纷需要顺次解决两个问题：首先，需要判定交通事故中被保险人是否应当承担责任；其次，在被保险人需要承担责任的前提下，再对被保险人的责任是否属于机动车责任保险的承保范围进行判断，在此基础上做出保险人是否应当支付保险金的最终判断。第一个问题需要解决的就是被保险人（交通肇事者）与受害人之间的侵权法律关系，本案中，只要能够证明受害人属于故意，被保险人则无需承担交通事故责任，第二个层次的问题也就无需进行判断。

（三）保险司法裁判能动性的范畴和方式

根据前述对两则案件司法能动性的分析，可以将保险司法裁判能动性以下图揭示：



保险司法裁判能动性图

从保险内核分析：保险是分散危险、消化损失的制度，道德危险的防范需要将被保险人的故意行为排除在车险合同的承保范围以及保险法律制度允许的范围之外。从保险的外部性分析：道德危险防范核心功能是保证被保险人和受害人在即使没有保险的前提下，会实施同样的交通参与行为。以道德危险防范对故意行为的排斥为纵轴，以保险的转嫁危险

功能以及其最终指向的“无险”状态为横轴，我们可以确定保险司法裁判能动性的作用范畴和方式。

1. 将道德风险防范与车险所处外部性进行衔接，突破道德风险防范的保险制度内核和保险法律视域，将被保险人和受害人的故意行为防范均纳入道德风险防范的问题视域之中。

2. 将保险与“无险”进行衔接，突破保险的既有功能视域，将无险作为保险的终极功能导向，进而将保险与保险所处的社会常态（常理、常识）进行比对探查。

五、对我国车险“从车主义”的思考

前述两则案例折射出，道路交通事故一直以来都是最严重、最多发的意外事故，每年在全球都有成千上万条鲜活的生命枯萎在冰冷的马路上。根据世界卫生组织发布的数据，拥有全球最复杂、里程最长道路网络的中国，交通事故率更是连续多年位居全球前列。在此背景下，我国车险市场进入新一轮的经营挑战，如何践行车险产品的创新，以成为车险市场群雄逐鹿的翘楚，各家保险公司关注颇多。

虽然，我们可以找到许多引起交通事故高发的原因，而商业机动车保险制度本身设计能否起到抑制交通事故高发的作用，颇值探索。“从人”还是“从车”或两者兼顾，这些是国际上经营商业机动车险的各种不同的模式。我国的商业车险以车为中心设计保险产品并厘定费率，采用的是“从车原则”。换言之，保险产品的设计，车险费率的厘定根据投保车辆的情况进行，不考虑驾驶人员的因素。例如，如果投保车辆曾经出过险，在保险行业车险平台上有出险记录，那么，第二年续保时，将根据被保险车辆的出险情况，保费将提高若干百分点，而不考虑驾驶车辆的人员的出险情况。即便驾驶人员曾经驾驶其他车辆出险，也不用担心自己的被保险车辆费率会提高。

（一）我国商业车险采取“从车原则”

当今世界上，在机动车的驾驶还没有实现全自动化之前，还是需要靠人来驾驶的。而驾驶人员的年龄，驾驶心态，驾驶技术和遵守交通法规的自觉性，交通安全意识都和交通事故的容易发生与不发生或少发生，有着密切的关联性。年少气盛，开英雄车，开赌气车，开超速车，开抢道车，逆向行驶，随意停放，我行我素，引领堵车潮流，驾车犹如在自家后花园闲庭信步等情况不胜枚举，无一不与驾驶人员素养有关。换言之，方向盘在驾驶人员手中，绝大多数的交通事故发生，与驾驶人员有关。当然也有例外，由于车辆设计上存在缺陷，如刹车装置因设计缺陷失灵等引起的事故，但这些毕竟不是交通事故频发的主因。因此，机动车险进行保险产品设计和保险费率厘定时，到底遵循以人的因素为中心（亦称“随人因素”），还是遵循以车为中心（亦称“随车因素”“从车从用原则”），到底哪一个更符合中国国情？

例如对网约车赔付的纠纷，详究其原因，是因为保险公司面对的是保险风险率完全不一的人群，私家网约车有的将其作为职业每天十几小时载客，有的仅月载客数次，出车的频率因人而异，因时而异，因天气而异，因生活节奏而异，因家庭成员的需求而异。保险

风险发生率的差异随着载客次数的变化而变化,面对如此风险率不一的人群,无法采用统一的保险费率标准,保险公司暂时无适合险种出台。

为什么风险程度不同的对象,不能加入同样一种保险呢?这要从保险经营的原理讲起。保险经营是靠大数法则而建立起来的一种事业,世界上风险的发生看似没有规律的现象,如果增加观察的数量,达到大数时,其规律就出现了。最明显的事例就是人的性别,从小范围看,如看一个村落,男女人数可能不会各半,但是放到大数中,世界上的男性和女性比例各占 50%,这就是大数法则。保险经营就是建筑在这样一个法则之上。地震,暴风雨等自然现象,人的患病,车祸的发生,看似毫无规律可循,但在大数法则中,可以找到其发生的规律。因此,保险经营要求是凡参加同一种保险的人,在风险发生率等条件上必须是基本相同的,在承担风险的比率上也要求是均等的,这样才能计算出该种被保险人群的风险发生率,才能保证万一风险发生,保险公司能有足够的经济支付能力为投保方(含被保险人,受益人)补偿因事故而带来的损失。保险公司补偿给被保险人或受益人的保险金,源于每位投保人缴纳的保险费。

因此,风险发生率大不相同者,不能使用同一个保险品种,如果使用同一保险品种时,则对其他参加该保险的投保方不公平。微小的风险差异,可以通过提高费率等方法来调整,但是,风险量过高的情况下,保险公司一般不会采取以提高费率的方式接受继续参保,而是采用拒保的方式来解决这种难题。

(二) 商业车险“从人”主义的优势

境外一般采用“从人”与“从车”兼顾的方法,主要以“从人”为主,兼顾车辆用途,车况等“从车”因素来厘定保险费率。首先要考虑被保险人的年龄。保险行业经验数据显示,驾驶员的年龄越小其驾车发生交通事故的出险率就越高,如:18岁到26岁年龄段与27岁到35岁年龄段人群相比较,那么前者属于“高风险人群”,其出险率远远高于后者的“中风险人群”,而“中风险人群”与36岁到60岁年龄段的“低风险人群”相比,则前者的出险率又较高于后者。当然即便是同一等级的风险人群中,因安全法律意识,驾驶心态,驾驶经验,事故经历的有无,其出险率也会截然不同。再以驾驶其他车辆出险为例,在台湾地区第二年的保费则会上涨,因为台湾地区适用全区域从人原则;而在日本其处理方法则与台湾地区迥异,与进行理赔时使用谁的保险直接有关。若驾驶员驾驶朋友的车出险,理赔时若使用车主投保的保险,那么第二年驾驶员自己的车险,则不会上涨保费。反之,若是由驾驶员自己的保险公司进行理赔的话,那么第二年的保费将上涨。

当然,被保险车辆用途与其可能遭遇的风险程度亦有很大的关系。如:一般家庭用车与用于商业运输的车辆相比,前者的风险程度明显低于后者。如将一般家庭用车再细分化,则,有的仅仅用于周末超市购物,节假日郊游或近距离自驾游;有的家庭用车还包含上下班用车。那么,前者的风险程度明显低于后者。

基于上述种种因素对车险事故的发生与否起着十分关键的作用,因此在厘定保险费率时,不应将所有的人群都统一成一个费率,而是应当采取差别化方法,根据投保人的需求以及实际状态,让投保人自由选择保障内容,量身定做厘定出最适合投保人的个性化费率,不仅对消费者是一个福音,就是保险公司在控制经营风险,为每一位客户做好保险服

务，亦有相得益彰之效果。

（三）交强险的“从人”主义选择

我国机动车保险可分为强制性保险和商业车险两类，强制性保险就是人们耳熟能详的“交强险”，而商业车险一般有“商业第三者责任保险”和“车辆保险”。如前文所述，我国的商业车险遵循的是“从车原则”，其实交强险也不例外，目前我国交强险采用的也是“从车原则”。除了第一年按照交强险的条例支付保费外，其他年度的交强险计算的结果浮动遵循从车原则，按照机动车上一保险年度发生的有责任道路交通事故情况实行联系浮动。那么交强险能否也采取“从人原则”？对此我国保险行业内的意见众说纷纭，见仁见智，并不统一。

交强险是具有社会保障性质的带有法律强制性的保险，亦称为“法定保险”。通过法律规定施行强制性的参保，其目的是为了交通事故中第三者（被害人）的权益得到保障。即便驾驶人员醉酒驾车肇事，本是违反《道路交通安全法》的行为，保险公司理应不予理赔，但是为了保障被害人的权益，保险公司应根据交强险的规定，对受害方进行理赔。当然此种情况，在商业车险中则无法得到理赔。

笔者认为，交通肇事是驾驶人员或故意或驾驶失误为主因，是人为因素造成的，因此肇事记录跟随驾驶人员，保险费率根据肇事记录实行浮动，亦为必然之选。但是，由于交强险毕竟是带有社会保障性质的一种制度，其轴心就是最大程度保障第三者的权益，以维护社会的稳定和保障百姓的安居乐业，因此，商业车险的附加限制性条款来限制被保险人范围的做法，则无法引进到交强险制度中。

综上所述，商业车险若采用本文谈及的“从人原则”兼“从车原则”的模式，让消费者自己选择被保险人范围，交强险同“从人原则”挂钩，出险记录随人随车同时移动，优势显现为三个方面：首先，不仅消费者本人可以达到节省保费之功效；其次，保险公司亦因保险事故减少可从中得到理赔案件下降得到利益，通过驾驶人员的出险记录决定保费升降，奖惩相得益彰，扭转保险公司经营交强险的赤字无法解消的尴尬；再次，更重要的是此举可逐渐增强驾驶人员的安全意识，减少交通事故的发生，进而确立交通安全的和谐社会。

六、商业车险采用“被保险人或其允许的驾驶人”方式的合理性质疑

（一）我国商业车险被保险人范围存在的问题

在我国机动车责任保险中，对承保范围有如下规定“被保险人或者其允许的驾驶人使用被保险人机动车过程中发生的意外事故”（保险行业协会机动车综合商业保险示范条款第22条）造成的责任损失予以承保。对上述规定进行分解，可以得到以下两个内容：

首先，该车险的被保险人是造成事故发生的主体，如果由该主体造成保险事故并产生损失，保险公司将承担补偿损失之责任。

其次，得到被保险人允许的驾驶人员，亦可同被保险人一样享受事故发生主体的待遇，如果由该主体造成保险事故并产生损失，保险公司同样将承担补偿损失之责任。笔者

不对第一个内容展开解析,只针对第二个内容进行分析和思考,问题所在“被保险人允许的驾驶人员”被视为被保险人,我国车险产品这种设计,是否符合保险经营原理?是否能发挥车险的社会保障性功能?是否能为社会安定发挥作用?

笔者经过分析研究,认为这种将被保险人或者其允许的驾驶人作为承保范围主体界定标准的做法有违精算原理,易于滋生道德风险,也与机动车使用的现实状况不相契合。

(二) 有违机动车责任保险的精算与合同条款的科学对应关系

保险的精算是以数据以及数据的公式化计算以确定保险费率的过程,保险合同条款的确定是以语言文字界定承保范围以及除外责任的过程。科学的保险产品设计与保险运营应当是保险精算与保险合同条款内容保持剔除数字和文字差异的同一过程,这是保险产业得以健康发展的重要保障。

在机动车责任保险合同条款中,将保险产品保障的危险界定为“被保险人或其允许的驾驶人”难于体现为精算中的确切数据。对条款表述进行文义解读,可知:任何经过被保险人允许的驾驶人驾驶机动车造成的责任损失均可以向保险公司请求保险金给付。将“被保险人允许”做极端的推论,只要拥有驾驶执照,均有可能获得被保险人的允许。如果对所有这些主体驾驶机动车造成的责任损失予以赔偿,保险公司承保的风险将无限扩大。这样,精算师不能也不可能找到与所有经过被保险人允许的驾驶人相对应的精算数据。

(三) 会消弭潜在的机动车责任保险需求

当今社会,随着酒驾违法、醉驾入刑的法律和行政法规的相继出台,有偿代驾已经成为机动车使用过程中的常态行为,如果坚持现有的机动车责任保险覆盖所有被保险人或者被保险人允许的驾驶人的承保范围,则会消弭代驾时的潜在机动车责任保险业务。代驾者可以因为已经获得了被保险人的允许而获得保险保障,其代驾行为发生交通事故的,可以向保险公司请求给付保险金。

有偿代驾的代驾人是以其驾驶资格和技术付出劳动,赚取酬劳的主体,对代驾群体进行专门的责任保险设计符合有偿代驾的利益属性和专业属性,也与专业代驾承担责任的法律制度体系保持一致。

而在现行机动车责任保险合同条款的框架下,有偿代驾依然是获得被保险人允许的人,其驾驶行为发生的责任风险完全符合承保范围的约定,一旦出险,保险公司没有拒绝的理由。这样,针对专业的有偿代驾者群体的责任保险产品市场完全得不到培育和发展。

(四) 会滋生和扩张机动车出借人和借用人的道德风险

一般而言,机动车车主会因为对爱车的珍惜以及对借用人机动车驾驶技术的担心而不愿意将自己的车出借。但是以现有的机动车责任保险范围观察,所有经过被保险人允许的人均可以成为承保对象,机动车车主的出借行为就常常被鼓励,反正发生事故由保险公司理赔。借用人的驾驶心理亦然,在驾驶的过程中常常会因为保险保障而不谨慎驾驶。我国城市交通中大量存在的莽撞驾驶与驾驶人的放任心理直接相关,而莽撞驾驶又常常是交通事故的原因。可见,机动车主任意的将自己的机动车出借、借用人不谨慎驾驶,与我国机动车责任保险对所有被保险人允许的人均给予保险保障存在关联甚至因果关系。

美国多数州采取以个体被保险人为承保对象的车险投保模式，日本新一轮的机动车责任保险条款改革也推出了专门承保被保险人个人的机动车责任保险产品，规定只对驾驶员驾驶机动车产生的责任承保。对保险公司而言，这种“从人”为主导的车险投保模式有利于在保险经营进程中更加有效的控制承保风险。

七、车险产品的创新改革路径

（一）自选被保人范围，可获得三赢局面

如果商业车险能采用“从人原则”，设计出国外流行的由投保人自行选择各种限制被保险人范围的附加车险，那么，将达到投保人，保险公司得益和交通事故大幅度减少的三赢局面的效果。限制被保险人范围附加保险的结构并不复杂，国外一般将其设计成几款商业车险附加保险，由投保人自行选择。大致可分为以下几种：

1. 不限制被保险人年龄

保险业内称其为“全年龄段”保障。这是商业车险（含商业第三者责任险和车辆险）主险合同中的约定，如果投保人希望其被保险人不受任何限制，只要投保人同意他人驾驶被保险车辆，该他人则被列入被保险的对象中，成为商业车险中的被保险人。选择此种方式者，在加入商业车险时不用选择限制被保险人的附加保险。这种方法与我国目前的商业车险内容基本相同。

2. 限制被保险人年龄

可细分为：18岁，21岁，26岁，30岁以及35岁以下不承保，各保险公司的分类方法不尽相同。若投保人选择26岁以下不承保，则尽管投保人同意26岁以下的他人驾驶被保险车辆，万一发生保险事故，那么商业三责险和车辆保险将不予理赔。

3. 限制被保险人范围

如果被保险车辆，仅限于投保人本人驾驶，或仅限投保人夫妇驾驶，或仅限于家庭成员驾驶，上述自选限制驾车人员的附加保险，如何体现三赢？

第一，投保人可根据自己的实际需求选择最适合自己的限制性附加保险，以此来减少保费的负担。例：若选择26岁以下不承保，其实际负担的保费与不限制被保险人年龄（全年龄段担保）相比，则可减少30%~40%左右的保费。若，全担保为2000元/年，则为1200元~1400元/年。若选择投保人本人驾驶，则可节约一半左右的保费。消费者可根据自己需求减少保费开支，其为一赢。

第二，在我国由于汽车仍为高档消费品，朋友间借用之风盛行，驾驶不熟悉车辆的出险率居高不下，若限制了驾驶人员的范围，朋友之间借用车辆的事情，会受到一定程度的制约。投保人可以驾龄人被限制为由，委婉拒绝出借，不会影响朋友之间的感情。此举可降低驾驶不熟悉车辆的出险率，保险公司因此可减少理赔，此为二赢。

第三，由于驾驶人员一旦出事，都会被记录在案，第二年保费会上涨，会增强驾驶人员的安全意识；其次，如驾龄年龄范围得到限制，高风险年轻人群驾车会得到一定程度的抑制，而随意出借车辆，发生事故反正有保险公司买单的观念会得到纠正，那么交通事故

的发生率会得到相当程度的控制，交通事故死亡人数也会随之下降，此为三赢。

（二）商业车险“限本人驾驶”的启示

2018 年 11 月，日本几家大型财险公司同时发布在 2019 年 1 月推出“限本人驾驶”机动车的商业车险产品。发布宣称，任意加入的商业车险将驾驶员限定为本人（被保险人）时，投保该产品可享受 7% 到 8% 的保费折扣优惠。

有的公司为了加大推出上述产品的力度，公布了降低“限本人驾驶”以外产品的折扣比率，此项措施在 2019 年以后的新合同和现存的车险合同进行更新时，被反映出来。

该产品的推出，会导致各大保险公司逐渐减少或停止销售承保“限家人驾驶”的产品，取而代之的是力推“限本人驾驶”的新产品。

（三）“限本人驾驶”顺应社会变化需求

尽管这款新产品的推出，并不影响强制保险“自赔责保险”（类似我国的交强险）保险范围，只限于任意加入的商业车险，但是虽然看似变动微小，却足以引起社会的普遍注目，因为这将涉及到有车族用车理念的根本性改变。

保险公司从 1970 年代开始销售以家族为中心的保险模式，至今已经发生巨大的变化，新产品的推出，其实是顺应日本社会的人口和家庭情况变化，也是符合当下日本社会老龄化、少子化迅速发展，家族成员的一再变化，造成对机动车的需求也发生不同的变化。在这种新形势下，持续近 50 年“限家人驾驶”的折扣被废止，其将出现车险合同占 9 成的日本最大 4 家财险公司都将同时废止上述“限家人驾驶”产品。

（四）家人可临时投保，随时可驾驶车辆

按照“限家人驾驶”，自己家人，如孩子可以驾驶的，如果投保新产品之后，限定被保险人本人驾驶，其余人就不能驾驶了。而，原来孩子们就已经独立生活，从不驾驶父母的车辆，如果连被保险人的配偶都不驾驶，这样的新产品正是消费者所乐意接受的产品。问题是，很多需求会不时出现，如，配偶、孩子或亲属临时想驾驶该车，应如何处理？

与此配套的是，日本 4 大财险公司于 2019 年 1 月同时推出，被保险人的配偶、孩子，如果驾驶被保险车辆时，可以临时加入以天或半天为单位计算的商业车险。该保险可以从智能手机投保，保费在 1 天 400 日圆到 500 日圆之间，折合人民币 24 元到 25 元之间。如果被保险人（孩子）在以往驾驶机动车的经历中，没有发生一定次数以上的事故（日本是采用“从人主义”的国家，与我国内采用“随车主义”不同，保费取决于驾驶员是否有事故的经历），那么在首次签订汽车保险合同时，最多可以得到 20% 的折扣。

“如果开车的主要是父母，孩子的利用频率低，选择限定本人驾驶是合理的。建议孩子乘车时，可以以 1 天为单位加入汽车保险，这样比较划算”，日本消费者如此发声。

我国的车险产品应当结合我国的社会实际，采取“分部”到位的做法，采取限于本人驾驶、限于夫妻或者家庭成员驾驶的车险产品。同时，结合我国机动车驾驶人的年龄特征，增加针对高龄禁止驾驶以及 18 周岁以下禁止驾驶的驾驶人限制和禁止性条款。

（责任编辑：李国慧）