

交强险先行赔付，不应成为铁律

——以一个悬而未决的案件为分析源泉

潘红艳 李 森

摘要：机动车交通事故致第三人损害案件中，涉及多个侵权主体的赔付顺序在实践中存在争议，其核心就在于交强险是否基于侵权责任进行理赔，反映的是我国交强险是责任险还是保障险的定位问题。《民法典》时代，以1213条为核心，应当明确我国交强险的立法采取的是责任保险模式，该类型案件的处理思路包含两个层次：一是作为基础层次的侵权责任，二是作为纠纷层次的保险责任。因此，机动车交通事故案件中交强险的保险金确定应当以被保险人的侵权责任为前提。由此，保险公司的交强险理赔责任应当受到两次限缩：侵权责任范围的第一次限缩、合同约定的责任限额的第二次限缩。

关键词：交强险；商业三者险；侵权责任；赔偿顺序

中图分类号：F842.0；D922.284

文献标识码：A

在涉保险的交通事故案件处理中，通常存在交强险和商业三者险并存的情形，尤其是在非同一主体之间并存交强险和商业险的案件中，二者的理赔顺序存在争议。应当明确的是，保险责任的确定应以侵权责任的确定为基础，交强险、商业险都应在其对应的被保险人基于侵权责任应当承担的赔付份额范围内再行划分。具体而言：交强险先行赔付，不应成为铁律；先确定侵权责任，再适用保险赔偿。

一、案件基本情况

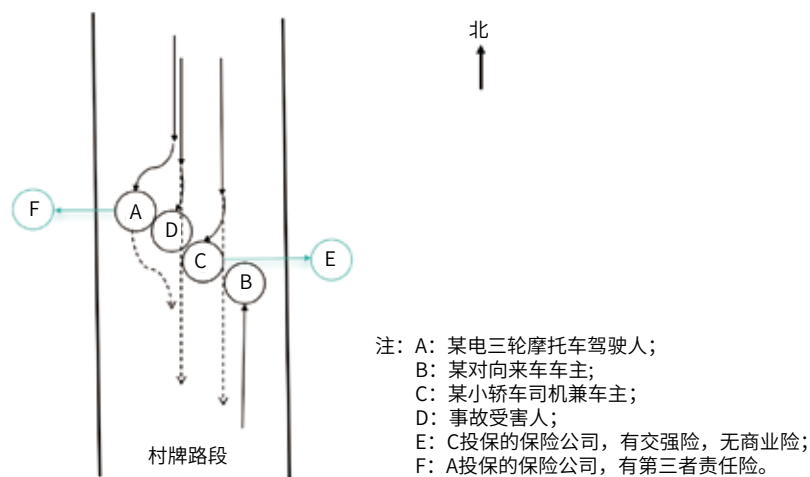
（一）基础事实

2023年7月16日7时30分许，被告A驾驶某万仕达牌正三轮摩托车，沿S214线由北向南行驶至某村村牌路段，因相对方向来车，被告C驾驶的由北向南行驶的某跃进牌轻型栏板货车往右侧躲避，被告A在超越原告D驾驶的自行车时，因没有保持必要的安全距离而与自行车发生刮碰，造成原告D受伤的道路交通事故。该事故经该县公安交通警察大队认定，被告A承担此次事故的主要责任，被告C承担此次事故的次要责任，原告D无责任。事故发生后原告被送往该地医院住院治疗，

于2023年10月20日出院，共计住院96天，支付医疗费38475.88元。经该县人民法院依法委托某法医临床司法鉴定所进行鉴定，原告D腰1椎体压缩性骨折行手术内固定治疗伤残等级评定为十级伤残；原告D于2023年7月24日在全麻下行切开复位内固定术+椎骨成形术，术后体内遗留内固定装置，适当时机需要取出内固定装置，取出费用包括：各种术前及术后检查费、手术麻醉费、医疗费、治疗费、住院费、护理费、诊查费、一次性用品费等费用。根据该市2023年DIP分值库标准，综合评定原告D后续治疗费约为7500元。支付鉴定费1350元，检查费315元。

被告C驾驶的该跃进牌轻型栏板车在被告E财产保险股份有限公司某中心公司（以下简称E保险公司）投保有交强险，被告A驾驶的该万仕达牌电三轮摩托车在F财产保险股份有限公司某市中心支公司（以下简称F保险公司）投保了非机动车第三者责任保险，保险约定：第三者责任累计赔偿限额30000元，其中死亡伤残赔偿限额27000元，医疗费用赔偿限额2500元，财产损失赔偿限额500元，每次事故绝对免赔额200元。事故发生在保险期间内，被告A为原告垫付26604元

作者简介：潘红艳，吉林大学法学院教授；李森，吉林大学法学院硕士研究生。



本案交通事故现场还原图

和 1960 元护工费，被告 E 保险公司为原告垫付医疗费 18000 元。

事故发生后，D 起诉 A、C、E 保险公司、F 保险公司，要求就该交通事故责任纠纷的医疗费、营养费、住院伙食补助费、后续治疗费、护理费、伤残赔偿金、鉴定费、精神抚慰金、交通费等费用获得赔偿；并且，原告对于交强险限额内的损失只主张由 E 保险公司承担。

（二）法院裁判观点

法院适用小额程序审理，对交警大队责任划分予以确认，即被告 A 承担此事故的主要责任，被告 C 承担此事故的次要责任，原告 D 无责任。参照当地相关规定，法院酌定由被告 A 承担涉案事故 70% 赔偿责任，由被告 C 承担涉案事故 30% 赔偿责任。被告 C 驾驶的涉案栏板车在被告 E 保险公司投保了交强险，被告 A 驾驶的三轮车在 F 保险公司投保了非机动车第三者责任保险，根据《民法典》第 1213 条规定，原告的损失首先由被告 E 保险公司在交强险限额内承担赔偿责任，原告超过交强险各分项限额部分的损失，由被告 A、C 按照事故责任比例承担。被告 A 按照事故责任比例应承担的部分，首先应由被告 F 保险公司在非机动车第三者责任保险限额范围内承担赔偿责任，不足部分由被告 A 承担。

二、案件评析

本案发生在 2023 年，涉多个侵权主体间交强险、商业三者险并存问题，主要依据《中华人民共和国民法典》（以下简称《民法典》）、《中华人民共和国保险法》（以下简称《保险法》）、《中华人民共和国道路交通安全法》（以下简称《道交法》）、《最高人民法院关于审理道路交通事故损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》（以下简称《解释》）、《机动车交通事故责任强制保险条例》（以下简称《条例》）处理，厘清两险种的适用顺序尤为重要。首先应当明确其概念：交强险，全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，在责任限额内予以赔偿的强制性责任保险”；商业三者险，全称第三者商业责任保险。

（一）交强险立法模式的两种选择

我国交强险实践自 1984 年对农用车辆的行政初步引导开始^①，至 2004 年的《道交法》第 17 条通过明确“机动车第三者责任强制保险”的名称将交强险定义为“责任保险”性质，但第 76 条关于赔偿责任顺序的规

① 参见汪立志主编：《强制保险的国际比较研究》，中国金融出版社 2016 年版，第 146 页。

定将交强险塑造为受害人的第一顺位损害填补方式，为该险种被解释为非责任保险留下空间，此后两年交强险也基本处于有名无实的状态；2006年的《条例》整体按照责任保险模式设计交强险，交强险真正开始步入实践；2009年的《侵权责任法》通过强调机动车一方责任为前提再次体现交强险的责任保险属性；但2012年的《解释》第16条交通事故赔偿责任顺序条款隐含与侵权责任分离的思路，规定了从交强险到商业三者险再到侵权人的赔偿顺序，“弱化甚至否定了交强险的责任保险属性，强化其对更广范围的交通事故受害人的损失填补功能”^②。从这一阶段的立法目的来看，交强险具有明显的公益性质，强调对第三者损害的及时救济，保险公司对受害人的责任承担不以投保车辆驾驶员过错与否为前提，这一点同时也出于法律的直接规定，属于一种法定的赔偿责任^③；最高人民法院研究人员在其论述中也表明当时我国的交强险更强调基本保障功能，采取的是在一定范围内与侵权责任脱钩的模式^④。另外，在交强险和三者险的归责原则上，彼时学界有研究认为，机动车交强险适用“无过错责任原则”，无论保险车辆是否在交通事故中负有责任，保险人均需在责任限额内承担赔偿责任，只是区分有责限额和无责限额；而机动车第三者责任保险适用“过错责任原则”，保险人所应赔付的保险金的确定以保险车辆在交通事故中所承担的责任为基础^⑤。

1. 责任保险模式——遵循责任保险模式的交强险，以侵权责任为基础。

责任保险，依《保险法》第65条第四款之规定，“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”，责任保险之标的可为侵权责任、可为违约责任，但实务中多基于侵权责任产生^⑥。强调责任保

险属性的交强险立法模式，聚焦于交强险对被保险人的损失分担功能，体现为“侵权责任关系+保险合同关系”的基本规范模型，美国部分州、新加坡等的立法均基本遵循此种模式^⑦。

2. 基本保障模式——遵循基本保障模式的交强险，与侵权责任相分离。

基本保障模式，又称“脱钩模式”，强调交强险的基本社会保障、受害人损失填补功能，包括两种实现形式：一是虽在形式上仍基于侵权责任，但实质上通过立法或无过错责任、严格责任的归责原则间接排除“保险人在交强险限额内给付保险金”的例外情形；二是将责任保险与侵权责任“脱钩”，摒弃对侵权责任的讨论，使保险人直接向交通事故的受害人承担赔偿责任。英国、德国、法国、日本均不同形式地采取相近立法模式^⑧。

（二）《民法典》时代交强险的定位——基于历史解释与体系解释方法

我国交强险是责任险还是保障险，核心体现其功能定位^⑨，而此问题自立法之初就众说纷纭，学界研究认为二者各有利弊，但这种制度定位和理论研究的混乱也为法院、保险行业等各方对交强险的理解与适用带来隐患^⑩。

尽管有学者主张交强险仍是保障性保险，或采取“交强险的核心属性是保障性保险，但在一定程度上兼具具有替代被保险人对第三人赔偿责任的责任保险性质”^⑪的立场，但在《民法典》时代将其定义为责任险显然更具有合理性。

1. 从交强险的立法过程来看，交强险属于责任保险，表述明确。

2020年的《解释》相较于2012年删去了“交强

② 参见李祝用、姚兆中：《论中国〈民法典〉对“交强险”制度之重构》，载高歌、任自力主编：《保险法学的新方向》，东南大学出版社2022年版，第46-48页；罗璨：《责任保险的扩张与应用》，法律出版社2019年版，第131页。

③ 同上注，罗璨书，第161页。

④ 参见杜万华、贺小荣、李明义等：《〈关于审理道路交通事故损害赔偿案件适用法律若干问题的解释〉的理解与适用》，载《法律适用》2013年第3期，第35-36页；姜强：《交强险的功能定位及其与侵权责任的关系——审理机动车交通事故损害赔偿案件的制度背景》，载《法律适用》2013年第1期，第53-54页。

⑤ 参见王雨静主编：《保险法原理与实务》，中国人民公安大学出版社2020年版，第212页。

⑥ 参见潘红艳：《保险合同法精解：释义与案例》，社会科学文献出版社2021年版，第395页；郭宏彬：《责任保险专题研究》，中国政法大学出版社2022年版，第2页。

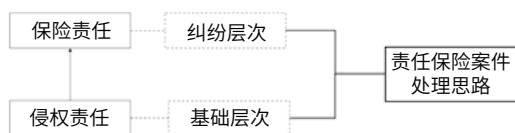
⑦ 参见姜强：《交强险的功能定位及其与侵权责任的关系——审理机动车交通事故损害赔偿案件的制度背景》，载《法律适用》2013年第1期，第51页。

⑧ 同上注，姜强文，第51-52页。

⑨ 参见前注1，郭宏彬书，第191页。

⑩ 参见李祝用、姚兆中：《再论交强险的制度定位——立法的缺陷、行政法规与司法解释的矛盾及其解决》，载《保险研究》2014年第4期，第36页；马宁：《中国交强险立法的完善：保险模式选择与规范调适》，载《清华法学》2019年第5期，第150-151页。

⑪ 参见前注1，郭宏彬书，第194-197页。



本案梳理出的理论逻辑层次及示意图

险——商业险——侵权人”这一赔偿责任承担的明确规则表述，代之以《民法典》1213条；此外，“《民法典》1209条、第1210条删除了《侵权责任法》第49条、第50条中关于交强险赔付的规定，将其统筹在《民法典》第1213条中”^⑫；《民法典》第1208条相较于已失效的《侵权责任法》第48条，在处理机动车交通事故损害案件时，指向的法律除了《道交法》，也增加了“本法的有关规定”的表述，而《民法典》中关于此类案件的处理主要规定在1208至1217条中。事实上，《侵权责任法》第49、50条已经有“发生交通事故后属于该机动车一方责任的”这一前提，只是在当时理论和实务对交强险定位分歧中未引起足够重视，而《民法典》1213条的起草中，从各阶段的意见稿征求、一审到二审稿来看，“属于该机动车一方责任”的表述始终未变，足以看出《民法典》在赔偿顺序条款中填补了《道交法》第76条可能存在的解释空间，交强险属于责任保险，在立法上表述明确，应再无争议^⑬。

2. 从交强险的立法体系来看，交强险的标的指向被保险人的侵权责任。

“在交强险的定性上，《道交法》与《民法典》存在差异”^⑭，而从法律位阶来看，《民法典》优于《道交法》；现行有效的《道交法》的颁布和实行时间尽管晚于《民法典》，但被认为是“交强险先行赔付、无责赔付”核心依据的《道交法》第76条却是对2003年《道交法》第76条的保留，且2007年、2011年《道交法》修法均未对此条进行修改。因此，对于交强险定性

的厘清，应当在《民法典》时代做出新的理解。同时，《民法典》中机动车交通事故责任被集中规定在侵权责任篇第5章，其中，第1209-1213、1215、1217条均保留“属于该机动车一方责任的”表述，由此可见交强险的标的指向被保险人的侵权责任的主张，有理可依。

交强险是否遵循责任保险体系，立法与学界间长期众说纷纭^⑮；保险行业也固然存在长久形成的“交强险先行赔付”惯例。但在《民法典》颁行后，随着学理与实务解释的不断深入，应当对交强险的责任保险属性与相关适用规则做进一步明确。即便是承认“交强险先行赔付”规则，“先”于何者赔付也尚存讨论空间^⑯。何况是在自动驾驶技术快速发展的当下，强化交强险的责任保险立法思路，探索交强险在传统责任保险基础上通过修正更迅速、充分保障事故受害人的新路径，将为自动驾驶汽车领域包括交强险、商业三者险在内的保险体系构建提供更加广泛深入、前沿可行的法理前提^⑰。

三、以侵权责任为基础：责任保险体系下本案的处理思路

（一）本案的理论逻辑层次

1. 同一主体并存交强险、商业险的赔付顺序

同一主体并存交强险、商业险的情况下遵循何种赔付顺序，依据《民法典》第1213条之规定，固不存在争议。《民法典》第1213条规定：“机动车发生交通事故造成损害，属于该机动车一方责任的，先由承保机动车强制保险的保险人在强制保险责任限额范围内予以

⑫ 赵银仁：《交强险“第三者”认定的困境与逻辑回归——基于〈民法典〉第1213条的展开》，载《甘肃政法大学学报》2022年第4期，第49页。

⑬ 参见前注5，李祝用、姚兆文，第52-53页。

⑭ 同前注12，赵银仁文，第49页。

⑮ “我国在设计交强险时似乎想遵循责任保险之体系，但学界所达成的共识却是交强险之立法模式早已超越了责任保险的框架，因此交强险具体规则解释论该如何展开也一直是中国保险法学界尚未完全厘清的重大理论问题，多年来引发了无尽的学术论争。”张力毅：《比较、定位与出路：论我国交强险的立法模式——写在〈交强险条例〉出台15周年之际》，载《保险研究》2021年第1期，第107页。

⑯ 若承认交强险的立法设计仍遵循责任保险体系，则对于“先于”问题的探讨应当在责任保险二层次内部来看，此处“先于”指向的标的为纠纷层次的“商业险”；但若承认交强险的立法模式已超越责任保险框架，则对于“先于”问题的探讨也应当超越责任保险二层次，将其视为一个整体来看，此处的“先于”指向的标的为作为责任保险基础的“侵权责任”。

⑰ 参见刘景琪：《论自动驾驶视域下汽车责任保险制度的适应性变革》，载《保险研究》2025年第8期，第116-117页；康雷闪、龚晓敏：《因应自动驾驶的交强险：制度审视与优化》，载《南方金融》2023年第6期，第65页。

赔偿；不足部分，由承保机动车商业保险的保险人按照保险合同的约定予以赔偿；仍然不足或者没有投保机动车商业保险的，由侵权人赔偿。”亦即，在侵权责任划分的基础上，遵循“交强险——商业险——侵权人”依次赔偿的顺序。

2. 本案的法院判决层次

本案的赔偿责任涉及多个侵权主体，相对复杂。本案法院裁判存在三层意思：其一，确认了侵权责任划分，被告 A 承担 70%、被告 C 承担 30% 的赔偿责任；其二，判决被告 E 保险公司首先在交强险限额内承担赔偿责任，原告超过交强险各分项限额部分的损失再由被告 A、C 按事故比例承担；其三，A 按事故责任比例应承担的部分，首先由其投保的被告 F 保险公司在商业三者险限额范围内承担赔偿责任，不足部分由 A 承担。该判决的争议主要体现在 E 保险公司依据交强险所实际承担的赔偿金超出其应当承担的赔偿责任范围，其本质是对保险责任与侵权责任的关系认识存在不足。

3. 责任保险类型案件的处理思路

“责任保险的运作必须依托于侵权责任的事先确定”^⑧，交强险是机动车交通事故责任中强制性的责任保险，理当遵循责任保险体系。在该体系下，保险责任以侵权责任为先决条件。具体而言，责任保险类型案件的处理思路包含两个层次：一是作为基础层次的侵权责任；二是作为纠纷层次的保险责任。从这个意义上来看，本案的争议正是判决对此二层次的混淆导致的。交强险先行赔付规则规定在《民法典》第 1213 条中，具体表述为“机动车发生交通事故造成损害，属于该机动车一方责任的，先由承保机动车强制保险的保险人在强制保险责任限额范围内予以赔偿……”，意即交强险赔付的前提为侵权行为系属“该机动车一方责任”。由此而言，保险公司的交强险赔偿责任（具体表现为保险金的确定）应当受到两次限缩：侵权责任范围、合同约定的责任限额。

4. 本案 E 保险公司责任划分的两次限缩

本案中，E 保险公司承保的交强险为其对 C 所驾驶

的跃进牌轻型栏板货车发生交通事故造成损害的强制性责任保险，质言之，E 保险公司在本案中的保险责任范围应当遵循下述步骤确定：首先，以 C 的侵权责任范围为基础进行第一次限缩，E 保险公司应当承担的赔偿责任范围不应超出 C 应当承担的侵权责任范围的限度，即法院已经确认的 30% 责任；其次，以 C 与 E 保险公司签订的交强险合同为基础进行第二次限缩，E 保险公司应当承担的赔偿责任范围不应超出合同约定的保险金额，即最高赔偿限额。而本案裁判中，E 保险公司承担的交强险赔偿责任以本案被告方的全部赔偿责任，亦即被告 A、被告 C 的赔偿责任加总为最大范围，在此基础上进行交强险保险金的第二次限缩，实际上扩大了 E 保险公司应当赔付的保险金额度，突破了保险责任的应然范围，应予纠正。

（二）案件结论及法律依据

1. 本案判决执行后续情况

E 保险公司履行生效判决后，对 A 提起追偿权诉讼，请求判令 A 支付其已垫付的保险赔偿款 25167.24 元；其依据《解释》第 18 条，主张自己在强制险伤残项目下承担 52334.48 元应当由被告承担一半。开庭时，E 保险公司又发现该三轮摩托车在 F 保险公司投了非机动车第三者责任险，死亡伤残赔偿限额 27000 元，于是又追加 F 保险公司作为被告。

据此，应当探讨的是：对于 E 保险公司的诉求应当驳回还是判决由 F 保险公司承担？

2. 本案应然结论与法律依据

综上，我们的结论是：不应驳回 E 保险公司的上述诉求。在前序判决中 A 应承担的 70% 赔偿责任范围内，F 保险公司在其与 A 签订的商业三者险合同规定的死亡伤残赔偿限额 27000 元内赔付赔偿金；不足部分，由 A 补足。

《解释》第 18 条第三款规定：“多辆机动车发生交通事故造成第三人损害，其中部分机动车未投保交强险，当事人请求先由已承保交强险的保险公司在责任限额范围内予以赔偿的，人民法院应予支持。保险公司就

^⑧ 张力毅：《比较、定位与出路：论我国交强险的立法模式——写在〈交强险条例〉出台 15 周年之际》，载《保险研究》2021 年第 1 期，第 109 页。

超出其应承担的部分向未投保交强险的投保义务人或者侵权人行使追偿权的，人民法院应予支持。”在前序判决中，A、C 共同导致 D 在交通事故中受伤，其中 C 在 E 保险公司投保了交强险，而 A 并未投保交强险。因此，若 D 主张 E 在责任限额范围内予以赔偿，法院判决应予支持。但同时，本条也规定了保险公司的追偿权，即 E 保险公司就超出其应承担的部分向未投保交强险的

投保义务人 A 行使追偿权的，法院应予支持。同时，依据《民法典》第 1213 条确定的“交强险——商业险——侵权人”赔偿顺序，鉴于 A 并未投保交强险，仅在 F 保险公司投保了商业三者险，则其应承担的 70% 侵权责任应当先由 F 保险公司在合同约定的保险金额限额内先行赔偿，不足部分再由 A 赔偿。□

First Payment by Compulsory Traffic Insurance Should Not Be an Iron Rule — An Analysis Based on a Pending Case

Pan Hongyan and Li Sen
(School of Law, Jilin University)

Abstract: In cases where motor vehicle traffic accidents cause damages to third parties, controversies have arisen in practice concerning the order of compensation involving multiple tortfeasors. The core of these controversies lies in whether Compulsory Traffic Insurance (CTI) is settled on the basis of tort liability, which reflects the fundamental positioning of China's CTI as either liability insurance or protective insurance. In the era of the Civil Code of the People's Republic of China, with Article 1213 as the core, it should be clarified that the legislation of China's CTI adopts the liability insurance model. The approach to handling such cases involves two levels: first, tort liability as the fundamental basis; second, insurance liability as the dispute resolution level. Therefore, in motor vehicle traffic accident cases, the determination of insurance proceeds under CTI shall be premised on the insured's tort liability. Correspondingly, the insurer's compensation liability under CTI shall be subject to two limitations: the first is imposed by the scope of tort liability, and the second by the liability limit stipulated in the insurance contract.

Keywords: Compulsory Traffic Insurance (CTI); Commercial Third-Party Liability Insurance; Tort Liability; Compensation Order