

机动车责任保险第三者认定标准向一般规则的回归

沈小军

摘 要：第三者的范围决定机动车责任保险救济交通事故受害人的制度目的实现的程度，科学的界定标准是实现上述目的的基础。机动车责任保险以受害人在事故发生时的空间位置作为界定第三者的逻辑基础，导致乘客被一般性地排除在保障范围之外。司法实践试图通过车上人员身份的转化扩张机动车责任保险的保障范围，但仍存在个案认定不统一、是否适用于单方事故和商业三者险不统一的问题。以受害人在事故发生时的空间位置来认定其第三者身份不仅缺乏理论依据，也不符合责任保险的一般规则。车上人员在道路交通中并非强势群体，车上人员与驾驶人之间也不存在免除赔偿责任的特别关系，且替代性责任保险难以提供充分的救济。第三者的认定应以是否对被保险人依法享有损害赔偿请求权作为标准，其范围不仅包括机动车内的所有普通乘客，也包括非为机动车驾驶人的投保人以及特定情形下的驾驶人。前提是投保人或驾驶人对其他被保险人依法享有损害赔偿请求权，且不得为交通事故的最终责任者。

关键词：交强险；商业三者险；第三者

〔中图分类号〕D922.284 〔文献标识码〕A 〔文章编号〕2096-6180（2026）01-0102-19

一、问题的提出

相关统计数据显示，2023 年我国共发生 25.5 万起道路交通事故，造成 6 万多人死亡，导致的直接经济损失高达 11.8 亿元。^{〔1〕}与多数侵权损害由加害人自己赔偿不同，机动车交通事故损害在世界范围内几乎都由责任保险直接赔付。机动车责任保险虽然属于商业保险，但具有强烈的政策性色彩，其宗旨在于使交通事故受害人尽快获得保险赔付，从交通事故的影响中恢复正常生活。从宏观层面看，第三者的范围关系到保护交通事故受害人的立法目的的实现以及机动车责任保险在交通事故损害赔偿体系中的地位。从微观层面看，第三者的范围关系到具体的交通事故受害人

〔作者简介〕沈小军，上海财经大学法学院副教授，法学博士。

〔基金项目〕2025 年度国家社会科学基金一般项目“自动驾驶汽车事故责任重构与保险机制研究”（项目批准号：25BFX066）。

〔1〕戴轩：《去年我国共发生 25.5 万起道路交通事故，造成 6 万余人死亡》，载新京报 2024 年 12 月 2 日，<https://www.bjnews.com.cn/detail/1733139785129761.html>。

能否获得机动车责任保险的救济及其程度。

从理论上说,所有因交通事故遭受损害的人都应当得到救济。比较法上确实存在一些立法例,并不区分交通事故受害人的身份而予以同等程度的救济,尤其著名的是新西兰的意外事故人身损害综合救济机制。⁽²⁾大陆法系国家大多采取传统责任保险模式,除应当对交通事故承担责任的被保险人被排除在第三者的范围之外,其他受害人,无论是车内乘客还是车外的其他交通参与者,均能获得机动车责任保险的救济。⁽³⁾我国机动车责任保险对第三者的认定并未采取传统标准⁽⁴⁾,《机动车交通事故责任强制保险条例》(国务院令第709号,下称《交强险条例》)第3条和《中国保险行业协会机动车商业保险示范条款(2020版)》(下称《商业保险示范条款》)第3条分别以“本车人员”与“本车车上人员”(下称车上人员)以及“被保险人”从反面界定第三者。车上人员并非具有确定内涵的法律概念,实践中围绕第三者的认定经常发生争议,兹以若干典型案例加以说明。

案例一:甲某驾驶机动车超速行驶,冲下路基后发生翻滚,乘车人乙某被甩出车外,后被本车碾压致死。交警部门认定,甲某承担事故全部责任。⁽⁵⁾

案例二:机动车所有人甲某在A保险公司投保了交强险和商业三者险。某日,乙某借用其机动车外出,在还车过程中不慎撞倒甲并造成其身体损害。交警部门认定,乙某应对交通事故承担全部责任,甲某无责任。

案例三:所有人甲某为A号牌的货车投保了交强险和商业三者险。甲某聘请的驾驶人乙某驾驶该货车在陡坡卸载混凝土。乙某下车后,货车向前滑行撞到乙某,导致其当场死亡。《道路交通事故认定书》认定,交通事故属于意外,乙某无过错。⁽⁶⁾

现行法将车上人员排除在第三者的范围之外,使得乘客无法获得机动车责任保险的救济。一些法院试图通过对《交强险条例》第3条的“本车人员”进行限缩解释,扩张交强险第三者的范围。然而,不同法院采取的解释方法不尽相同,同案不同判的问题十分突出。为统一法律适用,最高人民法院出台了多个司法解释对具体情形中第三者的认定作出规定。《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》(法释〔2020〕17号,下称《交通事故损害赔偿解释》)第14条将与实际驾驶人不一致的投保人纳入交强险第三者的范围之内。《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民法典〉侵权责任编的解释(一)》(法释〔2024〕12号,下称《民法典侵权责任编解释一》)第22条则将离开本车并因自身过错受到本车碰撞、碾压的驾驶人排除在第三者的范围之外。

(2) 李昊主编:《意外事故的综合救济机制研究——历史与比较的考察》,北京大学出版社2024年版,第169页。

(3) Manfred Wandt, Versicherungsrecht, Vahlen, 2016, S. 426.

(4) 刘锐:《交强险基本模式问题探析——从最高法院司法解释和国务院行政法规的对抗谈起》,载《保险研究》2013年第11期,第78页。

(5) 国家法官学院、最高人民法院司法案例研究院编:《保险纠纷裁判规则理解与适用》,中国法制出版社2023年版,第241页。

(6) 国家法官学院、最高人民法院司法案例研究院编:《保险纠纷裁判规则理解与适用》,中国法制出版社2023年版,第88页。

司法机关对车上人员进行限缩解释以及司法解释对第三者范围的扩张在一定程度上表明，机动车责任保险第三者的现有认定标准存在缺陷。在高级别自动驾驶机动车时代，传统驾驶人的角色将逐步消失并转化为乘客。机动车责任保险第三者认定标准的重构势在必行，以便填补机动车责任保险的保护漏洞，并适应自动驾驶时代的新要求。

二、现行法下机动车责任保险第三者认定的空间标准及检讨

《中华人民共和国道路交通安全法》（下称《道路交通安全法》）第17条是现行机动车责任保险制度建立的依据，但该条对何谓“第三者”却并未予以明确，第三者的认定标准被规定在《交强险条例》第3条和《商业保险示范条款》第3条之中。

（一）以事故发生时受害人所处空间位置作为认定机动车责任保险第三者的标准

1. 车上人员以外的受害人

根据《交强险条例》第3条的规定，机动车责任保险的第三者首先是在交通事故发生时处于机动车之外的人。值得注意的是，《道路交通安全法》第76条在规定交通事故责任时仅提及了行人、非机动车驾驶人。实践中曾有判决书认为，作为受害人的高空架线作业者不属于非机动车驾驶人、行人，无《道路交通安全法》第76条的适用空间，无权向机动车责任保险请求赔付。有学者主张，对《道路交通安全法》第76条作扩大解释，使其不仅包括道路交通的直接参与者，也包括路旁住户、道路设施所有人等交通事故受损者。^{〔7〕}显然，列举方式无法穷尽应当获得机动车责任保险保障的第三者，而只能借助抽象标准来描述。

2. 车上人员

从文义上讲，《交强险条例》第3条的“本车人员”有两种解释的可能性。第一种是将“本车人员”理解为与本车存在某种较为稳定法律关系的人员，例如机动车的保有人、所有权人、驾驶人、副驾驶员等。此种解释的目的在于对与机动车存在特定关系者相互之间的损害赔偿作出适当限制，限制不仅体现在损害赔偿规则上，也体现在机动车责任保险的赔付规则上。例如，《德国道路交通法》第8条第2项将驾驶人或其他机动车运行参与者排除在无过错保有人责任的适用范围之外，第3项则将机动车运输的物品排除在外，除非是乘客随身携带的物品。又如2015年版《德国机动车责任保险一般条款》第A.1.5.6条将投保人、保有人、所有权人因机动车使用对其他被保险人享有的财物和纯粹经济损失请求权排除在其保障范围之外。第二种是将“本车人员”理解为位于本车空间范围内的人员。不过，车上人员并不包括作为被保险人的驾驶人，否则同条的“被保险人”将丧失规范意义。^{〔8〕}相关释义书也指出，车上人员包括本车驾驶人和车上乘客。^{〔9〕}《商业保险示范条款》和《交强险条例》都采纳了第二种理解，将车上人员排除在保护范围之外。根据

〔7〕 印通：《机动车强制保险赔偿制度研究——兼论智能机动车强制保险的变革与展望》，法律出版社2021年版，第68页。

〔8〕 程啸：《最高人民法院民法典侵权责任编司法解释理解与适用》，中国法制出版社2024年版，第241页。

〔9〕 刘昭、杨华柏、郭左践主编：《机动车交通事故责任强制保险条例释义》，法律出版社2006年版，第53页。

《商业保险示范条款》第4条的定义，车上人员是指“发生意外事故的瞬间，在被保险机动车车体内或车体上的人员，包括正在上下车的人员”。一些地方司法指导文件也确认交通事故发生时受害人的空间位置是认定机动车责任保险第三者身份的重要标准。^[10]

（二）认定机动车责任保险第三者的空间标准之检讨

立法者基于何种理由将位于车内的受害人排除在机动车责任保险的保护范围之外，并无官方信息可供查证。根据参与《交强险条例》起草的学者介绍，理由主要有三个方面：车上人员与驾驶人之间存在信赖关系，应当自行承担损害；车上人员在交通事故中并不属于需要特别保护的弱势群体；承运人责任险可以为车上人员提供充分救济。^[11]

1. 车上人员与驾驶人之间无免除赔偿责任的特别关系

（1）信赖关系

基于与驾驶人建立的信任关系，车上人员被排除在机动车责任保险保护范围之外的第一个理由是，其对可能发生的风险有一定的预测和认知。由车上人员自行承担这种可以事先预见的风险，有助于减轻强制保险的负担，并预防道德风险。从民法理论上说，将乘车人与驾驶人之间的关系理解为信赖关系并作为机动车责任保险免除给付义务的依据难以成立。相反，信赖向来被视为对施加信赖的一方进行保护和对他方课以赔偿责任的正当性基础。如果潜在受害人可得信任所涉危险来源应被确保安全，则其自身不必采取保护措施。^[12] 根据信赖责任理论，基于乘客对其在机动车运行过程中的人身、财产安全应得到保护的信赖，机动车一方应当承担损害赔偿赔偿责任。^[13] 尤其在存在责任保险的前提下，机动车一方对在信赖关系中遭受损害者承担责任更具有正当性。

（2）自甘冒险

与信赖关系类似的观点还有，将搭乘他人机动车视为自甘冒险活动，主张由乘车人自行承担在自甘冒险活动中遭受的损害。^[14] 自甘冒险要求受害人自愿参与超出一般生活风险的活动，即受害人有意识且没有必要理由地将自己置身于加害人创造与控制的危险之中，并愿意承担此项活动的固有风险引起的不利后果。^[15] 一般认为，参加赛车活动属于自甘冒险行为，但并不包括正常搭乘他人的机动车，即便搭乘的是自动驾驶汽车。^[16] 首先，自甘冒险行为要求受害人参与的活动存

[10] 例如，《湖南省高级人民法院关于审理涉及机动车交通事故责任强制保险案件适用法律问题的指导意见》（湖南省高级人民法院审判委员会2008年11月26日会议通过）第3条规定：“交强险中的本车人员，是指保险事故发生瞬间，位于机动车驾驶室或车厢内的人员。”

[11] 张新宝、陈飞：《机动车交通事故责任强制保险条例理解与适用》，法律出版社2006年版，第152页。

[12] [德]迪尔克·罗歇尔德斯：《德国债法各论》（第16版），沈小军、陈丽婧译，北京大学出版社2024年版，第679页。

[13] Claus-Wilhelm Canaris, Die Vertrauenshaftung im deutschen Privatrecht, C.H.Beck, 1971, S. 30.

[14] 张力毅：《台湾地区强制汽车责任保险法制化经验的借鉴与反思——写在大陆〈交强险条例〉实施十周年之际》，载《保险研究》2016年第12期，第96页。

[15] [德]迪尔克·罗歇尔德斯：《德国债法总论》（第7版），沈小军、张金海译，沈小军校，中国人民大学出版社2014年版，第370页。

[16] 康雷闪、山东省新泰市人民检察院课题组：《自动驾驶汽车保险法律制度研究》，中国政法大学出版社2024年版，第169页。

在危险增加的特别情况，属于这一情形的比如搭乘由醉酒司机驾驶的机动车。正常搭乘他人机动车的行为虽然存在一定风险，但并未超出一般生活风险，并不属于冒险活动。相反，机动车运行属于法律允许的特别危险，机动车一方在某种意义上制造并控制着该危险活动，从机动车运行中获得经济利益，应当对运行过程中遭受损害的人承担赔偿责任。机动车一方承担的是危险责任，其成立不以责任主体具有过错为前提。⁽¹⁷⁾ 其次，自甘冒险行为默认受害人自愿承受其他活动参与者符合规则的行为的侵害，事后向加害人主张损害赔偿属于自相矛盾的行为。根据一般生活观念，搭乘他人机动车的乘客通常并无自愿承受交通事故所致损害后果的意思。即便在类似赛车的危险活动中，如果存在责任保险尤其是强制责任保险，限制加害人损害赔偿责任的规则通常也不适用。⁽¹⁸⁾

2. 车上人员在交通事故中属于弱势群体

近代以来，机动车交通事故责任责任和机动车责任保险立法和改革大多围绕如何强化交通事故受害人的保护展开。⁽¹⁹⁾ 《道路交通安全法》第1条和《交强险条例》第1条都将强化交通事故受害人保护作为立法目的，并通过具体规则予以实现。强化受害人保护的假设是，受害人在与交通事故肇事者的关系中处于弱势地位。我国机动车责任保险将车上人员排除在保护范围之外的原因即在于，车上人员与机动车作为一个整体在道路交通中属于强势群体，而非弱势群体。⁽²⁰⁾

第一，机动车交通事故责任旨在救济因机动车运行过程中的特别危险而遭受损害的人，与车外受害人一样，车上人员在这种特别危险面前同样处于弱势地位。⁽²¹⁾ 第二，为交通事故中遭受损害的乘客提供与车外受害人同等水平的救济在比较法上已经得到普遍承认。2002年改革后的《德国道路交通安全法》删除了限制乘客向机动车保有人主张无过错损害赔偿请求权的规则，并规定有偿或营业性运输中不得通过约定排除或限制保有人对致人死亡或人身伤害的赔偿责任。在英国法上，乘客也受到机动车交通事故责任强制保险的保护，且被保险车辆不限于按照规定专用于载客客者。⁽²²⁾ 第三，即便车上人员属于所谓的强势群体，民事领域也并不存在以此为由剥夺其人身损害赔偿请求权的规则。

3. 替代性责任保险无法为车上人员提供充分救济

保险市场上也存在一些为车内乘客提供保障的保险产品，包括营运性机动车承运人责任险、车上人员责任险和驾乘人员意外伤害险。有观点认为，旅客运输活动中的车上人员可以通过承运人责任险得到保障，而无须通过机动车责任保险来保障。⁽²³⁾ 与机动车责任保险相比，替代性保险

(17) [德] 迪尔克·罗歇尔德斯：《德国债法各论》（第16版），沈小军、陈丽婧译，北京大学出版社2024年版，第827页。

(18) [德] 迪尔克·罗歇尔德斯：《德国债法总论》（第7版），沈小军、张金海译，沈小军校，中国人民大学出版社2014年版，第371页。

(19) 刘玉林：《责任保险法之现代转型及其制度重构》，法律出版社2022年版，第37页。

(20) 张新宝、陈飞：《机动车交通事故责任强制保险条例理解与适用》，法律出版社2006年版，第152页。

(21) [德] 迪尔克·罗歇尔德斯：《德国债法各论》（第16版），沈小军、陈丽婧译，北京大学出版社2024年版，第827页。

(22) John Birds, *Birds's Modern Insurance Law* (9th ed.), Sweet & Maxwell, 2013, p. 407.

(23) 张新宝、陈飞：《机动车交通事故责任强制保险条例理解与适用》，法律出版社2006年版，第150页。

产品在保障标准上仍然存在诸多不足。

（1）投保率难以得到保障

为保障强制投保义务得到履行,《道路交通安全法》将订立机动车强制责任保险作为取得机动车行驶证的要件。《交强险条例》第38条就违反强制投保义务规定了扣留机动车、罚款等法律责任,这属于投保义务人违反强制投保义务在行政法上的后果。除行政法上的责任外,未按法律要求投保强制保险时义务人还要承担更为严格的赔偿责任。根据《交通事故损害赔偿解释》第16条第1款的规定,如果违反投保义务,投保义务人应在交强险责任限额范围内承担损害赔偿责任。这比机动车保有人在超出强制保险限额时需要承担的侵权责任更为严格,因为中国的机动车强制责任保险在赔偿限额范围内与被保险人的侵权责任是脱钩的,或者说被保险人承担的是强化版无过错责任。尽管机动车所有人、管理人对于商业三者险并无投保义务,但实践中其投保率与交强险并无差别。就投保率的保障而言,为乘客提供保障的替代性保险产品显然无法与投保率接近100%的机动车责任保险相比。尽管承运人责任险属于强制性保险,投保率较有保障,但仅适用于营运性机动车,而不适用于私家车。车上人员责任险和驾乘人员意外伤害险属于任意性保险,车主并无投保义务,保险人也不负有承保义务,投保率无法得到保障。

（2）替代性保险的保险金额难以得到保障

对受害人来说,保险金额的充分性是交通事故发生后获得救济的前提条件。即便《交通运输部、中国保险监督管理委员会关于做好道路运输承运人责任保险工作的通知》(交运发〔2013〕786号)就承运人责任保险规定了每座不低于40万元的责任限额,但与日益增加的赔偿标准相比,这一最低保险金额的不足是显而易见的。驾乘人员意外伤害险的保险金额通常仅为每个座位20万至30万元,而车上人员责任险的保险金额普遍低于5万元,显然也不足以填补较为严重的事故损害。与之相比,机动车责任保险的保险金额更为充分。尽管交强险在全国范围内实行统一的责任限额,且责任限额不足以分散被保险人的潜在责任风险⁽²⁴⁾,但几乎所有车主都会选择投保更高金额的商业三者险,否则交通事故的责任风险将不能得到有效分散。⁽²⁵⁾目前,商业三者险的投保金额普遍可以达到200万至300万元,高级别自动驾驶汽车测试机构甚至必须投保不低于500万元的商业三者险。

（3）任意性保险无法保障受害人权利的实现

为强化交通事故受害人在机动车责任保险中的救济,各国立法普遍引入一些保障受害人权利实现的制度。

(24) 中国保险行业协会公布的《机动车交通事故责任强制保险条款》(2020年)第8条第1款规定:“……保险人按照交强险合同的约定对每次事故在下列赔偿限额内负责赔偿:(一)死亡伤残赔偿限额为180000元;(二)医疗费用赔偿限额为18000元;(三)财产损失赔偿限额为20000元;(四)被保险人无责任时,无责任死亡伤残赔偿限额为18000元;无责任医疗费用赔偿限额为1800元;无责任财产损失赔偿限额为100元。”

(25) 韩长印:《我国交强险立法定位问题研究》,载《中国法学》2012年第5期,第156页。

首先,受害人在强制责任保险中对保险人享有直接请求权。交强险以保护交通事故受害人为首要立法目的,直接请求权使受害人无须事先向被保险人提起损害赔偿诉讼并获得胜诉判决,即可直接向肇事机动车的保险人请求给付保险金。我国《交强险条例》并未直接赋予第三者以直接请求权,不过,受害人在诉讼程序中对交强险的直接请求权得到了《交通事故损害赔偿解释》第22条第1款的肯定。⁽²⁶⁾与我国法相比,《德国保险合同法》第115条规定的直接请求权适用范围更为广泛,不仅适用对象涵盖所有交通事故受害人,而且不必通过诉讼程序行使。

其次,保险人向交通事故受害人主张其在保险合同内部关系中对被保险人的抗辩受到严格限制。《中华人民共和国保险法》(下称《保险法》)和《交强险条例》未就强制保险中被保险人违反不真正义务规定一般性抗辩限制规则,《交通事故损害赔偿解释》第15条第1款也仅针对交强险的被保险人违反无驾驶资格、醉酒驾驶等不真正义务规定,保险人需要赔付受害人的人身损害,但无须赔偿财产损失。⁽²⁷⁾机动车商业三者险实行合同相对性原则,保险人可以向受害人主张其在内部关系中可得向被保险人主张的抗辩。从强化受害人保护的角度来看,保险人向受害人主张保险内部关系中抗辩的限制规则不应仅适用于交强险,也应适用于商业三者险。除此之外,在与受害人的外部关系中保险人还应与投保人及其他被保险人一同承担连带责任,《德国保险合同法》第117条和第115条第1款可以作为我国立法的参考。

三、缓和空间标准不足的车上人员身份转化说评析

(一) 车上人员身份转化说

1. 一般转化说

机动车责任保险以交通事故发生时受害人所处的空间位置来认定第三者身份,导致乘客只能通过其他险种或民事赔偿获得救济,保险保障存在明显不足。“车上人员”并非严格意义上的法律概念,一些法院通过在个案中对“车上人员”进行限缩解释扩大交强险的保障范围。他们认为,机动车辆是一种交通工具,任何人都不可能永久地置身于机动车辆之上,机动车辆保险中的“第三者”和“车上人员”只是特定时空条件下的临时性身份,而非永久、固定不变的身份,二者可因时空条件的改变而相互转化。如果受损害者在事故发生前是保险车辆的车上人员,但事故发生时已经置身于保险车辆之下,具有“第三者”的身份。至于该人员在事故发生时被置身于保险车辆之下的具体原因,并不影响其“第三者”地位。⁽²⁸⁾“车上人员”在事故发生时为避险而跳车并在车外被事故车辆轧死,判决书肯定车上人员的身份已经转化为第三者。⁽²⁹⁾一些地方司法文件也

(26) 沈小军:《德国机动车强制责任保险研究》,载《中德法学论坛》2017年第2期,第331页。

(27) 沈小军:《论高级别自动驾驶汽车责任保险制度的构建》,载《东方法学》2024年第6期,第91页。

(28) 郑克宝诉徐伟良、中国人民财产保险股份有限公司长兴支公司道路交通事故人身损害赔偿纠纷案,载《中华人民共和国最高人民法院公报》2008年第7期。

(29) 王静:《保险案件司法观点集成》,法律出版社2016年版,第394页。

支持乘客身份转化说，例如《安徽省高级人民法院关于审理道路交通事故损害赔偿纠纷案件若干问题的指导意见》（2013年12月16日安徽省高级人民法院审判委员会民事执行审判专业委员会第30次会议讨论通过）第10条规定：“本车驾乘人员脱离本车车体后，遭受本车碰撞、碾压等损害，请求本车交强险赔偿的，人民法院予以支持。”

2. 转化原因区分说

转化原因区分说认为，车上人员能否成为机动车责任保险的第三者不能一概而论，而应当根据其脱离车辆的具体原因和情形来判断。正常下车后因本车碰撞、碾压等原因遭受伤害的乘客，可以转化为机动车责任保险的第三者。如果车上人员在事故发生过程中被抛出车外而遭受伤害，则不能转化为机动车责任保险的第三者。有法官指出，车上人员因车辆翻转产生的作用力而被抛出车外，并被本车碰撞、碾压死伤的，并不属于两次交通事故，而属于一次连续发生且无明显因果关系间断的事故。区分“车上人员”与“车外人员”的时间节点，应当是事故危险开始发生而非损害已经发生的时刻。⁽³⁰⁾因事故作用而离开车体的受害人仍然属于车上人员，而非交强险意义上的第三人，只能通过座位险来获得救济。⁽³¹⁾重庆市高级人民法院《全市法院保险纠纷案件审判实务研讨会会议纪要》（渝高法〔2010〕101号）即规定，座位险适用于车上人员在座位上发生的保险事故，包括在车辆出现危险状态时车上人员跳离车辆过程中或因车辆事故被抛出车外所致伤害。

（二）车上人员身份转化说的适用范围仍然存在不足

1. 车上人员身份转化说是否适用于商业三者险不统一

除交强险外，车上人员身份转化说是否适用于商业三者险也存在不同看法。有的法院认为，不同于交强险，在商业三者险中被保险人乃至家庭成员的身份是固定的，不会随空间的改变而转化，在对免责条款已经履行提示及明确说明义务的情况下保险人可以免责。如重庆市高级人民法院民二庭《关于车上人员正常离开被保险车辆后被该保险车辆伤害是否适用商业第三者责任险的答复》（渝高法民二复字〔2014〕第1号）第3条规定：“当事人在商业第三责任保险合同中明确约定，保险车辆造成被保险人及其家庭成员的人身伤害或财产损失保险人免责的，虽上述人员正常下车后已经转换为第三者，但其被保险人及其家庭成员的身份并不因空间位置发生改变而改变，故在保险公司尽到说明义务的前提下，应当按照合同约定免除保险公司的赔偿责任。”另一些法院则认为，车上人员身份转化说同样适用于商业三者险。⁽³²⁾交强险与商业三者险二元并存的根本原因在于《交强险条例》第23条规定单次事故责任限额以及分项责任限额，使得机动车所有人、管理人需要另行投保商业三者险，才能充分分散自身的责任风险。根据相关释义书介绍，交强险实行限额赔偿的原因主要有三点：一是有利于保险消费者获得平等的保险保障；二是提高道路通行

(30) 国家法官学院、最高人民法院司法案例研究院编：《保险纠纷裁判规则理解与适用》，中国法制出版社2023年版，第243页。

(31) 王静：《保险案件司法观点集成》，法律出版社2016年版，第393页。

(32) 国家法官学院、最高人民法院司法案例研究院编：《保险纠纷裁判规则理解与适用》，中国法制出版社2023年版，第1022页。

效率,促进保险公司逐步建立快速理赔机制;三是应对当时人身损害赔偿项目、标准和金额的地区差异,避免受害人为获得高额赔偿导致跨区域投保和索赔。⁽³³⁾

交强险实行责任限额的上述三点理由中,部分理由从一开始即不成立,部分理由的前提条件已经发生变化。第一,交强险责任限额不利于保险消费者以更低成本获得更高水平的保险保障。首先,交强险实行责任限额并不能减少机动车所有人或管理人可能面临的赔偿责任风险和保险费支出,因为其不得不另行投保更高保险金额的商业三者险。其次,责任限额不仅削弱了交强险对被保险人的风险分散功能,也削弱了其对受害人的救济功能。对于超出交强险责任限额的损害,受害人完全依赖商业三者险的赔付,但商业三者险在受害人保护标准上与交强险仍然存在较大差距。⁽³⁴⁾最后,交强险实行能够覆盖绝大部分交通事故赔偿需要的最低保险金额,不仅可以使消费者获得平等的保险保障,更能消除交强险和商业三者险在法律适用方面的差异。第二,促进保险公司建立快速理赔机制与是否实行责任限额并不存在必然联系。相反,统一且无责任限额的交强险可以让保险公司和受害人更容易实现快速理赔。第三,2004年施行的《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》(法释〔2003〕20号,下称《人身损害赔偿解释》)中不存在的人身损害赔偿项目、标准和金额的地区差异,已经随着该司法解释2020年的修订而被消除。在比较法上,对交强险设定责任限额,实行交强险和商业三者险并存的立法例也较为少见。《德国强制保险法》第4条第2款附件第1项规定,机动车强制保险金额应不低于人身伤害750万欧元,物件损害130万欧元,及纯粹财产损失5万欧元。依附件第2项之规定,从事旅客运输的9座以上的机动车最低保险金额,自第10个座位开始每增加一个座位人身损害赔偿增加5万欧元,纯粹经济损失赔偿增加500欧元。由于强制责任保险的法定最低保险金额能够覆盖绝大部分交通事故损害,德国并不存在与我国类似的商业三者险。⁽³⁵⁾

就现行法而言,车上人员身份转化说不仅应适用于交强险,还应适用于商业三者险。该说在商业三者险中的适用性不应以保险人已履行免责条款的提示说明义务为前提,否则责任保险救济交通事故受害人的效果将大打折扣。从未来法而言,交强险的责任限额应当被废止并以最低保险金额取而代之,实现机动车责任保险的统一。

2. 车上人员身份转化说无法适用于机动车责任保险的间接受害人

无论是以受害人的空间位置作为认定机动车责任保险第三者的标准,还是实务部门为缓解机动车责任保险保护范围不足而发展出来的车上人员身份转化说都倾向于将第三者理解为交通事故的直接受害人。然而,作为保险给付请求权的履行对象,责任保险的第三者并不限于直接受害人,而是也包括直接受害人的继承人,甚至社会保险给付提供者(例如已经向受害人赔付医疗费用的社保机构)以及受害人的保险人(例如已经向受害人履行赔付义务的意外伤害险的保险人)基于

(33) 刘昭、杨华柏、郭左践主编:《机动车交通事故责任强制保险条例释义》,法律出版社2006年版,第62页。

(34) Günter Bauer, Die Kraftfahrzeugversicherung, C.H.Beck, 2010, S. 156.

(35) 沈小军:《德国机动车强制责任保险研究》,载《中德法学论坛》2017年第2期,第313页。

代位求偿权也可以成为责任保险的第三者。⁽³⁶⁾ 除交通事故的直接受害人外,继受保险给付权利的其他第三者都与损害发生时的空间位置毫无关系。间接受害人的权利源自直接受害人,如果直接受害人自身不符合认定第三者的空间标准,则车上人员身份转化说无法为此类间接受害人提供救济。

3. 车上人员身份转化说无法适用于所有直接受害人

第一,车上人员身份转化说仅适用于侵权行为,而不适用于基于其他原因产生的赔偿责任。根据《保险法》第65条第4款的定义,责任保险“以被保险人对第三者依法应负的赔偿责任为保险标的”,被保险人是否对第三人负有损害赔偿赔偿责任应当根据法定的责任规定来确定。被保险人赔偿责任的规范基础并不限于侵权责任规定,而是也包括关于无因管理、不当得利,甚至缔约过失责任和违约损害赔偿的规定。不过,合同履行请求权不能成为责任保险的标的,因为其系基于当事人的约定产生。⁽³⁷⁾ 如果投保人系为自己面临的责任风险投保责任保险,第三者应当是投保人之外的任何其他人,因为投保人就自己遭受的损害并无赔偿请求权,其只能通过第一方保险获得补偿。如果投保人系为他人面临的责任风险投保责任保险,第三者应当是被保险人之外的任何其他人。从损害赔偿请求权产生的规范基础来看,责任保险第三者的身份与受害人所处的空间位置并无直接关系。

第二,车上人员身份转化说仅能救济部分乘客,而无法救济全部乘客。责任保险以被保险人对第三者依法应当负担的损害赔偿赔偿责任为标的,第三者应当根据受害人与被保险人之间的法律关系来确定。即便是在机动车内遭受损害的乘客,无论基于侵权责任还是运输合同都可以向机动车一方主张损害赔偿请求权。无论是非机动车和行人对在车外所受损害的赔偿请求权,还是车内乘客就所受损害的赔偿请求权都属于私法内容,而非公法内容,属于机动车责任保险的承保对象。⁽³⁸⁾ 车上人员身份转化说能否适用于单方事故在实践中存在不同的意见。否定意见认为,《道路交通安全法》第76条表明,交强险仅适用于“机动车之间的交通事故”和“机动车与其他交通参与者之间的交通事故”,而不适用于机动车单方事故。相应地,车上人员身份转化说也不适用于单方事故。⁽³⁹⁾ 如前文案例一所示,肯定意见认为,单方事故中的乘客可因空间位置的改变取得机动车责任保险的第三者身份。

车上人员身份转化说可以在个案中将符合特定条件的车上人员解释成第三者,从而获得交强险的救济,但并不能从根本上改变车上人员尤其是乘客保险保障不足的问题,还会导致个案中车上人员和第三者的确定具有极大的随意性。在一些保险纠纷案件中一审法院认为,受害人的身份已经转化为第三者,可以获得机动车责任保险的赔付。二审法院则认为,在受害人跳车时被保险车辆仍

(36) Theo Langheid/Manfred Wandt/Winfried-Thomas Schneider, Münchener Kommentar zum VVG, 2024, §115 Rn. 9.

(37) Christian Armbrüster, Privatversicherungsrecht, Mohr Siebeck, 2019, Rn. 1825.

(38) Manfred Wandt, Versicherungsrecht, Vahlen, 2016, S. 410.

(39) 余香成:《机动车保险诉讼法律实务》,法律出版社2022年版,第521页。

处在事故进行中，受害人仍是“车上人员”，而非被保险车辆以外的“第三者”。⁽⁴⁰⁾ 个案中围绕车上人员是否转化为第三者在当事人之间经常发生争议，法律适用的不统一不仅浪费大量司法资源，还不可避免地导致部分交通事故受害人无法或者不能及时获得机动车责任保险的赔付。⁽⁴¹⁾

四、投保人因驾驶人遭受事故损害时的第三者身份

如果投保人系为自己面临的责任风险投保责任保险，第三者一般是指投保人之外的任何其他人，因为投保人就自己遭受的损害并无赔偿请求权，原则上只能自己承受或者通过第一方保险来补偿。如前文案例二所示，投保人可能会因其他驾驶人使用承保车辆而遭受事故损害。一些司法判决肯定并非实际驾驶人的投保人可以作为第三人获得保险赔付⁽⁴²⁾，这种观点得到了《交通事故损害赔偿解释》第14条的采纳。⁽⁴³⁾

(一) 投保人作为第三者的要件

1. 投保人对驾驶人享有损害赔偿请求权

第三者向机动车责任保险请求赔付的前提是，对被保险人依法享有损害赔偿请求权。由于驾驶人是《交强险条例》第3条意义上的被保险人，只要投保人的损害赔偿请求权成立，理论上可以成为机动车责任保险的第三者，因为机动车责任保险的被保险人可为多人，被保险人相互之间的损害赔偿请求权也能够得到保障。⁽⁴⁴⁾ 与《交强险条例》第3条对第三者的规定相一致，司法解释也要求投保人不得为本车车上人员。以受害人在交通事故发生时所处的空间位置作为认定第三者的标准存在诸多不足，应予以废弃，受害人是投保人的情形亦是如此。在英国机动车责任保险判例中，投保人作为第三者的情形首先包括作为行人受到本车驾驶人的伤害，也包括作为车内乘客遭受损害。⁽⁴⁵⁾ 对于驾驶员在雇佣关系中造成损害的情况，雇主能否作为第三者请求本车的机动车责任保险赔付存在一定争议。⁽⁴⁶⁾ 仅从受害人的角度看，雇主请求保险给付并不存在障碍，因为《道路交通安全法》第76条第1款第2项的请求权不以驾驶人具有过错为前提。对于驾校学员在驾驶过程中导致驾驶培训单位损害的情况，尽管驾驶培训单位是机动车责任保险的投保人，其仍然可以作为第三者请求保险赔付。⁽⁴⁷⁾

(40) 王静：《保险案件司法观点集成》，法律出版社2016年版，第394页。

(41) 沈小军：《交强险第三人范围的确定——郑克宝诉徐伟良、中国人民财产保险股份有限公司长兴支公司道路交通事故人身损害赔偿纠纷案》，载韩长印主编：《商法案例百选》，高等教育出版社2022年版，第389页。

(42) 云南省昆明市盘龙区人民法院（2016）云0103民初921号民事判决书。

(43) 《交通事故损害赔偿解释》第14条规定：“投保人允许的驾驶人驾驶机动车致使投保人遭受损害，当事人请求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，但投保人为本车上人员的除外。”

(44) 印通：《机动车强制保险赔偿制度研究——兼论智能机动车强制保险的变革与展望》，法律出版社2021年版，第69页。

(45) Özlem Gürses, The Law of Compulsory Motor Vehicle Insurance, Routledge, 2020, p. 127.

(46) 印通：《机动车强制保险赔偿制度研究——兼论智能机动车强制保险的变革与展望》，法律出版社2021年版，第72页。

(47) Reinhard Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, De Gruyter, 2007, S. 429.

2. 投保人不得为交通事故的责任主体

在同为交通事故受害人与责任主体时，投保人作为实践中最为常见的被保险人对保险人并不享有保险给付请求权。根据《民法典》第 1209 条的规定，在机动车所有人、管理人与使用人不一致时，属于该机动车一方责任的，应当由机动车使用人作为机动车一方对事故损害承担责任。由于《交通事故损害赔偿解释》第 1 条规定的机动车安全状况及驾驶人安全行驶能力的各项注意义务的主体是机动车所有人或者管理人，机动车责任保险的投保人不仅无须承担《道路交通安全法》第 76 条第 1 款规定的交通事故责任，也无须承担《民法典》第 1165 条规定的过错责任。只有在投保人同时为机动车所有人或者管理人时，才有可能需要对交通事故承担责任。英国和法国涉及投保人作为第三者的机动车责任保险判例亦是如此，保险合同都由机动车所有人自己订立。⁽⁴⁸⁾

投保人应当对交通事故承担责任时不能作为机动车责任保险第三者的原因在于，保险人可以根据《保险法》第 60 条第 1 款的规定向其行使代位求偿权。保险人可以行使代位求偿权的情形包括：知道或者应当知道机动车存在缺陷，且该缺陷是交通事故发生原因之一；知道或者应当知道驾驶人无驾驶资格或者未取得相应驾驶资格；知道或者应当知道驾驶人因饮酒、服用国家管制的精神药品或者麻醉药品，或者患有妨碍安全驾驶机动车的疾病等依法不能驾驶机动车；等等。英国判例也认为，如果不受保险合同保障的驾驶人使用机动车由投保人引起或者得其许可，投保人将丧失向机动车责任保险请求赔付的权利。⁽⁴⁹⁾在雇主或驾驶培训单位因作为雇员或学员的驾驶人受到损害时，如果雇主或驾驶培训单位应当根据《道路交通安全法》第 76 条或《交通事故损害赔偿解释》第 1 条的规定对交通事故承担无过错或过错责任，也不能取得机动车责任保险的第三者身份。⁽⁵⁰⁾

(二) 驾驶人的范围

1. 驾驶人不以获得投保人允许为限

《交强险条例》第 41 条第 2 项以驾驶机动车已获得投保人允许作为驾驶人获得被保险人身份的前提，《交通事故损害赔偿解释》第 14 条也规定了同样要求。投保人的同意应当如何认定，法律和司法解释都未作出明确规定。一般认为，允许既可以是明示的，也可以是默示的，对此应当根据投保人与驾驶人之间在较长时间里存在的关系、习惯及交往来判定。⁽⁵¹⁾2012 年 3 月 21 日发布的《交通事故损害赔偿解释（征求意见稿）》第 5 条第 2 款曾经对投保人允许的驾驶人作出完全列举，包括“机动车的承租人、借用人、与投保人形成劳动关系、劳务关系的工作人员或提供

(48) 印通：《机动车强制保险赔偿制度研究——兼论智能机动车强制保险的变革与展望》，法律出版社 2021 年版，第 72 页；Özlem Gürses, *The Law of Compulsory Motor Vehicle Insurance*, Routledge, 2020, p. 126.

(49) Özlem Gürses, *The Law of Compulsory Motor Vehicle Insurance*, Routledge, 2020, p. 126.

(50) 印通：《机动车强制保险赔偿制度研究——兼论智能机动车强制保险的变革与展望》，法律出版社 2021 年版，第 72 页。

(51) 沈小军：《交强险中被保险人身份的内涵确定》，载《保险研究》2018 年第 8 期。第 108 页。

劳务一方以及其它投保人允许驾驶的人”。

严格来说，未经投保人允许使用其机动车的驾驶人并不属于《交强险条例》第41条第2项意义上的被保险人。不过，《交通事故损害赔偿解释》起草人员认为，若私自驾驶不以非法占有为目的，交强险应当对此类交通事故中的受害人承担赔偿责任。一方面，私自驾驶的人员一般与投保人具有较为密切的关系，是否已经获得允许在实践中较难判断；另一方面，与投保人允许的不合法驾驶人相比，私自驾驶情形中投保人的过错较为轻微，应当得到交强险的保障。⁽⁵²⁾

未得投保人允许的情形还包括驾驶人以盗窃、抢劫或抢夺等不法方式获得机动车使用权。根据《民法典》第1215条的规定，在上述情形中交强险仅须在责任限额范围内垫付抢救费用，并有权向交通事故责任人追偿，而无须提供全部保险给付。交强险仅垫付抢救费用极不利于对交通事故受害人的保护，因为由盗抢机动车导致的交通事故并不属于机动车交通事故社会救助基金的适用范围，受害人无法获得交通事故社会救助基金的补偿。在一些立法例下，如果交通事故由以不法方式获得机动车使用权的驾驶人引起，保险人仍然需要向受害人提供全部保险给付，只不过保险人在赔付受害人后可以向违反“投保人允许”要求的驾驶人行使追偿权。只有将因机动车肇事可能承担民事责任的所有人员均纳入被保险人的范围，才能完全实现交强险保护交通事故受害人的立法目的。⁽⁵³⁾

2. 驾驶人不以驾驶行为“合法”为限

尽管《交强险条例》第41条第2项将被保险人限制在“合法驾驶人”上，但“合法驾驶人”要求本质上是赋予保险人对违反不真正义务的被保险人以追偿权，而非限制第三者获得赔偿的权利。⁽⁵⁴⁾《交通事故损害赔偿解释》采纳了这一观点，第14条并未对驾驶行为提出“合法”要求，这一符合交强险立法目的的解释值得赞同。

第一，驾驶行为要求的规范目的并不在于限制交通事故受害人对机动车责任保险的赔偿请求权。道路交通法律法规对驾驶行为的要求旨在加强道路交通的行政管理，同时也可以作为认定驾驶人赔偿责任的依据，因为道路交通安全法律规定通常属于保护性法律，具有保护交通事故受害人的目的。⁽⁵⁵⁾如果将这些违法行为都作为交强险的免赔事由，交强险保障受害人的功能将大打折扣，从而违背其制度目的。⁽⁵⁶⁾

第二，“合法驾驶人”要件本质上是对不真正义务的规定。对于政策性的交强险来说，被保险人违反不真正义务应仅能使保险人取得在内部关系中的对抗效力，而不能取得在外部关系中对抗

(52) 最高人民法院民事审判第一庭编：《最高人民法院关于道路交通损害赔偿司法解释理解与适用》，人民法院出版社2015年版，第233页。

(53) 印通：《机动车强制保险赔偿制度研究——兼论智能机动车强制保险的变革与展望》，法律出版社2021年版，第71页。

(54) 沈小军：《论不健全交强险关系之效力重构》，载《保险研究》2019年第5期，第111页。

(55) Gerhard Wagner, Deliktsrecht, Vahlen, 2021, S. 91.

(56) 最高人民法院民事审判第一庭编：《最高人民法院关于道路交通损害赔偿司法解释理解与适用》，人民法院出版社2015年版，第233页。

受害人的效力。⁽⁵⁷⁾《交强险条例》第22条第1款规定“驾驶人未取得驾驶资格或者醉酒”“被保险人故意制造道路交通事故”等违法行为的目的在于确立被保险人直接或间接地避免保险事故发生的义务，它们不仅是投保人或被保险人应当遵守的行为规则，也是维持保险费数额与保险给付在保险合同存续期间平衡关系的有效工具。⁽⁵⁸⁾

（三）《交通事故损害赔偿解释》第14条对商业三者险的适用

我国立法与司法实务一直将机动车责任保险区分为交强险与商业三者险，并适用不同的赔偿规则。对受害人来说，交强险提供的保护比商业三者险更为有力，体现在强制保险中受害人对保险人享有直接请求权、精神损害受到保障、不适用受害人过失相抵规则等三个方面。⁽⁵⁹⁾《交通事故损害赔偿解释》第14条只提到了交强险，而未提及商业三者险。不过，一些地方司法文件肯定了该条对商业三者险的适用性。例如，重庆市高级人民法院《关于保险合同纠纷法律适用问题的解答》（渝高法〔2017〕80号）第9条规定：“当记名被保险人未被确定为实际被保险人时，可将其认定为商业三者险中的第三者。当事人请求保险人按照商业三者险合同约定承担赔偿责任的，人民法院应予支持。”⁽⁶⁰⁾

对受害人来说，机动车商业三者险提供的救济多数时候具有更为重要的意义。根据《道路交通安全法》和《交强险条例》的规定，交强险实行责任限额制度，并进一步区分为死亡伤残赔偿限额、医疗费用赔偿限额、财产损失赔偿限额以及被保险人在道路交通事故中无责任的赔偿限额。对于损害较为严重的交通事故，交强险的赔付根本不足以填补受害人遭受的损失，这一情况在未来的高级别自动驾驶汽车事故中可能更为突出。高级别自动驾驶汽车事故的一个重要特点是，算法黑箱导致驾驶行为的归责具有一定的不可预测性。为应对这种不可预测的损失风险，各国立法都以不同的方式作出了应对。《德国机动车保有人强制保险法》并未直接提高高级别自动驾驶汽车事故的最低保险金额，但新修订的《德国道路交通法》将保有人的责任限额翻了一番，间接降低了交通事故受害人获得机动车责任保险赔付的难度。我国《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）》（工信部联通装〔2021〕97号）第10条第11项要求智能网联汽车道路测试与示范应用主体投保不低于500万元的商业三者险。从某种意义上讲，此时的商业三者险已经转变成了强制保险。

（57）沈小军：《交强险中被保险人身份的内涵确定》，载《保险研究》2018年第8期，第108页。

（58）武亦文、杨勇：《保险法对价平衡原则论》，载《华东政法大学学报》2018年第2期，第156页。

（59）沈小军：《交强险第三人范围的确定——郑克宝诉徐伟良、中国人民财产保险股份有限公司长兴支公司道路交通事故人身损害赔偿纠纷案》，载韩长印主编：《商法案例百选》，高等教育出版社2022年版，第389页。

（60）王静：《保险案件裁判精要》，法律出版社2019年版，第753页。

五、驾驶人因其他被保险人遭受事故损害时的第三者身份

（一）驾驶人不能获得机动车责任保险第三者身份的一般规则

1. 驾驶人作为机动车责任保险的被保险人

如果投保人系为他人面临的责任风险投保责任保险，第三者一般是指被保险人之外的任何其他人。除保险合同载明的被保险人外，机动车责任保险的被保险人还包括投保人允许的驾驶人。附加被保险人不仅是投保人意思自治的当然结论，也是现实生活中机动车使用关系复杂性的必然要求。⁽⁶¹⁾ 机动车责任保险的首要目的在于为第三者提供救济，驾驶人的被保险人身份并不取决于其使用机动车已经获得投保人的允许，也不取决于其驾驶行为是否合法，这些只是判断驾驶人在与保险人的内部关系中是否享有正当责任免除请求权的要件。⁽⁶²⁾

2. 驾驶人作为交通事故责任主体

根据《保险法》第65条第4款的定义，“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”。由于责任保险奉行承保危险特定原则，因此保险市场上并无一种责任保险承保所有类型的法定赔偿责任。⁽⁶³⁾ 机动车责任保险的被保险人，是指因交通事故的发生依法对受害人负担损害赔偿赔偿责任，并就该法定的损害赔偿赔偿责任对保险人享有责任免除请求权的人。《道路交通安全法》第17条确立了交强险作为第三者责任保险的基本定位，无论是具名被保险人，还是附加被保险人，只要其根据《道路交通安全法》和《民法典》相关规定应对交通事故承担责任，即不应获得机动车责任保险的救济。⁽⁶⁴⁾ 《道路交通安全法》第76条以“机动车一方”这一不确定法律概念作为交通事故的责任主体，除应由他人承担替代责任的情形外，我国立法和司法实践均以实际驾驶人作为机动车一方。⁽⁶⁵⁾ 驾驶人作为交通事故的责任主体，在自身遭受事故损害时不能获得机动车责任保险的第三者身份不仅符合责任保险的宗旨，也符合侵权责任的预防功能。

（二）驾驶人作为第三者的情形

如前文案例三所示，驾驶人因交通事故遭受损害时能否作为第三者而获得机动车责任保险的救济在实践中经常发生争议。《民法典侵权责任编解释一》第22条试图从反面对这一问题作出规定⁽⁶⁶⁾，但仍有诸多法律适用问题有待澄清。

(61) 樊启荣、刘玉林：《机动车第三者责任险被保险人之扩张及其限度——以共同被保险人为中心》，载《保险研究》2015年第4期，第107页。

(62) 沈小军：《论不健全交强险关系之效力重构》，载《保险研究》2019年第5期，第111页。

(63) Manfred Wandt, Versicherungsrecht, Vahlen, 2016, S. 406.

(64) 余香成：《机动车保险诉讼法律实务》，法律出版社2022年版，第514页。

(65) 程啸：《侵权责任法》（第3版），法律出版社2021年版，第604页。

(66) 《民法典侵权责任编解释一》第22条规定：“机动车驾驶人离开本车后，因未采取制动措施等自身过错受到本车碰撞、碾压造成损害，机动车驾驶人请求承保本车机动车强制保险的保险人在强制保险责任限额范围内，以及承保本车机动车商业第三者责任保险的保险人按照保险合同约定赔偿的，人民法院不予支持，但可以依据机动车车上人员责任保险的有关约定支持相应的赔偿请求。”

1. 驾驶人对其他被保险人的损害赔偿请求权

如果驾驶人因交通事故的发生而对其他被保险人享有损害赔偿请求权,从法律适用统一的角度来看,应赋予其作为第三者获得保险给付的权利。在案例三所示的情形中驾驶人因单方事故遭受损害,即便其可以作为第三者获得机动车责任保险的赔付,也不会发生道德危险。⁽⁶⁷⁾有疑问的是,驾驶人对其他被保险人是否享有受到机动车责任保险保障的损害赔偿请求权。根据2020年《人身损害赔偿解释》第3条第1款的规定,依法应当参加工伤保险统筹的用人单位的劳动者因工伤事故遭受人身损害,按照《工伤保险条例》(国务院令第586号)处理。工伤保险经办机构根据《中华人民共和国社会保险法》第42条的规定向受害人赔付后,可以作为第三者向机动车责任保险请求赔付。由于《民法典》并未就雇员在雇佣关系中遭受损害作出特别规定,如果作为机动车所有人或者管理人的雇主根据《交通事故损害赔偿解释》第1条的规定应当承担责任,驾驶人也可以成为机动车责任保险的第三者。在比较法上,驾驶人对其他被保险人的损害赔偿请求权大多也受到机动车责任保险的保障。根据法国法,如果事故责任应由管领人承担,驾驶人可以作为受害的第三者向机动车责任保险请求赔付。⁽⁶⁸⁾

2. 驾驶人不得同时为交通事故的责任主体

根据《民法典侵权责任编解释一》第22条的规定,如果驾驶人自身对因交通事故遭受的损害具有过错,则不能获得交强险和商业三者险的赔付。德国判例也认为,如果保险人在内部关系中对驾驶人享有追偿权,驾驶人行使保险金请求权即属于违背诚实信用原则的权利滥用。⁽⁶⁹⁾值得注意的是,保险人可以向驾驶人行使追偿权的情形并不限于《民法典侵权责任编解释一》第22条提及的未采取制动措施,而是包括驾驶人不具有正当责任免除请求权的所有情形,具体来说包括两个方面:一是驾驶人使用机动车未得投保人的允许,既包括以盗窃、抢劫、抢夺等不法方式获得使用权,也包括未得允许擅自驾驶他人机动车;二是驾驶人违反不真正义务,包括《交强险条例》第22条第1款规定的未取得驾驶资格、醉酒驾驶,以及违反保险合同中约定的其他不真正义务。与其他交通事故受害人一样,驾驶人是否为第三者并不在于交通事故发生时所处的空间位置,只要机动车的危险状态仍然处于驾驶人的控制之下,其即属于被保险人而不能获得机动车责任保险的保障。⁽⁷⁰⁾

(三) 高级别自动驾驶汽车驾驶人的第三者身份

高级别自动驾驶汽车的使用将对交通事故的发生原因产生重大影响,驾驶人的不当操作行为不再是交通事故的主要原因,取而代之的是自动驾驶汽车的产品缺陷。相应地,驾驶人或使用人在交通事故责任和机动车责任保险中的法律地位也将发生变化,这尤其体现在高级别自动驾驶汽

(67) 罗臻:《责任保险的扩张与应用》,法律出版社2019年版,第90页。

(68) 印通:《机动车强制保险赔偿制度研究——兼论智能机动车强制保险的变革与展望》,法律出版社2021年版,第74页。

(69) BGH VersR 1986, 1010.

(70) 印通:《机动车强制保险赔偿制度研究——兼论智能机动车强制保险的变革与展望》,法律出版社2021年版,第77页。

车系统被开启时,驾驶人一般性地具有第三者身份,而不以位于本车之外为前提条件。2018年《英国自动与电动汽车法》将在“自我驾驶”模式下投保车辆被保险人遭受的人身损害纳入强制责任保险的保障范围,仅将财产损失排除在外。将驾驶人纳入保障范围契合机动车责任保险保护交通事故受害人的目的,也有助于高级别自动驾驶汽车赢得乘客和用户的信任,推进其商业化进程。⁽⁷¹⁾赋予高级别自动驾驶汽车驾驶人以第三者身份并不完全是基于商业考虑,而是因为将其纳入保障范围与自动驾驶汽车责任保险的性质并不冲突。

1. 自动驾驶汽车驾驶人可以取得对其他被保险人的损害赔偿请求权

依据危险责任理论,保有人作为自动驾驶汽车运行危险的控制者和运行利益的享有者,应对自动驾驶汽车的运行危险造成的损害承担责任,即便受害人是驾驶人。此外,如果自动驾驶汽车的传感器等硬件设备或软件、算法存在缺陷,并导致交通事故,造成驾驶人损害,生产者作为危险源的制造者和控制者,必须为其产品缺陷导致的全部损害承担赔偿责任。产品缺陷系通过自动驾驶汽车的运行危险对交通事故产生影响,因此,产品缺陷导致的损害属于机动车责任保险的承保范围,且交强险条款和商业三者险条款都未将产品缺陷引起的事故排除在保障范围之外,保险人在外部关系中负有义务向遭受损害的驾驶人给付保险金。在赔付遭受损害的驾驶人后,机动车责任保险可以向自动驾驶汽车生产者或其保险人行使追偿权。

2. 驾驶人不再符合自动驾驶汽车事故责任的归责要件

根据《道路交通安全法》第76条的规定,机动车之间的交通事故适用过错原则。在传统机动车交通事故中,公安机关主要根据《道路交通安全法》《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》等法律法规对驾驶人的行为要求作出评价,例如不得超速行驶、不得无证驾驶、不得醉酒驾驶等禁止性规定。随着自动驾驶系统逐渐取代人类驾驶员,传统意义上的驾驶人也将逐步退出机动车的运行控制。在自动驾驶系统被开启时,道路交通安全法规对人类驾驶员的行为要求不再能够继续作为认定机动车一方过错的依据。在过错责任中加害人承担赔偿责任的前提是,受害人能够证明加害人的行为存在过错。

同样,自动驾驶汽车驾驶人也不再适合承担危险责任。首先,危险责任的核心在于控制危险来源,但自动驾驶系统的运行决策完全由算法完成,驾驶人实质上丧失了对驾驶危险的控制权,其角色更接近于系统使用者而非危险控制者。其次,危险责任的利益归属原则在此产生错位。驾驶人虽享有自动驾驶的出行便利,但经济利益可能主要由汽车生产者与自动驾驶系统提供者获得。最后,风险分散机制应指向真正具有危险控制能力的责任主体——自动驾驶系统的设计者与制造商,由其通过产品定价和责任保险分散风险,而非将本已脱离运行控制的驾驶人作为最终责任者。⁽⁷²⁾

(71) 郑志峰:《自动驾驶汽车的私法挑战与应对研究》,中国法制出版社2022年版,第202页。

(72) 王泽鉴:《侵权行为》(第3版),北京大学出版社2016年版,第627页。

六、结语：机动车责任保险第三者认定标准向一般规则的回归

现行交强险和商业三者险都以受害人所处的空间位置来界定第三者，导致车内乘客一般性地被排除在保障范围之外。尽管司法实践在个案中为救济受伤的车内乘客而发展出了车上人员身份转化说，但其缺点非常明显。一是无法为车内乘客提供一般性的保险保障；二是驾驶人能否适用车上人员身份转化说存在较大争议。《交通事故损害赔偿解释》第 14 条和《民法典侵权责任编解释一》第 22 条先后就投保人和驾驶人因交通事故遭受损害能否作为第三者的问题作出规定，试图补丁式地填补机动车责任保险以受害人所处的空间位置来界定第三者产生的保护漏洞，但并不能为界定第三者提供普遍适用的标准。

机动车责任保险虽然属于政策性商业保险，但交强险与商业三者险中第三者的认定仍应回归责任保险的一般规则，以是否对被保险人依法享有损害赔偿请求权作为标准。机动车内的普通乘客根据这一标准可以毫无例外地成为第三者，而不以事故发生时处于机动车车体之外为前提。非为机动车驾驶人的投保人以及特定情形下驾驶人也可以成为机动车责任保险的第三者，前提是投保人或驾驶人对其他受到机动车责任保险保障的被保险人依法享有损害赔偿请求权，且不得为交通事故的最终责任者。

The Normative Construction of the Third Party of Motor Vehicle Liability Insurance

SHEN Xiaojun

Abstract: The scope of the third party determines the extent to which the institutional purpose of motor vehicle liability insurance to provide relief to victims of traffic accidents is realized, and scientific definition criteria are the basis for the realization of the said goal. Motor vehicle liability insurance takes the victim's spatial location at the time of the accident as the logical basis for defining the third party, resulting in the general exclusion of passengers from the scope of coverage. Judicial practice has attempted to expand the scope of coverage of motor vehicle liability insurance through the transformation of the identity of the occupants of the vehicle, but there are still problems of inconsistent case-by-case determinations and inconsistencies in the applicability to single-vehicle accidents and commercial third-party liability insurance. The victim's spatial location at the time of the accident to determine its third party status not only lacks theoretical basis, but also does not comply with the general rules of liability insurance. Vehicle occupants are

not a strong group in road traffic, and there is no special relationship between vehicle occupants and drivers that exempts them from liability, and it is difficult for alternative liability insurance to provide adequate relief. The third party shall be recognized as the criterion of whether it has the right to claim damages against the insured according to law, and its scope includes not only all ordinary passengers in the motor vehicle, but also the insured who is not the driver of the motor vehicle and the driver under specific circumstances. The premise is that the policyholder or driver has the right to claim damages against other insured persons according to law, and the insurer cannot exercise the right of recovery against them in the internal relationship.

Keywords: Compulsory Traffic Accident Liability Insurance; Commercial Third-Party Liability Insurance; Third Party

（责任编辑：王乐兵 汪友年）