

900车主状告保监会案诉讼材料被退回 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/270/2021_2022_900_E8_BD_A6_E4_B8_BB_E7_c67_270131.htm 代表律师刘家辉表示将通过行政复议程序继续对保监会上诉继“400亿暴利说”、“30%浮率风波”之后，中国保险监督管理委员会（以下简称保监会）又一次被摆到了聚光灯下。这次向保监会发难的律师是来自北京德润律师事务所的律师刘家辉。据记者了解，目前已有近900名车主委托刘家辉向法院提出诉讼，要求保监会对交强险的费率构成和费率厘定过程举行听证。而最早开始对交强险有所质疑的北京市首信律师事务所孙勇律师却认为“在责任限额没有提高之前，申请对费率听证，无疑是认可这个责任限额，默认这个产品的缺陷”，因此他更主张提高交强险的赔偿限额。本报记者第一时间通过电话采访了刘家辉和孙勇两名律师。刘家辉：主张对交强险保费制定进行听证刘家辉的诉状于6月11日提交到北京第一中级人民法院。当时，她代理156位机动车投保人依据行政许可法有关规定向保监会提出交强险听证申请。她要求法院撤销保监会做出的（2007）112号《关于机动车交通事故责任强制保险行政许可听证申请的复函》，并判决保监会重新做出交强险行政许可听证答复。记者在7月11日致电刘家辉时得知，目前委托人已增加至约900人。为节约诉讼资源，刘家辉从委托人中抽取了3位车主代表作为原告，代表所有车主进行诉讼。“我认为这场官司没理由败诉。”刘家辉在电话里对记者称，“从法律的角度来分析，对于重大疑难信访案件，当事人可以提出听证申请；信访机关认为有必要的，也可以举行公开听证

，以保证问题的解决过程公开透明。这是国家赋予每个公民的基本权益，所以我们提出听证交强险费率制定过程是合乎法律规定的。”同时，刘律师还表示，日前保监会提出交强险与交通事故或交通违章挂钩进行费率浮动的草案，只是保监会转移公众视线的一个手段，“根本上这1050元保费的制定就是错误的，在这个错误的基础上进行任何上调或下调都是不能让错误变成正确。”刘律师说。因此，刘律师主张对交强险保费的制定进行听证，“要弄明白这1050元保费的每一分钱都是花在哪儿的，然后再去讨论后续的问题。”刘家辉认为，交强险目前有三个问题是亟待解决的：首先是要取消无责财产赔偿，然后是对交强险的责任限额做调查，最后是对交强险所交纳的费用进行听证。“这三个问题需要一步一步解决的，不能本末倒置。”7月12日，记者截稿时得知，北京市一中院以不属于法院受案范围为由，将诉讼材料退回给了刘家辉。电话里，刘家辉语气有些黯然，但仍然坚定地对记者说：“我会依据法律程序走行政复议的程序，在复议程序走完以后，到法院的诉权就可以无条件获得。按照行政复议法的规定，行政复议将向保监会提起。”质疑交强险源于亲身经历对交强险的质疑，是源于刘家辉自己的一次亲身经历。她是去年10月买的车，11月25日，在正常行驶的途中被人追尾，结果还要倒付对方400元赔偿，这让她觉得很不合理。同时，她也在网上很多社区里看到了同样的车主，有些甚至是车停在停车位里被人撞了也要赔偿对方。“这让我觉得很可笑。之前我跟大多数车主一样，认为交强险是国家规定要交的，根本没有考虑过是否合理，但这次经历以后我开始研究交强险的条规，发现有特别多不合理之处。而我作为

一个法律工作人员，我有义务去弄清楚事情的原委。”孙勇：建议最高责任限额提高到5000万元 孙勇是第一个对保监会发难的律师，他曾指出交强险存在400亿元暴利，日前，他再次致信保监会，建议将交强险的责任限额规定为，“每个受害人的死亡伤残赔偿限额、医疗费用赔偿限额、无责任死亡伤残赔偿限额、无责任医疗费用赔偿限额均为100万元”；或者规定，“每次事故的死亡伤残赔偿限额、医疗费用赔偿限额、无责任死亡伤残赔偿限额、无责任医疗费用赔偿限额均为5000万元”。同时，孙勇对于刘家辉所提出的上诉要求并不认同，曾几次致信刘家辉要求她撤销对保监会的上诉。在他最新一封给刘家辉的信中，他写道：“我认为，交强险责任限额过低，无法起到对交通事故受害人的救治和赔偿的保障作用，属于缺陷产品。广大车主不得不再去购买三者险、车损险，还需要再花费一千多元，还要让保险公司再赚两次钱。在责任限额没有提高之前，申请对费率听证，无疑是认可这个责任限额，默认这个产品的缺陷。即使降了低费率，只不过是不再花高价买这个缺陷产品，但是广大车主仍然要买这个起不到多大保障作用的缺陷产品。”在孙勇看来，“只有提高责任限额，才是真正保护车主的利益。”5000万元限额是怎么算的？在孙勇《关于将交强险最高责任限额提高5000万元的建议函》中对日本和欧洲的交强险责任限额进行分析后指出，日本死亡赔偿限额是私家汽车年保费的1518倍，是125cc以下摩托车的3896倍，中国交强险这两项分别是48倍、1000倍。日本伤残赔偿的最高责任限额是私家汽车年保费的2025倍，是125cc以下摩托车的5194倍，而中国则分别是48倍、1000倍。德国每个人人身赔偿限额是保费的1250

~ 25000倍，每辆车的车损赔偿限额是保费的250 ~ 5000倍，每次事故的总赔偿限额是车辆保费的5万 ~ 100万倍，而我国则分别为9.6 ~ 1160倍，0.33 ~ 40倍，9.93 ~ 1200倍。此外，根据他的计算，我国每年交强险保费收入应该在800亿元以上，运行成本不会超过200亿元，有600亿元可以用于赔付。因此，他提议将最高责任限额提高到5000万元。车主声音：支持，但不参与 飞度车主朱先生的话或许代表了大多数车主的心声：“我支持有识之士对不合理的法规条例进行维权行动，但我自己可能不会去参与其中，首先是维权行动需要付出很多时间，第二我需要全面对交强险进行了解。为了这一千多块钱的保费，要耗费那么多时间和精力，我认为不值得。”

保险公司：交强险带动其他商业保险投保 据报道，负责北京地区交强险数据管理的北京保险行业协会相关负责人表示，交强险经营原则是不赢利不亏损，保险公司交强险都有一个独立的账户，不纳入保险公司的收益，并由保监会进行监督。记者致电PICC某车辆保险专家时得到了与上述同样的说法。交强险作为国家法定的险种，不同于一般商业保险，不管是支出还是收入，都由独立的财政账户进行管理，均不纳入保险公司的收益系统。“对于保险代理公司来说，保监会规定的代理手续费仅为4%，但商业保险最高可达15%，所以一般保险代理公司并不是很愿意做交强险。而对于大型保险公司而言，从事交强险业务则有些‘代办业务’的性质，除了按规定所交出的利润外，所有盈余都存在独立的财政账户里，类似于建立了一个保障基金池，保险公司是没有权利动用的。”该专家表示。据该专家介绍，今年全国车辆保险保持着两位数的增长，其中交强险大有功劳。虽然保险公司并不直

接从交强险获利多少，但由于客户购买交强险而带动的商业保险投保是各大保险公司车险部分的主要营利点。“由于交强险保障不高，几乎所有客户还会选择一两个商业保险进行投保。”该专家分析道。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com