

# 道路交通损害赔偿纠纷审前中立评估的建构

李康颖

苏州大学王健法学院, 江苏 苏州

收稿日期: 2026年2月25日; 录用日期: 2026年3月9日; 发布日期: 2026年3月30日

## 摘要

道交纠纷中的博弈本质是信息不对称引发的利益失衡, 道德风险与逆向选择推高了纠纷解决成本、损害了保险机制的公平性, 而中立评估机制的核心价值正在于通过专业介入填补信息鸿沟, 为各方提供客观的损失评估与权利义务预判, 从源头遏制机会主义行为, 实现纠纷的理性化解。结合域外经验、国内规范体系支撑与本土实践沉淀, 从建构基础出发, 对审前中立评估的程序开启、评估报告效力及与其他解纷机制的衔接展开规范设计, 旨在通过系统化建构审前中立评估机制, 破解道交纠纷解纷效率低、专业争议频发的困境。

## 关键词

道路交通损害赔偿纠纷, 中立评估, 替代性纠纷解决机制, 纠纷多元化解

# Construction of Pretrial Neutral Evaluation for Road Traffic Damage Compensation Disputes

Kangying Li

Kenneth Wang School of Law, Soochow University, Suzhou Jiangsu

Received: February 25, 2026; accepted: March 9, 2026; published: March 30, 2026

## Abstract

The core issue in traffic accident disputes is the imbalance of interests caused by information asymmetry. Moral hazard and adverse selection inflate dispute resolution costs and undermine the fairness of insurance mechanisms. The core value of the pre-trial neutral assessment lies in bridging the information gap through professional intervention, providing objective loss assessments and preliminary determinations of rights and obligations for all parties. This approach curbs opportunistic

behavior at its source and facilitates rational dispute resolution. Based on foreign experience, domestic regulatory framework support, and local practice accumulation, starting from the construction foundation, this paper conducts normative design on the initiation of the pre-trial neutral assessment procedure, the validity of the assessment report, and its connection with other dispute resolution mechanisms, aiming to systematically construct the pre-trial neutral assessment mechanism and solve the problems of low dispute resolution efficiency and frequent professional disputes in traffic accident disputes.

## Keywords

Traffic Accident Damage Compensation Disputes, Neutral Assessment, Alternative Dispute Resolution Mechanism, Dispute Diversification Resolution

Copyright © 2026 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

## 1. 我国道路交通事故损害赔偿纠纷现有替代争议解决机制不足

### 1.1. 基于道德风险与逆向选择理论的道交纠纷博弈逻辑

道交纠纷的核心博弈源于当事人、保险公司、第三方机构间的信息不对称，道德风险与逆向选择作为信息经济学的核心理论，精准揭示了纠纷背后的利益博弈逻辑。逆向选择是指信息不对称下，掌握更多私人信息的一方利用信息优势做出对另一方不利的选择，本质是事前信息不对称引发的市场失灵；道德风险则是指交易达成后，一方因无需承担全部风险后果，采取隐藏行为扩大自身利益的机会主义行为，属于事后信息不对称导致的利益失衡[1]。二者在道交纠纷中相互交织，贯穿纠纷发生、处理全流程。

逆向选择在纠纷发生前已埋下隐患，保险公司难以全面掌握投保人的驾驶习惯、风险偏好等核心信息，风险等级高的驾驶人更倾向于购买高保额保险，而低风险投保人可能因保费与风险不匹配选择低保障。纠纷发生后，逆向选择进一步凸显，掌握医疗细节、损失真相的当事人，若预判保险公司难以核实证据，更易拒绝合理调解方案，执意通过诉讼追求超额赔偿；而保险公司因信息劣势，难以区分正当诉求与恶意索赔，被迫投入高额成本应对诉讼，加剧解纷低效。

道德风险则在保险合同成立后集中爆发，被保险人因风险已部分转移给保险公司，存在刻意扩大损失的激励，如串通医疗机构虚增治疗项目、伪造误工证明、夸大伤残程度等。第三方机构也可能参与机会主义行为，维修企业虚增维修费用、鉴定机构“低残高评”，通过配合当事人索取超额赔付谋取额外利益。以广西为例，伤残等级被高评一级，农村与城镇户籍受害人的残疾赔偿金差额分别可达 2 万元与 5.6 万元，这为利益链条的形成提供了巨大套利空间[2]。这些行为均利用了保险公司对损失真实性的核实困境，导致保险赔付成本非理性上涨，违背了保险的核心原则。

### 1.2. 调解制度不健全

调解是我国在尝试改变以诉讼为中心解决社会矛盾的一贯思路而进行的有益探索，并在各个领域取得一定成效[3]，但在交通事故类案件中其应有的社会功效还有待发挥。从张家口中院近四年的调解指标来看，该类案件调解率一直处于相对低位，不仅给法院增加了工作量，也增添了当事人的诉讼成本。

[4]

一方面，行政调解实施动力不足。从职能定位看，公安交管部门的核心职责是维护交通秩序与行政

执法，这与民事纠纷调解所要求的居中裁判存在天然的逻辑张力。在警力资源稀缺的现实下，交警部门往往呈现出“重行政、轻民事”的倾向，将快速撤离现场、恢复交通作为首要任务，而将耗时费力的赔偿调解视为次要职能。另一方面，第三方组织调解面临专业能力不足与市场化保障缺位的双重掣肘。道路交通事故纠纷具有高度的专业性，涉及复杂的伤残等级鉴定、误工期核算及医疗关联性分析。然而，目前的第三方调解组织普遍缺乏专业的医学与法学复合型人才，加之缺乏统一、精细化的赔偿计算标准，导致调解方案往往缺乏权威依据。此外，第三方调解达成的协议仅具有民事合同效力，缺乏强制执行力。在司法确认程序存在审查门槛高、程序衔接不畅的现状下，一旦赔偿义务人反悔，受害人仍需重新起诉，这种二次救济的高昂成本极大削弱了当事人选择第三方调解的意愿。行业调解则存在发展滞后问题，与日本、德国等国具备独立裁决权、单方约束力的行业调解不同[5]，我国行业调解在权限、程序、效力上与普通人民调解无差异，且民众对行业协会的权威性认可度远低于交警或法院调解，叠加保险公司参与意愿低迷，使其陷入资源闲置状态。

### 1.3. 当事人自主协商处理事故赔偿机制发展滞后

对于情况简单明了的事故类型，当事人自主协商可实现行政效率与私法自治的双赢，但在司法实践中，该机制仍处于“高风险、低效能”的粗放发展阶段。

一方面，赔偿计算的专业壁垒导致了信息不对称与显失公平风险。在自主协商场景下，缺乏交警或律师等中立第三方的专业介入，受害人难以预判后续医疗风险与隐性损失，极易在信息匮乏的情况下签署远低于法定标准的“买断协议”；反之，肇事方也可能利用对方的急切心理进行压价。这种基于生活经验而非法律逻辑达成的合意，缺乏公平的定价基础，导致协商结果往往偏离法治轨道，不仅无法定纷止争，反而频频引发事后的撤销权诉讼，使得“私了”演变为“不了”。另一方面，商业保险理赔规则与自主协商机制存在制度性脱节。保险理赔是交通事故赔偿的核心资金来源，但现行车险条款普遍设有“未经核定不予赔偿”的免责或限制条款。这使得肇事车主陷入先行垫付则理赔无门、等待定损则协商破裂的两难困境。总而言之，当事人自行达成的赔偿协议在法律性质上仅具有一般民事合同效力，缺乏强制执行力，恶意违约、出尔反尔的失信成本极低，导致当事人对自主协商缺乏基本的信任预期。

## 2. 道路交通损害赔偿纠纷审前中立评估的引入价值

### 2.1. 提升纠纷解决效率

随着机动车保有量的持续高速增长，截至 2024 年底达 4.53 亿辆[6]，交通事故发生量逐年攀升，导致大量纠纷涌入司法系统。2021 年至 2025 年，全国法院审结的机动车交通事故责任纠纷一审案件数量均超过 117 万件，且呈逐年上升趋势。然而，司法资源的增长却相对滞后，法院面临“案多人少”的普遍困境，审理周期被迫延长，严重影响了纠纷解决的效率。

审前中立评估制度的核心价值在于通过前置的专业预判，为纠纷解决提供“理性分流”的路径。在道路交通损害赔偿纠纷中，案件走向通常面临双重路径：一是双方基于评估报告的现实检验，达成和解而不再诉诸法院；二是虽未直接和解，但评估报告为后续诉讼行为提供了精准指引。对于前者，纠纷化解于萌芽，实现了司法资源的“零占用”；对于后者，明确的争议焦点与证据分析为后续审判提供了辅助，避免了程序的空转。中立评估是纠纷解决的前奏而非终局。它通过让双方当事人诉讼早期对案件局势、法律适用及潜在判决结果建立清晰、完整的认知，促使其回归理性经济人的决策逻辑。除此之外，早期中立评估与审前程序的二元性价值存在实质相同[7]。即在正式庭审之前通过早期中立评估或者审前程序均能实现解决纠纷或为正式诉讼做准备的目的。由此便能为正式庭审节省时间，最大限度实现集中审理的目标。

## 2.2. 填补当事人之间信息不对称的沟壑

道路交通纠纷案件量激增的背后，往往隐藏着当事人基于信息不对称而产生的“轻率诉讼”或“试诉”心理。由于缺乏专业法律知识和对赔偿标准的准确预期，当事人常陷入盲目乐观，极力追求司法判决，导致本可通过多元机制化解的简单案件挤占了稀缺的司法资源。中立评估制度的引入，旨在通过第三方的专业介入，填补这一信息鸿沟。中立评估员通过出具专业的评估报告，让当事人对案件全貌拥有对等且完整的了解。这种赋权过程保障了争议方的参与感，从而消除因信息闭塞产生的猜疑。赋予个人权力是任何 ADR 机制的强大动力[8]。即使 ENE 是法院授权的，争议方的赋权仍然能得到保障。因为，每个争议者都会接触到与中立评估员的每一次沟通，以及彼此在中立评估员面前提出的论点和证据。[9]

## 2.3. 作为沟通平台减少纠纷解决成本

审前中立评估为当事人搭建了非对抗性的沟通平台，既保障其程序参与感，又能从多维度降低解纷成本。与审判、仲裁程序中当事人易产生“被程序排斥”的感受不同，中立评估强调当事人的主动参与，评估员以中立第三方身份倾听双方诉求，当事人无需担忧评估偏向，可充分吐露真实想法与核心关切，负面情绪在沟通中得到疏导，有助于缓和对立关系，为纠纷化解创造良好氛围。ENE 的评估优势体现在以最谨慎和最精确的方式预测审判结果，以便争议者了解其案件的现实情况，并能够做出确定的决定。

[10]

在证据收集层面，参考美国加利福尼亚州北区地方法院 ADR 规则，中立评估会议中当事人可在保密前提下完整陈述主张、出示关键证据，评估员还会引导双方就必要信息披露达成共识，帮助当事人明确证据收集的重点与方向，避免盲目取证导致的时间与经济成本浪费<sup>1</sup>。这一过程实际上将证据收集与争点固定前置，使得案件在早期就达到“适于庭审”的状态。当事人无需等到庭审阶段才发现证据缺失或意识到有替代解决方式。这既大幅减少了当事人的时间与诉讼成本，也为法院剥离了繁琐的审前准备工作，实现了司法资源的优化配置。

## 3. 道路交通损害赔偿纠纷案前中立评估的建构基础

### 3.1. 域外道路交通损害赔偿纠纷中立评估的经验启示

在替代性纠纷解决全球化发展的浪潮下，中立评估作为一种能够提供“早期现实检验”的专业解纷机制，正逐渐成为各国应对“诉讼爆炸”的有效工具。域外法域通过将中立评估嵌入司法流程或设立专门机构，为我国道路交通纠纷的治理提供了多维度的借鉴路径。

一方面，普通法系依托其灵活的程序规则，通过法院附设或专业指引，将中立评估引入人身损害与交通事故赔偿领域。美国作为中立评估的发源地，加利福尼亚州北区联邦地区法院首创该制度，旨在通过中立第三方在诉讼早期对案件进行诊断[11]。在交通事故及人身伤害案件中，评估员会对责任划分和赔偿金额进行预测，帮助当事人克服“乐观偏差”，从而促进庭前和解。英国则在《民事诉讼规则》框架下大力推行司法中立评估。2019 年 *Lomax v. Lomax* 一案确立了法院可不经当事人同意强制下令进行中立评估的判例规则<sup>2</sup>，这极大推动了该制度在包括人身损害赔偿在内的各类纠纷中的应用。在英国，对于复杂的交通致残案件，中立评估员会对未来的护理费用、误工损失等复杂计算项目提供权威意见，有效缩短了当事人的博弈周期。

<sup>1</sup>The United States District Court Northern District Court of California ADR Local Rules 5-1 (2018). “In Early Neutral Evaluation (ENE) the parties and their counsel, in a confidential session, make compact presentations of their claims and defenses, including key evidence as developed at that juncture, and receive a non-binding evaluation by an experienced neutral lawyer with subject matter expertise. The Evaluator also helps identify areas of agreement, offers case-planning suggestions and, if requested by the parties, settlement assistance.”

<sup>2</sup>*Lomax v. Lomax* [2019] EWCA Civ. 1467.

另一方面，大陆法系则通过设立专门化、行政化的中立评估机构，侧重于矫正实质正义与保护受害人。日本构建了极具特色的“单边拘束力”评估体系，其交通事故纷争处理中心(JCSTAD)提供的评估与裁决服务，对保险公司具有强制约束力，而受害人则保留诉权。这种“不对称”的效力设计，有效平衡了车祸受害人与大型保险机构之间的力量差异，迫使保险公司在评估阶段即提出接近裁判标准的赔付方案[12]。此外，澳大利亚与部分欧洲国家在交通事故处理中引入了独立的医疗评估小组(Medical Assessment Panels, MAPs)，对伤残等级等关键事实进行终局性的医学评估，将专业技术问题从法律争议中剥离，实现了技术事实评估前置、法律责任审理在后的模式。[13]

域外实践呈现出诸多共性规律，为我国提供了宝贵启示：其一，强化评估的专业赋能。道路交通事故纠纷涉及医学鉴定、劳动能力丧失率计算及复杂的保险条款，域外多采用资深法官、专业律师或行业专家担任评估员，确保评估意见在技术上经得起推敲，从而建立制度公信力。其二，通过费用制裁或单边拘束力，提高当事人无视合理评估意见的机会成本，引导其回归理性谈判。其三，推动评估的早期介入与程序衔接。将评估嵌入案件管理流程，在诉讼早期即启动评估，利用评估报告固定无争议事实，使后续诉讼更加聚焦。

### 3.2. 道路交通损害赔偿纠纷中立评估的规范体系支撑

目前虽尚未形成专门性法律，但依托多元纠纷解决机制的系统性构建，已通过最高人民法院系列核心文件确立制度根基，再经地方配套细则与程序衔接规范的补充完善，形成了层次分明、可操作性强的规范支撑体系，为中立评估机制的落地运行提供了充足的规范接口。

首先，最高人民法院的纲领性文件奠定了中立评估机制的合法性基础与演进方向。2009年首次将“多元纠纷解决机制”纳入司法改革核心任务，明确提出“党委领导、政府支持、多方参与、司法推动”的基本原则<sup>3</sup>。2016年将中立评估机制的适用范围从“试点法院”扩展至“有条件的法院”，并针对机制运行的社会支持、平台建设及具体流程作出细化规定<sup>4</sup>。2021年将中立评估机制纳入“诉前辅导分流机制”，强化其与诉讼、调解、鉴定的程序衔接。<sup>5</sup>

其次，专门性试点方案与领域性工作指引构筑了中立评估的程序雏形与精细化规则。2012年全国范围内确定北京市朝阳区人民法院等42家法院为试点法院，首次在规范性文件中明确“建立民商事纠纷中立评估机制”<sup>6</sup>。2023年我国首部针对特定领域(国际商事纠纷)的中立评估专项规范出台，首次对评估员的选任、回避、评估程序启动、评估意见的效力及与后续程序的衔接等作出全流程细化<sup>7</sup>。该指引所确立的“专业、中立、高效、保密”核心原则及具体操作规则，为在道交损害赔偿等专业化纠纷领域构建类似评估规程提供了可直接参照或移植的范本，实现了中立评估机制从原则性倡导到规则性供给的关键一跃。

最后，“一站式”平台建设与诉调对接机制为中立评估的落地运行提供了组织载体与资源支撑。中立评估的有效运行依赖于稳定的平台、专业的评估员队伍和顺畅的流程对接。近年来，全国各地法院大力推进的“一站式”多元解纷和诉讼服务中心建设，以及在线调解平台的广泛应用，为嵌入中立评估程序提供了物理和数字化的基础设施<sup>8</sup>。在道交纠纷领域，许多地方法院与公安机关、保险行业协会、调解

<sup>3</sup>最高人民法院：《人民法院第三个五年改革纲要(2009~2013)》，2009年3月17日发布。

<sup>4</sup>最高人民法院：《关于人民法院进一步深化多元化纠纷解决机制改革的意见》(法发〔2016〕14号)，2016年6月28日发布。

<sup>5</sup>最高人民法院：《关于深化人民法院一站式多元解纷机制建设推动矛盾纠纷源头化解的实施意见》(法发〔2021〕25号)，2021年9月28日发布。

<sup>6</sup>最高人民法院：《关于扩大诉讼与非诉讼相衔接的矛盾纠纷解决机制改革试点总体方案》(法〔2012〕116号)，2012年4月24日发布。

<sup>7</sup>最高人民法院：《最高人民法院“一站式”国际商事纠纷多元化解平台工作指引(试行)》(法〔2023〕247号)，2023年12月29日发布，2024年1月30日施行。

<sup>8</sup>最高人民法院、公安部、司法部、中国保险监督管理委员会(已撤销)：《关于在全国部分地区开展道路交通事故损害赔偿纠纷“网上数据一体化处理”改革试点工作的通知》(法〔2017〕316号)，2017年10月27日发布。

组织等协同建立的“道交一体化”平台，本身就整合了责任认定、损失测算、调解、诉讼等多种功能<sup>9</sup>。在此类成熟平台上嫁接中立评估机制具有天然优势：其一，可以便捷地从平台共建单位的专家库中选任评估员，解决“谁来评估”的专业性问题；其二，可以利用平台的数据共享机制，确保评估依据的客观性与高效性；其三，可以实现评估意见与后续调解、司法确认或诉讼程序的“一键式”衔接，评估报告可作为调解的重要参考或诉讼中法官心证的辅助材料，防止程序空转，提升整体解纷效率。

### 3.3. 我国道路交通损害赔偿纠纷中立评估实践的本土沉淀

各地法院在最高人民法院政策性文件的引领下，结合本地实际，通过与行政机关、专业机构、行业协会等多元主体的深度协同，在解纷资源的系统性整合、程序规则的差异化建构、部门协作的立体化保障三个方面，形成了各具特色的实践样本，为构建全国性、规范化的道交纠纷中立评估机制积累了宝贵的本土经验。

第一，解纷资源的系统性整合。中立评估实践以一体化平台为枢纽，构建专业力量集聚与数据资源共享的协同解纷网络。扬州邗江区打造“一门进、一站结、一网办”的道路交通事故一体化处理中心，整合公安交警、保险机构、鉴定机构、法院等多方资源，引入财产损失鉴定机构驻点，组建含法律、交通、医疗专家的评估团队，2024年通过该模式化解纠纷11894起，成讼率同比下降23%<sup>[14]</sup>。许昌市筹建的“道路交通大数据一体化处理服务中心”，集聚事故责任认定、伤残鉴定、保险核损等多元功能，通过多部门联合办公实现评估信息实时共享，为异地处理、快速获赔提供支撑<sup>[15]</sup>。不同于域外中立评估单纯依靠法律专家，我国本土实践注重引入行政资源与市场资源作为事实锚点。

第二，程序规则的精细化建构。各地通过备忘录或实施细则建立差异化的程序运行规则，赋予中立评估意见以柔性效力。在适用范围上，广东省《道路交通事故快处快赔工作指引》将小额财产损失纠纷纳入快速评估范围<sup>10</sup>；福建涵江法院则针对误工期、护理期、营养期等专业性强但争议金额小的案件，设立了快速评估通道，如在“老陈交通事故案”中，评估专家仅用3天即出具意见，相比传统鉴定缩短近6个月周期<sup>[16]</sup>。对于启动条件，安徽和县坚持当事人同意与诉前启动原则，优先引导涉及人身伤亡及较大财产损失的案件进入评估程序<sup>[17]</sup>。在效力衔接上，浙江“道交一体化”平台实现中立评估与在线调解、司法确认的无缝衔接，评估报告可直接作为调解依据和理赔参考。<sup>11</sup>

第三，部门协作的制度化保障。试点探索通过联合发文确立权责、经费保障兜底成本、平台联动强化共享的三重机制，构建法院、交警与专业机构的协同治理框架。一方面，以规范性文件明确职能边界。江苏常熟法院的道交纠纷专业化法庭——虞山人民法庭由法院、交警大队、价格认定中心三方签署《道交纠纷价格争议联动调处工作备忘录》，确立了交警前端引导、价格中心中端评估、法院后端确认的流水线式分工<sup>[18]</sup>。另一方面，以财政经费保障机制降低启动门槛。福建涵江法院确立了“费用兜底”机制，由法院财政承担中立评估费用，江苏常熟亦规定价格认定中心出具意见不收取任何费用，彻底消除了当事人因担心鉴定成本而拒绝专业评估的顾虑。

## 4. 道路交通损害赔偿纠纷审前中立评估的程序展开

### 4.1. 中立评估的开启

当事人合意申请是程序启动的优先及主要渠道。这源于中立评估的辅助性、咨询性本质，其权威建

<sup>9</sup>参见最高人民法院、公安部、司法部、中国保险监督管理委员会(已撤销)：《关于印发道路交通事故损害赔偿纠纷“网上数据一体化处理”工作规范(试行)的通知》(法办〔2018〕163号)，2018年9月10日发布，2018年10月1日施行。

<sup>10</sup>广东省公安厅、中国保险监督管理委员会广东监管局：《广东省道路交通事故快处快赔工作指引》(粤公通字〔2009〕238号)，2009年10月14日发布。

<sup>11</sup>中国保险行业协会：《保险行业多元化纠纷解决机制研究报告》，载中国保险行业协会2021年12月13日，<http://www.iachina.cn/module/download/downloadfile.jsp?classid=0&filename=2598fd17080e4a689a109b0627a52d09.pdf>。

立在当事人对评估程序与评估员专业性的共同信任之上。美国佛蒙特州法院在其提供的项目及服务中写道：“ENE 是一个不具约束力的 ADR 程序，旨在通过向诉讼当事人提供早期咨询评估来改善案件规划与和解前景。”<sup>12</sup>加尼福尼亚北区法院也强调其当事人自愿的属性<sup>[19]</sup>。实践中，可于立案窗口、在线诉讼服务平台及“道交一体化”处理平台设置评估程序引导与申请入口，由法院工作人员或特邀调解员向当事人详细阐明评估的功能、优势及后续衔接路径。当事人基于理性衡量共同提出申请，即可启动评估程序。此模式充分体现了对当事人程序主体地位的尊重，亦是哈贝马斯交往行为理论中真诚性要件的展现<sup>[20] [21]</sup>。

法院的职权引导则是确保程序可用性与分流效果的保障性机制。对于争议焦点明确集中于损失金额、因果关系、“三期”标准等专业问题，且当事人因信息不对称或认知偏差陷入僵局的案件，立案法官或诉前调解员可依职权进行强制性引导。具体而言，可借鉴安徽和县法院等地实践<sup>[22]</sup>，由法官在审查材料后，认为“适宜评估”的，向双方出具《中立评估建议书》，详细说明评估的必要性及预估成本。若一方当事人无正当理由拒绝，且在后续诉讼中未能提供更优证据或方案，法院可在诉讼费用分担等方面予以体现，以柔性制约鼓励程序选择。此种引导而非强制的职权介入，既发挥了司法资源的指挥棒作用，又未实质剥夺当事人的程序权利，为核心争议提供了一条高效的诉前诊断路径。

## 4.2. 评估报告的效力

评估报告的核心效力是专业的咨询意见与事实参考。报告本身对当事人无强制约束力。其价值在于凭借评估员的专业知识与中立地位，为争议双方提供一个客观、权威的第三方专业判断，旨在消除信息差，弥合认知分歧，为后续协商、调解或诉讼中的事实认定提供重要参考。常熟市法院在联动调处机制中明确“价格专家意见可作为调解或判决的参考”，正是这一效力定位的体现。

评估报告可通过特定程序实现效力强化与转化。主要有两种路径：其一，经当事人共同确认，转化为调解协议的核心内容。若双方在评估报告基础上达成调解协议，则该报告中的分析、计算可作为协议的依据，经司法确认后获得强制执行力。其二，在诉讼中，经双方当事人质证无异议，可作为法院认定事实的参考依据。法官可将其作为心证的重要来源，尤其在专业性事实的判断上，可大幅减轻法院委托司法鉴定的压力。<sup>13</sup>对于双方无异议的评估报告，其证明力应予以确认。若一方有异议并能提出合理反驳证据或说明，则需通过鉴定等其他证据方式解决。这种“参考-质证-采纳”的梯度效力规则，既尊重了评估的专业性，又维护了诉讼的严肃性和当事人的辩论权。

## 4.3. 与其他纠纷解决机制的衔接

中立评估并非独立的解纷终端，而是嵌入和解、调解、诉讼的“专业诊断中枢”。其程序价值很大程度上体现在与后续程序的顺畅、高效衔接上。

1. 与调解的衔接：评估报告作为调解的谈判基准。这是最理想且高效的衔接路径。评估程序结束后，评估员应负责向双方解读报告要点。如果当事人展现出和解意愿，评估员可在各方当事人的一致同意下，将其身份切换成调解人，参与案件的调解<sup>[23]</sup>。调解员以评估报告揭示的专业事实和赔偿区间为权威基础，

<sup>12</sup>“ENE is a nonbinding ADR process designed to improve case planning and settlement prospects by providing litigants with an early advisory evaluation.” The United States District Court for the District of Vermont, *Early Neutral Evaluation (ENE)*, (Aug. 20, 2025), <http://www.vtd.uscourts.gov/early-neutral-evaluation-ene>.

<sup>13</sup>参见《海口市市场监督管理局知识产权纠纷中立评估指南(试行)》第 9.4 条：“中立评估机构宜与人民法院建立‘中立评估-诉讼’对接机制，包括下列内容：当事人在评估程序中签字确认的无争议事实，宜提供给人民法院作为案件审理中厘清事实的参考材料；中立评估意见书，宜提供给人民法院作为调解、案件审理等的参考材料。”；《山东高院立案庭关于在相关领域建立民商事纠纷诉前中立评估机制的意见》第 16 条：“未达成和解或调解协议、需转入诉讼程序的，应依法予以立案登记。评估过程中形成的相关材料可一并移送。”

引导双方围绕报告进行协商，焦点从“争对错”转向“谈多少”，极大提升调解成功率与效率。和县法院“评估 + 在线调解”的闭环模式即是典范。

2. 与当事人自行和解的衔接：评估报告作为和解的可信框架。当事人获得评估报告后，可能无需第三方介入即自行达成和解。评估报告为双方提供了可信赖的和解方案框架，增强了解协议的稳定性和可履行性，降低了事后反悔的风险。

3. 与诉讼的衔接：评估材料作为诉讼的审理辅助。若评估后未能促成调解或和解，案件进入诉讼程序。此时，评估报告及相关材料应通过诉调对接平台随案移送至法院。根据《最高人民法院关于进一步完善委派调解机制的指导意见》的精神，<sup>14</sup>评估过程中固定的无争议事实、双方确认的证据清单以及评估报告本身，均可作为诉讼材料。法官可将报告作为审理参考，当事人亦可将其作为证据提交。这有效发挥了中立评估的审前准备功能，压缩庭审举证质证时间，提升审判效率。

#### 4.4. 保障机制

为确保中立评估程序公正、有效且具有吸引力，必须构建坚实的配套保障机制。

1. 费用保障机制。可探索多元化的费用承担模式以降低当事人门槛。财政补贴与公益服务，对于简单评估或针对经济困难当事人的评估，可借鉴福建涵江法院经验，由法院通过政府购买服务或专项经费承担。按件阶梯收费，根据评估事项的复杂程度和预估工作量，设定合理的收费标准，并由法院或调解组织进行公示和监督。败诉方最终承担，在诉讼中，法院可参照《诉讼费用交纳办法》，将合理的评估费用作为诉讼的合理支出，裁定由败诉方承担，以此引导当事人理性对待评估程序。

2. 质量监管机制。建立评估机构与评估员名册制度，由法院、司法行政机关、行业协会等共同制定准入标准，如专业资质、执业经验、无不良记录，并进行动态考核与淘汰。建立评估报告抽样评查、当事人反馈评价机制，确保评估的专业性与中立性。评估员不得在后续诉讼中担任证人、专家辅助人或代理人，确保当事人可坦诚参与评估。<sup>[24]</sup>

3. 行为制裁与激励措施。一方面，对于当事人无正当理由滥用评估程序，如故意提供虚假材料、恶意拖延评估进程，或在后续诉讼中无故否认其自身在评估中已确认的事实，法院可酌情将其作为衡量当事人诚信度的因素，并在诉讼费用分担、不利事实认定等方面予以体现。值得注意的是，该规则的适用对象仅限于积极行为，如虚假评估，而并不能涵盖不配合中立评估的行为，因为这一行为本身并不会直接导致当事人诉讼成本增加<sup>[25]</sup>。另一方面，对于积极利用评估并促进纠纷快速化解的当事人，可在诉讼费用减免、优先执行等方面给予适当激励，形成正向引导。

#### 参考文献

- [1] 解百臣, 王一舒, 商利峰. 考虑逆向选择与道德风险的保险契约研究[J]. 西南交通大学学报(社会科学版), 2010, 11(6): 13-18.
- [2] 覃好嫦. 保险行业参与道路交通事故损害赔偿纠纷调解机制建设有关问题研究——以广西为例[J]. 经济研究参考, 2018(17): 74-78.
- [3] 彭小龙. “枫桥经验”与当代中国纠纷解决机制结构变迁[J]. 中国法学, 2023(6): 23-44.
- [4] 邢海丽, 王文武, 马瑞云. 机动车交通事故责任纠纷的审理现状与治理思路[N]. 人民法院报, 2024-04-11(08). [https://www.rmfb.com/content/202404/11/article\\_924023\\_1390191799\\_5400417.html](https://www.rmfb.com/content/202404/11/article_924023_1390191799_5400417.html), 2025-12-25.
- [5] Foote, D.H. (1995) Resolution of Traffic Accident Disputes and Judicial Activism in Japan. *UW Law Digital Commons*, 25, 19-23.

<sup>14</sup>最高人民法院：《最高人民法院关于印发〈关于进一步完善委派调解机制的指导意见〉的通知》第八条：“材料衔接。完善调解与诉讼的材料衔接机制。委派调解中已经明确告知当事人相关权利和法律后果，并经当事人同意的调解材料，经人民法院审查，符合法律及司法解释规定的，可以作为诉讼材料使用”（法发〔2020〕1号），2020年1月9日发布。

- [6] 中华人民共和国中央人民政府网站. 全国机动车保有量达 4.53 亿辆驾驶人达 5.42 亿人[EB/OL]. 2025-01-18. [https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202501/content\\_6999762.htm](https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202501/content_6999762.htm), 2025-12-25.
- [7] 陈立峰. 论我国民事审前程序的二元性价值改造[J]. 绍兴文理学院学报(哲学社会科学), 2012, 32(4): 111-114.
- [8] Brown, H. and Marriott, A. (1996) *ADR Principles and Practice*. 1st Edition, Sweet & Maxwell, 56.
- [9] Brazil, W.D. (2007) Early Neutral Evaluation or Mediation—When Might ENE Delivery More Value. *Dispute Resolution Magazine*, 14, 10-13.
- [10] Germain, K.B. (2008) Why Might ENE Be Effective in Trademark Cases? The Use of Subject-Savvy Early Neutral Evaluators suggest Solutions to Significant Trademark/Trade Dress Disputes in Exparte and Interpartes Situation. *ALI-ABA Course of Study Materials*, 9.
- [11] Brazil, W.D. (1990) A Close Look at Three Court-Sponsored ADR Programs: Why They Exist, How They Operate, What They Deliver, and Whether They Threaten Important Values. *The University of Chicago Legal Forum*, 46, Article 303.
- [12] 公益財団法人交通事故紛争処理センター. 2025 事業の概要[R/OL]. 2025-08-29. <https://www.jcstad.or.jp/wp/wp-content/uploads/2025/08/jigyounogaiyou2025.pdf>, 2025-12-25.
- [13] Epstein, M. (2013) Summary of Workcover, Motor Accident and Civil Legislation in Australia Relevant to Psychiatrists. Civil Forensic Psychiatry Website. <https://civilforensicpsychiatry.com.au/wp-content/uploads/2013/03/Final-states-combined.pdf>
- [14] 新华日报. 邗江法院“普法+解纷”绘就道交治理新图景[EB/OL]. 2025-12-26. [https://www.zgjssw.gov.cn/gongzuodongtai/zhengfa/202512/t20251226\\_8548460.shtml](https://www.zgjssw.gov.cn/gongzuodongtai/zhengfa/202512/t20251226_8548460.shtml), 2026-01-06.
- [15] 阎鑫, 李锐. 境与突破: 道路交通事故一体化处理机制实证研究[EB/OL]. <https://xczy.hncourt.gov.cn/public/detail.php?id=12898>, 2018-01-15.
- [16] 林珊. 涵江法院: 巧引“第三方中立评估”正义不迟到[EB/OL]. 2013-04-02. <http://fj.ptzy.gov.cn/article/detail/2013/04/id/1584394.shtml>, 2026-01-06.
- [17] 人民法院报. 媒体速递|《人民法院报》聚焦和县法院在线调解工作纪实[EB/OL]. 2020-09-02. [https://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_9019374](https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_9019374), 2026-01-06.
- [18] 苏州市价格认定局, 常熟市价格认定中心. 苏州启用首个“交通事故价格争议联动化解工作站” [EB/OL]. 2024-11-19. [https://fzggw.jiangsu.gov.cn/art/2024/11/19/art\\_85240\\_11423249.html](https://fzggw.jiangsu.gov.cn/art/2024/11/19/art_85240_11423249.html), 2026-01-06.
- [19] Brown, H.J. and Marriott, A.L.Q.L. (1999) *ADR Principles and Practices*. Sweet and Maxwell, 372.
- [20] 霍斯特·哈贝马斯[M]. 鲁路, 译. 北京: 中国人民大学出版社, 2010: 57-58.
- [21] 哈贝马斯. 交往行为理论·第一卷行为合理性与社会合理化[M]. 曹卫东, 译. 上海: 上海人民出版社, 2018: 61, 352.
- [22] 徐婷婷. 多元解纷|成功调解 215 起道交纠纷调解金额超千万元——和县法院引入中立评估机制助推多元解纷升级[EB/OL]. 2019-09-06. <https://mp.weixin.qq.com/s/uMJZZlsyfgOcpOD-CHvQBQ>, 2026-01-06.
- [23] 施立栋. 行政争议的中立评估及其制度构建[J]. 财经法学, 2021(2): 135-149.
- [24] 李振凡, 张鸿浩, 李世邦. 国际商事纠纷一站式解纷与中立评估机制的展望[J]. 首都师范大学学报(社会科学版), 2024(S1): 47-56.
- [25] 曹志勋. 民事诉讼中强制性诉前鉴定的反思与重构[J]. 证据科学, 2022, 30(2): 133-144.