

日台中三國之強制汽車保險比較

(Comparative study on C.A.L.I System of Japan, Taiwan& China)

鈴木辰紀博士 (日本早稻田大學名譽教授)

(Suzuki Tatsunori : Emeritus Professor of Waseda Univ.)

口譯：王桂春總經理 (關貿邦達興國際股份有限公司)

譯者：廖淑惠處長 (日本早稻田大學法學碩士，保險事業發展中心研究處)

一、 前言
二、 日台中三國責任原則比較
1. 強制車險---無過失責任與準無過失責任之差異
2. 任意保險部分採過失責任？
三、 有無責任限額與額度比較
1. 責任限額之有無
2. 人身事故、死亡、體傷之發生率比較
3. 日台中三國強制汽車責任險的賠償責任限額之比較
四、 結語
附錄： 2006 年日本交通政策研究會之雜誌「日交研シリーズ C-44」， 台灣之強制汽車責任保險法修訂

一、前言

有關台灣強制汽車責任保險之課題，吾曾兩度於日本學界撰文介紹，一以「台灣之強制汽車保險」¹為題，發表於 1999 年日本早稻田大學商學部發刊之校內期刊「早稻田商學」，次以「台灣之強制汽車責任保險法修訂」為題，發表於 2006 年日本交通政策研究會之雜誌「日交研シリーズ C-44」，本次適逢台灣強制汽車責任保險實施 10 周年，由財團法人保險事業發展中心，發起籌畫編撰「強制汽車責任保險實施 10 周年紀念專刊」，吾在盛情難卻下受邀撰稿，謹以如下小

¹ 該文，其後收錄於拙著『自動車保險の現代的課題』（2000 年，成文堂）第 2 章

論文回報厚愛。

二、日台中三國之責任原則比較

1. 強制汽車保險—無過失責任與準無過失責任之差異—

就強制汽車責任保險而言，相對於台灣及中國採取完全無過失責任基礎²，日本係採「準」無過失責任，或稱「相對」無過失責任基礎；因此對交通事故被害人而言，台灣及中國之強制汽車責任保險制度較能完整落實社會救濟之機能；日本於某些情況下，交通事故被害人並無法獲得保險理賠。此其一之原因乃基於加害人之「無肇事責任」。根據統計，在 2006 年度車禍死亡人數 6,352 人中有 366 件 (5.76%)，屬於加害人「無肇事責任」案件。受傷者 1,098,199 人中有 4,030 件 (0.36%)，被判定加害人「無肇事責任」。類此之加害人「無肇事責任」案件，強制汽車責任保險當然不予理賠，連附加之任意保險也無從理賠。

完全無過失責任與準無過失責任還有一個差異，就是「重大過失減額給付」問題。在日本，當被害人有重大過失時，具體而言，當法院判定被害人之過失程度超過全部過失之 70%，則有「重大過失減

² 于敏著，揚辰譯，鈴木辰紀監修『中台海峽兩岸之汽車責任保險法制度之比較研究』（2008 年 6 月，日交研シリーズ C-45）P. 12，即闡述中國大陸之『道路交通安全法』第 76 條規定：“機動車發生交通事故造成人身傷亡、財產損失的，由保險公司在機動車第三者責任強制保險責任限額範圍內予以賠償；雖然沒有臺灣法條中的“無論加害人有無過失”的表述，但並未將“過失”作為責任負擔的要件。另一方面，台灣之強制汽車責任保險法第 7 條規定「因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者，不論加害人有無過失，……」，足證台灣強制險係採『無過失責任』之理自明。

額給付」之適用，被害人過失程度在 71%到 80%之間時，從強制保險的責任限額或是損害額中減額 20%；被害人過失程度在 81%到 90%之間者減額 30%；被害人過失程度在 91%到 99%之間者減額 50%。

雖說上述案件數量不多，然 2006 年度交通事故死亡案件中有 366 件，體傷案件中有 4,030 件被判定加害人「無肇事責任」，對被害人及其家屬遺族而言，除無法請領強制車險之理賠，連其他救濟亦被排除請領。對交通事故被害人負有社會救濟使命之強制汽車責任保險制度而言，日本實有再重新斟酌之餘地。

倘能證明符合日本之自賠法（日本汽車損害賠償保障法之簡稱，以下亦同）第 3 條但書規定³者，即符合加害人「無肇事責任」之要件，以汽車交通事故訴訟案為例，被害人（女性，47 歲，家庭主婦），騎自行車於行走中因失衡，撞及自行車道之分隔石，傾倒於汽車車道，遭加害車輛輾斃，因實難以預料行走中之自行車，會突然衝至一般車道，故判定加害人無須負責（仙台高院 2002 年 7 月 30 日判決-交通民及 35 卷 4 號 p.3 以下）。

此外，如能證明確實以自殺為目的之主動撞車身亡，即使不符合自賠法第 3 條但書規定之免責 3 條件，加害人仍視為免責。故證明符

³日本自賠法第 3 條規定：「為自己而將汽車供運行之用者，因其運行而侵害他人之生命或健康時，就因而所發生之損害，應負賠償責任。但證明自己及駕駛人關於汽車之運行未怠於注意，且被害人或駕駛人以外之第三人有意或過失，以及汽車無構造上之缺陷或機能之障害者，不在此限。」換言之，即顯示按第 3 條但書規定，無責 3 條件為能證明 1.自己及駕駛人就汽車之運行注意並無過失，2.被害人或駕駛人以外第 3 人有故意或過失者，3.汽車並無構造上之缺陷或機能之障害者。

合自賠法第 3 條但書規定之免責 3 條件，並非加害人免責之絕對條件

(木宮高彥、羽成守、阪東司朗『註釋，自動車損害保障法』1986 有斐閣 p48 參照)

另一方面，所謂「重大過失減額給付」也違背了被害人救濟之立法意旨。採取準無過失責任的日本，2006 年度統計共有 8,057 件執行「重大過失減額給付」(減額 20%者有 2,779 件，減額 30%者有 4,194 件，減額 50%者有 1,084 件)。

如上所述，對照於採取完全無過失責任之台灣與中國兩國之強制汽車責任保險，如日本般採取「準」或「相對」無過失責任制度之國家⁴而言，可能產生因加害人無須負責，導致受害人(或遺族)連 1 元之強制汽車責任保險之保險金都無法獲得理賠之案例產生，而所謂「重大過失減額給付」制度，導致受害人無法獲得全額之保險理賠案例也散見各處。如此之日本、台灣及中國三者間對補償之差異，應在落實強制汽車責任保險對被害人「基本補償」之救濟機能所重視之程度吧！

2. 任意汽車責任險部分採過失責任？

台灣之強制汽車責任保險採取完全無過失責任，而對超過強制汽

⁴當自賠責保險判定加害人「無須負責」時，非但自賠責保險不須理賠，連自賠責保險上層之任意汽車保險之保險金也無須理賠，甚至與保險無關之損害賠償金也無法支付，故當自賠責保險之加害人被判定「無須負責」時，對受害人之遺族而言，宛如千斤重擔。另就文獻查知，中國就強制汽車責任保險，加害人(即被保險人)就事故之發生雖無須負責，亦給付責任限額之 20%，存有近似日本之「無責」或「重大過失減額給付」制度(于敏著，楊辰譯，鈴木辰紀監修『中台海峽兩岸之汽車責任保險法制度之比較研究』(2008 年 6 月，日交研シリーズ C-45) P. 13)

車責任保險責任限額以外之任意汽車責任險部分，依照台灣民法第191之2條規定係採取如日本般之推定過失責任基礎。

另一方面，依據中國之『道路交通安全法』第76條規定⁵：機動車發生交通事故造成人身傷亡、財產損失者，由保險公司在機動車第三者責任強制保險責任限額範圍內予以賠償；不足的部分，按照下列規定承擔賠償責任：

- (i) 機動車之間發生交通事故者，由有過失之一方承擔賠償責任；雙方都有過失者，則按照各自過失比例分擔賠償責任。
- (ii) 機動車與非機動車駕駛人、行人間發生交通事故，非機動車駕駛人、行人沒有過失者，由機動車一方承擔賠償責任；有證據證明非機動車駕駛人、行人有過失者，根據過失程度適當減輕機動車一方之賠償責任；機動車一方沒有過失者，承擔不超過百分之十的賠償責任。
- (iii) 交通事故之損失係由非機動車駕駛人、行人故意碰撞機動車所造成者，機動車一方不承擔賠償責任。

如上所述，中國的『道路交通安全法』第76條採取三層結構。第一，對於機動車間互相碰撞之事故與日本一樣採取過失責任。第二，機動車與非機動車駕駛人，或者機動車與行人間的事故，原則上

⁵于敏著，楊辰譯 鈴木辰紀監修（上揭稿），P.13.

是機動車所有人之責任。但下列為例外(A)非機動車之駕駛人或行人經證明有違反交通安全法規時(例如闖紅燈)，(B)機動車駕駛人已採取必要措施者(無超速，已履行救助義務等)，機動車駕駛人得減輕責任。第三，交通事故是機動車以外之駕駛人(例如自行車等)或行人所蓄意造成時，機動車可免除賠償責任。總而言之，以上所稱中國所採之三層結構立場，從被害人救濟面而言，應可評斷為日本、台灣、中國等三國中最先進之制度。

相對的，日本所採取的方法是，日本的自賠法第3條規定汽車的所有人之準無過失責任制度，也適用於任意汽車責任險部份⁶。因此汽車對行人造成人身傷害的情況時，汽車所有人原則上是不能免除賠償責任，但當被害人也有過失的場合時，必然亦有過失相抵之問題產生。

總之，關於日台中三國超過強制汽車責任保險責任限度額部份之任意汽車責任保險之責任基礎，就行人和汽車間或者是其他交通工具間之事故而言，從救濟被害人之觀點來說，中國所採取的三層結構應

⁶ 譯者註：由於日本自動車損害賠償責任法係專門針對汽車交通事故責任之民事特別法，故無論強制汽車責任保險或任意汽車責任保險均一致適用推定過失責任或準無過失之責任基礎。

日本自動車損害賠償責任法

第3條

為自己而將汽車供運行之用者，因其運行而侵害他人之生命或健康時，就因而所發生之損害，應負賠償責任。但證明自己及駕駛人關於汽車之運行未怠於注意，且被害人或駕駛人以外之第三人，有故意或過失，以及汽車無構造上之缺陷或機能之障害者，不在此限。

第4條

關於為自己而將汽車供運行之用者之損害賠償責任，除依前條規定外，適用民法(明治二十九年法律第八十九號)之規定。

屬最為進步，再來是日本與台灣的制度吧！

三、有無責任限額與限額比較

1. 有無責任限額

日台中三國之強制汽車責任險均設有賠償責任限額，然就全球而言，於 1994 年時期並未設定賠償責任額度上限之國家，亦約有 39 國⁷之多。其中包括法國、英國、印度、澳洲等主要國家。所謂無責任額度上限之強制保險，應指並無類似日台中般之強制、任意等雙重構造之汽車保險。故當加害人被認定須負擔損害賠償責任時，被害人之體傷部分之全額損失，均可自強制汽車保險獲得完整保障。

所謂無賠償責任額上限之「無賠償上限國」，最令人擔心的是保險費負擔居高不下問題。基於強制汽車責任保險要求所有汽車所有人都需投保，為使所有汽車所有人都能加入投保，保險費應須儘可能便宜⁸，讓所有民眾均能負擔得起。為滿足此需求，於強制汽車責任保險中導入賠償責任限額制度，應是最簡單之解決對策。

1994 年期間，雖有 39 個國家無責任額之上限，然為何仍能強制

⁷ 比利時，法國，愛爾蘭，盧森堡，英國，安道爾共和國，保加利亞，賽普勒斯，捷克共和國，芬蘭，匈牙利，馬爾他，摩爾多瓦，挪威，羅馬尼亞，斯洛維尼亞共和國，香港，印度，伊拉克，以色列，科威特，馬來西亞，阿曼，巴基斯坦，卡達，新加坡，敘利亞，阿拉伯大公國，阿爾及利亞，埃及，肯亞，利比亞，摩洛哥，奈及利亞，南非，蘇丹，辛巴威，澳洲，紐西蘭(以上國家沒有理賠限額(出處)),Motor insurance in the world **Study carried by the AIDA Motor Insurance Working Party 1994 P. 424**=鈴木辰紀「世界の自動車保險」同著，『自動車保險の現代的課題』(前掲) P. 191 附表 2

⁸ 日本自賠法第 25 條所稱「責任保險(指自賠責保險—鈴木註)之保險費率---，指有效率的經營下之適當範圍內為基本成本之反應」。

所有汽車所有人加入保險呢？深究其因，或可歸因於彼等國家之汽車交通事故的體傷事故率較少，或賠償額度較低。

2. 人身事故、死亡、體傷之發生率比較

2005 年度，彼等無賠償上限國中之英國之人身事故發生件數 203,682 件，相當於日本同年度之人身事故發生件數（933,828）的 21.81%、死亡人數 3,336 人為日本（1,155,573 人）的 42.06%、輕重傷人數 275,840 人僅為日本的 23.87%。

主要國家汽車交通事故統計

	日本	美國	英國	德國	法國
調查年度	2005 年	2005 年	2005 年	2005 年	2005 年
人身事故件數(件)	933,828	1,855,189	203,682	336,619	84,525
死亡人數(人)	7,931	43,443	3,336	5,361	5,318
受傷人數(人)	1,155,573	2,699,000	275,840	433,443	108,076
人口(百萬人)	127.8	296.4	60.2	82.5	60.6
汽車持有台數(四輪車，千台)	81.716	225.418	31.983	45.462	36.039
汽車每一萬台的死亡人數(人)	0.97	1.9	1.04	1.18	1.48

（出處：損害保險費率算出機構，同上 P.42 「2.主要國之交通事故の狀況」）

另一方面，法國於 2005 年度之人身事故發生件數 84,525 件，相當於日本同年度之 9.05%、死亡人數 5,318 人為日本的 67.05%、輕重傷人數（108,076 人）僅為日本的 9.35%⁹。要言之，如英法般「無賠償上限國」之人身事故發生率、死亡率、體傷者人數與日本相較之下，均屬比較低者。

⁹ 有關詳細之內容，請參照日本損保費率機構『自動車保險の概況』（平成 19 年度）P. 42 「主要各國之交通事故狀況」

除此以外，對「無賠償上限國」之英國汽車交通事故之責任原則與台日中的不同，是依然採取過去之過失責任基礎。即使被害人提起賠償訴訟，能否勝訴如所謂「法庭上抽籤」(the forensic lottery)之諺語般極為不確定¹⁰。因此單從英國與台日中三國之賠償額數額水準高底來相以比較，恐有失誤之處。

3. 台日中三國強制汽車責任險之賠償責任限額比較。

台日中三國強制汽車責任保險之責任限額，於 2005 年度，死亡交通事故責任限額之比較，日本為 1 人 3,000 萬日幣，台灣為 150 萬台幣¹¹，約合 522 萬日元(以— 最近 2008.5.30—之匯率 1 元台幣=3.48 日幣，相當於 522 萬日幣)，中國為 5 萬人民幣¹² (匯率為 1 元人民幣約=15.20 日幣，相當於 76 萬日幣)。單純相較下，台灣之責任限額約為日本之 1/6，中國約為日本之 1/40。

另一方面，自台日中三國之「每人平均國內總生產」以觀，2005 年度，日本為 35,675 美元¹³，台灣為 15,203 美元¹⁴，中國為 1,766 美

¹⁰ Criticisms have increasingly been voiced of what one writer has termed 'the forensic lottery' whereby only a court is competent to decide a claimant's entitlement to damages and some claimants receive full compensation on a scale that has not been expressed in writing, while others receive only a reduced amount or draw blank. 關於某作家所說的「法庭上的抽籤」這句名言，有越來越多的人開始批判這種現象。那句話的意思是，只有法院有權限決定請求者是否有權利請求賠償?有些人得到完整的賠償，而另有些人僅得到減額的賠償，法院並沒有明文的判斷基準。H.A.L.Cockerell & G.M.Dickinson 著，鈴木辰紀監譯『自動車保險と消費者』(1985 年成文堂) P. 7

¹¹ 楊辰譯 鈴木辰紀監修「台灣之強制汽車責任保險法修訂」(2006 年日本交通政策研究會之雜誌「日交研シリーズ C-44」)，P. 6

¹² 于敏著，楊辰譯 鈴木辰紀監修(上揭稿)，P. 13.

¹³ 日本總務省統計研究所『世界の統計』(2008) P.2 「諸外國之主要指標(1-A)」。

¹⁴ 『世界統計白皮書』(2007 年版 木本書店) P.46 「相當每人國內總生產」

元15，三者相較下，台灣約為日本之四成多(42.5%)，中國約為日本之20分之1(4.9%)。所以，上述三國賠償責任限額之差異，亦可大略反映台日中三國之經濟差距。最後希望經濟快速成長之中國，能夠與台灣並駕齊驅，早日提高強制汽車責任保險之賠償責任限額。

四、結語

至今，吾曾4度訪台。1989年4月、1999年2月、2001年2月、2006年3月為第4次訪台。回顧1989年4月2日第一次訪台之印象，當時在已故之陳燦輝先生作東下，於「欣葉餐廳」晚宴中首度認識了陳繼堯教授，吾與陳繼堯教授先生間深厚的友情至今仍不逾，此外，吾執教之早稻田大學研究所的學生李宗容君與廖淑惠君，也令我對台灣留下深刻的印象，最後希望貴國卓越的強制汽車責任保險制度能越來越健全。 (2008年6月11日完稿)

¹⁵日本總務省統計研究所 上掲書 p4「諸外國之主要指標(2-A)」，另外，中國之『2007 中國0經濟年鑑』P.895之「國民總收入與國內生產總值」，每人平均國內生產總值(2005年)為14,103元，美匯率換算(1美金=6.9423元)，為2,031美元，其額度遠大於本文所述。

附錄-2006 年日本交通政策研究會之雜誌「日交研シリーズ C-44」，

台灣強制汽車責任保險法之修訂

鈴木辰紀

汽車保險研究專案

2006 年 2 月

日本交通政策研究會

「台灣強制汽車責任保險法之修訂」

【論文摘要】

過去本人曾經在 1999 年 6 月所出刊之「早稻田商學 381 號」撰文「台灣的強制汽車責任保險」及 2000 年 12 月所出版的「汽車保險之現代課題」一書中，介紹過台灣的強制汽車責任保險。去年春天，本險之母法即強制汽車責任保險法在實施 8 年後，進行了全面的大翻修，雖然其基本之架構並未改變，但原留存於舊法之不妥當及不足之處，均獲得全面之補正。本人為了想要將該法之修訂翻譯為日文並加以介紹，故透過學生及友人之協助，始能發表此成果，尚祈請各方賢達予以惠賜指正。

謹就台灣強制汽車責任保險之特徵，歸納如下：

1. 強制保險採用完全無過失責任之結果，不論加害人有無責任，對受害人及家屬之救濟都是很周全的。
2. 強制保險一律不論被害人之過失，對於保險之理賠均非常迅速、確實。
3. 強制保險於 1998 年開辦之初，死亡、殘廢之保險給付最高責任限額為新台幣 120 萬元（約日幣 440 萬元），至今已兩度調整至新台幣 150 萬元（約日幣 550 萬元）。
4. 從汽車交通事故對被害者能給予迅速、確實、周全的救濟補償來

論，台灣的強制汽車責任保險應可謂為典範。

關鍵字：基本保障、過失相抵、強制汽車責任保險法

第一章 問題之所在

本人曾以「台灣之強制汽車責任保險」為題發表過短篇論文，(參1999年6月所出刊之「早稻田商學381號」，及2000年12月所出版的「汽車保險之現代課題」一書中第2章)，該稿係以台灣從1998年1月1日起引進強制汽車責任保險制度之介紹為開端，再據為基礎介紹「中華民國強制汽車責任保險法」之始末。

值此之際，正逢台灣強制汽車責任保險法全面性大修訂，此亦為本文介紹之目的。

本人對於該法全面修訂的了解，乃藉過去曾三次訪問台灣之機會，承蒙 陳繼堯教授(前中華民國風險管理學會理事長)所惠賜之『強制汽車責任保險法修正草案條文對照表』(以下簡稱對照表)，在該對照表中附有立法院三讀通過之條文，其中就「審查會通過條文」、「行政院提案條文」、「委員提案條文」、「現行法」及「說明」等五項，根據各條文之介紹及說明，始有初步了解。

其後，根據友人所寄送之資料得知，該強制汽車責任保險法修正案已於去(2005)年2月5日立法通過，即日生效實施。

由於本人過去曾以「台灣強制汽車責任保險」為題，並對台灣強制汽車責任保險制度加以介紹，故對此次新法之修正案很自然的也希

望能為文加以介紹，然而，由於本人完全不懂中文，故只能仰賴過去所教過的學生，目前回中國大陸在深圳擔任力合數字電視公司副社長揚辰君之協助。

雖然揚辰君本身工作非常忙碌，但仍對上述對照表中之「審查會通過條文」及「說明」加以翻譯成日文，本人再以此為基礎，對照之前台灣友人所寄送之修正案英文翻譯資料加以整理後，並請之前曾於中華民國財政部保險司任職之友人加以校對，始有本文後段所介紹「修正條文對照表」之成果。

第二章 修訂之用意

在本章，乃就此次訪台之際，從友人所寄送之資料中就本次修訂之重點加以介紹。另外，此處所見「金融監督管理委員會」根據後述修訂條文第三條規定，乃台灣強制汽車責任保險之主管機關。

強制汽車責任保險法自八十五年十二月二十七日公布，八十七年一月一日施行以來，已屆滿六年，根據統計，至九十二年底，全國投保該保險之汽車數量為六百三十二萬七千八百九十一輛，機車數量為八百十七萬五千四百九十三輛，二者合計為一千四百五十萬三千三百八十四輛汽機車業已納入該項保險體系，自八十七年一月至九十二年十二月止，保險公司已決付之死亡保險給付計三五、六二八人次，殘廢給付計八三、〇四一人次，醫療給付計五九九、八九五人次，合計理賠金額已達新臺幣六八八億餘元。(以最近 2006 年 2 月 1 日台幣之匯率台幣 1 元等於 3.68 日幣計算，日幣約 2531 億 8400 萬元)。可見強制汽車責任保險影響民眾權益至鉅，根據九十年七月媒體報導，高達百分之八十七受訪民眾滿意該項保險之實施，足見其為政府開辦極為成功之政策保險。惟於承保與理賠實務上，仍有未盡周詳之處，為求本保險制度之長遠發展，宜就制度、法令及實務作全盤檢討，爰擬具「強制汽車責任保險法修正草案」，其修正要點說明如次：

一、提供基本保障：

- (一) 為維持本保險契約之有效性，課與保險人通知要保人續保之義務，並修正保險人及要保人不得解除或終止契約之情事。
(修正條文第十五條、第二十條及第二十一條)。
- (二) 增訂請求保險給付之權利，未經具領之保險給付或特別補償基金之補償，不得扣押、讓與或提供擔保。(修正條文第二十五條及第四十條)
- (三) 保險給付及特別補償基金之補償不扣除其他保險或社會保險給付，但全民健保支付之醫療費用則予扣除。(修正條文第三十七條及第四十條)

二、加速保險理賠：

- (一) 增訂受害人之遺屬請求保險給付或向特別補償基金請求補償之順位。(修正條文第十一條)
- (二) 賦予請求權人對保險人或特別補償基金直接請求權。(修正條文第七條及第二十五條)
- (三) 為避免保險人拖延保險給付致請求權人權益受損，參考德國立法例，增訂不計入時效期間即時效停止之規定。(修正條文第十四條)
- (四) 增訂因汽車交通事故殘廢者得請求暫先給付保險金及特別補償基金補償。(修正條文第三十五條及第四十條)
- (五) 增訂同一汽車交通事故牽涉數汽車時，保險人與特別補償基金之連帶責任。(修正條文第三十六條)

三、明確規範保險契約關係：

- (一) 增訂保險人交付保險標章之義務，俾提高本保險之投保率及續保率，並要求保險人儘速傳輸承保資料至主管機關及中央交通主管機關指定之機關（構）。（修正條文第十九條）
- (二) 增訂要保人重複訂立本保險，要保人或保險人有撤銷生效在後之保險契約之權利。（修正條文第二十二條）
- (三) 增訂保險給付項目標準修正時適用始點之規定。（修正條文第二十七條）
- (四) 修正保險人不負保險給付責任之事由。（修正條文第二十八條）
- (五) 修正保險人得代位行使請求權人對被保險人請求權之事由。（修正條文第二十九條）
- (五) 增訂保險人代位向被保險人行使請求權時，除經保險人同意外，不受請求權人與被保險人之和解、拋棄或其他約定拘束之規定。（修正條文第三十條）

四、強化汽車交通事故特別補償基金功能：

- (一) 增訂汽車交通事故特別補償基金負有健全本保險制度之功能。（修正條文第三十八條）
- (二) 增訂請求權人得向特別補償基金請求補償之事由，以保障汽車交通事故受害人及其他請求權人之權利。（修正條文第四十條）
- (三) 增訂未保險汽車或無須訂立本保險契約之汽車發生交通事故時，加害人、被保險人及請求權人之協力義務。（修正條文第四十一條）
- (四) 增訂特別補償基金代位向損害賠償義務人行使請求權時，除經該基金同意外，不受請求權人與損害賠償義務人之和解、

拋棄或其他約定拘束之規定。(修正條文第四十三條)

五、強化保險業之監理：

(一) 修正保險費率訂定之原則及程序。(修正條文第四十五條)

(二) 為落實本保險應設立獨立會計之精神，增訂保險人應提存準備金及準備金之用途，另保險人辦理本保險之會計處理、準備金提存之方式與管理及業務、財務資料之陳報等事項，並授權主管機關會商中央交通主管機關訂定辦法管理之。(修正條文第四十七條)

(三) 修正保險人違反本法相關規定之處罰。(修正條文第四十八條)

六、降低民眾違規處罰並強化公路監理：

(一) 為減低民眾之負擔，修正投保義務人未依本法規定投保處罰鍰之金額。(修正條文第四十九條)

(二) 增訂修正未繳納依本法所處罰鍰者，公路監理機關不予受理換發牌照。(修正條文第五十一條)

第三章 補 充

本章謹略述相關補充資料

一、保險金額的提高與調降保險費

根據台灣強制汽車責任法第 47 條的立法說明得知：

1.保險金額於立法通過初時死亡保險給付為新台幣 120 萬元，而於

2000 年 8 月 12 日調高至新台幣 140 萬元（相當於日幣 500 萬元）

調高比例約 16.6%。

2.2001 年、2003 年及 2004 年 3 度的調降保險費率，費率總計約調降了 20%。

3.除此之外，截至目前為止，台灣政府又執行下列 2 點措施：

(1) 2001 年至 2004 年死亡或殘廢保險給付均維持新台幣 140 萬元基準，但 2005 年 3 月 1 日更將死亡保險給付提高至新台幣 150 萬元，殘廢給付等級之保險金額也按比例提高。

(2) 自 2005 年 3 月 1 日起，保險費率機車部分總保費平均調降 1.06%、汽車平均而言維持不變，汽機車整體合計平均調降 0.32%。

就以上所見，台灣強制汽車責任保險之死亡（殘廢）保險給付的提高及保險費率的數次調降成為可能的原因，在於強制汽車責任保險

的收支從立法通過以來均能維持穩建，此也是支援保險金額提高及保險費率調降成為可能的財源後盾-適足的责任準備金累積下的成果。

二、修訂殘廢給付等級

修正「殘廢給付」相關規定使其更趨於合理，包括刪除「一百六十項」文字，以保持彈性，目前暫定殘廢項目計一百七十八項。

第四章 結語

最近，承 陳繼堯教授所寄送之資料中，可看到以下之文章，也就是強制汽車責任保險從 1998 年開始實施以後，加入本保險之汽車機車全國約有 1507 萬台，其中汽車、機車分別有 653 萬台及 854 萬台，而從 1998 年開始到 2004 年 12 月底止之 7 年當中，接受本保險所支付之賠償的受害人達 87 萬人，所支付之保險金合計約達新台幣 820 億元（相當日幣約 3000 億元），因此本保險對於國民之權益有相當大之影響（取材 2005 年 3 月 1 日行政院金融督管理委員會保險局在「2005 年度強制汽車責任保險費率調整案」中所發表之新聞稿）。根據此處所見，在台灣的強制汽車責任保險不只普及率接近 100%，且依本稿第二章之「修訂之用意」一文中所揭示，據 2001 年 7 月大眾媒體所作之意見調查有 87% 之人對強制汽車責任保險之施行表達滿意。

由此可知，1998 年台灣引進強制汽車責任保險，不但十分普及且很穩定，也達到對汽車交通事故受害人補償救濟之功能，並普受大部分國人之支持。現在尚餘留之問題，目前強制汽車責任保險死亡或殘廢保險金限額大約是國民之中低所得者（高中畢業及專科學校畢業者）之月收入（新台幣 28,000 元＝日幣約 10 萬 3000 元，參閱後面

「修訂條文」第 49 條之「說明」) 之 53 倍，未來何時還會提高？於此順便一提，我國（日本）現行強制汽車責任保險死亡或殘廢保險金限額為 3000 萬元，大約相當於台灣的 6 倍（新台幣 150 萬元=約日幣 550 萬元）

最後，謹就本次台灣強制汽車責任保險法修訂，自筆者所見要點記述如下，以為本文之結論。

- 一. 強制汽車責任保險對汽車交通事故之被害人（或遺族）所給予的基本保障是本保險堅持的基本原則。
- 二. 強調加害人之無過責任原則，已遠超過日本強制汽車保險之推定過失責任。從此點以觀，台灣強制車險的不追究任何過失相抵原則，是日本所採行之「重過失減額」的姑息救濟政策所無法比擬。但對違反交通信號、超速、不注意車前方狀況等屬於被害人過失，於任意汽車責任保險係會被追究責任的，因此被害人之過失責任追究並非完全被忽視。另，強制保險並未實施「過失相抵」的其中一個理由為，強制保險係屬於保險給付金額數額較低的基本保障。
- 三. 對汽車交通事故之被害人（或遺屬）提供「迅速、確實」的基本保障，也是本保險堅持，甚至加以強化的原則（導入年利 10% 之遲延利息）。

- 四. 明定請求權人（被害人或遺屬）之直接請求權。
- 五. 在法律條文上明確且詳細規定應遵循「無盈無虧」原則，違反時亦有罰則規定。
- 六. 除死亡保險給付外，引進殘廢保險給付亦適用暫時給付金制度，並且追加年利 10%之遲延利息。
- 七. 對怠於投保強制保險者課處定額罰鍰以強制其加入，本次修訂將金額減半。
- 八. 為維持強制汽車保險契約存續、課以保險人應為續保通知之義務。
- 九. 特別補償基金除對被害人救濟外，另外增加對強制保險之研究開發、保險從業人員的訓練、確立保險給付標準、教育宣導活動者等維持強制車險健全之功能。
- 十. 汽車交通事故對因「酒醉駕車」、吸食毒品或迷幻藥駕車、故意行為、犯罪行為所致者也與舊法相同，保險公司仍負有支付保險理賠之義務，但就已支付保險金之保險人，認可其對被保險人有代位請求權。
- 十一.除保險人間之連帶責任外，也導入特別補償基金需與保險人共同負連帶債務，以進一步充實保障。
- 十二.對無保險車及無需加入強制保險之車輛所致之汽車交通事故，

對其關係人也課以與投保人下列相同的義務：

- 1.有急救被害人之義務。
- 2.有通知警察及保險人發生汽車交通事故之義務。
- 3.對保險人有提供相關人證、物証有關資料之協助義務。

十三.有關保險費率計算雖採從人及從車因素，但機車方面因考量加計肇事紀錄者，將導致成本加重，故只有汽車實施兼採從人及從車因素。

十四.未經保險人或特別補償基金同意之和解、拋棄或其他約定，不妨礙保險人或特別補償基金之代位請求權之行使。

十五.保險給付或特別補償金不得扣除其他保險給付或社會保險給付。但全民健康保險之醫療費用應扣除之。

以上為筆者觀察本次台灣強制汽車責任保險法之修訂條文及立法說明後之感言，台灣強制汽車責任保險法經過此次大翻修後，已儼然成為模範法律，可說是「冠於世界的模範法律」。此點對本次參與修法的相關人士之辛勞付出，應予以肯定與贊賞。從另一個角度說，本次的修法亦可說是限縮了今後台灣強制汽車責任保險更進步的空間吧！