

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*

廖淑惠譯**



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「台灣之強制汽車責任保險」及2000年12月所出版的「汽車保險之現代課題」一書中，介紹過台灣之強制汽車責任保險。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臺幣

(以下同)120萬元(約日幣440萬元)，至今已兩度調整至150萬元(約日幣550萬元)。

4. 從汽車交通事故對受害者能給予迅速、確實、周全的救濟補償來論，台灣之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

* 日本早稻田大學名譽教授(Suzuki Tatsunori: Emeritus Professor of Waseda Univ.)，日本早稻田大學商學博士。本文為2006年2月於日本交通政策研究會發表。2006年2月日本交通政策研究會。

** 現任保險事業發展中心研究處處長，日本早稻田大學法學碩士。

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「台灣之強制汽車責任保險」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夠為文加以介紹，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楊辰君之協助。

雖然楊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3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1996年12月27日公布，1998年1月1日施行以來，已屆滿六年，根據統計，至2003年底，全國投保該保險之汽車數量為6,327,891輛，機車數量為8,175,490輛，二者合計為14,503,384輛汽機車業已納入該項保險體系，自1998年1月至2003年12月止，保險公司已決付之死亡保險給付計35,628人次，殘廢給付計83,041人次，醫療給付計599,895人次，合計理賠金額已達688億餘元。(以最近2006年2月1日新臺幣1元等於3.68日幣之匯



率計算，約達日幣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2001年7月媒體報導，高達87%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15條、第20條及第21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25條及第40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37條及第40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11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7條及第25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14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35條及第40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36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19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22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27條)
- (四) 修正保險人不負保險給付責任之事由。(修正條文第28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29條)
- (六) 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30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38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40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41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43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45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47條)

- (三) 修正保險人違反本法相關規定之處罰。(修正條文第48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49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51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保險法第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120萬元，而於2000年8月12日調高至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140萬元基準，但2005年3月1日更將死亡保險給付提高至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—適足的責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1,507萬台，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820億元(相當日幣約3,000億元)，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，在台灣之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(新臺幣28,000元=日幣約10萬3,000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3,000萬元，大約相當於台灣的6倍(新臺幣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，台灣強制汽車責任



保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！