

國立政治大學風險管理與保險學系

碩士論文

論兩岸汽車交通事故責任風險之保障機制—以
中國大陸 2020 年車險綜合改革為中心

A Study on the Protection Mechanism against Liability Risk of
Automobile Traffic Accident in China and Taiwan—A Focus on
the 2020 Comprehensive Reform of Auto Insurance in China

指導教授：陳俊元 博士

研究生：陳宣含 撰

中華民國一一一年四月

謝辭

首先，最要感謝我的指導教授陳俊元老師，總是不厭其煩的教導我，給予我論文許多幫助。更給我許多學習的機會，包含參加企業導師計畫、助理事項、舉辦研討會等等，跟著老師著實學到許多。也謝謝口試委員林建智老師以及李志峰老師撥冗來指導，給予我不同面向的寶貴建議。

再來，要感謝我的家人們，沒有你們就沒有今天的我。尤其是我的媽媽，雖然對我的擔心不曾減少，還是對我無限的支持，不論是精神上還是物質上都是。也要謝謝我的朋友們，亦昕、慧雅、孟庭、珮蓁、志瑋、旻潔、佳欣、東瑾，在我低潮的時候給我力量，毫無懸念的相信著我。特別感謝佳儀，一起在政大的日子咻一下就過了，很幸運可以跟你一起當戰友，你的堅持跟毅力是我永遠的學習榜樣。

研究所期間，學到了不少知識外，難能可貴的是遇到不同的人們。謝謝法律組的大家一起共體時艱，尤其是亭君，很高興在研究所跟你變成好夥伴。也謝謝管理組和精算組的大家，互相幫忙互相切磋的感覺真的很好。

謝謝所有幫助過我的人，也謝謝一直堅持下去的自己。期許自己未來可以更勇於挑戰，並提醒自己縱使發現錯誤也不需要花時間對自己沒有信心，只要下次努力再注意就好。同時，不要妄自菲薄，現在所遇到的人事物，都是因為身處在同一個象限，自己也有值得肯定的部分。

最後，僅以這段話作為結尾「切記不要與自己的平凡為敵，只是這漫漫人生路上，期待著你也能擁有一份有活力的狀態，然後成為一個有意思的人」。

陳宣含 謹誌於中華民國一一年四月

摘要

隨著汽車逐漸普及，其所造成之風險不斷上升，根據世界衛生組織統計，每年約有 130 萬人死於道路交通事故，對於此風險，大多數人多傾向於投保汽車保險來作為轉嫁風險的方式，故汽車保險之重要性不言而喻。然而，汽車保險制度之設立，可能因時間之推移而導致其保障範圍無法與現代社會契合，汽車保險之異質性高，除受到駕駛人之性別年齡影響，在不同地區或不同社會背景下亦會有所差異。縱無一種精確的制度是可以適用於所有國家及社會，然仍可依照不同國家之性質，予以修正並調整成最適合該國家之保險制度。

中國大陸於 2020 年提出之車險綜合改革，以保障消費者為主軸出發，同時大規模的修正交強險與商車險。而相較具備地緣關係且學術交流頻繁之台灣，雖在制度上較中國大陸先行實施，然中國大陸 2020 年車險綜合改革，或許能給予更多可以參考的部分。因此本文欲探討其中中國大陸之改革內容，並與台灣比較之。

故本文以風險角度切入，欲探討對於汽車交通事故風險之保障。針對汽車交通事故所造成之風險，如駕駛對於自己所造成人身風險、財產風險以及駕駛對他人造成損害之責任風險。其中，因本文之篇幅有限，因此以責任風險為主，探討汽車交通事故責任風險之保障。透過將強制汽車保險作為基本保障，任意汽車責任保險作為進階保障之架構，分析並討論兩岸制度上之運用。主要以探討強制汽車保險應以何種立法始能達到其政策目的並施行無礙，而任意汽車責任保險，應如何修正以完善整體道路交通安全體系。最後，再以彙整理論與實務之現況，並與中國大陸 2020 年車險綜合改革做比較，以供未來制度完善之參考。

關鍵字：中國大陸 2020 年車險綜合改革、無過失保險、強制汽車責任保險、機動車交通事故強制責任保險、第三人責任保險

Abstract

With the increasing volume of automobiles, the risks caused by accidents are constantly raising. According to the WTO, there are about 1.3 million people died in traffic accidents every year. Most people tend to take out automobile insurance to transfer the risk, it has played a vital role in transferring the risk of traffic accidents damage. However, automobile insurance needs to be up to date to fulfill the current situation. Since the characteristics of automobile insurance are easily influenced by the driver's gender or age, which will be vary in different regions or different social backgrounds. Therefore, there is no unitary system that can apply to all countries. It has to be modified by the nature of different countries.

The 2020 Comprehensive Reform of Auto Insurance in China modified both compulsory and commercial auto insurance in the light of consumer protection. Although Taiwan's automobile insurance system is ahead of China, the geographical relationship and academic exchange are suitable to compare these two. As a result of that, this thesis would like to examine the content of the 2020 Comprehensive Reform of Auto Insurance in China and to compare it with Taiwan. Hoping there might be some merit which is valuable and can be used as a reference.

Hence, this thesis aims to explore the protection of automobile traffic accident risks from the risk perspective. The risks caused by automobile accidents, such as personal risk, property risk, and liability risk of damage to others caused by the driver. However, this thesis will focus on liability risk and the protection of automobile traffic accidents. According to the framework that mandatory automobile insurance system as a basic protection and third-party liability insurance as an advanced protection. Considering the most appropriate legislative model to achieve the policy purpose in the compulsory automobile insurance system. Also revise the third-party liability insurance to fulfill a better traffic safety system. In conclusion, this thesis will summarize the theory and practice in Taiwan and China, and compare with the 2020 Comprehensive Reform of Auto Insurance, for reference to the future amendment.

Key words:

China's 2020 Comprehensive Reform of Auto Insurance, No-Fault Insurance, Compulsory Automobile Liability Insurance, Statutory Automobile Liability Insurance, Third-Party Liability Insurance

目次

第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機與問題意識.....	1
第二節 研究範圍與限制.....	3
第三節 研究方法與論文架構.....	5
第二章 兩岸汽車保險制度之沿革	7
第一節 中國大陸汽車保險制度之沿革.....	7
第二節 台灣汽車保險制度之沿革.....	24
第三節 小結.....	27
第三章 汽車交通事故責任風險之保障模式	31
第一節 基本保障：強制汽車保險制度.....	31
第二節 進階保障：任意汽車責任保險制度.....	41
第三節 兩岸對於汽車交通事故責任風險之保障.....	44
第四節 小結.....	76
第四章 兩岸汽車責任保險制度之綜合分析	78
第一節 兩岸強制汽車責任保險制度之比較.....	78
第二節 兩岸任意汽車責任保險制度之比較.....	91
第三節 代小結：兩岸汽車責任保險制度之完善.....	97
第五章 結論與建議	106
第一節 結論.....	106
第二節 建議.....	108
參考文獻	111
附件一	125

詳目

第一章 緒論	1
第一節 研究動機與問題意識.....	1
第二節 研究範圍與限制.....	3
第三節 研究方法與論文架構.....	5
第二章 兩岸汽車保險制度之沿革	7
第一節 中國大陸汽車保險制度之沿革.....	7
第一項 機動車交通事故責任強制保險之沿革	8
第二項 機動車第三者責任保險之沿革	9
第一款 第一時期	11
第二款 第二時期	11
第三款 第三時期	11
第四款 第四時期：商車費改時期	12
第五款 2020 年：車險綜合改革時期.....	13
第三項 2020 年車險綜合改革.....	13
第一款 機動車交通事故責任強制保險改革內容	15
第一目 增加理賠額度	15
第二目 優化費率浮動係數	16
第三目 重新頒布交強險示範條款	17
第二款 機動車第三者責任保險改革內容	18
第一目 調高機動車第三者責任保險之保險金額	19
第二目 整頓費率與開放自主定價	20
第三目 重新調整監管力道	21

第二節 台灣汽車保險制度之沿革.....	24
第一項 強制汽車責任保險	24
第二項 任意汽車責任保險	25
第三節 小結.....	27
第三章 汽車交通事故責任風險之保障模式	31
第一節 基本保障：強制汽車保險制度.....	31
第一項 立法目的	31
第二項 責任基礎	32
第一款 責任保險制	32
第一目 制度介紹	32
第二目 制度缺失	34
第二款 無過失保險制	35
第一目 制度介紹	35
第二目 制度缺失	38
第三項 制度選擇	39
第四項 財產損失	40
第二節 進階保障：任意汽車責任保險制度.....	41
第一項 任意汽車責任保險與強制汽車保險之關係	41
第二項 任意汽車責任保險之重要性	43
第三節 兩岸對於汽車交通事故責任風險之保障.....	44
第一項 基本保障	44
第一款 中國大陸之機動車交通事故責任強制保險	44
第一目 制度介紹	44
一、法律體制與歸責體系	44

二、保障範圍與保險金額	46
第二目 現行制度下之保障缺口	48
一、《道路交通安全法》第 76 條所產生之問題.....	48
二、機動車交通事故責任強制保險之保障不足	52
第二款 台灣之強制汽車責任保險	54
第一目 制度介紹	54
一、法律體制與歸責體系	54
二、保障範圍與保險金額	54
第二目 現行制度下之保障缺口	56
一、責任保險制抑或是無過失保險制	56
二、強制汽車責任保險保障是否應包含財產損失	60
第二項 進階保障	60
第一款 中國大陸機動車第三者責任保險與現行制度下之保障缺口	60
第一目 費率與風險不一致	62
第二目 保單條款之紛爭	64
一、保險慣例之誤解	65
二、機動車第三者責任保險是否排除連帶責任之問題	66
三、「按責賠付，無責不賠」條款	67
四、交通肇事逃逸免責條款之正當性	70
第三目 保險中介之手續費問題	71
第二款 台灣第三人責任險與現行制度下之保障缺口	72
第一目 主管機關間權限之爭	72
第二目 保險中介人之嚴格規定	73
第三目 附加費用率限制之影響	75

第四節 小結.....	76
第四章 兩岸汽車責任保險制度之綜合分析	78
第一節 兩岸強制汽車責任保險制度之比較.....	78
第一項 相同之處	78
第一款 保障受害人為立法目的	78
第二款 混合兩種立法模式	79
第二項 相異之處	80
第一款 保險給付之方式	80
第二款 財產損失之有無	82
第三款 保險金額之差異	82
第四款 保障主體之差別	83
第五款 重複投保之限制	83
第六款 第三人直接請求權之規定	87
第七款 除外事項之規定	88
第二節 兩岸任意汽車責任保險制度之比較.....	91
第一項 相同之處	91
第一款 任意汽車保險市場朝向費率自由化	91
第二款 皆作為強制汽車保險制度之補充	93
第二項 相異之處	93
第一款 監理方式之不同	94
第二款 商品之審查方式	96
第三款 條款之標準化	96
第三節 代小結：兩岸汽車責任保險制度之完善.....	97
第一項 中國大陸	98

第二項 台灣	101
第五章 結論與建議	106
第一節 結論	106
第二節 建議	108
參考文獻	111
附件一	125



表次

表 1 機動車商業保險之發展.....	10
表 2 《指導意見》內容與相關配套措施整理.....	14
表 3 2020 年車險綜改前後制度比較表－交強險.....	16
表 4 2020 年車險綜改前與後之制度比較表－商車險.....	19
表 5 台灣與中國大陸任意汽車保險制度比較表.....	94



第一章 緒論

第一節 研究動機與問題意識

中國大陸在 2020 年 9 月 19 日由中國銀行保險監督管理委員會發布《關於實施車險綜合改革的指導意見》(以下簡稱《指導意見》)，以此《指導意見》作為「中國大陸 2020 年車險綜合改革」，迎來中國大陸汽車保險近年最重大之改革。中國大陸之汽車保險一直以來遭受批評，在經歷多次改革後，於 2020 年車險綜合改革主要以維護消費者權益為目的，同時大範圍的修改機動車商業保險與機動車交通事故責任強制保險，藉此整頓中國大陸汽車保險市場長久以來高定價、高手續費、經營粗放、競爭失序、數據失真等亂象¹。

而反觀台灣，除發展一般商業性的任意汽車保險外，在 1996 年亦制定《強制汽車責任保險法》，建立保障受害人之強制汽車保險制度。強制汽車責任保險法以政策性保險為定位，要求汽車所有人投保責任保險，在汽車交通事故發生時使受害人之損失獲得合理且基本的補償，以維護交通安全達到提升整體社會福祉²。然而，強制汽車責任保險雖行之有年，自 2005 年修正後即未有重大更動，而其立法架構為責任保險抑或是傷害保險之混亂，以及保險金額對於車禍事故受害人保障是否足夠一直是學術與實務討論的重點。

隨著科技的進步，汽車的便利性帶給人們好處，然而水能載舟亦能覆舟，汽車交通事故發生，輕可能造成兩車駕駛人之財產損害，重則攸關人身傷亡及後續之鉅額賠償。根據世界衛生組織統計，每年約有 130 萬人死於道路交通事故

¹ 張銳 (09/21/2020)，〈車險綜合改革：一場特惠於民的深度市場化布局〉，《人民網—國際金融報》，<http://finance.people.com.cn/BIG5/n1/2020/0921/c1004-31868415.html> (最後瀏覽日：03/14/2022)。

² 陳定輝 (2005)，〈政策性保險法制化過程重要原則初探—以新修正強制汽車責任保險法為例〉，《台灣本土法學雜誌》，68 期，頁 74-77。

故³。而台灣之道路交通事故死亡人數，依照交通部道路交通安全督導委員會統計資料，亦呈現逐年上升之趨勢⁴。新聞中更常出現因為車禍造成他人傷亡事故，而肇事者無資力賠償，導致受害人無法獲得保障之情事。自「柯媽媽事件」⁵催生的《強制汽車責任保險法》，顯示出車禍事故背後受難家屬的痛苦與無助，再到近年「孝子撞法拉利事件」⁶對於高額賠償的無力。汽車交通事故所影響的將不僅是個人的人生，甚至可能是導致家庭的支離破碎。因此，在享受汽車帶來之方便下，對於汽車交通事故所造成之損害仍不可小覷。

而在意識到汽車交通事故之嚴重性與可能造成之重大經濟問題後，更應思考如何完善汽車交通事故責任風險之保障，以建構更完整的道路交通安全體系。汽車保險與我們的生活息息相關，交通事故的發生難以預料，而保險作為轉嫁風險之一種方式，不論是強制汽車保險抑或是任意汽車保險皆不可忽視。且車險的異質性較高，對於不同地區不同國家來說，其發展或改革的路徑皆有所不同。因此，事實上可能不存在一種適合所有國家的車險發展或監管模式⁷。而應視各國實務所反映出的問題，藉此修正學者所提出的理論，以達到最理想的狀態。

因此，鑑於兩岸學術交流頻繁，本文藉著中國大陸 2020 年車險綜合改革，比較兩岸在制度上之差異，期許能找出中國大陸值得台灣借鏡的部分。且多數討論相關議題之文獻將強制汽車保險與任意汽車保險分開討論，中國大陸 2020

³ 世界衛生組織網站，<https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>（最後瀏覽日：03/14/2022）。

⁴ 道安資訊查詢網，<https://roadsafety.tw/Dashboard/Custom?type=統計快覽圖表>（最後瀏覽日：03/14/2022）。

⁵ 艾德嘉（08/19/2021），〈一位母親的大愛讓她撐過八年奮戰，最終促使強制汽車責任險立法成功〉，<https://storystudio.tw/article/gushi/compulsory-automobile-liability-insurance>（最後瀏覽日：03/14/2022）。

⁶ 三立新聞（01/03/2019），〈孝子恍神撞 4 超跑 求償金額曝光了！〉，<https://tw.news.yahoo.com/孝子恍神撞4超跑-求償金額曝光了-112519129.html>（最後瀏覽日：03/14/2022）。

⁷ 姜海納、姜皓、顧全（2020），〈全球車險面面觀—回顧各國強制車險改革之路〉，《瑞再研究院》<https://www.swissre.com/institute/research/topics-and-risk-dialogues/china/expertise-publication-china-motor-insurance-reform-on-the-way.html>（最後瀏覽日：03/14/2022）。

年車險綜合改革卻以同時改革交強險與商車險，更值得關注其修改之內容。故本文針對汽車交通事故責任風險，以中國大陸 2020 年車險綜合改革為中心，比較兩岸之強制汽車保險與任意汽車保險，藉此完善對於汽車交通事故責任風險之保障制度。

第二節 研究範圍與限制

在現今社會中風險處處可見，所謂「風險」無特定定義，僅泛指對於預期結果之不確定性，因此，可能是意外損失亦可能是意外驚喜。而對於這些不確定性的處理，包含各式各樣減輕災害損害的方法，統稱為「風險管理（risk management）」⁸。風險管理區分為五個步驟，從先確定危險開始，並經過衡量危險，再選擇相對應之風險管理基本對策，予以實際執行，最後就執行過程監督與事後檢討⁹。其中，風險管理的基本對策可以分為風險控制（risk control）與風險理財（risk financing）二種方法。風險控制在強調實質降低意外事故發生之頻率與幅度，包含有避免（avoidance）、損失控制（loss control）、非保險移轉之風險控制（noninsurance transfer for risk control）及分散（diversification）；風險理財則以意外發生後經濟損失的補償，有風險自留（risk retention）、避險（hedging）及風險移轉（risk transfer）。而保險制度作為風險理財中一個轉嫁風險的方式，透過事先購買保險，在事故發生後由保險人補償損失之方式轉移風險¹⁰。

汽車逐漸普及，交通事故之發生比比皆是，對於如何預防或是轉嫁其所造成之損害變得格外重要。對於汽車交通風險之管理，應自確定汽車所帶來之風險開始，再選擇相對應的基本對策。就汽車所有人而言，可能面臨之風險包含汽車碰撞或失竊所造成之財產損失、車內乘坐人員發生意外受傷，或是侵害他

⁸ 陳彩稚（2018），《財產與責任保險》，2版，頁 4-5，元照。

⁹ 陳雲中（2011），《保險學要義：理論與實務》，修訂 9 版，頁 3-9，三民。

¹⁰ 陳彩稚，前揭註 8，頁 26-27。

人身體、生命或財產而依法負擔賠償責任等¹¹。因此，以人身及財產作為標的，可以將汽車風險分類，再依照保障為自身與他人分為財產風險（property risk）、人身風險（personal risk）與責任風險（liability risk）。財產風險指以財產為標的，而自有財產所受損害者，在汽車風險中即指造成汽車本身之損害，不包含車上財物之損害；人身風險則以人身為標的，在汽車交通事故中，自己可能受到傷害或死亡的狀況；責任風險則是對於他人之財產與他人之人身造成損害，而須負責之情形¹²。

簡而言之，面對汽車交通事故所帶來之風險，重點在將使用或管理汽車所帶來之財產、人身及責任風險。對於這些風險，除以前之風險控制，包含在製造商之設計、對於駕駛之注意義務等。在意外發生後經濟損失的補償同樣重要，而保險制度作為風險理財中一個轉嫁風險的方式，透過事先購買保險，在事故發生後由保險人補償損失。藉由保險制度，汽車交通事故風險之管理策略在降低危險事故之不確定性與損失，確保面臨嚴重經濟損失時，不會因此導致破產而發生財務危機¹³。

因此，在建立道路交通安全體系中，應重視汽車保險制度所擔任之重要角色。不僅可以在發生交通事故前，以保費之高低或出險後之連動調整保費機制，藉此提升駕駛人之安全意識；在發生事故後，更可以提供適當之經濟補償¹⁴。其中，又因為汽車保險之特性，屬於財產保險中損失頻率高、損失幅度小之保險。且汽車保險在行銷、核保與理賠皆需投入大量人力，屬於人力密集之產業。更因為汽車保險容易受到駕駛人主觀條件影響，在不同地區或不同社會

¹¹ 楊誠對（2015），《財產保險（II）：汽車、工程、責任及其他保險》，修訂9版，頁9，保險事業發展中心。

¹² 王明智（2000），《現代汽車保險理論與實務》，頁8-9，華泰。

¹³ 陳彩稚，前揭註8，頁22。

¹⁴ 羅振軍、佟瑞鵬（2008），〈中國道路交通安全與機動車保險現狀分析及對策研究〉，《保險研究》，2008年5期，頁38。

背景下有所差異，對於費率計算時所需之技術與經驗更加重要。因此，鑑於汽車保險業務量龐大等特色，其在財產保險中佔有極大之影響力¹⁵。

綜上所述，對於汽車交通風險來說，包含有財產、人身及責任風險，而以保險制度作為轉嫁風險之對應方式，財產風險相對應之險種為車體損失保險；人身風險以傷害保險或人壽保險作為保障自身傷害或死亡之損失；責任風險則以第三人責任保險為主，一般多以強制汽車保險制度與任意汽車責任保險制度二者作為主要之保障。然而本文礙於篇幅有限，並避免主題過於發散，故以討論汽車交通事故之責任風險為主，著重在汽車交通事故中對於他人之財產與他人之人身造成損害之情形。因此，本文以對於汽車交通事故責任風險之保障作為主軸，討論其保障制度。換言之，即在探討為移轉汽車交通事故責任風險，兩岸之強制汽車保險制度與任意汽車責任保險制度是否完善。

第三節 研究方法與論文架構

本文研究以中國大陸 2020 年車險綜合改革為中心，透過蒐集文獻與探討分析中國大陸在面對汽車交通事故風險所建立之制度與沿革，再以比較法之觀點分析台灣之制度，並就兩岸制度討論之。

- 第一章 緒論

首先說明研究動機與問題意識，並解釋汽車道路交通事故之相關風險繁多，本文之研究僅限於責任風險之討論。

- 第二章 兩岸汽車保險制度之沿革

依照時間之先後順序，梳理中國大陸強制汽車險制度與任意汽車保險制度之發展，並接續討論中國大陸 2020 年車險綜合改革。再以台灣之制度沿革，介紹強制汽車保險制度與任意汽車保險，以利後續比較研究之討論。

- 第三章 汽車交通事故責任風險之保障模式

¹⁵ 陳森松、吳瑞雲（著），凌氤寶（編）（2020），《財產保險學》，4版，頁 226-228，華泰。

本章以保險制度作為轉嫁汽車交通事故責任風險之方式為前提，依照保障模式區分為基本保障模式以及進階保障模式。首先，先詳述基本保障模式與進階保障模式之內涵，前者為強制汽車保險，後者則指任意汽車保險。再詳述兩岸各自在現行所採用之制度，並討論現行實務制度下之缺失。

- 第四章 兩岸汽車保險制度之綜合分析

藉由所採用保障模式之介紹，探討中國大陸與台灣之汽車保險制度。並歸納兩岸之相同與相異之處，以分析在建構道路交通安全體系中，兩岸對於汽車交通事故風險之保障是否足夠，應如何改善。

- 第五章 結論與建議

歸納第二章至第四章，統整現行學術與實務所提出之問題以及本文見解，並提出最後之建議。



第二章 兩岸汽車保險制度之沿革

針對汽車交通事故之責任風險，通常以強制汽車保險與任意汽車責任保險制度作為轉嫁之方式，因此本章主要為整理兩岸在汽車責任保險制度之發展與改革。並介紹中國大陸 2020 年車險綜合改革，以條列說明改革之內容，再整理台灣汽車責任保險制度之發展歷程以及現況，以利後續之討論。

中國大陸汽車保險為機動車交通事故責任強制保險（以下簡稱為「交強險」）與機動車商業保險（以下簡稱為「商車險」），其中商車險中有包含機動車損失保險、機動車第三者責任保險（以下簡稱為「三者險」）、機動車全車盜搶保險與其他附加險種。其中，與汽車交通事故責任風險相關者為交強險與三者險，因此，首先以介紹作為基本保障之交強險為主，再梳理三者險之沿革。

而台灣之汽車保險主要分為強制汽車責任保險（以下簡稱為「強汽險」）與任意汽車保險，任意汽車保險包含車體損失險、第三人責任險、竊盜險等。同樣的，強汽險與第三人責任險為與汽車交通事故責任風險相關，因此先介紹強汽險之沿革，再敘述作為補充強汽險不足之第三人責任險。

第一節 中國大陸汽車保險制度之沿革

中國大陸汽車逐漸普及，交通事故之風險相對提高，汽車保險制度作為轉嫁汽車交通事故所造成之風險不可小覷。近十年來，中國大陸從保險意識低落，致使多數交通事故之損害無法獲得保障，到機動車第三者責任保險投保率逐年上升，整體來說對於汽車交通事故責任風險越來越重視¹⁶。因此，作為轉嫁汽車交通責任風險之重要險種，三者險擔任促進道路交通安全、保障汽車道路交通事故之受害人之重要角色。

¹⁶ 羅振軍、佟瑞鵬，前揭註 14，頁 40。趙長利、韓廣德、李方媛（2015），〈機動車第三者責任保險投保狀況研究〉，《合作經濟與科技》，2015 年 6 期，頁 57。

在汽車交通事故之風險中，針對造成他人之財產損失與人身傷亡所產生之賠償責任，中國大陸除有國家透過法律強制投保義務之交強險，由保險人在責任限額內對發生道路交通事故所造成之人身傷亡與財產損失的補償。另有機動車商業保險，除基本的車體損失保險外，第三者責任保險在被保險人或其允許之駕駛人員在使用保險車輛過程中發生意外事故，使第三人人身傷亡或財產損失時，由保險人轉嫁其風險。在保障道路交通安全事故之風險中，縱使第三者責任保險與交強險在保險制度之目的、條款與費率及賠償範圍皆有所不同，然而對於受害第三人皆能提供有效之補償¹⁷。因此，以下便針對中國大陸對於汽車交通事故之責任風險，分別介紹「機動車第三者責任保險」與 2006 年建立之「機動車交通事故責任強制保險」。

第一項 機動車交通事故責任強制保險之沿革

中國大陸以《中華人民共和國道路交通安全法》（以下簡稱《道路交通安全法》）統一制定機動車第三者責任強制保險制度，以完整機動車商業保險中之第三者責任保險需仰賴被保險人自願投保之缺口。詳言之，因實務中機動車商業保險之第三者責任保險投保比例較低的情形下，道路交通安全風險的保障不足，而當汽車交通事故發生時，受害人沒有足夠的保險保障，加害人無資力賠償之情況亦屢屢發生。因此須有由國家法律推動，並具有強制性質的交強險，以完善對於該責任風險之保障¹⁸。

在《道路交通安全法》實施前，雖在中央和部分地方已有法規要求汽機車所有人須購買相關機動車第三者責任保險，然其制度仍不完善¹⁹。因此，2004

¹⁷ 王蒙蒙（2012），〈論交強險與機動車第三者責任保險的區別與聯繫〉，《知識經濟》，2012 年 2 期，頁 39。

¹⁸ 陳俊元（2006），〈中國大陸機動車交通事故責任強制保險條例之評析〉，《立法院院聞》，34 卷 11 期，頁 48-49。

¹⁹ 羅俊璋（2006），〈大陸地區機動車交通事故責任強制保險條例之初探〉，《展望與探索》，4 卷 8 期，頁 80。

年起實施的《道路交通安全法》中，首次提出「建立機動車第三者責任強制保險制度，設立道路交通事故社會救助基金」。後透過國務院法制辦公室（以下簡稱「法制辦」）及中國保險監督管理委員會²⁰（以下簡稱「保監會」）陸續建立制度，自 2005 年 1 月以聽取社會大眾之意見，將《交強險條例》草案公佈於人民日報、法制日報及中國政府法制信息網。並於同年 2 月，由保監會透過兩次專題研討會徵求意見，以社會關注焦點進行修改，如賠償原則、責任限額、保險條款與費率、救助基金源與稅收政策等。2006 年 3 月 1 日國務院常務會議審議通過，3 月 21 日國務院令第 462 號公布全文共 46 條，分為「總則」、「投保」、「賠償」、「罰則」、「附則」五章，於 2006 年 7 月 1 日起正式實施，機動車第三者責任強制保險從此被「機動車交通事故責任強制保險」代替²¹。

第二項 機動車第三者責任保險之沿革

1949 年中國大陸第一家保險公司「中國人民保險公司」成立，開啟車險市場之業務。然而僅以一家保險公司獨大，意味著當時保險市場之壟斷與單一。後因時局動盪，保險業務一度停擺，直至 1979 年車險業務才重新開始²²。現今機動車商業保險在轉嫁汽車交通事故風險的保障中，主險包含機動車損失保險、機動車第三者責任保險及機動車全車盜搶保險；附加險則包括車上人員責任險、玻璃單獨破碎險、劃痕險、自燃損失險、涉水行駛險、無過失責任險、車載貨物掉落責任險、車輛停駛損失險、新增設備損失險、不計免賠特約險等²³。其中，機動車第三者責任保險係自 1986 年開始發展，以轉移被保險人之風

²⁰ 2018 年起，中國保險監督管理委員會與中國銀行業監督管理委員會整合為中國銀行保險監督管理委員會，以下皆以銀保監會稱之。

²¹ 帥克（2006），〈各方關注三者險走上法治軌道〉，《中國保險》，2006 年 4 期，頁 24。

²² 任自力（2019），〈中國保險費率監管制度的改革與思考〉，《政法論叢》，2019 年 2 期，頁 105-106。

²³ 王琦（2019），〈中美汽車保險的比較分析—基於責任保險角度〉，《中國市場》，2019 年 2 期，頁 52。

險為目的，同時亦可使受害人獲得經濟補償。因此，不僅可以保障道路交通安全，更可以達到使整體社會與經濟穩定之目的²⁴。

自 2001 年中國大陸加入世界貿易組織（World Trade Organization, WTO），開啟了車險條款與費率市場化之改革。中國大陸在機動車商業保險發展的歷史上，市場條款與費率監管存在著「統一與放開」之循環。當監管過於寬鬆時，車險市場便出現價格之惡性競爭，而過於嚴格之監管，將壓抑車險市場之發展²⁵。因此，機動車商業保險經歷多次改革，以下歸納整理條款與費率之統一與開放區分為四個時期以及 2020 年之車險綜合改革。

表 1 機動車商業保險之發展

時期	年份	內容重點	
第一時期	2003 年以前	商業車險條款和保險費率由銀保監會統一制定	
第二時期	2003~2006 年	由保險公司自主定價，保留監管機關對條款審批之權利	
第三時期	2006~2015 年	由中國保險行業協會制定 A、B、C 三種示範條款以及費率，以提供各保險公司使用	
第四時期： 商車費改時期	2015~ 2018 年	第一階段	建構條款與費率體系
		第二階段	放寬對於費率定價係數之監管

²⁴ 蔡興亞（1992），〈談談機動車輛第三者責任保險〉，《企業經濟》，1992 年 5 期，頁 59-60。

²⁵ 劉冬（2014），〈新一輪車險價格戰爆發風險不可忽視〉，《中國保險》，2014 年 9 期，頁 38-39。

		第三階段	持續邁向市場自由化
2020 年： 車險綜合改革時期	2020 年		同時修改交強險與商車險，增加理賠額度

第一款 第一時期

2003 年以前，機動車商業保險之條款與保險費率，皆由銀保監會統一制定並發佈²⁶。

第二款 第二時期

而第一次改革自 2003 年開始，將原先統一制定之條款與費率取消，改由保險公司自主定價，惟仍須經過銀保監會之審查始可使用。然而因當時精算與定價基礎經驗不足，缺乏對於費率調整幅度之數據基礎，價格競爭之下轉化為惡性競爭的價格戰，導致保險業於車險部分大大虧損²⁷。到 2006 年，銀保監會發布《關於進一步加強機動車輛保險監管有關問題的通知》，宣告第二時期之改革終止，迎向第三時期之改革。

第三款 第三時期

第三時期自 2006 年至 2015 年，由中國保險行業協會制定 A、B、C 三種示範條款以及費率，以提供各保險公司使用，保險業再度進入統一費率與條款之時代。《2006 版機動車商業保險行業基本條款》為機動車第三者責任保險與機動車損失保險，各保險公司須從三款中擇一使用，而附加險部分則可由各保險公司設計。後銀保監會再次修改並發布《2007 版機動車商業保險行業基本條款》，基本條款在原來第三者責任險和車損險兩個險種之上，增加了包括機動車

²⁶ 孟生旺 (2017)，〈商車費改：回顧與展望〉，《經營者 (汽車商業評論)》，2017 年 2 期，頁 151-152。

²⁷ 孟生旺，前揭註 26，頁 151-152。

車上人員責任保險、機動車全車盜搶保險等投保率較高之險種，以達到統一條款與費率並試圖改正惡性競爭之價格問題²⁸。2012年由中國銀保監會發布之《關於加強機動車輛商業保險條款費率管理的通知²⁹》，進一步規範機動車商業保險市場秩序，並統整前A、B、C三種示範條款，以《機動車輛商業保險示範條款》作為統一之示範條款，將多項免除保險人責任之霸王條款刪除。

第四款 第四時期：商車費改時期

在第四時期，為2015年後之「商車費改」，以三階段逐步賦予保險公司更大的定價權限。以2015年發布之《關於深化商業車險條款費率管理制度改革的意見》為開端，吸收過去商業車險改革試點的經驗，並參考其他國家之車險費率市場化。第一階段係自2015年至2017年，銀保監會對商業車險條款和費率形成機制進行改革，以建構條款與費率兩大體系為主，條款由行業示範條款和創新型條款制度所構成；費率體系，規定商業車險費率由基準純風險保費、附加費用率、費率調整系數所計算，其中費率調整系數包括自主核保系數、自主管道系數、無賠款優待系數和交通違法系數，開放保險公司在特定範圍內之調整，並將保費與上一年度出險次數連結³⁰。第二階段則接續至2018年，主要是在針對擴大自主核保系數和自主管道系數的浮動下限範圍至全國，並要求達到所謂「閾值監管³¹」。第三階段為2018年至2020年，改革主要內容除持續擴大保險公司自主定價空間，使機動車商業保險實現費率市場化機制，更實施車險產品費率「報行合一³²」制度。並為抑制車險價格戰及以不合理的手續費吸引客戶，要求大型保險公司制定行業自律方案，手續費則依照保險公司規模區

²⁸ 方志平（2014），〈明確說明義務的困境和出路—基於中國商業車險的觀察〉，《私法》，2014年1期，頁214-215。

²⁹ 《關於加強機動車輛商業保險條款費率管理的通知》保監發〔2012〕16號。

³⁰ 任婕（2019），〈商業車險改革歷程回顧及成效分析〉，《中國保險》，2019年12期，頁18-19。

³¹ 閾值監管指費用率偏離理賠率時將受到處罰之監管手段。

³² 要求保險公司必須重新將費率標準承報銀保監會，包括費率調整系數、費用率。

分，大型保險公司手續費率最高 20%~25%，小型保險公司手續費率最高 27%~30%³³。

第五款 2020 年：車險綜合改革時期

最後則為 2020 年「車險綜合改革」，銀保監會於 2020 年 9 月 19 日實施《實施車險綜合改革的指導意見》，以維護消費者權益為主軸，同時修改交強險與商車險，更對於保障服務、市場監管等作全面性之修正。

第三項 2020 年車險綜合改革

中國大陸銀保監會於 2020 年 9 月 19 日實施之《實施車險綜合改革的指導意見》(以下簡稱《指導意見》)³⁴，相關規定尚包含 2020 年 9 月 9 日發布之《關於調整交強險責任限額和費率浮動係數的公告》及《示範型商車險精算規定》。此次改革不僅涉及交強險與商車險之條款與費率，更對於保障服務、市場監管等作全面性之修正，因此將其稱之為「2020 年車險綜合改革」。

《指導意見》以九大項共三十二點聲明關於交強險與商車險大規模之改革。表 2 為按照內容將該九項歸類為「總體要求」、「改革內容」、「監管配套和分工」與「落實保障」四個方面之規範。首先，「總體要求」對應《指導意見》中第一項，主要討論原則性方向，並強調以保護消費者權益為主要目標。「改革內容」則指第二至四項，第二項為提升交強險保障水平，第三與第四項則是以商車險為主，內容為拓展和優化商車險保障服務與健全商車險條款費率市場化形成機制。「監管配套和分工」係第五至八項，包含改革車險產品准入和管理方式、推進配套基礎建設改革、全面加強和改進車險監管以及對於重點任務職責

³³ 馬向東(2020)，〈車險綜合改革啟幕〉，《上海保險》，2020 年 10 期，頁 32。

³⁴ 《關於實施車險綜合改革的指導意見》之內容詳見附件一。

之分工。最後則為「落實保障」，在第九項以強化保障落實等宣示性規範做為結尾。

表 2 《指導意見》內容與相關配套措施整理

《指導意見》		主要內容		相關配套措施
總體要求	第一項	原則性規範		
改革內容	第二、三、四項	交強險	提升交強險保障水平	《關於調整交強險責任限額和費率浮動係數的公告》
		商車險	拓展和優化商車險保障服務	
	健全商車險條款費率市場化形成機制			
監管配套和分工	第五、六、七、八項	車險產品准入和管理方式、推進配套基礎建設改革、全面加強和改進車險監管以及對於重點任務職責之分工等		
落實保障	第九項	宣示性規範		

在中國大陸車險市場長久以來為人所詬病之問題中，包含有高定價、高手續費、經營粗放、競爭失序、數據失真等，都需要一次大力的改革³⁵。而 2020 年車險綜合改革以維護消費者權益為主軸，是否可以達到全面性之解決，值得思考。本文以下主要以討論「改革內容」與「監管配套和分工」，依照交強險與商車險之三者險改革內容分別介紹之。

第一款 機動車交通事故責任強制保險改革內容

第一目 增加理賠額度

交強險歷年最大爭議在於保險費高，賠償金額卻相對較低，然觀其修法過程，理賠金額之建立自 2008 年後未予以調整³⁶。然而，根據銀保監會公佈 2019 年度機動車交通事故責任強制保險業務情況，其中 2019 年交強險保費收入 2187 億元，相較 2018 年保費收入 2034 億元同比增長 7.52%；同時，承保盈利 82 億元，相較 2018 年 51 億元同比增長 60.78%，可以發現交強險在整體經營上係穩定且有盈利³⁷。因此，為達保障消費者之目的，且順應時間推移調整理賠之額度，2020 年車險綜合改革將交強險總責任限額自原先 12.2 萬元人民幣提高到 20 萬元人民幣。同時修改《機動車交通事故責任強制保險條款》第 8 條關於保險責任部分，其中將死亡傷殘賠償限額，內容包含喪葬費、死亡補償費、交通費、殘疾賠償金、殘疾輔助、器具費、護理費、康復費、被扶養人生活費、住宿費、誤工費、精神損害撫慰金等，從 11 萬元人民幣提高到 18 萬元人民幣；醫療費用賠償限額從 1 萬元人民幣提高到 1.8 萬元人民幣，包括醫藥費、診療費、住院費、住院伙食補助費、後續治療費、整容費、營養費等；財產損

³⁵ 傅天明、呂飛、任婕、荊菁（2020），〈車險綜合改革的影響分析和對策建議〉，《保險理論與實踐》，2020 年 8 期，頁 39-40。

³⁶ 王姍妮（2011），〈交強險需“正本清源”——以公平為視角談我國交強險賠償限額的合理性設置〉，萬鄂湘（編），《探索社會主義司法規律與完善民商事法律制度研究——全國法院第 23 屆學術討論會獲獎論文集（下）》，頁 1001-1002，最高人民法院出版社。

³⁷ 北京商報（12/25/2020），〈2019 年交強險承保盈利 82 億元同比增長 60.78%〉，https://www.sohu.com/a/440475552_115865（最後瀏覽日：03/14/2022）。

失賠償限額維持 2000 元人民幣。無責任賠償限額也同比例調整，死亡傷殘賠償限額從 1.1 萬元人民幣提高到 1.8 萬元人民幣；醫療費用賠償限額從 1000 元人民幣提高到 1800 元人民幣；財產損失賠償限額則維持 100 元人民幣不變³⁸。

表 3 2020 年車險綜改前後制度比較表－交強險

		改革前	改革後
責任限額	死亡傷殘賠償限額	11 萬元人民幣	18 萬元人民幣
	醫療費用賠償限額	1 萬元人民幣	1.8 萬元人民幣
	財產損失賠償限額	2000 元人民幣	
無責任限額	死亡傷殘賠償限額	1.1 萬元人民幣	1.8 萬元人民幣
	醫療費用賠償限額	1000 元人民幣	1800 元人民幣
	財產損失賠償限額	100 元人民幣	100 元人民幣

第二目 優化費率浮動係數

交強險之費率浮動係數係指與是否發生事故、發生事故頻率多寡與被保險人保費相互連結之指標。交通事故發生頻率少，駕駛所需繳交之交強險保費自然會往下，反之則會因此而增加。2020 車險綜合改革中，費率浮動比率上限保持 30% 不變，下限則由原來最低的一 30% 擴大到一 50%，亦即與先前相比，對於被保險人來說，發生事故頻率高而被增加保費之比率依舊是 30%，然而當頻

³⁸ 馬向東，前揭註 33，頁 34。

率降低時，保費可以下降的幅度卻變大，藉此提高對未發生保險事故之被保險人費率優惠的幅度，以此達到保障消費者之目的³⁹。

同時，修改 2007 年實施之《機動車交通事故責任強制保險費率浮動暫行辦法》第 3 條將「與道路交通事故相聯繫的浮動 A」，原未依照地區之不同有所區分，現將其細緻化為「與道路交通事故相聯繫的浮動方案 A、B、C、D、E」五個調整方案，例如內蒙古、海南等地即實行費率調整方案 A；陝西、雲南、廣西實行費率調整方案 B；北京、天津、河北等地則實行費率調整方案 D。此做法除可以更明確定義浮動係數，更可以解決各地區間因賠付率之差異⁴⁰。

另外，2020 車險綜合改革對於輕微交通事故，鼓勵當事人採取「互碰自賠」、在線處理等方式進行快速處理，並討論是否將其排除於費率上調浮動因素之外。按照《交強險財產損失互碰自賠處理辦法》，互碰自賠指保險事故雙方均有責任，而雙方之損失在交強險有責任財產損失賠償限額，亦即在涉及車輛損失（包括車上財產和車上貨物）金額 2000 元內，且不涉及人身傷亡及車外財產損失者，由各自之保險公司向各自之被保險人予以賠償。除可以簡化交強險理賠手續，對於道路交通事故亦可以快速處理，不僅提高被保險人滿意度，更對保險公司之形象有良好的影響⁴¹。

第三目 重新頒布交強險示範條款

針對修訂後的交強險責任限額與道路交通事故費率浮動係數，2020 車險綜合改革要求保險公司重新擬訂並向主管機關呈報統一的交強險條款、基礎費率與道路交通事故相聯繫的浮動比率。且按照《中國銀保監會關於調整交強險責任限額和費率浮動係數的公告》，該責任限額和費率浮動係數自 2020 年 9 月 19

³⁹ 傅天明、呂飛、任婕、荊菁，前揭註 35，頁 40。

⁴⁰ 新京報（09/10/2020），〈新交強險費率浮動係數方案發布！優質車主享更高優惠 保費將下降〉，<https://www.bjnews.com.cn/detail/159973590015543.html>（最後瀏覽日：03/14/2022）。

⁴¹ 參考自中國保險行業協會關於印發《交強險財產損失“互碰自賠”處理辦法》的通知。

日零時起實行，對於消費者來說，無中間保障缺口之疑慮。也就是說，只要是在 2020 年 9 月 19 日零時前保險期間尚未結束之交強險機動車，在 2020 年 9 月 19 日零時後發生道路交通事故，應按照修訂後之責任限額；反之，在 2020 年 9 月 19 日零時前發生道路交通事故的，仍按原責任限額執行⁴²。

第二款 機動車第三者責任保險改革內容

2020 年車險綜合改革係以全面性之改革調整交強險以及商車險，而商車險主要為提高理賠額度並擴大保險責任，並開放費率自由化使保險公司能自主定價。同時，監管以整頓整體商車險亂象，並細緻化主管機關之權責，達其保障消費者之目的。惟因本文篇幅有限，故 2020 年車險綜合改革在商車險部分僅著重討論在第三者責任保險部分，因此僅以表 4 呈現商車險整體之改革。整體來說，中國大陸在 2020 年車險綜合改革中，商車險圍繞在擴大保險責任、整頓費率及開放自主定價。其中，機動車損失保險部分，主要在將主險和附加險責任之爭議釐清，並修改條款以擴大保障範圍。詳言之，機動車損失保險主險條款在現有保險責任基礎上，增加機動車全車盜搶、玻璃單獨破碎、自燃、發動機涉水、不計免賠率、無法找到第三方特約等保險責任。改革前，玻璃單獨破碎、自燃、發動機涉水、不計免賠率、無法找到第三方特約保險為附加險，須在購買主險後始能購買⁴³。因此，將原先針對此五種附加險部分，納入車損險之保險責任範圍，因應實務中對於被保險人保障不足之爭議。

⁴² 銀保監會網站，http://www.gov.cn/xinwen/2020-09/10/content_5542418.htm（最後瀏覽日：03/14/2022）。

⁴³ 馬向東，前揭註 33，頁 33。

表 4 2020 年車險綜改前與後之制度比較表－商車險⁴⁴

	改革前	改革後
保障範圍	主險為機動車損失保險、機動車第三者責任保險、機動車車上人員責任保險及機動車全車盜搶保險。	刪除機動車全車盜搶保險，納入機動車損失保險。
費率自由化程度	「商車費改第三階段」，以持續擴大保險公司自主定價空間為主。	開放自主定價係數浮動範圍，著重於保險業者對純風險保費之精算，並建立常態化機制，要求保險業者每一至三年須調整一次商車險行業純風險保費之測算。
商品審查制度	審批制	基本型備案制，創新型審批制。
監管制度	實施車險產品費率「報行合一」制度，要求大保險公司制定行業自律方案。	費率回朔與糾偏機制
附加費用率	上限為 35%	上限不得超過 25%

第一目 調高機動車第三者責任保險之保險金額

第三者責任保險將責任限額從最低 5 萬最高 500 萬元人民幣，提升到 10 萬至 1000 萬元人民幣，也就是說，依照被保險人駕駛之需求可投保 5 萬至 500 萬

⁴⁴ 本表係參考《實施車險綜合改革的指導意見》、《關於調整交強險責任限額和費率浮動係數的公告》及《示範型商車險精算規定》之內容整理。

元人民幣不等之限額，提升至 10 萬至 1000 萬元人民幣。亦即最低的投保限額將變為 10 萬元人民幣，而再依照駕駛需求最高可投保至限額 1000 萬元人民幣。將整體限額提升能更滿足消費者於於風險保障之需求，達到保險損失填補以及長久以來保障不足導致糾紛之作用。

實務中駕駛投保三者險多以責任限額 100 萬元人民幣為主，卻在保險事故發生時面臨不足以賠償之情形。然而，事實上每增加 50 萬人民幣之責任限額保費僅相差 100 元人民幣，難謂難以負荷之金額。因此，2020 年車險綜合改革將三者險之責任限額提升，不僅在順應經濟社會之發展，使消費者保障更臻完善外，更可以使得一般民眾提升轉嫁風險的意識⁴⁵。

第二目 整頓費率與開放自主定價

商車險改革另一重點為「健全商車險條款費率市場化形成機制」，主要規範在改革內容第四項，內容包含重新整頓車險在純風險保費之測算機制、下調附加費用率、開放自主定價等。在整頓費率的部分，係為使整體車險之費率往自由化方向發展，因此要求保險業者能依照市場實際風險情況計算商車險行業純風險保費，並建立每一至三年調整一次的常態化機制，以因應實際風險與保費之衡平。另一方面，透過逐步的開放保險業者對於自主定價之權限，使保險業者得自行訂定費率。

在無賠款優待係數（No Claim Discount, NCD）部分，將肇事賠款紀錄的範圍由前一年擴大到至少前三年，降低對偶然賠付消費者的費率上調幅度⁴⁶。無賠款優待係數為對於一定時間內沒有出險之理賠車輛給予保費優惠，因此實務中駕駛多顧忌出險保費將會上升，對於較輕微之保險事故選擇不出險。因此，為增加消費者權益，綜合改革就商車險無賠款優待係數調整，給予保費計算有

⁴⁵ 京江晚報（07/31/2020），〈三者險限額擬 1000 萬元〉，<http://www.jszw.com.cn/2020/0731/1568795.shtml>（最後瀏覽日：03/14/2022）。

⁴⁶ 馬向東，前揭註 33，頁 33。

更多的優惠。將考慮賠付記錄之範圍為前1年，擴大到至少前3年之投保與出險狀況。以駕駛近三年之投保與出險狀況分為十個等級，計算規則以首年投保等級為0；非首年投保，將納入近三年以上連續投保與出險情況計算，連續四年以上投保且沒有發生賠款，等級為-4；按照最近三年連續投保年數計算降級數，每連續投保1年降1級，每發生1次賠款升1級，最終等級為升級數減去降級數，最高為5級⁴⁷。換言之，對於駕駛來說，在對於偶然賠付或損失較小者，即便是出險，其費率上調幅度將因此降低。

最後，將商車險產品設定附加費用率的上限由35%下調為25%，預期賠付率由65%提高到75%。代表著產險業者須將其營運作業成本、人事費用、通路佣金等必要成本壓低，然而對消費者來說，在承保風險相同之下，其保費係有可能下降。然而，這樣的改革之下，對於預期賠付率亦有所規定，須由原先65%提高到75%，可以發現就算附加費用率下調，理賠部分不減反升，旨在希望能調整商車險一直以來高保費低保障的弊端更加明確。簡言之，對於消費者來說，其所受保障將擴大。

綜上所述，商車險之保障大幅提升，在自主定價係數浮動下限、附加費率上限下調以及無賠款優待係數更加優惠的作用下，多數投保人之保費支出明顯減少⁴⁸。

第三目 重新調整監管力道

依照前述係數之調整，監管機關要求保險業者對於交強險與商車險皆須修改新的示範條款。其中，對於商車險之示範條款由審批制改為備案制，也就是說，原先須由銀保監會確認始可使用之條款，現僅需在完成後交由銀保監會備案即可。同時，為解決車險長久以來定價不夠準確問題，對於費率實際執行情

⁴⁷ 參考自中國保險行業協會《機動車商業保險無賠款優待係數方案》(2020版)。

⁴⁸ 朱少杰(2021)，〈車險綜合改革的成效初探與市場格局分析〉，《上海保險》，2021年9期，頁8。

況與報批報備水平偏差較大、手續費比例超過報批報備上限等行為，首先建立費率回溯和產品糾偏機制。具體內容為要求保險公司實施動態監測、分析費率精算假設與公司實際經營情況的偏離度，亦即希望能夠即時對商業車險費率進行調整⁴⁹。相對地，為避免頻繁調整條款費率而導致保險消費者權益受損害，進而擾亂市場秩序，除由監管機構糾正保險公司重新備案產品或保險公司精算假設與經營實際發生重大偏差等原因外，保險公司於調整商業車險條款費率的頻率3個月內僅能調整一次。對於前述監管機關糾正保險公司之情形，主要係因實務上產品的利潤測試與實際偏離，而有以此進行不正當之競爭。因此為更確立主管機關之權責，以《示範型商車險精算規定》使其對於保險公司調整費率或是要求停止使用該費率之法源更加明確⁵⁰。

再者，對於規範保費不足準備金及償付能力部分，除明文規定保費不足準備金的評估標準，更要求保險公司須將虧損即時反映在財務報表和償付能力指標。主要有三點細項，一為明確保費充足性測試的計算公式和保費不足準備金的評估標準，並在每季度結束1個月內將評估結果報告監管機構。其二以中國精算師協會發佈的行業基準純風險保費為基礎，在每季度末對所有未滿期保單逐單測試保費充足性，並按照規定評估保費不足準備金。第三則是確保精算人員之責任歸屬，為進一步凸顯總精算師的職責，明確總精算師為公司車險精算管理的第一責任人，要求總精算師應定期對假設定價合理性進行評估，若假設定價與實際經營結果存在重大偏差或保險公司出現定價不足等重大風險，總精算師應即時向監管機構報告⁵¹。

最後，以更嚴格手段監管保險中介人，此部分以《指導意見》第七項中之強化中介監管規範，主要以「建立健全車險領域保險機構和中介機構同查同處

⁴⁹ 中國證券網（09/11/2020），〈銀保監會發布《示範型商車險精算規定》〉，https://www.cs.com.cn/jg/05/202009/t20200911_6093727.html（最後瀏覽日：03/14/2022）。

⁵⁰ 馬向東，前揭註33，頁35。

⁵¹ 參考自中國銀保監會2020年發布之《示範型商車險精算規定》。

制度，嚴厲打擊虛構中介業務套取手續費、虛開發票、捆綁銷售等違法違規行為」為依據。車險市場長久以來面臨一大問題為手續費過高之爭議，因此 2020 年車險綜合改革就手續費比例上限予以限制，並在各地區設定有不同手續費比例設定上限。手續費係指保險公司給予中介管道之佣金，而佣金之多寡將會呈現在給予消費者最終的價格上。因此，此部分容易成為車險市場中亂象的來源。而 2020 年車險綜合改革後，保險中介人之佣金空間被壓縮，市場秩序將受到重整。同時，開放保險公司自主定價後，對消費者之報價將有所不同，此時保險中介人反而可以藉由服務區分出不同，而擁有更高的競爭力⁵²。

自 2018 年開始，銀保監會為抑制車險市場以價格戰方式或透過高額手續費吸引保險中介人與客戶，要求較大規模保險公司制定行業自律方案。依據保險公司規模區分，大保險公司手續費率最高 20%~25%，小保險公司手續費率最高 27%~30%。甚至到 2020 年時，人保財險、太保財險、平安財險三家產險公司巨頭皆有大幅度下調其手續費。對於整體車險市場來說，依靠高額手續費吸引保險中介人之作法已逐漸被淘汰⁵³。同時，更於 2021 年 1 月 5 日由銀保監會發佈《保險中介機構信息化工作監管辦法》，主要規定保險中介人應根據業務規模與發展需要，建立相當之業務管理、財務管理和人員管理等系統。通過技術手段，使其與合作之保險公司間達成系統互通、業務互聯、數據對接等，藉此達成符合監理之要求⁵⁴。

並因應時代變遷，為提高投保理賠之便利性，放寬對於電子保單之監理。車險綜合改革在保障消費者有完善的認知及選擇權的基礎上，鼓勵保險業者多

⁵² 蘇向杲 (11/19/2020)，〈眾安在線：車險綜改有效改善了行業嚴重同質化問題〉，《證券日報網》，<http://www.zqrb.cn/jrjg/insurance/2020-11-19/A1605771421806.html> (最後瀏覽日：03/14/2022)。

⁵³ 韓宋輝 (08/26/2020)，〈車險綜合改革加速度 手續費上限下探至 15%〉，《上海證券報》，<https://news.cnstock.com/news.jg-202008-4583488.htm> (最後瀏覽日：03/14/2022)。

⁵⁴ 每日經濟新聞 (05/20/2021)，〈每經專訪評駕科技董事長李獻坤：保險中介信息化監管落地迫在眉睫〉，<https://twgreatdaily.com/zh-mo/dId9iXkBAxbFhpvDJIFF.html> (最後瀏覽日：03/14/2022)。

以電子保單方式。使消費者有更便利之車險承保、理賠等服務，不僅可以打破時間與空間的限制，更以數字化、線上化，使車險從投保到理賠的流程更加透明，對於車險長久以來訊息不對稱而導致交易成本高之狀況亦可以有所改善

55。

第二節 台灣汽車保險制度之沿革

台灣於 1950 年開辦汽車保險，惟開辦初期由於汽車數量不多，業務量相當有限。然而，隨著汽車需求量日益增加，汽車保險之保費收入亦逐年成長，至今車險保費已佔產險總保費 50% 以上⁵⁶。其中，台灣之汽車保險主要分為強制汽車責任保險（以下簡稱為「強汽險」）與任意汽車保險，前者透過《強制汽車責任保險法》所規定，為快速給予汽車交通事故受害人基本保障。後者則包含車體損失險、第三人責任險、竊盜險等，透過保險方式，轉嫁汽車交通事故責任所帶來之風險。

第一項 強制汽車責任保險

台灣在 1954 年起即開始擬定《汽車投保意外責任險辦法》，成為汽車交通事故風險相關制度之濫觴。在汽車逐漸普及，造成交通事故數量逐漸增加，所造成損害時有所聞之背景下，更以《公路法》建立強制汽車責任保險制度⁵⁷。1959 年開始，《公路法》規定汽車應先投保責任保險始得獲取牌照，後 1960 年修訂之《汽車投保意外責任險辦法》中，以仿效美國之賠償資力法，例外以提供保證金為免除投保責任險之替代方式為制度，而採取雙軌制之方式運行。然而，卻因實務中運輸業之保證金金額可以隨汽車數量增加遞減之規定，與保險

⁵⁵ 新華網（08/14/2020），〈車險綜合改革啟幕 你的車險將有這些變化〉，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/2020-08/14/c_1126367651.htm（最後瀏覽日：03/14/2022）。

⁵⁶ 楊誠對，前揭註 11，頁 10-11。

⁵⁷ 陳定輝（1995），〈強制汽車責任保險法草案中介紹維護道路交通安全政策條文〉，《保險專刊》，42 期，頁 173。

制度所耗費成本大有不同，運輸業者多選擇以繳交保證金方式，因此便出現保證金不足以補償時對於受害人保障之缺口⁵⁸。故於 2002 年修正之公路法第 65 條，為加強對車禍受害人權益之保障，運輸業不得再以提繳保證金方式代替投保責任保險，台灣在對於汽車強制保險制度之法律體制才改採以全部車輛皆須投保責任險之單軌制。鑑於《公路法》與《汽車投保意外責任險辦法》不足以完善汽車交通事故之風險，實務更出現「柯媽媽事件⁵⁹」，因此 1996 年以保障受害人為目的建立《強制汽車責任保險法》⁶⁰。以政策性保險之性質，保障因汽車交通事故受損害第三人，規定具有普遍性危險之機動車輛，均須投保強制汽車責任保險⁶¹。

第二項 任意汽車責任保險

汽車保險分為汽車責任保險及汽車損失保險兩大類，台灣之任意汽車責任保險架構自 2011 年修訂後之任意汽車保險單條款觀之，分為有汽車第三人責任保險條款、車體損失保險甲式條款、車體損失保險乙式條款、車體損失保險丙式條款—免自負額車對車碰撞損失保險及汽車竊盜損失保險條款⁶²。因此，對於汽車交通事故所造之責任風險，係屬於汽車第三人責任保險之範疇，以承保被保險人對於第三人所造成之損害。

汽車保險屬於財產保險之一，在配合加入世界貿易組織（World Trade Organization, WTO）以因應先進國家之趨勢，並完善保險市場機制，台灣產險市場開始朝向費率自由化邁進。自 2002 年起以「產險市場費率自由化時程計

⁵⁸ 江朝國（2006），《強制汽車責任保險法》，2 版，頁 14-15、18，元照。

⁵⁹ 「柯媽媽事件」詳情可參艾德嘉，前揭註 5。

⁶⁰ 《強制汽車責任保險法》自中華民國八十五年十二月二十七日總統華總（一）義字第 8500301850 號令制定公布全文 50 條，並自中華民國八十六年十月二十二日行政院（86）台財字第 40498 號令發布自中華民國八十七年一月一日施行。

⁶¹ 林建智、蔡信華（2019），〈強制汽車責任保險制度之評論—以限額無過失責任為核〉，《保險專刊》，35 卷 1 期，頁 6。

⁶² 楊誠對，前揭註 11，頁 39-40。

畫」分為三階段逐步實施，鬆綁費率以及商品之管制，並以建立有秩序之自由競爭市場為目標⁶³。且早於 2001 年時，亦修正《保險法》第 144 條⁶⁴以配合保險自由化趨勢為立法理由，期許保險業提供更多元化之保險服務，以及考量保險發展狀況、對保險單條款與費率之管制方式，由需經主管機關核定逐步予以放寬。同時，更以「保險商品銷售前程序作業準則」，明定商品銷售前之審查模式，依照商品之種類分成備查、核備及核准三種方式⁶⁵。

台灣之費率自由化以「產險市場費率自由化時程計畫」分為三階段實施，主要之起因為當時市場競爭激烈，產險業者所承保業務保險費偏低。因此，為導正市場秩序，故以三階段鬆綁費率及商品之管制，以建立有秩序之自由競爭市場，達到產險業競爭力之提升與消費者權益之維護⁶⁶。

第一階段為 2002 年 4 月開始至 2005 年 3 月，主要著重在放寬附加費用率，允許產險公司在附加費用部分可以自由擬定。換言之，對於保險公司來說，為降低附加費用率，須簡化行政流程或降低人事成本。第一階段著重於先行鬆綁附加費用率之規定，危險保費仍按核定標準計價，主要措施內容包含政策性保險如住宅地震險及強制車險依核定費率辦理，其中強制車險之業務費用在核定範圍內自行釐訂。任意車險、住宅火險及商業火險之危險保費仍屬規章限制，附加費用率由業者自行釐定，採取總量管制，亦即個別業務得因業務考慮與取得成本間之差異而有不同附加費用，惟年底各該險種之附加費用率不得低於原陳報並經主管機關核定之標準。另外，新商品及其費率之審查，個人保

⁶³ 財政部台財保字第 0900074088 號函：「因市場競爭激烈產險業者承保業務保險費偏低，為導正市場紀律，財政部自 91 年 4 月 1 日起推動『產險市場費率自由化時程計畫』，逐步鬆綁費率及商品之管制、建立有秩序之自由競爭市場、最終目標是提昇產險業競爭力、維護消費者權益」。

⁶⁴ 台灣《保險法》144 條第 1 項：「保險業之各種保險單條款、保險費及其他相關資料，由主管機關視各種保險之發展狀況，分別規定其銷售前應採行之程序」。

⁶⁵ 原保險商品之審查方式有備查、核備及核准三種方式，於 2006 年後修改為備查及核准，核備則指關於保險人員之訓練內容及考核部分。

⁶⁶ 參考自財政部產險費率自由化時程計畫函。

險採核准制、商業保險以核備制為原則⁶⁷。第二階段費率自由化自 2005 年 4 月至 2009 年 3 月，保險公司除了附加費用自由化外，適度開放危險保費定價限制允許危險保費有限度的偏離，使危險保費有條件的自由化。政策性保險維持第一階段之相關規定，任意險之危險保費雖仍有規章費率限制，但各公司得依精算統計資料，有限度偏離規章費率，而附加費用率仍採總量管制。新商品及其費率之審查，原則採核備制，但經主管機關認定不適合採核備制者，則採核准制⁶⁸。條款部分，則於 2009 年 2 月金管會函令⁶⁹訂定自用汽車保險定型化契約範本，將條款以更明確方式給予保險業者參考。第三階段則至 2009 年 4 月至今，在適度開放危險保費定價限制後，配合導入風險資本額（RBC）制度及建立有公信力之精算統計專責機構，即為現今財團法人保險事業發展中心。更由主管機關明確制定監理法規，以「實施產險費率自由化第三階段相關監理配套措施」為主，並同時要求產險公會應訂立相關自律規範。其中，對於任意汽車保險之附加費用率，規定不得高於 35%，使保險業者可以有更多調整的空間。而除地震險與強制車險之政策性保險外，其他保險商品定價及承保內容概由業者自行釐定，其中新型態之個人保險採核准制，商業保險採備查制，使保險業者可以在更有效率的方式提出新產品⁷⁰。

第三節 小結

本章主要藉由汽車保險制度之沿革，觀察兩岸歷年來對於汽車交通事故風險之應對方式。以保險作為轉嫁汽車風險之方式，包含有轉嫁財產風險之車體損失保險、保障自身傷害或死亡損失等人身風險之傷害保險與人壽保險，以及對於他人造成損害所應負擔之責任風險，則由第三人責任保險作為補償。而以

⁶⁷ 蔡東峰（2006），〈淺談我國汽車保險費率自由化與附加價值之提昇〉，《風險與保險雜誌》，11 期，頁 61-62。

⁶⁸ 簡仲明（2010），〈產險費率自由化『費用率風險管理』之探究〉，《核保會報》，20 期。

⁶⁹ 行政院金管保二字第 09802520110 號函。

⁷⁰ 陳榮森（2009），〈產險費率自由化第三階段相關監理配套措施〉，《保險大道》，58 期，頁 15-18。

保障汽車交通事故責任風險來說，依照強制與否可以分為兩種制度，一為強制汽車保險制度，二為任意汽車責任保險制度。

兩岸先後發展強制汽車保險制度，台灣雖先於 1996 年發展強制汽車責任保險，然而，制度實施至今仍有許多架構上之問題，如強制汽車責任保險究竟為責任保險抑或是類似傷害保險之無過失保險之爭。而中國大陸則於 2006 年發展交強險，並在 2020 年車險綜合改革大幅調整。交強險之改革主要以提供消費者更好的保障，著重於調高理賠額度，使保險金額上升，欲改善歷年來保障不足之弊端。另外，除保障範圍外，在優惠保費部分調整費率係數，當發生交通事故頻率降低時，保費下降幅度可以大幅增加，藉此提高對未發生保險事故之被保險人在費率上的優惠，更能符合保障消費者之目的。然而，從另一個方面來說，2020 車險綜合改革至多僅以金額之提升，該制度本身卻未有調整，實際上對於交通事故受害人仍有保障不足之疑慮，如對於保障對象排除車上乘客、保險金額之給付需平分至各受害人等。

再者，兩岸各自在任意汽車保險制度中，除作為強制汽車保險之補充外，更逐步以費率自由化使風險與費率更貼近真實。台灣實施產險市場費率自由化時程計畫至今，整體來說已趨近成熟。中國大陸之任意汽車保險制度經過多次改革，其保單之條款與費率則因為不同時期而經歷放寬或統一的循環。2020 年車險綜合改革對於商車險之改革圍繞在擴大保險責任、整頓費率及開放自主定價，目的在改善其高保費低保障弊端。以消費者角度來看，2020 年車險綜合改革後，最顯而易見的為保障範圍之增加。長久以來因為定價過高而受消費者詬病的保險費，在此次不因保障責任擴大而水漲船高。因此，除提供更好的消費者體驗外，更試圖糾正整體車險市場之亂象。在修正示範條款部分，仍有諸多未盡改善之處，如刪除免賠率以保護消費者之名義，是否反而可能導致被保險人之注意義務下降，而使整體費率受到影響；示範條款將附加險如玻璃單獨破碎險等刪除，是將其列為意外事故，抑或是變相限縮承保範圍又不予以加保，

若列為意外事故，承保範圍是否會過於龐大而無法達到保費不增加之願意；或是在責任免除章節中，仍將駕駛人交通肇事逃逸之情況列為保險人不負賠償責任之下等。以保險公司角度，監管機關以開放自主定價空間，使風險與費率間更加平衡，更接近費率自由化的目標。然而，保障範圍擴張的同時保費不將反減，對於保險公司的營運亦會造成壓力。另一方面，下調附加費用率至 25%，將使保險公司須壓縮其行政人事費用。對於大型保險公司來說，無疑是以更準確的模型作為費率的衡量，然對於小型保險公司來說，將可能面臨因為沒有足夠的定價水準而遭市場淘汰。以監管機關角度觀察，在社會的變遷下，傳統定價方式已不足以反映要保人繳納保險費與保險人承擔風險，費率與風險間之對價衡平將會逐漸失調。因此，其將前端放開，交由保險公司自主訂立費率，在後端則以設立費率糾偏機制、準備金制度來嚴格管制。其中，費率回溯和產品糾偏機制部分，資訊的揭露與透明更為重要，銀保監會因此下放權限至各地區監管機關。然而，事實上各地方監管機關僅提出整體或新車自主定價係數，並無針對不同車種之風險有不同之規定。且經過半年之實施後，在資訊揭露以及費率回溯和產品糾偏機制上仍存在問題，例如有地區僅公告出現重大偏離之保險業者或籠統的公開市場整體情況，有地區則以機械式調整係數，出現中小公司為拼湊自主定價係數，刻意擴大高風險業務承保，或者拒保對自身數據偏離影響較大的業務，甚至在關鍵時刻故意批改保單以規避監管之審查，反而與車險綜合改革原先之目的不符⁷¹。

綜言之，2020 年車險綜合改革不同於其他次改革而顯得更為重要之處在於，歷年對於車險相關制度之改革均為交強險與商車險各自調整，未有一完整性之討論。直到 2020 年車險綜合改革以保障消費者作為主軸，同時改革交強險與商車險，包含理賠額度直接的調升，使消費者明顯感到保障增加，更在監管

⁷¹ 中國銀保監會通報（07/04/2021），〈凝心聚力深化綜改加快推進車險高質量發展：梁濤同志在車險綜合改革半年工作（電視電話）會議上的講話〉，<http://big5.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=974629&itemId=915&generaltype=0>。

部分對於後端費率的要求做出規定。因此，本章藉由歷年之改革，了解兩岸對於汽車交通事故責任風險之保障狀況，以利後續之分析與討論。



第三章 汽車交通事故責任風險之保障模式

本章以基本保障制⁷²為架構，探討汽車交通事故責任風險之保障模式。在基本保障制之下，包含基本保障模式與進階保障模式，前者指強制汽車保險制度；後者則指任意汽車責任保險制度。基本保障制以階層式作為保障，第一層為基本保障，而第二層則為進階保障。換言之，採取完全保障制者，便無此種階層式之保障，僅以一完全制度對於所有汽車交通事故所生之損害賠償責任予以賠償。故先以作為基本保障之強制汽車保險制度介紹，再敘述作為進階保障之任意汽車保險。以此為架構，再分析兩岸實際上之運作，並探討現行制度下所產生之問題。

第一節 基本保障：強制汽車保險制度

第一項 立法目的

強制汽車保險係為保障汽車交通事故所造成之受害人所設，其性質為政策性保險，而非屬社會保險抑或是商業保險。所謂政策性保險，係由政府機關為實現某種政策目的，以法規規定人民應投保或規定經營保險之保險人不得拒保之保險。且由一般商業保險公司或是政府專設機構經營，加上政府以補助方式鼓勵或強制人民投保之保險⁷³。而社會保險之立法目的是國家為消弭社會貧困，而按照被保險人之薪資所得計算保險費所設立，與強制汽車保險之目的、依損失費率計算保險費有所不同。再者，強制汽車保險雖委由商業保險之業者經營，其保費與條款皆與商業保險不同，有時為達成政策目標須將一般商業保

⁷² 為保障汽車交通事故所造成之損害，相關制度有採取基本保障制（basic protection）或完全保障制（full protection），現今多數國家採用基本保障制。完全保障制指在發生汽車交通事故後，對於所有因此所生之損害賠償責任皆予以賠償；基本保障制僅就損害賠償責任之一部分賠償，不足以賠償的部分則就責任保險人或保證人代為履行。林勳發（2011），〈大陸強制汽車責任保險制度評析〉，《銘傳大學法學論叢》，13期，頁188-189。

⁷³ 陳繼堯（2006），《汽車保險：理論與實務》，再版，頁6-7，智勝。

險不保事項列入⁷⁴。因此，各國多以政策性保險形式設立強制汽車保險以作為基本保障，旨在保障汽車交通事故所造成之損害賠償責任中的一部分，以達到保障汽車交通事故受害人之目標⁷⁵。

因此，為保障汽車交通事故所造成之損害賠償，應先探求強制汽車保險制度之政策目的，以確保在立法時可以建立相對應之制度。換言之，應採取何種制度使其達成政策目的並施行無礙，除立法衡量外，更涉及各國民事侵權行為責任法律體系可否相互配合⁷⁶。在後續出現保險人與被保險人間之爭議時，明確的立法目的亦可以成為法院參考的重要指標之一⁷⁷。綜言之，欲建立一完善強制汽車保險制度之重點，即在於立法目的之設定。

第二項 責任基礎

第一款 責任保險制

第一目 制度介紹

汽車強制責任保險制度之出現係因汽車交通事故中，傳統侵權行為法無法給予受害第三人足夠之保障，因此以侵權責任為基礎，再加上強制性之責任保險，以作為更完善之制度。換言之，將汽車交通事故中可能面臨到的侵權行為損害賠償之風險，透過轉嫁至責任保險制度，除確保因車禍事故而受害之第三人有確定的補償，亦能分散駕駛之損害賠償責任，藉此解決侵權責任體系中加

⁷⁴ 施文森、林建智（2009），《強制汽車保險》，頁 8-11，元照。

⁷⁵ 葉銘進（1994），〈強制汽車責任保險之特性—以受害人之保護為中心（上）〉，《律師通訊》，177 期，頁 44-46。

⁷⁶ 江朝國，前揭註 58，頁 29。

⁷⁷ 作者認為，加拿大之汽車賠償制度攸關公益，僅以契約解釋無法給予事故受害人或無力負擔的肇事者一個完整的制度。因此應以四步驟解決汽車保險之爭議，首先第一步為確認公共目的，第二步應辨別有爭議條款背後的意義，第三步則需以條款及可能造成之後果作為一致性之考量，最後第四步應回歸消費者保護。See Erik S. Knutsen, *Auto Insurance as a Social Contract: Solving Automobile Insurance Coverage Disputes Through a Public Regulatory Framework*, 48 ALBERTA L. REV. 715, 743-45 (2010).

害人財產不足之問題⁷⁸。如保險發展成熟之美國，其保險業因屬於州政府所管轄，在不同州有不同規定，而與交通事故相關之制度以保障公共安全出發之「財務責任法（Financial Responsibility Laws）」，以 1927 年麻州之立法為首，至 1957 紐約州以及 1958 北加州相繼建立相關法律制度。接著陸續有注重車禍受害人之「汽車保險計畫（Automobile Insurance Plans）」出現，以提供責任保險為主，並有為未保險駕駛人提供保障與賠償未獲清償判決基金等特殊立法⁷⁹。

以責任保險為立法體制者，對於汽車交通事故之填補係「根據侵權行為損害賠償法，並由責任保險提供加害人賠償責任履行上的支持」⁸⁰。換言之，須先確立侵權行為中加害人之責任，再由責任保險之保險人填補其損害，因此，承保範圍取決於受害人對於被保險人損害賠償請求權之成立及其賠償責任範圍。採用責任保險制度下，對於責任又有不同之歸責型態，包含過失責任制、嚴格責任制及絕對責任制。過失責任制係指受害人須證明汽車駕駛人有過失，始能獲得責任保險之補償；而嚴格責任制則將舉證責任轉換至汽車駕駛人，須由其證明該事故非出於過失；絕對責任亦稱為無過失責任，對於駕駛人所造成之損害，不因其無過失而予以免責，而受害人於求償時亦無須證明其所受之損害係行為人所致⁸¹。

而責任保險制度以侵權行為理論為基礎，其優點在於嚇阻行為人，使損害之發生減少。透過經濟抑制理論（economic-deterrence theory）之發現，保險制度與抑制機能間具備關聯性。因此，有認為侵權行為制度在透過抑制損害之發

⁷⁸ 馬寧（2019），〈中國交強險立法的完善：保險模式選擇與規範調適〉，《清華法學》，2019 年 5 期，頁 150。

⁷⁹ S. S. HUEBNER, KENNETH BLACK, JR. & BERNARD L. WEBB, PROPERTY AND LIABILITY INSURANCE 506-11 (1996).

⁸⁰ 葉啟洲（2009），〈德國強制汽車責任保險之法律性質及第三人直接請求權之構造〉，《風險管理學報》，11 卷 1 期，頁 7-8。

⁸¹ 施文森、林建智，前揭註 74，頁 13-20。

生，提升社會整體財富，同時在要求加害人負擔損害賠償義務下，又可以使其事前提高注意義務以預防或避免該危險行為⁸²。

再者，作為保障第三人之強制責任保險制度，通常係透過法律強制要求汽車所有人或駕駛人投保責任保險，以作為領用牌照或駕照之前提要件。除保障交通事故受害人外，促進交通安全公共政策亦為一大重點，故該制度中必包含在保險人、被保險人及監理機關三方當事人。且在透過法律強制規定駕駛投保，對於危險共同團體部分，其數量將可以維持在一定的規模水準，而使整體保險精算與風險分散更加穩定⁸³。

第二目 制度缺失

然而，此種以保障第三方之保險非近乎完美，仍有其缺失所在。從責任保險的根本上看，是以被保險人對第三人依法應負之賠償責任為保險標的，因而最終是否有保險金之給付，仍然取決於侵權責任的認定。換言之，責任保險仰賴侵權責任之成立，當交通事故發生時，常常為一瞬間之出現，而難以證明過失。因此，在責任釐清的部分，容易曠日費時，且須付出龐大的訴訟成本。且在未規定受害第三人有直接對保險人請求權制度前，當被保險人無資力賠償時，受害人也將因此無法得到保險給付。更甚者，責任保險是以第三方保險的形式存在，本質上承保範圍既不包含駕駛亦不包含單一車輛事故，前者指被保險人自己在事故中受到的損害將無法受到填補，後者則是若事故發生僅有單一車輛，此時之被害人因非於保障範圍，而無法受到保障⁸⁴。

而以侵權行為作為責任基礎雖可以使應負責之人負責，藉此達到公平性，並以此嚇阻駕駛之行為，提升道路交通安全。然而，為達到嚇阻駕駛行為之效

⁸² 汪信君（2010），〈論動力車輛事故之侵權行為責任、責任保險與無過失補償：以經濟抑制理論為基礎〉，《臺大法學論叢》，39卷1期，頁248。

⁸³ 施文森、林建智，前揭註74，頁1-26。

⁸⁴ 馬寧，前揭註78，頁150-151。

果，以透過對於危險駕駛調整保費機制，此舉並非責任保險才能予以達成。換言之，以無過失保險亦可以對於危險駕駛調整保費，以此達到促進道路交通安全之目標⁸⁵。同時，以責任保險作為責任基礎之缺失為保費之計算，非如無過失保險計算自己的被保險人，採取侵權行為損害賠償需以他方之被保險人作為計算⁸⁶。

第二款 無過失保險制

第一目 制度介紹

1970年，在 Robert E. Keeton 與 Jeffrey O'Connell 所創建之汽車保險藍圖，對於車禍受害人採取無論是否有過失皆予以保障之歸責原則，以達到基本之保障，且在一定範圍下豁免其侵權責任，開啟美國汽車保險轉向無過失保險之路⁸⁷。其中，值得一提的是，美國強制汽車保險特別之處在於其保障範圍多元性，除基本的人身傷害責任險（bodily injury liability）外，有財產損失責任險（property damage liability）針對第三方造成的直接財產損失；以及未保險駕駛人險（uninsured motorist）與不足額駕駛人險（underinsured motorist），在交通事故發生後，當有未投保、保險金額不足以支付損失、肇事車輛逃逸等情形時，提供要保人所受到的損失；人身傷害補償險（personal injury protection），以不考慮交通肇事者及受害人之過失，在發生交通事故之後，受害人在法定限額內各自向保險公司理賠，賠償範圍包括醫療費用、誤工損失、喪葬費用和部分精神損害賠償，但不能對直接財產損失進行索賠⁸⁸。

⁸⁵ Gary T. Schwartz, *Auto No-Fault and First-Party Insurance: Advantages and Problems*, 73 S. CAL. L. REV. 611, 643 (2000).

⁸⁶ *Id.* at 651.

⁸⁷ ROBERT E. KEETON & JEFFREY O'CONNELL, *BASIC PROTECTION FOR THE TRAFFIC VICTIM: A BLUEPRINT FOR REFORMING AUTOMOBILE INSURANCE* 324-25 (2d ed. 1965).

⁸⁸ 郭左踐（等編）（2008），《機動車強制責任保險制度比較研究》，頁 137-140，中國財政經濟。王琦，前揭註 23，頁 51-52。

無過失保險制度的核心在於權利置換，以無論加害人過失與否皆理賠之理念，使受害人可以方便且快速的獲得補償，而相對的，將取代受害人原先可以以侵權責任請求之損害賠償權利。無過失保險係指「一切將勞保、社會保險或汽車保險醫藥費用給付條款加以擴張而承保車禍事故所導致之體傷或死亡之保險⁸⁹」，透過社會責任之概念，發展出欲駕駛車輛者即須負擔一定責任，而要求每位駕駛為自己投保以分擔風險。此種將被保險人視為潛在被害人，以為自身投保之角度出發，屬於傷害保險，且契約性質為第一人契約。

在無過失保險制度下，受害之第三人將向自己的保險公司請求保險給付，無論是否有過失，任何在涉及被保險人的事故中受傷之人，包含行人、騎自行車或該車乘客皆可以獲得醫療費用之賠償。因此，無過失保險通常是指針對人身傷害的保險，而不包括財產損失的部分。財產損失之損害賠償將回歸傳統侵權制度，使發生交通事故而造成人身傷害或死亡時，可以更容易獲得賠償⁹⁰。

無過失保險僅存在於保險人與受害人間雙方關係，而非如責任保險之三方關係。當保險事故發生時，受害人無須證明加害人之過失，亦無關加害人之財力如何，由各自的保險人向被保險人為損害填補，不僅能消滅責任認定與抗辯之環節，在賠償速度方面亦因此優於傳統的責任保險，甚至能增加被害人獲得賠償之可能，同時亦能避免第三方責任保險在單一車輛事故因被害人非於保障範圍而不予以賠償之缺失。因此，無論是在保障受害人之權益，抑或是事故發生後處理之速度，皆較責任保險制度有效率。

按美國各州之發展脈絡，可以區分為純粹無過失制度（pure no-fault）、修正無過失制度（modified no-fault）以及附加無過失制度（add on no-fault）。純粹無過失制度以廢除被保險人之侵權責任，不以過失為基礎，使受害人無需負

⁸⁹ 施文森、林建智，前揭註 74，頁 16。

⁹⁰ Sonja Stenger, *No-Fault Personal Injury Automobile Insurance: The Quebec and New York Experiences and a Proposal for California*, 14 HASTINGS INT'L & COMP. L. REV. 505, 508-09 (1991).

擔舉證責任，在保險事故發生時，除精神損害賠償外，對於醫藥費用或其他經濟損失可以直接從自己的保險人獲得補償，而無任何限制。然而完全地消除侵權責任，受到律師及其利益團體的反對，認為該制度影響了受害人訴訟的權利，而剝奪受害人有更多補償的機會⁹¹。因此，作為最極端之制度，現無任何一州採用此制度。

純粹無過失制度經過改良後，有修正無過失制度以及附加無過失制度二者，修正無過失制度在一定限度內提供無過失給付，僅在損害較輕的交通事故中廢除侵權責任。以建立「起訴基準」作為制度之門檻，當受害人遭受之損害超過立法設定之基準時，仍可依據侵權法尋求賠償。詳言之，係以限制受害人對於無形損害的請求，主要有「金錢式起訴基準 (monetary thresholds)」以及「敘述式起訴基準 (verbal thresholds)」，金錢式起訴基準之門檻為受害人所支出的醫療費用必須超過一定的限額，受害人才能保留對於加害人的無形損害賠償請求權；敘述式起訴基準則以傷害程度作為門檻，在受害人的傷害程度達到法定要件時，可以以侵權法作為賠償之基礎⁹²。換言之，在保留無過失保險以傷害保險作為藍圖之第一人保險，達到快速有效率的填補受害人之損害，再以限制受害人在侵權行為上之請求權，緩和濫訴的問題⁹³。1970 年後，無過失保險制度逐漸成形，麻州作為第一個採用修正式無過失保險之地區，以填補受交通事故損害之保險，其保障範圍包含駕駛、乘客與路人，在 2000 美元內之損害採取無過失之保險制度，而超出之範圍仍有強制責任保險作為保障⁹⁴。

⁹¹ Jeffrey O'Connell & Robert H. Joost, *Giving Motorists a Choice between Fault and No-Fault Insurance*, 72 VA. L. REV. 61, 74-75 (1986).

⁹² 名詞翻譯參考自施文森、林建智，前揭註 74，頁 355-356。Roumiana Velikova, *Theorizing the Automobile No-Fault Tort Threshold*, 42 TORT TRIAL & INSURANCE PRACTICE L. J. 1043, 1045-48 (2007).

⁹³ 張力毅 (2021)，〈比較、定位與出路：論我國交強險的立法模式—寫在《交強險條例》出台 15 周年之際〉，《保險研究》，2021 年 1 期，頁 112-113。

⁹⁴ ALAN I. WIDISS, ET AL., NO-FAULT AUTOMOBILE INSURANCE IN ACTION: THE EXPERIENCES IN MASSACHUSETTS, FLORIDA, DELAWARE, AND MICHIGAN 18-19 (1977).

而附加無過失制度，透過在一般責任保險下附加無過失保險，以彌補侵權責任保險之不足，包括增加醫藥或工作損失，其中又分為選擇附加、當然附加及強制附加。附加無過失制度之優點在不限制受害人提起侵權訴訟，在受害人已從該保險中獲得理賠，仍得就該損害再提起侵權之訴。與前述修正無過失保險之差異在於修正無過失保險在法定範圍內不得再提起侵權之訴⁹⁵。

最後，須注意者為強制責任保險制度中無過失責任與無過失保險為不同之概念，兩者在事故發生時須承擔之保險人不同，保障範圍亦有所不同。無過失責任保險仍為責任保險，在事故發生時，係由加害人之保險人承擔；無過失保險則以傷害保險為架構，因此保險事故發生時，係由受害人各自保險人負責。而保障範圍部分，在僅有單輛汽車之事故時，駕駛人之傷亡並不在無過失責任保險之範圍，而無過失保險則有包含⁹⁶。

第二目 制度缺失

無過失保險制度以快速填補交通事故所造成之損失為主，並以限制訴訟權利以節省長時間與高額花費，以此達成低廉保費之優勢，卻在實務運作下造成相反之結果。申言之，當保險事故發生時，反而會因為無過失保險制度直接理賠之條件，而使被保險人以賭博心態提出更高之和解金額或因此提起訴訟。同時，無過失保險以填補被保險人醫療費用作為一大重點，導致被保險人以不正當之方式尋求更多補償，而致使此制度之保費反而較責任保險制度高⁹⁷。且自美國不同州採用無過失保險制度或責任保險制度之研究指出，採用無過失保險制度州之駕駛相較於採用責任保險制度州有較低之注意義務⁹⁸。換言之，責任

⁹⁵ 施文森、林建智，前揭註 74，頁 354-355。

⁹⁶ 張力毅（2017），〈論美國汽車無過失保險制度變革及對我國交強險混合立法模式的借鑒〉，《保險研究》，2017 年 12 期，頁 55。

⁹⁷ Trevor M. Gordon, *To Reform or Repudiate? An Argument on the Future of No-Fault Auto Insurance*, 17 QUINNIPIAC HEALTH L. J. 63, 74-82 (2014).

⁹⁸ Rose Anne Devlin, *No-Fault Automobile Insurance and Accident Severity: Lessons Still to Be Learned*, in *AUTOMOBILE INSURANCE: ROAD SAFETY, NEW DRIVERS, RISKS, INSURANCE FRAUD AND REGULATION* 271, 278-79 (Georges Dionne et al. eds., 1999).

保險制度作為強制汽車保險之立法模式，反而可以侵權行為之遏阻作用增加駕駛人之注意義務。

再者，以限制被保險人透過侵權訴訟獲得賠償之權利雖能更有效率的提供補償，然而相對的，對於因交通事故造成的醫療費用或收入損失之賠償，將失去原能透過侵權訴訟獲得之損害賠償。且無過失保險之立法通常以保障受害人在一定範圍內獲得之限額補償，現實中交通事故造成之損害常常是對受害人影響重大的事故，而產生對於受害人保障不足的疑慮⁹⁹。

第三項 制度選擇

為補償汽車交通事故之損失，強制汽車保險制度下有所謂「單軌制」與「雙軌制」二者，單軌制指所有車輛一律須投保責任保險，無其他管道可資替代；雙軌制則指除投保責任保險外，有其他可資替代之管道，最常見之替代管道為提供保證金以證明於汽車交通事故發生時之賠償能力。

上述強制汽車保險制度中，無論是以責任保險或是無過失保險作為架構，皆以單軌制進行，而另有除訂立保險契約外輔以保證金或證明其經濟賠償能力者，稱為「雙軌制」。採行雙軌制者，通常以契約自由為最高指導原則，認為保障交通事故受害人之方式除採行保險制度以外，更可以其他方式進行。也就是說，只要在確保汽車使用人有足夠賠償能力下，無需強制要求其投保責任險¹⁰⁰。以透過車輛數、應繳納相等保證之輛數及金額，免除投保責任險之義務，提供駕駛另一種選擇。如同前述美國麻州在創始保障交通事故受害人相關制度時，對於提供賠償能力證明之方式除投保責任保險，亦可以提供保證金作為選擇之方式；同樣地，英國亦曾有相關制度，以證明對於交通事故受害人所受之損害具有賠償能力¹⁰¹。而其道理乃因為提供保證金屬於一種自我保險方式，與

⁹⁹ 馬寧，前揭註 78，頁 150-158。

¹⁰⁰ 江朝國（1990），〈強制汽車責任保險應否採單軌制之商榷〉，《保險專刊》，20 期，頁 24-26。

¹⁰¹ 郭左踐（等編），前揭註 88，頁 50。

投保責任險有同等效力，且在保障方面，亦可達到保護被保險人與受害第三人之目的¹⁰²。

現今先進國家多揚棄保證金制度而採用保險制度之原因在於，在為達到保護受害人與交通安全之目的下，在執行的程度上，基於保險以較少保險費而達到保障之特性，反而較保證金有效率¹⁰³。舉台灣為例，在設立強制汽車責任保險之前，雙軌制提存作為理賠之金額與繳納保證金之比例對受害人來說欠缺公允，在理賠實務上更對於責任與金額皆採取嚴格認定，反而造成延宕。再者，作為保障受害人之另一管道「財團法人汽車交通事故特別補償基金」中，有一部分來自強制汽車責任保險之保費，然而提存保證金制度通常不包含此部分¹⁰⁴。

因此，可以發現提存保證金之缺點在於無法適當的保障受害人之權益，當保證金不足時，若加害人無資力賠償或不願賠償，受害人將無法獲得賠償。而究竟須提存多少保證金，始能達成最合適的金額，如英國採取雙軌制中，每一輛車之保證金為 15000 英鎊，價格過高而導致其制度之不成功¹⁰⁵。同時，若需提出與保險金額相等之金額，是否代表這一大筆金額將閒置於監管機關，相較於保險制度以較少之金額即可達到目的，似乎無採用此種方法之必要。

第四項 財產損失

而作為基本保障之強制汽車保險是否應包含財產損失部分，在 Robert E. Keeton 與 Jeffrey O'Connell 所創建之汽車保險藍圖下，雖其最後未將財產損失納入，然而仍提出四種關於財產損失保障之方案作為討論。第一種為排除財產損失，但同時亦不會限制其侵權行為損害賠償的權利。二為限額內賠償財產損

¹⁰² 施文森、林建智，前揭註 74，頁 23。

¹⁰³ 施文森、林建智，前揭註 74，頁 23-24。

¹⁰⁴ 陳繼堯，前揭註 73，頁 33-34。

¹⁰⁵ 楊坊方（1993），〈論立法院審議中的「強制汽車責任保險法」草案〉，《保險專刊》，33 期，頁 23。

失並限制侵權行為損害賠償權利，然而是可以由被保險人自行選擇是否包含此項目。可以發現，雖然限制訴訟可以節省成本，然而這個方案僅賠償自己的財產損失，當被保險人造成他人之財產損失時，將無法獲得補償。三為強制被保險人投保財產損失，保險人將在限額內賠償，並限制侵權行為損害賠償權利。同樣的，雖然限制訴訟可以節省成本，然而在擴張保障範圍之下，保費將會有所上升。四為混合型，在基本保障中以提供可以包含財產損失之選擇，剩下則保留侵權行為損害賠償之權利。例如財產損失在 100 美元至 1000 美元之間會予以賠償，但不能行使侵權行為損害賠償權利。其優點在於 100 美元以下、1000 美元以上仍可以侵權行為損害賠償請求，然而在 100 美元以下，受害人多數不會以訴訟請求賠償，因此仍可以達到減少訴訟成本之優點。同時，此種方案非強制性，保留被保險人自行選擇之權利¹⁰⁶。Robert E. Keeton 與 Jeffrey O'Connell 不選擇納入財產損失之原因為，汽車之損害已經藉由不以過失為歸責基礎的設計所涵蓋。且再將財產損失納入基本保障之範圍，將使整體之保費上升。因此，Robert E. Keeton 與 Jeffrey O'Connell 之汽車保險藍圖中，一開始之設計即將財產損失排除之¹⁰⁷。

第二節 進階保障：任意汽車責任保險制度

第一項 任意汽車責任保險與強制汽車保險之關係

交通事故之風險係隨著汽車之普及化而日漸受到重視，因此政府開始建立相關之強制汽車保險制度。然而，在尚未強制汽車保險制度之前，任意汽車責任保險制度作為分散汽車交通事故責任風險，在汽車保險中亦佔有一席之地。然而，強制汽車保險與任意汽車責任保險之關係為何，究竟為並行抑或是補充關係？

¹⁰⁶ KEETON & O'CONNELL, *supra* note 87, at 362-68.

¹⁰⁷ 2 MATTHEW BENDER, NO-FAULT AND UNINSURED MOTORIST AUTOMOBILE INSURANCE 37-39 (1993).

責任保險指被保險人對於第三人依法應負賠償責任，受賠償之請求時，由保險人負擔賠償責任。而汽車之責任保險為填補汽車交通事故之損失，轉嫁被保險人受第三人損害請求之風險，由保險人予以保險給付。其中，依照強制投保義務之有無，可以分為任意汽車責任保險與強制汽車責任保險¹⁰⁸。

強制汽車保險制度之特色在於法律明定必須投保，目的為保障交通事故受害人並促進公共交通安全，以及存在保險人、被保險人及監理機關三方當事人。與自由選擇投保之任意汽車責任保險不同處在於，強制汽車保險目的係以公益性、強制性為出發，因此，費率須由監管機關訂立、保單條款則應經過核准，且由於車輛監理處核發駕照或牌照之依據是以保險人簽發的保單為主，保險契約將存在於保險人、被保險人及監理處三方之間¹⁰⁹。

強制汽車責任保險通常由法規規定，具備強制性，以賦予駕駛投保義務，反之任意汽車責任保險則無。且自兩種制度設計之本旨，可以說明強制汽車保險與任意汽車責任保險間之差異，任意汽車責任保險之立法精神為填補被保險人因賠償第三人所致之損害，強制汽車保險則旨在保障於交通事故中受侵害之第三人，使第三人能獲得保險之保障¹¹⁰。也就是說，強制汽車保險作為政策性保險，以基本保障提供受害人保護為目的，而任意汽車保險則著重在分散被保險人之風險，並由駕駛根據自我需求判斷是否投保¹¹¹。

因此，強制汽車保險係作為基本保障，而無法完全涵蓋所有汽車交通事故風險所造成之損害。此時任意汽車責任保險可以作為補充強制汽車責任保險，

¹⁰⁸ 林群弼（2008），《保險法論》，修訂3版，頁475，三民。

¹⁰⁹ 施文森、林建智，前揭註74，頁248-257。

¹¹⁰ 劉宗榮（2016），《保險法》，4版，頁527，自刊。

¹¹¹ 李明發、王俊超（2007），〈機動車交通事故責任險與民事賠償關係研究〉，《法學家》，2007年5期，頁74。

在保險金額不足或事故非屬承保範圍時，將被保險人須自行負擔部分轉嫁至任意汽車責任保險¹¹²。

第二項 任意汽車責任保險之重要性

討論任意汽車責任保險與強制汽車保險關係之實益在於，任意汽車責任保險能夠補充強制汽車保險不足的部分。如承保超過強制汽車保險部分之「超額責任保險」，或擴大承保範圍如承保財產損失、精神損失、加保乘客責任險或傷害保險等。甚至對於不在強制汽車保險範圍之內，如製造商待售或出售尚未交付之汽車，仍有風險之存在，而可以任意汽車責任保險補充之¹¹³。

以強制汽車保險與任意汽車責任保險間為補充關係之前提，強制汽車保險僅提供基本之保障，因此不管是對於汽車所有人或是汽車交通事故受害第三人，任意汽車責任保險作為不同的轉嫁風險，補充強制汽車保險之不足。任意汽車責任保險之特點在於其可以提供更多樣的選擇，針對不同的風險有不同的應對方式。而台灣與中國大陸在車險市場近十年之改革中，主管機關在任意汽車責任保險部分皆以費率自由化作為討論之核心。費率不僅攸關風險與定價之技術，亦關係著保費與保險公司之利潤。因此，早期在各家保險公司尚未有成熟的核保技術前，通常先以統一制定費率為主。隨著時間推進，市場競爭的重要性逐漸顯露，因此，對於費率自由化的呼聲增加，而成為任意汽車保險的趨勢。費率自由化與監管間的關係若過於緊張，在主管機關嚴格控管費率下，將導致市場無法發揮作用，各家保險業者間以其他方式來削價競爭，而對於消費者來說也非好事；相對的，過於寬鬆的費率管制，則可能在風險與定價間失衡，使保險無法達到其欲達成轉嫁風險之本旨。

¹¹² 楊誠對，前揭註 11，頁 39-40。

¹¹³ 楊誠對，前揭註 11，頁 40。

第三節 兩岸對於汽車交通事故責任風險之保障

第一項 基本保障

對於汽車交通事故所造成之損害，強制汽車保險制度作為基本保障，通常以政策性保險為定位，達到保障受害人之目的。中國大陸之基本保障為機動車交通事故責任強制保險，台灣則為強制汽車責任保險，故分別介紹制度再探討其現行制度下之保障缺口。

第一款 中國大陸之機動車交通事故責任強制保險

第一目 制度介紹

一、法律體制與歸責體系

中國大陸關於強制汽車保險制度之立法，係以全國性之道路交通法規《道路交通安全法》（以下簡稱《道路交通安全法》）以及中國大陸《保險法》二者同時規範，而授權制定具有交通法規與保險法規雙重性質之行政法規《交強險條例》¹¹⁴。因此，以《中華人民共和國道路交通安全法》建立強制汽車保險制度¹¹⁵，再由《機動車交通事故責任強制保險條例》（以下簡稱《交強險條例》）規定相關制度，稱之為「機動車交通事故責任強制保險（以下簡稱交強險）」。主要係因為實務中機動車商業保險之第三者責任保險投保比例較低，當汽車交通事故發生而受害人沒有足夠保險作為保障，加害人又無資力賠償時，對於汽車交通事故所造成之損害將無法獲得賠償¹¹⁶。透過國家法律制定之交強險，要

¹¹⁴ 林勳發，前揭註 72，頁 172-174。

¹¹⁵ 《中華人民共和國道路交通安全法》第 17 條：「國家實行機動車第三者責任強制保險制度，設立道路交通事故社會救助基金。具體辦法由國務院規定」。

¹¹⁶ 陳俊元，前揭註 18，頁 48-49。

求汽車駕駛需投保，以使汽車交通事故所造成之損害可以獲得保障。同時，交強險亦無其他如繳交保證金等可以替代投保之選擇，係採取單軌制¹¹⁷。

在立法目的上，《道路交通安全法》第 1 條「維護交通秩序與減緩道路交通壅塞問題」以及《交強險條例》第 1 條「保障機動車道路交通事故受害人依法得到賠償」，以保障交通事故受害人依法得到賠償以及促進道路交通安全為立法意旨¹¹⁸。因此，交強險除可以達到分散交通事故責任之風險外，更為保障道路交通事故受害人依法獲得賠償，進而促進道路交通安全¹¹⁹。而為達成保障受害人之立法目的，以政策性保險為制度設計，與一般商業保險有所不同，如商業保險中不保或除外危險之事項、車禍受害人直接請求權之規定等，皆為達其政策目的而從寬規定¹²⁰。

至於責任歸屬部分，則依照《道路交通安全法》第 17 條以「國家實行機動車第三者責任強制保險制度」與《交強險條例》第 3 條「本條例所稱機動車交通事故責任強制保險，是指由保險公司對被保險機動車發生道路交通事故造成本車人員、被保險人以外的受害人的人身傷亡、財產損失，在責任限額內予以賠償的強制性責任保險」之規定，以建立責任保險制為主之制度。

因此，交強險以《道路交通安全法》第 76 條規定保險人之責任限額，也就是在汽車交通事故發生時，交強險保險人所應給付之最高金額¹²¹。其中，對汽車交通事故之損害賠償責任區分為責任限額內與責任限額外，在責任限額內以

¹¹⁷ 依照《機動車交通事故責任強制保險條例》第 2 條：「在中華人民共和國境內道路上行駛的機動車的所有人或者管理人，應當依照《中華人民共和國道路交通安全法》的規定投保機動車交通事故責任強制保險」可知中國大陸係採取單軌制，無其他管道可以替代。

¹¹⁸ 劉銳（2011），〈中國機動車強制保險的目標定位與模式選擇〉，《保險研究》，2011 年 7 期，頁 22。具體法條為《中華人民共和國道路交通安全法》第 1 條：「為了維護道路秩序，預防和減少交通事故，保護人身安全...」，《機動車交通事故責任強制保險條例》第 1 條「為了保障機動車道路交通事故受害人依法得到賠償，促進道路交通安全...」。

¹¹⁹ 丁鳳楚（2006），《機動車交通事故侵權責任強制保險制度》，頁 20-21，中國人民公安大學。

¹²⁰ 張力毅（2016），〈政策性保險之政策目的如何融入司法裁判—以《交強險條例》第 1 條的司法適用為中心〉，《華東政法大學學報》，2016 年 4 期，頁 101。

¹²¹ 丁鳳楚，前揭註 119，頁 165。

「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。」，由保險公司直接向受害人承擔責任，而無抗辯之事由¹²²。而責任限額外指超過責任限額不足的部分，依照同條後段「(一) 機動車之間發生交通事故的，由有過錯的一方承擔賠償責任；雙方都有過錯的，按照各自過錯的比例分擔責任。(二) 機動車與非機動車駕駛人、行人之間發生交通事故，非機動車駕駛人、行人沒有過錯的，由機動車一方承擔賠償責任；有證據證明非機動車駕駛人、行人有過錯的，根據過錯程度適當減輕機動車一方的賠償責任；機動車一方沒有過錯的，承擔不超過百分之十的賠償責任。」則回到侵權行為法，根據汽車間或汽車與其他交通參與者間之事故而適用不同的歸責原則¹²³。

二、保障範圍與保險金額

中國大陸依照《交強險條例》第 23 條「機動車交通事故責任強制保險在全國範圍內實行統一的責任限額。責任限額分為死亡傷殘賠償限額、醫療費用賠償限額、財產損失賠償限額以及被保險人在道路交通事故中無責任的賠償限額。」責任限額區分為死亡傷殘、醫療費用、財產損失以及被保險人在無責任時之賠償金額。其中，責任限額指被保險車輛發生交通事故時，保險人對每次保險事故所有受害人的人身傷亡和財產損失所承擔的最高賠償金額¹²⁴。因此，中國大陸以每一事故為限制，採用「事故分項限額」模式，且賠償項目不允許分項間相互抵用¹²⁵。換言之，當事故導致多名受害人時，各受害人將須平分保

¹²² 劉銳 (2006)，〈強制責任保險與無過失保險可否兼容？—臺灣的經驗與大陸的教訓〉，《中央財經大學學報》，2006 年 7 期，頁 81-82。

¹²³ 馬寧，前揭註 78，頁 160。

¹²⁴ 依照實務統一使用之《機動車交通事故責任強制保險條款》第 6 條：「交強險合同中的責任限額是指被保險機動車發生交通事故，保險人對每次保險事故所有受害人的人身傷亡和財產損失所承擔的最高賠償金額」。

¹²⁵ 蔣義鵬 (2020)，〈我國交強險賠付模式的立法選擇〉，《理論觀察》，2020 年 3 期，頁 112-113。

險金額。而由於在各分項間不允許相互抵用，當受害人其中一分項損失額過大而超過上限時，亦不能以他項作為補充。

責任限額分為死亡傷殘、醫療費用、財產損失以及被保險人在無責任時之賠償金額。當被保險人對於該交通事故有責任時，總責任限額為 12.2 萬元人民幣，死亡傷殘賠償限額為 11 萬元人民幣，內容包含喪葬費、死亡補償費¹²⁶、交通費、殘疾賠償金、殘疾輔助、器具費、護理費、康復費、被扶養人生活費、住宿費、誤工費、精神損害撫慰金等；醫療費用賠償限額為 1 萬元人民幣，包括醫藥費、診療費、住院費、住院伙食補助費、後續治療費、整容費、營養費等；財產損失賠償限額為 2000 元人民幣。而在無責任時之賠償限額，金額分別是死亡傷殘賠償限額 1.1 萬元人民幣；醫療費用賠償限額從 1000 元人民幣以及財產損失賠償限額 100 元人民幣。在 2020 年車險綜合改革中，更將總責任限額自原先 12.2 萬元人民幣提高到 20 萬元人民幣。其中死亡傷殘賠償限額提高到 18 萬元人民幣、醫療費用賠償限額提高到 1.8 萬元人民幣，財產損失賠償限額則維持 2000 元人民幣。無責任賠償限額也同比例調整，死亡傷殘賠償限額提高到 1.8 萬元人民幣、醫療費用賠償限額從提高到 1800 元人民幣，財產損失賠償限額則維持 100 元人民幣不變¹²⁷。

在保障主體的部分，依據《交強險條例》第 3 條及第 21 條之規定「被保險機動車發生道路交通事故造成本車人員、被保險人以外的受害人人身傷亡、財產損失，由保險公司依法在機動車交通事故責任強制保險責任限額範圍內予以賠償」，因此，交強險之保障範圍排除本車人員、被保險人，而僅限於受害之車外第三人。

¹²⁶ 死亡補償費之計算依照受訴法院所在地上一年度城鎮居民人均可支配收入或者農村居民純收入標準，按 20 年計算。具體公式為「死亡賠償金（60 歲以下）=受訴法院所在地上一年度城鎮居民人均可支配收入或者農村居民純收入×20 年」，參考自 2021 年交通事故死亡賠償標準。

¹²⁷ 馬向東，前揭註 33，頁 34。

第二目 現行制度下之保障缺口

一、《道路交通安全法》第 76 條所產生之問題

中國大陸主要以《道路交通安全法》第 76 條為中心，建立交強險之責任限額，並區分為責任限額內與責任限額外。在責任限額內不問責任為何均予以補償，反之，不足的部分則有適用侵權行為損害賠償之歸責原則。這樣的架構產生了三個問題，一為責任限額內均予以保險給付之規定，造成交強險模式上的混淆，引發交強險為責任保險抑或是無過失保險之爭議；二為《道路交通安全法》第 76 條與《交強險條例》第 23 條對於無責賠付之解釋與其必要性之討論；三則為責任限額外，以不同歸責主體區分不同歸責原則是否合理之討論。

(一) 責任保險制抑或是無過失保險制

《道路交通安全法》第 76 條前段「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」。自文義解釋角度，在限額內由保險公司直接向受害人承擔責任，並未規定賠償之責任基礎。換言之，在交通事故發生時，無論被保險人之責任有無，只要有損害保險人皆予以理賠¹²⁸。因此，與責任保險之原理中對被保險人應承擔交通事故侵權責任的要求有所衝突，反而與無過失保險制度之精神相符，而產生交強險混合無過失保險與責任保險制度之爭議。而討論之實益在於，既然交強險作為政策性保險，現行混合兩種制度之下，是否更能達到保障受害人之立法目的，或反而產生更多弊端使保障更為不足。

首先自立法目的觀之，雖其欲建立者為責任保險制，然而交強險在責任限額內又不以侵權行為責任為前提¹²⁹。因此，有認為中國大陸現行稱之為「修正的責任保險模式」，指在為達到保障受害人之立法目的之下，混合無過失保險制

¹²⁸ 宮邦友（2010），〈交強險中六個突出法律問題的澄清〉，《法律適用》，2010 年 8 期，頁 7。

¹²⁹ 馬寧，前揭註 78，頁 160。

度與責任保險制度¹³⁰。換言之，使受害人之損害在基本限額範圍內可以獲得賠償，而無須以過失為前提要件。同時，透過無過失保險限制保險人的抗辯事由之設計，避免保險人後續之訴訟，使受害人獲得快速之賠償。且自該制度實行以來，並無具體數據認為有因為弱化侵權行為之構成要件，而致使更多交通事故之發生。故肯認《道路交通安全法》第76條區分為責任限額內與責任限額外之規定，以混合之立法模式達到交強險之政策目的¹³¹。

然而，亦有認為混合兩種制度的交強險無法發揮其優勢，反而僅留下責任保險與無過失保險制度的弊端，不僅與傳統侵權責任有所差異，在保障範圍以及損害類型亦與無過失保險的基本要求與核心概念不相符¹³²。交強險既以責任保險作為架構，那麼首應確認侵權行為損害賠償責任，再由保險人承擔。換言之，保險責任承擔的前提為被保險人對於受害人之損害賠償責任，而非如現行採用無過失保險之概念¹³³。也就是說，交強險在責任限額內融合無過失保險概念，給予快速且相對較低之賠償，但又未如無過失保險中限制侵權行為損害賠償權以節省訴訟資源之優點，從而導致道路交通事故之訴訟數量增加，受害人之保障亦十分不足。更因為加上財產損失擴大補償範圍，看似完整的混合立法，卻忽略了賠償資源的有限，在人身損害之保障不足之下，尚須分擔財產損失，因此出現受害人之保障不足之現象¹³⁴。

（二）無責賠付之意義

¹³⁰ 印通（2016），〈論機動車強制保險的立法模式—兼評《道路交通安全法》第76條〉，《保險研究》，2016年6期，頁123-125。

¹³¹ 印通，前揭註130，頁126。

¹³² 劉銳（2013），〈交強險基本模式問題探析：從最高法院司法解釋和國務院行政法規的對抗談起〉，《保險研究》，2013年11期，頁83。

¹³³ 劉學生（2011），〈交強險立法與實踐的兩個法律問題辨析—以侵權責任法律關係為視角〉，《保險研究》，2011年9期，頁104-105。

¹³⁴ 張力毅，前揭註96，頁56-57。

《交強險條例》第 23 條¹³⁵中對於責任限額分為死亡傷殘賠償限額、醫療費用賠償限額、財產損失賠償限額以及被保險人在道路交通事故中無責任的賠償限額，其中前三者為賠償之範圍，最後「被保險人在道路交通事故中無責任的賠償限額」則為限額賠償之類型¹³⁶。

中國大陸採取混合立法模式，雖以責任保險為架構，但在責任限額內融合無過失保險之精神，不論被保險人之責任為何皆給予保險給付。同時，卻又在責任限額內區分無過失與有過失之不同賠償金額，那麼此部分被保險人之無責任應如何解釋？換言之，既然交強險之責任限額內不以侵權行為損害賠償責任為前提，保險人皆予以賠付，又為何仍針對無責任制定賠償限額？

按照文義解釋與目的解釋，無責任應指被保險人在道路交通事故中無需負責之情形。道路交通事故責任為交通事故發生時，由執法警察根據當事人之行為，認定其對於該交通事故應承擔之責任。詳言之，當交通事故發生時，縱使被保險人在道路交通事故中無責任，保險人亦負賠償之責，而該賠償則依照無責任的賠償金額¹³⁷。

因此，有認為此項規定係為實現交強險之立法目的，抱持著有損失即有救濟之精神，以對受害之第三人給予保障。同時，亦顧及保險人有限之資源，在衡量賠償限額標準時，將被保險人有無交通事故責任成為重要的考慮因素¹³⁸。而基於交強險作為政策性保險之目的為保障受害第三人，認為無責賠付的存在有其必要性。既然現行之架構為「修正的責任保險」，不同於傳統責任保險「無

¹³⁵ 《交強險條例》第 23 條：「機動車交通事故責任強制保險在全國範圍內實行統一的責任限額。責任限額分為死亡傷殘賠償限額、醫療費用賠償限額、財產損失賠償限額以及被保險人在道路交通事故中無責任的賠償限額」。

¹³⁶ 孫玉紅（2011），〈無責賠付之匡正—法律解釋方法的視角〉，《法律科學》，2011 年 3 期，頁 25。

¹³⁷ 孫玉紅，前揭註 136，頁 28。

¹³⁸ 孫玉紅，前揭註 136，頁 28。

責任即無責任保險」之架構，著重保護受害人，而認為對於交通事故發生造成之損害應給予救濟，因此有保險給付之必要¹³⁹。

然而，無責賠付在實務中仍有爭議，不同法院對於這項規定有所差異，而出現有為保障受害人，縱使被保險人無責任，仍要求保險人以有責任之責任限額理賠。因此，無責賠付在被保險人無責任時亦需可能使守法者為違法者買單之不合理現象，並被認為其可能因此增加道路交通事故發生率，而間接使保險公司在交強險業務中出現虧損之情形¹⁴⁰。

退步言之，現行交強險雖採責任保險為架構，其仍融入無過失保險之精神，因此，無論該責任係指侵權行為損害賠償責任或是道路交通事故責任，交強險在責任限額內均予以理賠，區分無責任之限額似無意義。

（三）責任限額外不同歸責原則主體之疑慮

《道路交通安全法》第76條後段關於責任限額之外依據不同主體適用不同歸責原則的規定，「（一）機動車之間發生交通事故的，由有過錯的一方承擔賠償責任；雙方都有過錯的，按照各自過錯的比例分擔責任。（二）機動車與非機動車駕駛人、行人之間發生交通事故，非機動車駕駛人、行人沒有過錯的，由機動車一方承擔賠償責任；有證據證明非機動車駕駛人、行人有過錯的，根據過錯程度適當減輕機動車一方的賠償責任；機動車一方沒有過錯的，承擔不超過百分之十的賠償責任」。

該規定在汽車之間發生交通事故者，採過失責任；汽車與非汽車之其他駕駛人、行人之間發生交通事故，對汽車駕駛人採取無過失責任，惟在後段又以與有過失規定減輕責任，以及在汽車駕駛人無責任時之免責事由。雖有肯認依

¹³⁹ 劉琬喬（2019），〈交強險“無責賠付”範圍與限額釐定〉，《開封教育學院學報》，39卷8期，頁256-257。

¹⁴⁰ 馬穎軍（2012），〈交強險無責賠付的利弊權衡〉，《山西大同大學學報（社會科學版）》，26卷2期，頁13。

照侵權行為之歸責原則，就不同主體適用不同原則，將更為明確清晰¹⁴¹。惟以不同主體區分不同歸責原則，在未規定的部分，如當一交通事故造成汽車與行人之多方損害，將造成法律上適用之混亂¹⁴²。也就是說，現行區分方法無法涵蓋所有的交通事故類型，而有違保護受害人之目的。

二、機動車交通事故責任強制保險之保障不足

在選擇以責任保險為架構之立法模式下，其責任範圍及賠償項目各有兩種，將有四種不同之模式。首先，責任範圍區分為「受害人模式」與「事故模式」，亦即以一次事故為限或以受害人人數為單位計算；賠償項目則分為「概括限額」與「分項限額」，分項限額即不允許分項間相互抵用，當受害人其中一分項損失額過大而超過上限時，將無法打通立法的分項壁壘而互相抵用，而對受害人的保障程度有限¹⁴³。因此，保障最多的將是「受害人概括限額」，各個受害人無需平分賠償金額，且不同賠償項目可以相互補充。反之，對於受害人最少保障的則是「事故分項限額」。

中國大陸依照《交強險條例》第 23 條將責任限額分為死亡傷殘、醫療費用以及財產損失，實務統一使用之《機動車交通事故責任強制保險條款》第 6 條更以「交強險合同中的責任限額是指被保險機動車發生交通事故，保險人對每次保險事故所有受害人的人身傷亡和財產損失所承擔的最高賠償金額。」以此推斷中國大陸採用的限額模式是參考一般第三者責任險以每車為計算單位之「事故分項限額」模式¹⁴⁴。換言之，中國大陸之交強險給付以一次事故為限，且賠償項目間不允許分項相互抵用。因此，當事故導致多名受害人時，各受害

¹⁴¹ 劉學生，前揭註 133，頁 105。

¹⁴² 汪世虎、沈小軍（2014），〈我國機動車之間交通事故歸責原則之檢討—以德國法為參照〉，《現代法學》，36 卷，頁 47。

¹⁴³ 韓長印（2012），〈我國交強險立法定位問題研究〉，《中國法學》，2012 年 5 期，頁 153。

¹⁴⁴ 蔣義鵬，前揭註 125，頁 112-113。

人將須平分保險金額，且在各分項間不允許相互抵用，因此當受害人其中一分項損失額過大而超過上限時，亦不能以他項作為補充。

更甚者，將醫療費自死亡傷殘賠償項目中分離出來，其金額與死亡傷殘賠償金額不平衡，因使受害人受傷之保險金額僅有 1 萬元人民幣，當多出該項限額時，將由被保險人自己負擔，而觀死亡傷殘部分之保險金額卻有 11 萬人民幣，導致實務上出現有被保險人「寧願將受害人致死，而不願意受害人受傷」之情形¹⁴⁵。且當有多數受害人時，須待部分受害人之傷害治療評估完後，始能有下一步之處理，造成多人傷亡時受害人權益無法得到基本保障¹⁴⁶。換言之，這樣的立法模式不僅無法提供基本保障，更出現受害人必須等待其他受害人之治療終結，才能夠獲得賠償之不合理狀況。

同時，交強險之保障範圍排除本車人員、被保險人而僅限於受害之車外第三人¹⁴⁷。雖第三人責任險之本質係保障第三人受被保險人之損害，然而此第三人卻僅限於車外，而將車內乘客排除之限制，顯然有保障範圍不足之疑慮。且在實務認定上，當事故發生時，車內乘客若因此被拋出車外，究竟為車內乘客抑或是車外之被害人容有灰色地帶。雖此強制保險制度係以保障受害者之角度出發，然而乘客既無從控制車輛，亦同樣有面臨交通事故而發生受傷之風險，僅因乘客身份差異而將其排除在外，難謂合理。退步言之，倘將乘客排除在外，亦須有相應之保障制度或商品，就現行中國大陸實務上之「機動車乘客座位險」，其必須由汽車所有人額外投保，而一般汽車所有人少有自願投保該險種，且縱有投保，保障額度亦僅為一座位 1 至 5 萬人民幣¹⁴⁸。

¹⁴⁵ 馬寧，前揭註 78，頁 158-159。

¹⁴⁶ 朱凡（2009），〈多人傷亡下交強險分配的困境及修法對策〉，《西南金融》，2009 年 3 期，頁 63-64。

¹⁴⁷ 依據《機動車交通事故責任強制保險條例》第 3 條及第 21 條之規定：「被保險機動車發生道路交通事故造成本車人員、被保險人以外的受害人人身傷亡、財產損失，由保險公司依法在機動車交通事故責任強制保險責任限額範圍內予以賠償」。

¹⁴⁸ 馬寧，前揭註 78，頁 163。

第二款 台灣之強制汽車責任保險

第一目 制度介紹

一、法律體制與歸責體系

台灣之強制汽車保險制度為強制汽車責任保險，法源依據為《強制汽車責任保險法》，係政府對汽車交通事故受害人提供合理保障之政策性保險。《強制汽車責任保險法》之立法目的為保障汽車交通事故之受害人，且主管機關為金融監督管理委員會，非如商業保險之主管機關財政部，亦非如社會保險以目的事業為其主管機關¹⁴⁹。再者，強制汽車責任保險亦強調不同危險性質有不同之費率，非如社會保險依照被保險人薪資所定¹⁵⁰。因此，強制汽車責任保險之性質為政策性保險，立法目的主要為提供汽車交通事故受害人基本保障。

《強制汽車責任保險法》之法律體制係以責任保險為基礎，且於同法第1條即開宗明義規定「為使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全，特制定本法。」因此，係以保障汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人能迅速獲得基本保障且為維護交通安全，透過強制投保之義務，賦予受害人之保障而制定。而為達到使受害人迅速獲得損害填補之立法目的，以特別立法型態在《強制汽車責任保險法》第7條規定「不論加害人有無過失，請求權人得依本法規定向保險人請求保險給付或向財團法人汽車交通事故特別補償基金請求補償。」換言之，在以責任保險為理論基礎下，以限額無過失為責任歸屬，透過融入無過失保險制度之特色，達到使受害人快速獲得補償之立法目的¹⁵¹。

二、保障範圍與保險金額

¹⁴⁹ 石裕泰（1995），〈強制汽車責任保險“無盈無虧”原則之研究〉，《保險專刊》，39期，頁178-180。

¹⁵⁰ 楊坊山（1995），〈論強制汽車責任保險公民營之爭〉，《保險專刊》，39期，頁172-173。

¹⁵¹ 施文森、林建智，前揭註74，頁56-57。

在保障範圍部分，台灣所採取制度是「法定保障金額制」，以《強制汽車責任保險法》第 13 條、第 25 條與第 27 條規定，被保險汽車發生汽車交通事故時，保險人須負保險給付之責。因此，在使乘客或車外第三人傷害或死亡之汽車交通事故發生時，保險人予以傷害醫療費用、失能與死亡之保險給付。而理賠部分，傷害醫療費用以實支實付方式理賠，失能及死亡部分則是以定額給付方式為原則。依照《強制汽車責任保險承保及理賠作業處理辦法》第 14 條，台灣強汽險係採取「交叉理賠」原則，延續責任保險之脈絡，駕駛人須向他方之保險人請求理賠，而非己方¹⁵²。給付金額按《強制汽車責任保險給付標準》規定，採取分離限額制（split limits）¹⁵³，傷害醫療費用給付之金額每人每一事故以新台幣 20 萬元為限，給付項目包括急救費用、診療費用、接送費用以及看護費用；失能給付依實際程度分為十五等級，自 5 萬元至 200 萬元；死亡給付每一人新臺幣 200 萬元。

強制汽車責任保險於草案時期，對於各項標準之擬定係僅在解決受害人一時之需，而非滿足被保險人所可能承受之所有賠償，因此以對受害人提供基本保障為宗旨，在金額訂立上不宜過高，以避免加重被保險人之負擔及壓縮商業險之空間，亦不宜過低致使受害人無法獲得充足保障¹⁵⁴。另外，之所以採取僅在人身傷亡部分提供保障，而未將財產損害之補償納入保障範圍，係因立法初期為避免投保義務人負擔，及考量對車禍受害人所遭致之人體傷亡提供一定金額以保障基本損失出發。故僅以人身損失為保障範圍，而將財產損失排除在外¹⁵⁵。

¹⁵² 與「交叉理賠」原則相對應者為「垂直理賠」，詳細可見蔡建興（2006），〈強制汽車責任保險法常見實務問題之探討〉，《全國律師》，10 卷 11 期，頁 80-83。

¹⁵³ 分離限額制（split limits），在中國大陸又稱為分項限額制，指在保單上所約定之保險金額內設有數個限額，相對應之制度為合併單一限額制（combined single limits），詳見林勳發、柯澤東、劉興善、梁宇賢（2009），《商事法精論》，修訂 6 版，頁 703-704，新學林。

¹⁵⁴ 陳森松（1994），〈我國強制汽車責任保險給付標準之研究〉，《保險專刊》，37 期，頁 190-191。

¹⁵⁵ 江朝國，前揭註 58，頁 110。

在強制汽車責任保險中相關主體包含加害人、受害人以及請求權人。依照《強制汽車責任保險法》第 10 條規定，加害人指因使用或管理汽車造成汽車交通事故之人；受害人則指因汽車交通事故遭致傷害或死亡之人。而請求權人修正前為保險給付之人為受益人，然而僅有傷害保險才有受益人存在之必要，因此有混淆責任保險與傷害保險之虞，將其改為請求權人¹⁵⁶。故現行《強制汽車責任保險法》第 11 條，請求權人指得向保險人請求保險給付或向特別補償基金請求補償之人，為受害人、受害人之遺屬，依照順位分別是父母、子女及配偶，祖父母、孫子女及兄弟姐妹。

最後，為使汽車交通事故之受害人能獲得基本保障以及健全強制汽車責任保險制度，而依照《強制汽車責任保險法》第 38 條設置汽車交通事故特別補償基金。其目的是為補充強制汽車責任保險，在受害人無法獲得保險保障，例如在事故汽車無法查究或為未保險汽車時有額外補償措施。而特別補償基金之來源包含保險費所含特別補償基金分擔額、代位求償之所得、基金之孳息、保險給付扣除殯葬費後有歸特別補償基金之餘額或其他收入。

第二目 現行制度下之保障缺口

一、責任保險制抑或是無過失保險制

台灣強制汽車責任保險之定性一直是討論的熱區，其爭議為強制汽車責任保險屬於責任保險抑或是類似傷害保險之無過失保險。觀諸《強制汽車責任保險法》之立法草案，可以發現立法者係參考美國麻州及紐約州立法例，因誤認其為責任保險而參考，實則以傷害保險作為基礎建構¹⁵⁷。在 2005 年修法前，在法條用語上多有與傷害保險類似之設計，例如舊法第 1 條以「體傷、殘廢或死亡」與保險法傷害保險之規定相同；舊法第 5 條在「加害人不論有無過失」規

¹⁵⁶ 江朝國，前揭註 58，頁 188-190。

¹⁵⁷ 葉啟洲（2019），〈被害人酒後駕車是強制汽車責任保險的法定除外危險？—臺灣高等法院花蓮分院 104 年度原上字第 9 號判決評析〉，《月旦法學雜誌》，284 期，頁 76。

定中，無免責要件之規定，與責任保險之立法原則不同，而類似傷害保險或無過失保險之設計¹⁵⁸。因此，強制汽車責任保險在制度實施初期一直有認為其屬於類似傷害保險之無過失保險制度。在 2005 年修法時，縱將原舊法第 5 條改為第 7 條僅以「不論加害人有無過失」，仍未以被保險人對於第三人之損害賠償責任作為保險人之責任基礎，而與無過失保險中不以損害賠償責任為基礎相似，有混合責任保險與無過失保險制度之嫌¹⁵⁹。

強制汽車責任保險立法目的為保障汽車交通事故中因加害人造成他人受傷或死亡之損害，而使受害人不因加害人賠償資力不足或不願賠償影響，因此，最需保障者為受害之第三人而非駕駛人，故採取責任保險制度¹⁶⁰。

然而，責任保險與類似傷害保險之無過失保險二者制度中，其所填補之內容與對象皆不同，將二者混合，將可能發生體制混亂與被保險人或受害人保障不足之情形。具體如《強制汽車責任保險法》第 28 條關於除外危險之規定，在受害人或是請求權人有故意或從事犯罪行為所導致發生汽車交通事故時，保險人不負保險給付責任¹⁶¹。一般保險法中，故意行為不保之主體通常為要保人與被保險人，此處則為受害人或請求權人等第三人，可以發現立法之初參考傷害保險概念¹⁶²。保險人無須為保險給付之結果，卻造成非酒後駕車的被保險人必須自行負擔其對受害人之賠償責任，而用來轉移風險之強制汽車責任保險此時將無從發揮功能。然而，若採無過失保險制度，其本質為傷害保險，對於被保險人於單一車輛事故仍有保障，在《強制汽車責任保險法》第 13 條又以責任保險精神限縮保障對象，排除被保險人之保障，體制上根本無統一制度。

¹⁵⁸ 江朝國，前揭註 58，頁 34-35、123。

¹⁵⁹ 葉啟洲（2021），《保險法》，7 版，頁 439，元照。

¹⁶⁰ 江朝國，前揭註 58，頁 34。

¹⁶¹ 葉啟洲，前揭註 157，頁 75-76。

¹⁶² 參考台灣《保險法》第 133 條：「被保險人故意自殺，或因犯罪行為，所致傷害、失能或死亡，保險人不負給付保險金額之責任」。

台灣強制汽車責任保險制度之問題係出自於責任保險混合無過失保險，既以責任保險為立法架構，係為承擔被保險人責任風險之保險契約，損害賠償應建立在被保險人對第三人之責任。《強制汽車責任保險法》第 7 條之無過失責任不以侵權行為損害賠償義務為給付要件，變成無責任則無責任保險之適用，有責任則以被保險人賠償範圍作為其賠償額度¹⁶³。換言之，強制汽車責任保險之保障內容應與被保險人對受害人應負之損害賠償一致，始符合責任保險之原理。否則保險人填補者，為受害人於汽車交通事故中所致之損害，而非被保險人對於第三人之損害賠償義務¹⁶⁴。

再者，體系不一致所造成之問題為責任保險承保範圍之規定與民事侵權行為賠償範圍脫鉤，造成責任抵充之困難。台灣《民法》相關條文從第 192 條至第 195 條，於醫療費用給付部分，受害人得請求者與侵權行為法之意義相同。然而殘廢給付部分，《強制汽車責任保險法》以定額方式作為給付，民法中尚有實質上與非實質上之損害。死亡給付部分，《強制汽車責任保險法》係由直接受害人之遺屬向保險人請求保險給付，且該保險金得抵充損害賠償責任，而民法上在生命權受侵害時將喪失權利能力無賠償請求權，則由間接被害人請求財產與非財產上之損害。此時，倘遺屬與民法上賠償請求權人為不同人時，為保護被保險人之抵充權利將無法發揮作用¹⁶⁵。

因此，台灣之強制汽車責任保險法立法體例雖以責任保險為基礎，依照《保險法》第 90 條，責任保險係指在被保險人對於第三人有依法應負賠償責任時，保險人應負賠償之責。然而為達到使受害人迅速獲得損害填補之立法目的，以特別立法型態在《強制汽車責任保險法》第 7 條規定「不論加害人有無過失，請求權人得依本法規定向保險人請求保險給付或向財團法人汽車交通事

¹⁶³ 江朝國（2004），〈強制汽車責任保險之保障範圍〉，《月旦法學教室》，25 期，頁 110-111。

¹⁶⁴ 汪信君（2005），〈論強制汽車責任保險法修正條文—補償與賠償之再省思〉，《台灣本土法學雜誌》，68 期，頁 102。

¹⁶⁵ 葉啟洲，前揭註 159，頁 449-452。

故特別補償基金請求補償。」在以責任保險為理論基礎之下，以限額無過失為責任歸屬，並立法明文規定賦予請求權人得直接向保險人請求保險給付之權利¹⁶⁶。

在責任保險體制與無過失保險體制可以兼容之前提下，《強制汽車責任保險法》第7條之規定係為達到使受害人快速獲得補償之目的，而採納無過失保險之立法精神。且在強制責任保險範圍內亦否無定侵權損害賠償權之行使，並明確規定受害人對於保險人之直接賠償請求權。因此，除直接規定保險人係以無過失保險精神向受害人承擔責任外，並沒有脫離強制責任保險的軌道¹⁶⁷。再者，使責任歸屬為限額無過失責任，並非使其該制度轉變為無過失保險，僅係在使受害人能更迅速獲得保障之特別規定。且在保障對象，亦以責任保險精神排除被保險人之保障，更在在顯示其為責任保險之本旨¹⁶⁸。退步言之，台灣於立法初期時係因無過失保險制度之保障範圍廣，包含第一人之傷害保險以及第三人之責任保險部分，在制度時實施初期容易因保費高而不易推行，而採責任保險制立法。況且強制汽車責任保險制度既以政策性保險為出發，旨在保障受害第三人之損害，因此採責任保險制度更為合適¹⁶⁹。

也就是說，將責任保險體制與無過失保險體制混合成為一特殊立法，可以將之稱為「修正的責任保險模式」。以責任保險之架構為基礎，採納無過失保險之優點，以達到快速填補受害人之立法目的，係在參酌美國法無過失保險與德、日強制汽車責任保險之優點，所設立之特殊制度¹⁷⁰。強制汽車責任保險之特色在於民事侵權責任與責任保險之脫鉤，而不以交通事故具備民法或特別法所定侵權行為發生損害賠償責任為前提，換言之，其所保險者非為加害人的侵

¹⁶⁶ 施文森、林建智，前揭註74，頁56-57。

¹⁶⁷ 劉銳，前揭註122，頁80-81。

¹⁶⁸ 施文森、林建智，前揭註74，頁56-57、67。

¹⁶⁹ 江朝國，前揭註163，頁109。

¹⁷⁰ 張力毅，前揭註93，頁111-112。

權責任¹⁷¹。因此，有認為與民法脫鉤而使請求權人混淆問題，事實上僅基於特殊立法模式下，加害人對於受害人所負之限額無過失責任與民事侵權行為之損害賠償責任不同，請求權人當然會有所不同¹⁷²。

二、強制汽車責任保險保障是否應包含財產損失

首先，財產損害之補償部分，於訂立《強制汽車責任保險法》並無納入保障範圍。探究其原因，立法初期為避免投保義務人負擔，及考量以保障基本損失出發，故僅以人身損失為保障範圍，而將財產損失排除在外¹⁷³。然而，交通事故中財產損失之頻率最高，若能將此納入賠償範圍，不僅可以解決汽車交通事故發生時雙方之爭執，且財產損失之損失幅度通常較小，對保費之增加亦不會過多而造成負擔¹⁷⁴。

在汽車交通事故所造成之損害中，以「貫徹損害填補功能，加強保護被害人，改善其法律地位，使其因交通事故所受的人身損害，可以充分獲得賠償」是為核心概念。然而，強制汽車責任保險制度之設置，卻僅提供基本之保障，且以最高限額給付金額之數量與實務上受害人所受之損害相去甚遠，將無法通盤解決該風險所造成之問題。因此，未來是否改變僅提供人身保障而將財產損失納入有其必要性，值得商榷¹⁷⁵。

第二項 進階保障

第一款 中國大陸機動車第三者責任保險與現行制度下之保障缺口

¹⁷¹ 王澤鑑（2005），〈特殊侵權行為（八）動力車輛駕駛人責任與強制汽車責任保險制度〉，《臺灣本土法學雜誌》，73期，頁34。

¹⁷² 施文森、林建智，前揭註74，頁67。

¹⁷³ 江朝國，前揭註163，頁110。

¹⁷⁴ 陳森松，前揭註154，頁188。

¹⁷⁵ 陳忠五（2005），〈強制汽車責任保險法立法目的之檢討〉，《臺灣本土法學雜誌》，70期，頁80-83。

在汽車交通事故之風險中，對於他人之財產損失與人身傷亡所造成之侵權責任《道路交通安全法》之規定為「機動車或非機動車在公路、城市道路及廣場或公共停車場等用於公眾通行的場所上，因過錯或意外造成受害人之人身傷亡或財產損失，事故責任人應對受害人依據侵權責任法等法律規定，承擔人身損害賠償或其他民事責任之特殊的侵權損害賠償責任」¹⁷⁶。而針對該風險，除有國家透過法律強制投保義務之交強險，由保險人在責任限額內對發生道路交通事故所造成之人身傷亡與財產損失與補償。同時亦有以機動車商業保險中之第三者責任保險（以下簡稱三者險），在被保險人或其允許之駕駛人員在使用保險車輛過程中發生意外事故，致使第三者遭受人身傷亡或財產損失時，由保險人依保險契約給予保險給付。雖然三者險與交強險在保險制度之目的、條款與費率、賠償範圍有所不同，然而在保障道路交通事故之風險中，對於受害第三人皆能提供即時且有效之補償。面對道路交通事故所造成之損害，交強險僅提供基本的保障，無法滿足道路交通事故所造成之所有賠償，而三者險作為補充，將使中國大陸之道路交通安全體系更加完善¹⁷⁷。

觀中國大陸車險之沿革，機動車商業保險從原先由監管機關統一條款與費率，到由保險公司擁有自主定價權限，制度設計多次來回於嚴格監管或開放自主之間。2020年車險綜合改革對於費率與條款之整頓，中國大陸車險逐漸走向費率自由化。機動車商業保險與交強險之不同處在於，交強險由法律強制投保，有其固定之立法模式、費率及條款。然而，機動車商業保險在市場機制自由發展與監管之間，並無一固定公式。

其中產生諸多實務問題，三者險以作為交強險之補充，卻無法使被保險人獲得更多保障。現行實務下所造成之保障缺口包含費率與風險不一致、保單條款規定問題，以及保險中介市場的亂象。開放費率後，各家保險公司在風險與

¹⁷⁶ 馮玥、發紹平（2011），〈論交強險與第三者責任險的適用—以道路交通事故侵權責任為視角〉，《時代金融》，2011年14期，頁37。

¹⁷⁷ 王蒙蒙，前揭註17，頁39。

費率的定價準確度，長久以來之弊端即為保費定價高，承保範圍卻無相對應呈現，反而在條款處處限制，或以附加險型態提供給消費者。2020年車險綜合改革前，車體損失保險中玻璃單獨破碎、自燃、發動機涉水、不計免賠率、無法找到第三方等，皆須以額外投保附加險始有保障，藉此消費者以保險轉嫁風險之目的皆無法達到。保單條款的模糊導致後續法院解釋上的問題，如保險慣例的誤解、第三者責任險是否排除連帶責任之問題等。最後，因為保險監理制度之限制，使保險公司僅能依靠銷售管道以及費用競爭，對於產品之創新興致缺乏，導致車險市場上商品同質性高，且為獲得盈利，出現手續費用挪用或數據無法真實呈現等，造成整體車險行業亂象，以下便逐一說明之¹⁷⁸。

第一目 費率與風險不一致

中國大陸整體車險市場逐步擴張，然而原有之商車險卻未有實質性之改革，導致費率與風險不相符，不能滿足商車險市場。因此自2015年之「商車費改」，即以改革商車險之費率改革，朝向費率自由化調整商車險市場¹⁷⁹。

首先，由於保險契約之本質存在著高度的資訊不對稱，被保險人作為掌控保險標的主體，對於保險標之危險優於保險人，而保險人卻作為承擔該危險者，因此保險契約相較於其他契約更需要最大善意原則之落實。在保險人承擔之危險與收取之保費間，須依循風險之高低予以合理定價，以遵守對價衡平原則。然而保險契約既為一繼續性契約，風險之高低可能會因不同時期有所變動，而風險之對價衡平可能遭到破壞¹⁸⁰。因此，依照保險法理中對於對價衡平原則之維護，在契約存續期間調整契約關係之必要。各國於保險法規皆有關於危險增加或減少時之相關規定，如危險增加時被保險人有通知保險人之義務

¹⁷⁸ 薛恆（2019），〈費率市場化環境下車險創新思路〉，《天津社會保險》，2019年1期，頁25。

¹⁷⁹ 徐敏娜（2016），〈高速發展下的商業車險費率市場化改革—淺析商業車險費率市場化改革的影響及對策〉，范學東（編），《浙江保險科研成果選編（2016年度）》，頁459，浙江省保險學會。

¹⁸⁰ 葉啟洲，前揭註159，頁232。

等。中國大陸《保險法》第 52 條¹⁸¹規定，保險標的於危險增加時，被保險人應通知保險人，並賦予保險人就風險增加有多收取保險費，甚至是可以解除契約之權利。而對於被保險人未為通知義務亦賦予法律效果，亦即一旦違反危險增加通知義務，保險人不需予以保險給付。在這樣強烈的法律效果之下，為避免保險人以未為危險增加通知使被保險人喪失權益，實務上更就危險增加之判斷提供標準，須綜合考量包含保險標用途、使用範圍或是使用人之改變、危險增加持續時間以及其他原因等¹⁸²。

再者，於汽車保險中，傳統之定價方式有從人因素與從車因素。從人因素指被保險人之性別、年齡與肇事紀錄來區分，從車因素則以車輛用途、保險金額、自負額、車種與廠牌型式作為標準。中國大陸現行採取以從車因素為主之費率模式，因此保險費高低除與車齡相關，更與使用目的密切相關¹⁸³。其中，中國大陸不採取從人因素是因為多數消費者基於隱私而不願意透露私人訊息，因此商車險定價因素少，造成資訊不對成而費率與風險不一致的問題¹⁸⁴。

在汽車作為自用或營業用將會有相當大之區別，汽車為營業用途時，其使用頻率高，風險程度通常遠大於一般家庭自用，出險機率相對高，保費自然較

¹⁸¹ 《中華人民共和國保險法》第 52 條：「在合同有效期內，保險標的的危險程度顯著增加的，被保險人應當按照合同約定及時通知保險人，保險人可以按照合同約定增加保險費或者解除合同。保險人解除合同的，應當將已收取的保險費，按照合同約定扣除自保險責任開始之日起至合同解除之日止應收的部分後，退還投保人。（第一項）被保險人未履行前款規定的通知義務的，因保險標的的危險程度顯著增加而發生的保險事故，保險人不承擔賠償保險金的責任（第二項）」。

¹⁸² 最高人民法院關於適用《中華人民共和國保險法》若干問題的解釋（四）第四條：「人民法院認定保險標的是否構成保險法第四十九條、第五十二條規定的『危險程度顯著增加』時，應當綜合考慮以下因素：（一）保險標的用途的改變；（二）保險標的使用範圍的改變；（三）保險標的所處環境的變化；（四）保險標的因改裝等原因引起的變化；（五）保險標的使用人或者管理人的改變；（六）危險程度增加持續的時間；（七）其他可能導致危險程度顯著增加的因素」。

¹⁸³ 侯識遠（2017），《UBI 車險介紹與其在中國大陸車險市場發展情況之探究》，頁 6-7，東吳大學財務工程與精算數學系碩士論文。

¹⁸⁴ Juan Zhang & Hua Zhou, Disentangling Adverse Selection and Moral Hazard: Evidence from China's Automobile Insurance Market 6 (Aug. 2, 2019) (unpublished manuscript) (on file with SSRN), <https://ssrn.com/abstract=3415743>.

高。因此當家庭自用車從事營業行為，其路徑以及行駛時間將增加，風險有所改變，而可能影響對價衡平之問題¹⁸⁵。

自近年興起之網約車及順風車，即出現無法應付此種以自用與營業分類之方法，而造成被保險人與保險人間爭議不斷。當登記為自用車之駕駛以營業目的為使用，其車輛實際面臨之風險顯然會大於一般自用車。因此，當家庭自用汽車作為網約車及順風車使用時，是否須為危險增加通知，否則將出現未為通知保險人不予以理賠之結果¹⁸⁶。又或者，如 2008 年北京開始實行「單雙號限行制度¹⁸⁷」，這樣的制度下，將減少車輛使用之頻率，最直接的便為降低保險事故發生風險，然而在保費部分卻未予以調整，對於被保險人來說，等於單雙號限行城市中的駕駛保費負擔較未限行城市多增加一倍¹⁸⁸。因此，傳統定價方式不足以反應風險之變化，在思考對價衡平原則之下，有論者認為，與其在事後討論順風車與網約車於危險增加通知義務之適用，不如改採駕駛行為保險作為車險主要定價方式，除可解決現今實務危險增加通知義務之缺陷，更可以使風險與費率達到更精確之對價衡平，稱之為「對價平衡路徑」¹⁸⁹。換言之，保險標的之風險費率與保險費經由科技以維持在平衡狀態，使保險人與被保險人間資訊不對稱之利益衝突消失，亦不必事後再以最大誠信原則為手段對當事人之間的權利義務關係進行調整。

第二目 保單條款之紛爭

¹⁸⁵ 史智軍 (08/24/2020)，〈網約車及順風車之保險免責條款的法律適用困境和突破〉，<http://bj3zy.chinacourt.gov.cn/article/detail/2020/08/id/5422440.shtml> (最後瀏覽日：03/14/2022)。

¹⁸⁶ 韓長印、鄭潔文 (2021)，〈駕駛行為保險與中國車險規範的權利義務重構〉，林勳發教授七秩華誕祝壽論文集編輯委員會 (編)，《保險法學主要議題—林勳發教授七秩華誕祝壽論文集》，頁 205-206，元照。

¹⁸⁷ 單雙號限行係為緩解交通問題以及減緩空氣污染，除部分特殊車輛如警車、公車或計程車，其餘限制車輛行駛。有按照單日單數尾號車上路，雙日雙數尾號車上路的規定行駛，或週一至週五限行公布之尾數等限制車輛行駛方式。

¹⁸⁸ 韓長印、鄭潔文，前揭註 186，頁 211-212。

¹⁸⁹ 韓長印、鄭潔文，前揭註 186，頁 207-208。

中國大陸機動車商業保險之保單條款，經歷了從政府主導之統一規定，到開放保險公司自行訂立，最後再回到由中國保險行業協會制定示範條款。在現行費率自由化之趨勢下，開放擬定條款空間的出發點是好的，需要思考的是示範條款在擬定上監理機關審查力道之問題。

一、保險慣例之誤解

在《2007版機動車商業保險行業基本條款》中，A、B、C三種示範條款是分別以中國人壽、平安以及太平洋保險公司之條款為藍本所增訂。從示範條款從保險公司原有之保單條款修改而來，可以看出保險公司在車險條款擬定過程中之影響力。保單條款除須經過保險監理機關之審閱或批准，然而在有紛爭產生時，仍須透過法院的評斷。中國大陸在司法審查部分，實際上以實體審查為主程序審查為輔。換言之，法院仍會針對車險條款的內容進行審查，以解決保險人與被保險人間之紛爭¹⁹⁰。

例如在2012年以前，保險金額之計算，皆按新車價格投保機動車輛損失保險¹⁹¹。因此，在保險事故發生時，以車輛市場價格理賠，產生被保險人認為有「高保低賠¹⁹²」不公平情事。而認為該條款儼然已成為保險慣例，是保險行業的通用習慣，以保險條款對保險關係之雙方賦予具體的權利和義務，

¹⁹⁰ 方志平，前揭註28，頁216。

¹⁹¹ 機動車輛損失保險中，要保人和保險公司確定保險車輛的保險金額有三種方法。一為按照被保險車輛的新車購置價確定，即以每年公佈之不同品牌與型號對應機動車輛在市場上之新車購買價格，保險公司即按此價格為基礎，訂立被保險車輛之保險金額；二是按投保時以被保險車輛的實際價值按照保險條款的約定，是指以新車購置價為基礎，結合被保險車輛的實際使用年限，以事先確定的、不同類型和使用性能車輛的不同折舊率進行折舊進行確定；第三種則為由要保人和保險公司協商確定保險金額。

¹⁹² 高保低賠係由於採用新車購置價，保險事故時發生，若為部分損失且維修費用不超過被保險車輛實際價值，則依照其損失予以賠償。而若是車輛為全損，或維修費用超過被保險車輛之實際價值，則按實際價值賠償，而不是按投保時確定的保險金額進行賠償。由於新車購置價經常是遠高於被保險車輛的實際價值，出險時又不按保險金額進行全額理賠，才有投保金額高而理賠卻明顯少。袁小梁（2012），〈高保低賠的車損險條款應屬免責條款〉，《人民司法》，2012年8期，頁90-93。

廣泛的存在於各保險公司機動車輛損失保險條款中¹⁹³。然而自保險公司度觀之，消費者認為的「高保低賠」卻是保險人所謂「足額投保」，車損險承保的是保險事故造成被保險機動車的部分損失或全部損失，部分損失的情況下機動車輛需要維修，保險公司賠償的為維修費用，而無論舊車還是新車，部分損失的維修更換的零件為新零件，若按舊車實際價值確定保險金額並計收保費，便會使保險公司保費與保險金額不平衡的問題¹⁹⁴。雖該爭議於2012年以發佈商車險示範條款「投保金額按投保時被保險機動車的實際價值確定」解決¹⁹⁵，仍可以就此看出監管機關在條款擬定與審查上之重要性。

二、機動車第三者責任保險是否排除連帶責任之問題

在第三者責任險中，被保險人與他人對受害人共同負連帶責任時，保險人應否就該連帶責任負責，於不同法院有不同之適用情形，而引發爭論。也就是說，當保險事故發生時，第三者責任險是否排除連帶責任之問題。依照示範條款之規定¹⁹⁶，可以發現條款僅以保險人就被保險人於事故所負之比例承擔相應之賠償責任，並無明確規定是否排除連帶責任。而對於被保險人與他人對受害第三人負連帶責任時，保險人對該受害第三人需負何種責任？亦即保險人可以排除該連帶責任，僅就被保險人內部則認為保險給付，抑或是將其作為保險責任之一部分而全部為保險給付？

¹⁹³ 方志平（2012），〈論保險慣例—以商業車險條款為中心〉，《中外法學》，2012年3期，頁521-522。

¹⁹⁴ 劉龍（2015），〈車損險中高保低賠條款的效力認定〉，《人民司法》，2015年15期，頁92。

¹⁹⁵ 中國保險行業協會於2012年3月14日頒布的《機動車輛商業保險示範條款》中規定「保險金額按投保時車輛的實際價值確定，而不是按照新車購置價確定」。同年，主管機關亦發布《關於加強機動車輛商業保險條款費率管理的通知》，將車損險條款更改為「保險公司和投保人應當按照市場公允價值協商確定被保險機動車的實際價值。保險公司應當與投保人協商約定保險金額」。

¹⁹⁶ 在《中國保險行業協會機動車商業保險示範條款》第21條，關於第三者責任保險之保險責任規定「保險人依據被保險機動車一方在事故中所負的事故責任比例，承擔相應的賠償責任」並無明確規定是否排除連帶責任。

就肯定該保險責任是排除連帶責任之見解¹⁹⁷認為，首先應區分第三人責任與第三人連帶責任，其二者之間是有差異的。對第三人之責任為外部責任，而連帶責任則係對於被保險人與共同加害人間過失的程度劃分，為內部責任分擔問題。再者，自條款之字面解釋，保險人僅需負擔被保險人事故責任比例，應僅為被保險人之外部責任，而不包含連帶責任。因此，保險人責任範圍應不包含內部責任部分。且就保險人角度觀之，倘需將連帶責任納入，將使保險人無法預測其所需負之責任，風險與費率將無法達成對價之對價衡平。

否定見解則認為，連帶責任亦屬於被保險人對第三人責任之內涵。原因在於，責任保險之目的為將被保險人對第三人之責任風險轉嫁至保險人，對於被保險人來說，無論是共同加害人間之連帶責任抑或是對第三人之責任，皆應屬於此風險，而由保險人一併負擔。更何況第三人責任與民法侵權行為掛勾，連帶責任亦屬於法定責任，當然納入被保險人對第三人之責任範疇。再依照被保險人的合理期待原則，倘投保第三人責任保險，依據一般民眾之客觀認知，應包含全部之責任，無所謂排除連帶責任之說。因此，對於被保險人與他人應負連帶責任之情形，當然屬於保險人之保險責任。有論者¹⁹⁸更認為，責任保險雖為第三方保險，仍兼有第一方保險的性質，亦即保障的對象除受害第三人，同時亦應包括被保險人。除直接保障受害第三人之利益，對於被保險人來說，其最終須承擔之風險亦應轉嫁與保險人。基於此，被保險人若有連帶責任時，自然屬於保險人之保障範圍。且對於代位追償不成之風險，乃由保險人一併承擔，達到保障受害第三人以及加害人無力賠償被保險人之窘境。

三、「按責賠付，無責不賠」條款

¹⁹⁷ 邢海寶（2016），〈機動車自願責任險排除連帶賠償責任〉，《中國法學》，2016年3期，頁267-268。

¹⁹⁸ 韓長印（2015），〈責任保險中的連帶責任承擔問題—以機動車商業三責險條款為分析樣本〉，《中國法學》，2015年2期，頁273-274。

基於條款逐漸放寬由保險業者自行訂立條款，於第三者責任險之保險責任條款中，常以約定「保險車輛發生道路交通事故，保險人根據駕駛人在交通事故中所負事故責任比例相應承擔賠償責任。被保險車輛承擔事故全部責任時，保險人對事故承擔的賠付比例 100%；被保險車輛承擔事故主要責任時，保險人對事故承擔的賠付比例為 70%；事故雙方承擔同等責任，即被保險車輛承擔事故同等責任時，保險人對事故承擔的賠付比例為 50%；被保險車輛承擔事故次要責任時，保險人對事故承擔賠付比例為 30%；被保險車輛不承擔事故責任時，保險人對事故不承擔賠付責任」保險人係依據被保險人須負之責任承擔賠償責任，然而反面解釋之下，若被保險人無責任，保險人即無須為保險給付，故稱之為「按責賠付，無責不賠」條款。換言之，這樣的條款內化為車險條款之保險慣例，是保險行業的通用習慣，法院審判中保險人以行業慣例作為車險條款之合理性支撐，被保險人則主張其為霸王條款而認為該車險條款應為無效。造成保險人的比例賠償，卻變為被保險人無責免賠之態樣¹⁹⁹。

然而，就此種「按責賠付，無責免賠」條款係依據損失補償原則為理論基礎，車險中主要藉由保險制度，轉嫁風險以實現保險標的所需最大程度的保障。在交通事故發生後，就被保險人損失部分能獲得補償，亦可保障被保險人自身之經濟利益不受損害。換言之，除填補被保險人之損失外，非謂將其作為不當得利之手段²⁰⁰。且在實務中，機動車發生交通事故之賠償依序係由交強險、三者險先行賠償，最後才就駕駛自行投保之車損險為理賠。主要根據《道路交通安全法》第 76 條之規定「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」對於責任之判斷原則。因此在發生交通事故時，首先判斷雙方過失及須負責之責任，並先由有過失駕駛之交強險予賠償，不足部分再由三者險補充，最後剩餘

¹⁹⁹ 方志平，前揭註 193，頁 521-522。

²⁰⁰ 呂茜（2019），《車輛保險“無責免賠”案例解析》，頁 15，湖南大學法律碩士論文。

不足部分，則由有過失之駕駛自行承擔。而其自己車輛的損失，如已投保車損險，則由有過失駕駛自己車輛投保之保險公司在車損險範圍內予以理賠。因此，依照過失責任以劃分後續保險之賠償與理賠順序，其目的在發生交通事故時，如駕駛自己有過失，則由自己投保之車損險理賠；如自己不存在過失，那麼自己車輛的損失，則由對方的三者險理賠²⁰¹。然而，問題將出現在若無過失方車輛之損失超出過失方交強險、商業三者險之保險給付，或當他方未投保商業三者險，且無力賠償或拒不賠償之情形，無過失駕駛之損失將何以保障？反之，有過失方之車體損失，卻因此可以獲得車損險之賠償，而無過失方卻「無責免賠」條款被拒絕，是否會造成被保險人日後更不注意以逃避該條款而獲取賠償之反效果？

因此在實務中，常出現駕駛對交通事故之發生無責任時，保險人主張「無責免賠」條款，以免除其賠償責任。然而在三者險中，是將被保險人對第三人之責任轉嫁於保險人，因此在被保險人無責任時，保險人無需理賠，其適用是為有理。反觀車輛損失險，欲填補者為車體之損失，倘藉由此條款，卻變成被保險人對於車體之損失無過失，保險人因無需理賠，將造成被保險人之損失反而無法獲得填補，那麼購買車體損失險之意義便蕩然無存了。而當保險人拒絕理賠時，被保險人便會轉向法院尋求幫助，法院見解中²⁰²，有認為「無責免賠」條款之效力因《保險法》第 17 條²⁰³免責條款因保險人未履行明確說明義務

²⁰¹ 郭菁菁 (2015),《車輛損失險“無責免賠”條款研究》,頁 10-11,上海交通大學法律碩士論文。

²⁰² 作者統計 2015 年「無責免賠」條款法院之見解,認為該條款之爭議甚多,造成司法資源之浪費。郭菁菁,前揭註 201,頁 14-15。

²⁰³ 參《中華人民共和國保險法》第 17 條:「訂立保險合同,採用保險人提供的格式條款的,保險人向投保人提供的投保單應當附格式條款,保險人應當向投保人說明合同的內容。(第一項)對保險合同中免除保險人責任的條款,保險人在訂立合同時應當在投保單、保險單或者其他保險憑證上作出足以引起投保人注意的提示,並對該條款的內容以書面或者口頭形式向投保人作出明確說明;未作提示或者明確說明的,該條款不產生效力。(第二項)」。

而不發生效力，包含未為明確或足以使被保險人明白等。以及同法第 19 條²⁰⁴就該因免責條款之內容有免除保險人應承擔之責任或加重對方義務者而無效者。

四、交通肇事逃逸免責條款之正當性

駕駛人在事故發生後，在未依法採取措施的情況下駕駛被保險機動車或者遺棄被保險機動車離開事故現場，造成人身傷亡與財產損失之費用，三者險之保險人均不負責賠償²⁰⁵。換言之，當駕駛於交通事故中肇事逃逸，保險人便無需負擔保險責任。然而，當肇事逃逸駕駛人或被保險人無賠償能力或因逃逸無法找到車輛下落時，受害人將無法得到即時保障。因此，將肇事逃逸作為保險人免責事項之正當性為何，以下討論之。

有論者²⁰⁶整理法院對於此條款之判決，有些法院認為應肯定該條款之效力，只要在保險人確實履行說明義務，使被保險人明知該條款，即可認定該免除保險人責任條款產生法律效力，而保險人無需為保險給付，由肇事逃逸駕駛人承擔全部賠償責任，尊重契約自由之本旨。另外亦有法院認為，為貫徹責任保險之核心，使受害人受完善保障，應該使交通肇事逃逸免責條款無效。其中理由為，肇事逃逸與交通事故損害無因果關係，因此藉肇事逃逸而免除保險人賠償責任，實則為加重被保險人之責任；或以保險人對該條款未確實履行說明義務，而條款不生效力為由，要求保險人仍為保險給付。然而上述做法皆無真正改善此項爭議，因此便提出基於機動車第三者責任保險係為補充強制責任保險之不足，應同時以保障受害人為核心，而參考機動車責任強制保險。將肇事逃逸、酒醉駕駛或無照駕駛等納入保險人責任範圍，以調整原條款無法保障受害人部分，再增加代位追償制度，達到平衡保險人責任。換言之，解決之道應

²⁰⁴ 參《中華人民共和國保險法》第 19 條：「採用保險人提供的格式條款訂立的保險合同中的下列條款無效：（一）免除保險人依法應承擔的義務或者加重投保人、被保險人責任的；（二）排除投保人、被保險人或者受益人依法享有的權利的。」

²⁰⁵ 詳見《中國保險行業協會機動車綜合商業保險示範條款（2014 版）》第 24 條。

²⁰⁶ 史衛進（2018），〈交通肇事逃逸的機動車保險賠償制度比較研究〉，《月旦財經法雜誌》，43 期，頁 203-207。

以法律制定之方式，建立肇事逃逸之保險賠償代位追償規則，要求保險人對於肇事逃逸之駕駛仍為保險給付，以保障受害人之權益，僅在後續以法律規定代位追償之權利，使肇事逃逸者仍為其行為負責。

第三目 保險中介之手續費問題

中國大陸之保險中介市場自 2000 年開始發展，以提升保險市場交易效率與保險資訊之對稱為目的²⁰⁷。自 2018 年之統計，以保險中介作為通路之保費收入 3.37 萬元人民幣，佔全中國大陸總保費 87.4%。保險中介包含個人保險代理人、保險專業代理機構、保險經紀機構、保險兼業代理機構、保險公估機構以及互聯網等透過不同管道與保險公司合作之保險業務，可知保險中介管道作為保險供給者與需求者重要橋樑之一²⁰⁸。然而，近年來規模與數量迅速且大幅度的成長，在相關制度尚未建立成熟之下，反而出現許多市場亂象。

產險業之市場亂象包含保險公司以不同名義虛報數據、委託未取得合法資格者從事保險之銷售等方式。保險中介作為營利管道之一，對於整體產險業來說，保險中介市場表面雖顯得熱絡，檯面下卻出現數據不真實，保費價格居高不下，經營成本反而上升之情況。更因此出現「返佣」之淺規則，保險中介人藉由保險公司虛報之手續費，換取降低保費回饋予要保人，造成整體車險行業亂象²⁰⁹。更在保險監理的限制下，保險公司對於產品之創新興致缺缺，導致現今車險市場上商品同質性高，僅能以削價競爭作為獲利方式²¹⁰。

近年來，中國大陸更出現透過保險中介管道在保險公司核准經營區域外，對於保險標的單獨承保之情形。此種情形稱之為「異地車險」，對於非營業車輛來說，發生異地承保的原因多為低價吸引，透過在進行自主定價試點的地區，

²⁰⁷ 趙鑫宇 (2021)，〈保險中介市場發展現狀與問題〉，《現代營銷》，2021 年 3 期，頁 142-143。

²⁰⁸ 聶穎 (2019)，〈保險中介市場亂象現狀、治理和展望〉，《中國保險》，2019 年 5 期，頁 19。

²⁰⁹ 王煥平 (2011)，〈產險公司中介業務違法違規問題的分析與治理〉，羅忠敏 (編)，《中國保險學會學術年會入選文集 2011 (實務卷)》，頁 466-467，法律出版社。

²¹⁰ 薛恆，前揭註 178，頁 25。

費率彈性空間通常較大，該地之保險公司即會以降低保費、薄利多銷的形式吸引外地車主投保。而營業車輛出現異地投保之可能原因為營業車輛之車險費率通常高於自用車，本地保險公司不願意承保，因此會透過保險中介之管道轉向缺乏業務量及經驗數據之外地保險公司投保²¹¹。然而，不論是貪圖便宜保費或是以不成熟的經驗核保下所建立之保險契約，對於汽車交通事故風險來說，反而容易造成定價不精確或服務不完全之保障缺口。

因此，監管機關自 2017 年開始，發布多項關於整治保險市場中介亂象之規定。其中，2018 年實行「報行合一」制度，強調保險公司承報給銀保監會的手續費用與實際使用的費用須一致，以管控手續費惡性競爭之弊端。更於 2019 年發布《中國銀保監會辦公廳關於加強保險公司中介渠道業務管理的通知》，明確保險公司對於保險中介管道須為監督管理責任。

第二款 台灣第三人責任險與現行制度下之保障缺口

第一目 主管機關間權限之爭

面對費率自由化，台灣主要以規定自律規範作為原則，再由主管機關金融監督管理委員會（以下簡稱金管會）授權同業公會作為輔助監理之一部分。基於保險產業之特殊性導致費率監理的必要，必須依照市場情形由主管機關決定介入管制之時機點，然而此時除費率自由化與市場競爭是否有衝突外，亦出現主管機關間職權歸屬之問題²¹²。

為推動產險業費率自由化，同時又必須避免業者為了業績而殺價競爭，產險公會扮演輔助監理角色，在危險保費及附加費用上訂定參考費率級距。若業者惡意殺價經同業檢舉且公會查證屬實，將會予以罰款並呈報金管會。然而訂定參考費率級距此一行為，公平交易委員會（以下簡稱公平會）認為屬於聯合

²¹¹ 上海證券報（08/05/2019），〈多家險企集中被罰 皆因違規“異地承保”〉，<http://news.cnstock.com/news.yw-201908-4411265.htm>（最後瀏覽日：03/14/2022）。

²¹² 林建智（2010），〈從費率自由化談保險專業形象〉，《核保會報》，21 期。

行為，將影響價格與整個保險市場而予以禁止。2007年因產險公會合意約束所屬會員暫不配合辦理「產險市場費率自由化時程計畫」第二階段自行釐定危險保費申請，限制市場自由競爭，而被公平會以足以影響產險市場服務供需之市場功能，違反《公平交易法》第14條第1項本文規定，處新臺幣100萬元罰鍰²¹³。可以見得，公平會認為之「自律」應為個別行業的自律，而非整個產險公會帶領的自律，才会有認為此「自律」為聯合行為之爭。更甚者，公平會認為依照《公平交易法》第46條²¹⁴規定，應有其他法律之授權始能排除聯合行為之適用，而金管會依照《保險法》第144條規定，並未明文授權產險公會，因此認為有違反公平交易法之疑慮。但以結果面觀之，金管會與公平會同樣作為主管機關，其最終目的皆為保障消費者，以達到公平競爭。當兩個主管機關發生衝突，其調和之方式為何。

換言之，在保險監理與競爭法之衝突下，是否應給予更多的空間，尤其是保險業作為一特許行業，是否能因其特性而容許更多的彈性。且違反聯合行為之結果為啟動《保險法》第171條規定之裁罰，而非同業公會之約束。退步言之，或許可以考慮以《公平交易法》第15條但書第8款個案認定，以避免同業惡性競爭作為理由，向公平會申請許可²¹⁵。

第二目 保險中介人之嚴格規定

台灣之保險中介人包含保險經紀人與保險代理人，依照《保險法》第8條以及第9條規定，保險代理人係代理保險人之人，向保險人收取費用後，代理其經營業務；保險經紀人則指基於被保險人之利益，洽訂保險契約或提供相關

²¹³ 行政院公處字第096021號函。

²¹⁴ 《公平交易法》第46條：「事業關於競爭之行為，優先適用本法之規定。但其他法律另有規定且不抵觸本法立法意旨者，不在此限」。

²¹⁵ 汪信君（06/17/2021），〈產險費率管制與競爭法之衝突與協調〉，《自由化與市場競爭法制研討會》，<http://www.tilaweb.org.tw/index.php/retrospect/2018-03-26-07-18-48/110/198-2021-06-17-15-41-54>（最後瀏覽日：03/14/2022）。

服務，而收取佣金或報酬之人。其中，主要以《保險業招攬及核保理賠辦法》與內部自行訂立之自律規範，保障被保險人之權益。

現行保險中介人之實務中，車商保險代理通路公司在販售保單時即出現問題。實務上購買汽車時，通常會順帶購買保險，而許多大型車商亦會有自己之保險代理公司代理銷售，雖同時代理多家保險公司之車險，卻藉著強勢銷售通路，要求產險公司提供量身訂作保單、高佣金或獎金分潤等，或有藉此推銷自家代理的車險。而因此發生車商保代「獨厚」自家車險，或挾通路優勢「綁架」產險業者等情形²¹⁶。因此，金管會為維護消費者之權益，以函釋²¹⁷重申保險公司不得因車商保險代理通路利用職務或業務上之便利或其他不正當手段，強迫、引誘或限制要保人或被保險人締約或轉保之自由。同時，為強化對消費者權益的保障，使消費者充分了解其具備選擇保險公司的權利，要求車商保險代理通路公司自 2020 年 6 月 1 日於投保或變更投保時，應填寫調查表，並列示該辦理汽車保險之保險公司名稱給予勾選。

再者，實務中有部分保險經紀人公司及保險代理人公司以居間、介紹或推介等名義，聘用未具保險業務員資格之人為其招攬保險或將佣金支付予非實際招攬之保險業務員，使被保險人權益受損。因此，金管會以為健全招攬制度及保障消費者權益，函令²¹⁸保險代理人公司、保險經紀人公司及兼營保險經紀或保險代理業務之銀行不得以任何名義聘用未完成保險業務員登錄程序之人，為其招攬保險業務，亦不得將佣金支付予非實際招攬之保險業務員，以確保被保險人在購買保險的過程中有合格之保險中介人。同時，金管會於 2020 年 9 月 29 日預告之「保險經紀人管理規則」及「保險代理人管理規則」部分條文修正

²¹⁶ 林資傑 (10/13/2021)，〈車商保代賣車險列清單 金管會將查是否落實〉，《中時新聞網》，<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20211013001123-260410?chdtv> (最後瀏覽日：03/14/2022)。

²¹⁷ 行政院金管保局(產)字第 10804520930 號函。

²¹⁸ 行政院金管保綜字第 10904936521 號函。

草案亦為強化對保險經紀及保險代理業務之監理，明定招攬保險之個人執業經紀人或代理人、保經代公司及兼營保經代業務之銀行，不得有未據實填寫招攬報告書，或勸誘客戶解除或終止契約之行為。

第三目 附加費用率限制之影響

在費率自由化第三階段之後，規定任意車險附加費用不得超過 35%²¹⁹。然而，此舉卻不一定能適足反應未來發生之實際附加費用成本。換言之，產險公司於商品銷售後所收取之總保費，先天上即可能存有附加費用不足之潛在風險。在自由化第三階段以前，因市場費率主要仍受規章之管制，亦即其預期危險保費應有一定之合理水位，故該項潛在風險應不甚顯著。然而，自第三階段以後，各產險公司得自行釐定危險保費，且通常隨著市場競爭日趨激烈，致各險商品預期危險保費之費率水準，有調降發展的趨勢²²⁰。詳言之，將逐漸顯現出潛在風險，當各保險公司可以自由訂立危險保費，又放寬預定附加費用率，一旦於精算上出現差錯，將產生風險，又或是對於小型保險公司來說，其定價能力不夠精確，亦會有相同風險之產生。保險公司需將附加費用率下壓之後果，有很大部分即為降低行銷成本，而可能導致保險業者朝向自動化、科技化轉型，以減少開銷。且市場競爭白熱化下，若一味仰賴舊商品，將無法有效吸引客戶，故更應開發新商品。然而，開發新商品、轉型，首先皆會面臨前期資金之問題，再者，台灣於法規面之限制，主管機關之嚴謹監管，在在都可能產生商品創新之限制，而不利整個保險產業之發展²²¹。

²¹⁹ 行政院金管保三字第 09702551471 號函。

²²⁰ 簡仲明，前揭註 68。

²²¹ 簡仲明（2017），〈產險業費率自由化費用率管理之潛在風險與因應對策〉，《保險大道》，61 期，頁 28。

第四節 小結

對於汽車交通事故之責任風險，保障模式以強制汽車保險制度作為第一層之基本保障，任意汽車責任保險制度作為第二層之進階保障。

強制汽車保險制度通常係因為交通事故所造成之損害增加，而由政府以政策性保險之定位，建立相關法規，使駕駛具備強制之投保義務。依照各國不同選擇，有以責任保險制或無過失保險制作為強制汽車保險制度之責任基礎。在制度選擇上，亦有區分以單軌制或可以繳交保證金作為替代之雙軌制。而依照強制汽車保險制度作為基本保障之設計，通常僅具備關於人身傷亡之補償，對於財產損失則較少。而任意汽車責任保險則作為進階保障，以分散汽車交通事故責任風險，補充強制汽車保險制度之不足。

中國大陸之交強險以責任保險為立法架構，融入無過失保險之精神，成為區分限額內與限額外之特殊立法結構。然而，在其責任限額之金額以及保障範圍之設計上，皆出現對於受害人保障不足之問題，使其在現行制度下出現保障缺口。同時，反觀台灣亦為類似制度，同樣以責任保險制度為主，混合無過失保險精神，建立限額無過失之強制汽車責任保險。因此，出現對於兩種制度混淆適用，造成體系定位混亂與抵充等問題。

然而，在責任基礎之選擇上，有認為基於「道德運氣」之產生，應將責任保險制改為無過失保險制，實則，採取危險責任的責任保險與無過失保險，差別僅在於係自己或他人之保險公司理賠，以及單一車輛事故是否理賠而已。退步言之，駕駛之道德問題並非重點，重點在於事故中受傷或死亡之受害第三人之保障。理論上來說，責任保險可以解決事故發生時的財務問題，透過聚集資金可以預防粗心者所造成的巨大損失，且所有人都要繳交保險費，那些幸運的粗心駕駛者也包含在內。但要完全解決道德運氣，仍須在駕駛皆有投保責任保險，且責任保險的定價是根據從人因素之前提下。退步言之，是否轉向無過失

保險，應考量資源分配的問題。因為無過失保險保障範圍擴大，將導致保費上升，若改為採用無過失保險，仍須以考量將有過失之駕駛之補償給予其他無過失駕駛所致受傷之第三人。因此，無論是責任保險亦或是無過失保險，首要著重仍為對於汽車交通事故受害人之保障，而非駕駛之道德運氣或是責任歸責之侷限²²²。

而對於以基本保障建立之強制汽車保險制度來說，不足部分應由任意汽車責任保險補充。惟任意汽車責任保險在條款的保障、費率的公平皆有賴主管機關之監理，在監理嚴格或寬鬆之條件下將會有所差異。故以兩岸在現行制度下實務出現之問題，討論汽車交通事故責任之保障缺口。中國大陸在費率上出現與風險不一致，在條款上對於被保險人來說亦存在許多限制，因此出現是否能夠作為進階保障之疑問。而再觀保險中介市場，可以發現中國大陸近年整體車險市場之亂象，以及保險監理越趨嚴格之走向。台灣則可以透過費率自由化三階段觀察，現行制度下除出現主管機關間權限問題，亦有費率自由化後保險公司須面對經營上之難題。

換言之，對於整體汽車事故責任風險來說，強制汽車保險制度作為基本保障，應以達到對於受害人之基本保障為重，而非拘泥於體制之一致。而此時，任意汽車責任保險制度以進階保障之角度，補充基本保障之不足，給予被保險人更多轉嫁風險之選擇。因此，在任意汽車責任保險制度下，主管機關之監理相當重要，在給予適度限制下，保留市場機制發展之空間。

²²² 「道德運氣」指同樣是兩個有過失之駕駛，卻可能因為一位較為幸運一位較不幸運，而僅有一件汽車交通事故之發生，進而須受到侵權行為損害賠償之請求。See Tom Baker, *Liability Insurance, Moral Luck, and Auto Accidents*, 9 THEOR. INQ. L. 165, 183-84 (2007).

第四章 兩岸汽車責任保險制度之綜合分析

本章將綜合分析比較兩岸之汽車保險制度，以基本保障與進階保障為討論架構。第一節為基本保障，討論作為政策性保險之強制汽車保險制度，其立法體制之選擇以及對於受害人之保障是否足夠。第二節則為進階保障，探討任意汽車責任保險制度作為補充強制汽車保險制度之角色，其風險與費率間是否公平，而能使被保險人願意在基本保障外，透過任意汽車責任保險制度以獲得多一層之保障。

第一節 兩岸強制汽車責任保險制度之比較

在面對汽車交通事故責任風險中，兩岸以政策性保險作為基本保障，台灣於 1996 年建立強制汽車責任保險，中國大陸則於 2004 年建立機動車交通事故責任強制保險之制度。兩岸所採取之制度有些許相近，在後續卻有不同發展，因此以下透過橫向比較相同與相異之處。

第一項 相同之處

第一款 保障受害人為立法目的

中國大陸之交強險作為政策性保險，在《交強險條例》第 1 條開宗明義其立法目的在於「保障機動車道路交通事故受害人依法得到賠償」，且為達到此目的，於制度設計上與一般商業保險便有所不同，例如關於車禍受害人直接請求權之規定、公共基金的設置、在賠償範圍上有時為達成其所揭示之政策目的而適當從寬規定。對於一般商業保險不保或除外危險之事項，亦因其政策性目的係為使受害人快速獲得賠償，故將之列入承保範圍，以保險人先行賠付再賦予其對應負責任之人求償權²²³。

²²³ 張力毅，前揭註 120，頁 101。

而台灣之強汽險，自《強制汽車責任保險法》第1條即開宗明義規定「為使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全，特制定本法。」因此，係以保障汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人能迅速獲得基本保障且為維護交通安全，而透過強制投保之義務，賦予受害人之保障而制定。再自主管機關之管轄角度觀察，商業保險之主管機關應為財政部，且其經營原則、理賠彈性皆與強制汽車責任保險不同²²⁴。再者，強制汽車責任保險亦非社會保險，其非由政府經營，亦強調不同危險性質有不同之費率，非如社會保險依照被保險人薪資所定²²⁵。因此，強制汽車責任保險係政府對汽車交通事故受害人提供合理保障之政策性保險。

第二款 混合兩種立法模式

就立法模式部分，台灣與中國大陸皆以責任保險制度為主，在基於政策性保險之特性下，以無過失保險之概念給予受害人快速之保障。

中國大陸的立法體制以《道路交通安全法》第76條重心，為提供受害人快速賠償，以限額內與外之雙層結構建構對機動車事故損害之賠償責任，在限額內融入無過失保險之概念²²⁶。換言之，在責任限額之下，保險人對受害人承擔絕對責任，同時在這範圍下，消除其能對侵權行為人之侵權責任。因此才會有機動車交通事故責任強制保險既非單純的強制責任保險亦非無過失保險，而是強制責任保險與無過失保險之混合。

而台灣之立法模式所採取者為以混合責任保險與無過失保險，以《強制汽車責任保險法》第7條為主，以不論加害人有無過失保險人皆須負責，在責任保險下增加無過失保險之精神。而這樣會產生最大的問題，即為承保範圍與民事侵權責任賠償範圍脫鉤，所造成責任抵充之困難。換言之，責任保險之原則

²²⁴ 石裕泰，前揭註149，頁178-180。

²²⁵ 楊坊山，前揭註150，頁172-173。

²²⁶ 劉銳，前揭註122，頁81-82。

既以責任為出發，無所謂將無過失保險精神納入而不以侵權行為損害賠償義務為給付要件之適用²²⁷。

因此可以發現，二者皆在責任保險體制下混合無過失保險概念，以達成快速填補受害人之政策目的。雖責任保險與無過失保險是兩種不同的強制汽車保險制度，然而從台灣《強制汽車責任保險法》之運行來看，其並非不可相容。反觀中國大陸，同樣以吸收無過失保險之精神，弱化侵權行為之構成要件，達到保護交通事故受害人並提供基本保障之立法目的²²⁸。然而，中國大陸使保險人直接負擔對於受害人之責任，且否定了在限額內受害人對於被保險人之侵權責任，剝奪保險人抗辯之機會，致使保險人、要保人與受害人利益關係嚴重失衡²²⁹。

第二項 相異之處

第一款 保險給付之方式

在建立強制汽車保險制度時，關於保險之給付方式有分離限額制（split limits）與合併單一限額制（combined single limits）二種，在中國大陸稱為分項限額與概括限額。分離限額制指在保單上所約定之保險金額內設有數個限額，優點在於保費負擔較低，然而易使投保人誤解保險金額為其可獲得之保險給付。相對的，合併單一限額制則是保單約定金額內不再設定限額，僅以保險金額為每一事故之責任限額。因其能獲得之保障較多，保費亦相對較高，惟在保險事故中有多位受害人時，須平分保險金額²³⁰。

²²⁷ 葉啟洲，前揭註 159，頁 454。

²²⁸ 印通，前揭註 130，頁 125-126。

²²⁹ 劉銳，前揭註 122，頁 82。

²³⁰ 林勳發、柯澤東、劉興善、梁宇賢，前揭註 153，頁 703-704。

中國大陸採事故分項限額模式，也就是所謂的分離限額制，以一次事故為限，給付項目之間不允許相互抵用²³¹。換言之，以每一次事故計算的缺點在於交通事故有多名受害人時，受害人間須平分保險金額，與僅有一位受害人時將有所差異。且在給付項目分為醫療費用、死亡傷殘與財產損失三種，醫療費用自死亡傷殘賠償項目中分離，其二者間賠償金額之差異，造成出現有被保險人寧願將受害人致死，而不願意受害人受傷之實務問題。2020年車險綜合改革前，受害人受傷之保險金額僅有1萬元人民幣，當支出多於該項限額時，將由被保險人自己負擔，而觀死亡傷殘部分之保險金額卻有11萬人民幣²³²。退步言之，即使2020年車險綜合改革提高理賠金額，死亡傷殘之理賠金額亦僅有18萬元人民幣，其金額仍與台灣相差甚多。在2014年已有針對改革前之醫療限額1萬元人民幣之質疑，認為應該自經濟發展速度與增長比例調整，而應該提高至5萬元人民幣較為適宜²³³。然而，在2020年車險綜合改革後僅調整為1.8萬人民幣。

台灣雖採取分離限額制，然以每人每一事故為計算基礎，無所謂平分保障之缺失。換言之，縱使一個交通事故造成二個以上之受害人，每一受害人亦單獨享有一個賠償限額之保障²³⁴。故在傷害醫療費用給付之金額以每人每一事故以新台幣20萬元為限；死亡給付每一人新台幣200萬元，僅有全部總額限制以每人之死亡、失能以及醫療費用全部總額不能超過新台幣220萬之規定。而在死亡給付部分，自新台幣120萬元調高到現今的新台幣200萬元，仍與世界先進國家之保險金額相距甚遠。以「每人死亡賠償限額」對「平均每人國內生產毛額」之比值分析，台灣強制汽車責任保險死亡給付水準偏低，導致交通事故

²³¹ 蔣義鵬，前揭註125，頁112-113。

²³² 馬寧，前揭註78，頁158-159。

²³³ 沈潔穎（2014），〈試論我國機動車第三者責任強制保險法律制度及其完善〉，浙江省保險學會（編），《新“國十條”宣傳暨浙江省2014年保險法學學術年會論文集》，頁36-37，浙江省保險學會。

²³⁴ 林勳發，前揭註72，頁199。

受害人之保障不足，作為被保險人之汽車駕駛人亦無法擁有足夠之賠償限額作為賠償後盾²³⁵。也就是說，台灣所採取的制度優點在於給予受害人一定之基本保障，然而對受害人與被保險人皆僅有基本保障。而無法投保超過法定所規定之保障額度，若被保險人有額外需求時，僅能轉向任意險尋求，卻需面臨任意汽車保險保費或條款條件相對不利之困境²³⁶。

第二款 財產損失之有無

汽車交通事故所致之損害，大致可以分為人身傷亡與財產損失二種，而在保障範圍部分，中國大陸較台灣多出財產損失之補償²³⁷。就《強制汽車責任保險法》之規定，並沒有對於財產損害之補償，探究其原因，立法初期為避免投保義務人負擔以及考量強制汽車責任保險為保障基本之損失。故僅以人身損失為保障範圍，而將財產損失排除在外²³⁸。現今多數國家仍將財產損失排除於保障範圍之外，且縱使德國等部分發達國家現包含財產損失，其早期的立法也僅限於人身傷亡之損失。因此，在中國大陸車險市場仍屬於發展階段中，整體國家經濟亦屬於發展的狀態，將人身傷亡與財產損失皆涵蓋將與中國大陸之國情不符，對於駕駛人保費之負擔以及保險公司的承受能力均會造成問題²³⁹。

第三款 保險金額之差異

針對保障部分，已有學者於 2014 年針對改革前之醫療限額 1 萬元人民幣有所質疑，認為應該自經濟發展速度與增長比例調整，而應該提高至 5 萬元人民幣較為適宜²⁴⁰。然而，2020 年車險綜合改革提高理賠金額，仍與台灣相差甚

²³⁵ 沈士弘（2013），〈現行強制汽車責任保險對消費者的保護夠嗎？—階梯式強制汽車責任保險之初探〉，《消費者保護研究》，18 期，頁 161-162、174。

²³⁶ 葉啟洲，前揭註 159，頁 445-446。

²³⁷ 林勳發，前揭註 72，頁 191-192。

²³⁸ 江朝國，前揭註 163，頁 110。

²³⁹ 劉銳，前揭註 122，頁 82。

²⁴⁰ 沈潔穎，前揭註 233，頁 36-37。

多，此次綜合改革後僅調整為 1.8 萬人民幣（約 78,980 新台幣²⁴¹），台灣則為新台幣 200 萬元。就受害人保障額度來看，以「每人死亡賠償限額」對「平均每人國內生產毛額」之比值分析，台灣強制汽車責任保險死亡給付較世界先進國家之保險金額偏低，將導致車禍受害人無法獲得應有額度賠償以及汽車駕駛人無法擁有無虞賠償限額作為賠償後盾等問題²⁴²。

第四款 保障主體之差別

就保障主體觀察，兩岸皆以責任保險為架構，中國大陸交強險排除被保險人及該車之人員，僅針對受害人之人身傷亡及財產損失作補償。然而，既以第三人責任險為架構，其本質為保障被保險人造成第三人損害賠償責任，將車內乘客排除之限制似無道理，乘客既無從控制車輛，亦同樣有面臨交通事故而發生受傷之風險。而台灣在交通事故發生時，強制汽車責任保險係為保障因汽車交通事故遭致傷害或死亡之受害人，因此，駕駛非屬保障之主體。對比之下，可以發現交強險與強汽險之保障範圍皆以責任保險之架構為準，因此不包含我方駕駛。

第五款 重複投保之限制

禁止重複投保之原因係為防止要保人獲得雙重利益，源自保險學中利得禁止原則，也就是補償不得超過所受損害之原理。且保險契約之本質為最大善意契約，若要在要保人獲得補償後又再成立另一契約，有意圖不當得利之嫌²⁴³。

中國大陸之交強險中會出現重複投保爭議之原因有二，一為現行法規無明文禁止重複投保之存在，二則是因為立法模式之選擇，導致交強險根本性的保障不足，才會出現駕駛人欲以重複投保獲取更多保障之現況。

²⁴¹ 依照 2022 年 2 月 15 日之匯率計算。

²⁴² 沈士弘，前揭註 235，頁 161-162、174。

²⁴³ 葉啟洲，前揭註 159，頁 373-374。

因此，法院對於交強險出現重複投保有以下三種不同見解，一為法院依照中國保險行業協會制定之機動車交通事故責任保險《承保、理賠實務規程要點》規定²⁴⁴於重複投保之情形僅能解除後契約，因此認為先成立之保險契約有效，而後契約應解除之；二則認為法並無明文禁止重複投保，上述實務要點僅為行業內的規範指導意見，而重複投保交強險可參考一般重複保險的處理規則，當實際損失大於交強險最高責任限額時，僅允許在最高限額內進行賠付，因此保險人在責任限額內按比例給付保險金；第三種法院認為交強險屬於責任保險，其不適用重複投保之規定，而認為重複投保之契約皆有效，由各保險人履行給付保險金之義務²⁴⁵。

然而，上述處理方式皆有不合理之處，第一在解除交強險契約之相關規定中²⁴⁶，僅限於要保人對重要事項未履行告知義務，重複投保並未被列入告知義務重要事項之範圍。且實務上有出現重複投保的保險契約是與同一家保險公司共同訂立，此時難謂要保人違反告知義務，反而應是保險公司主動接受重複投保之發生²⁴⁷。再觀中國大陸《保險法》第 56 條有關重複保險之規定既非為解除後契約，亦非將重複之契約合併作為總保險金額計算，而係由各保險人按照其保險金額與保險金額總和的比例承擔賠償保險金的責任。可以發現，無論是法規亦或是保單條款之規定，與前述法院之作法皆非一致。第三種法院認為前後契約皆有效，要求保險人予以兩份給付，除加重其壓力之外，對於其他被保險

²⁴⁴ 參考 2019 年中國保險行業協會制定之機動車交通事故責任保險《承保、理賠實務規程要點》「投保人因重複投保解除交強險合同的，只能解除保險期間的起期在後面的保險合同，保險人全額退還起期在後面的保險合同的保險費，出險時由起期在前的保險合同負責賠償」。

²⁴⁵ 楊曉錚（2019），〈交強險重複投保賠付規則研究〉，《法制博覽》，2019 年 24 期，頁 231-232。

²⁴⁶ 參《機動車交通事故責任強制保險條例》第 14 條：「保險公司不得解除機動車交通事故責任強制保險合同；但是，投保人對重要事項未履行如實告知義務的除外。投保人對重要事項未履行如實告知義務，保險公司解除合同前，應當書面通知投保人，投保人應當自收到通知之日起 5 日內履行如實告知義務；投保人在上述期限內履行如實告知義務的，保險公司不得解除合同」。

²⁴⁷ 韓長印，前揭註 143，頁 150。

人來說亦有損害整個危險共同團體之疑慮²⁴⁸。因此，在未修法前，第二種法院之作法似乎為一折衷方案。

值得思考的是，交強險之重複投保是否須予以否定。有學者認為交強險既為責任保險，對於被保險人來說屬於第三人保險，且於法規面上被保險人與乘客皆非為保障範圍，實質上無重複獲利之可能。且交強險實行差別費率制，被保險人顯然不具有製造道德危險或交通事故之內在誘因，而無需否定交強險重複投保之問題。進而認為重複投保可能出現之原因，僅係透過強制性的賠付條件與程序以及相對低廉的保費價格，轉嫁被保險人自身與受害第三人之風險，進而獲得保險保障²⁴⁹。因此，重複投保交強險之根本問題為交強險之保障不足，對於受害人之損害無法獲得補償。

台灣則按《強制汽車責任保險法》第 22 條規定「要保人重複訂立本保險契約者，要保人或保險契約生效在後之保險人得撤銷生效在後之保險契約。汽車交通事故發生後，亦同。前項撤銷權之行使，應於重複訂立事實發生之時起，至生效在先之保險契約期間屆滿前為之。保險契約經撤銷者，保險人應將保險費扣除健全本保險費用之餘額，返還要保人。」可知法規係直接明文規定，有重複投保者，要保人或後契約之保險人有撤銷契約之權利，且於撤銷後須扣除必要費用返還要保人。強制汽車責任保險之特點之一為採單一強制保險原則，不區分對於複保險之善惡意，亦不以事故發生時損害之總金額作為判斷，而直接賦予契約當事人撤銷權²⁵⁰。然而，此處對於重複投保之限制是否有必要，且其效果係給予契約當事人撤銷權是否合理。中國大陸雖未明文禁止重複投保，只要在保險人尚未發覺時，可以獲得多重補償，縱使被發現賠償金額亦不會減少，甚至還能向保險人要求其支出之保險費。雖重複投保不應受鼓勵，然而其起因於保障不足之前提，是否因此無須否定並限制重複投保。退步言之，既然

²⁴⁸ 田清芳、梁鵬（2019），〈交強險重複投保之賠付〉，《中國保險》，2019 年 11 期，頁 59。

²⁴⁹ 韓長印，前揭註 143，頁 152-153。

²⁵⁰ 葉啟洲，前揭註 159，頁 446-447。

以責任保險為立法基礎，那麼在責任保險屬於消極財產保險之前提下，因無保險價額之概念，而無複保險之適用，似無禁止之必要。

《保險法》第 35 條以下，關於違反複保險之效果為契約無效。而於 2005 年新增之《強制汽車責任保險法》第 22 條「要保人重複訂立本保險契約者，要保人或保險契約生效在後之保險人得撤銷生效在後之保險契約。汽車交通事故發生後，亦同。」在重複投保時給予要保人及保險人撤銷之權利。立法理由中說明其係參考《民法》第 88 條關於意思表示錯誤撤銷之法理，在要保人重複訂立保險契約時，賦予要保人及保險契約生效在後之保險人得撤銷生效在後之保險契約之權利，使契約溯及既往失效，且縱使於汽車交通事故發生後亦不影響其撤銷權。然而，在《強制汽車責任保險法》第 21 條卻有要保人非屬同一人時，對於重複投保之效力為終止契約之規定，當被保險汽車因所有權移轉且移轉後之投保義務人已投保強制汽車責任保險，而有重複投保情形，要保人得終止契約。也就是說，倘要保人為同一人，重複投保之效果為撤銷權，要保人非同一人時，卻為終止權，兩者之法律效果絕然不同。

因此，有認為其為立法之錯誤，應予以刪除。首先，既然強制汽車責任保險為責任保險，屬於消極保險，其損害與補償間無法計算，何有意圖雙重得利之問題。再者，立法以認為重複投保即構成意思表示錯誤而以民法作為參照，似無道理，且其給予撤銷權亦無道理，保險契約為一繼續性契約，其效力之中斷應以終止而非撤銷²⁵¹。再從台灣採取為法定保障金額，要保人僅能以法定金額投保，而無法提高保險金額以換取更多保障。那強制汽車責任保險制度是禁止重複投保，不論其效果無論是給予撤銷權，抑或是終止契約之權利，皆不允許有獲得更多保障之可能。此時對被保險人來說，若要增加保障，僅能以購買任意險作為補充，惟任意險之條款、費率皆無強制險優惠。那麼強制汽車責任保險作為政策性保險，以保障受害人角度出發，提供之基本保障是否足夠？因

²⁵¹ 江朝國，前揭註 58，頁 299-303。

此，台灣在法定保障金額制規定，僅以基本保障作為主要內容，額外的須由任意險作補充，然而任意險之條款費率與強制險皆有所差異。因此，有認為強制汽車責任保險制度禁止重複投保僅為保留任意險經營之市場空間²⁵²。而出現有認為是否應參考「法定最低保險金額制」，要求強制投保基本保障所對應之保險金額，亦保留增加保險金額空間，而非以「法定保障金額」限制要保人在轉嫁風險上之選擇²⁵³。

第六款 第三人直接請求權之規定

傳統責任保險制度下，採行分離原則，保險人與被保險人間係基於保險契約之補償關係，被保險人與受害第三人間則因損害賠償責任產生責任關係，而依循此原則之缺失除對受害第三人保護較為不周，對於整體運作來說亦使手續繁複。因此現今在建立強制汽車保險制度時，為避免傳統責任保險框架下理賠程序之限制，多於立法時修正為賦予第三人對保險人有直接請求權之規定，以強化對受害第三人利益的保護²⁵⁴。換言之，責任保險具有保障被保險人與受害人之雙重功能，而鑒於使受害人迅速且確實的受到保障與救濟，縱使受害人非保險契約之當事人，仍賦予其直接向保險人請求之權利。而該直接請求權之性質基於契約法原理，應有法律明文規定或當事人約定作為根據²⁵⁵。

中國大陸交強險在法條的規定上，對於受害第三人能否直接向保險人請求損害賠償，似無明文規定。僅在《機動車交通事故責任強制保險條例》第 31 條「保險公司可以向被保險人賠償保險金，也可以直接向被害人賠償保險金。但是，因搶救受傷人員需要保險公司支付或者墊付搶救費用的，保險公司在接到公安機關交通管理部門通知後，經核對應當及時向醫療機構支付或者墊付搶救

²⁵² 葉啟洲 (2007)，〈強制汽車責任保險之複保險撤銷權與法定保險金額制—新強制汽車責任保險法第二十二條評析〉，《法學叢刊》，52 卷 2 期，頁 46。

²⁵³ 葉啟洲，前揭註 159，頁 446。

²⁵⁴ 施文森、林建智，前揭註 74，頁 135-141。

²⁵⁵ 劉春堂 (1994)，〈論強制汽車責任保險被害人直接請求權—以日本自動損害賠償保障法規定為中心〉，《保險專刊》，35 期，頁 13-14、23-24。

費用。」可以端倪出是保險人具有選擇之權利。換言之，於保險理賠時，由保險人選擇向被保險人或是受害人為保險給付²⁵⁶。至於受害第三人是否可以直接向保險人請求保險給付，仍有疑義。雖後因實務爭議不斷，於 2012 年以《關於審理道路交通事故損害賠償案件適用法律若干問題的解釋》第 16 條以及 18 條，保險事故係因駕駛人無照駕駛、酒醉或是故意製造交通事故者，受害第三人得直接請求保險公司在交強險責任限額範圍內予以賠償，在無照駕駛、酒醉或故意肇事時賦予受害第三人直接請求權²⁵⁷。可以發現，中國大陸在制度上雖有修正，對於第三人直接請求權部分之規範仍有缺漏。

台灣以政策性保險之概念設立強制汽車責任保險制度，於《強制汽車責任保險法》制定之初時，便明文規定受害人對保險人之直接給付請求權²⁵⁸。現自同法第 7 條「...請求權人得依本法規定向保險人請求保險給付或向財團法人汽車交通事故特別補償基金請求補償。」亦可知台灣係直接以法規明文，賦予受害人直接向保險人請求之權利，使受害人保障更加完善。

第七款 除外事項之規定

基於保險不保障被保險人惡意行為之原理，汽車保險中多有將駕駛酒駕、於竊盜期間肇事或故意製造事故除外不予以賠償之規定。然而，基於政策性保險保障受害人之特性，縱使損害無可保性或為法定不保事由，保險人仍須先予以理賠。同時，為避免將此惡意行為納入承保範圍導致發生道德危險情況，在事後賦予保險人向加害人追償之權利²⁵⁹。中國大陸之交強險在相關規定上，以

²⁵⁶ 解可 (2010)，〈簡析《機動車交通事故責任強制保險條例》〉，《學理論》，2010 年 18 期，頁 143-144。

²⁵⁷ 馬寧，前揭註 78，頁 165。

²⁵⁸ 1996 年之《強制汽車責任保險法》第 28 條即規定「以被保險汽車發生汽車交通事故時，受益人得在本法規定之保險金額範圍內，直接向保險人請求給付保險金」，使受害人或受益人除得依民法侵權行為之規定請求加害人賠償外，亦得直接向保險人請求給付保險金，從而迅速獲得保障。後因應 2005 年《強制汽車責任保險法》全文修正，將受益人修正為請求權人，因此關於受害第三人直接請求權現規定於第 7 條。

²⁵⁹ 施文森、林建智，前揭註 74，頁 48。

《道路交通安全法》及《交強險條例》賦予保險人於惡意肇事墊付之責任，相較台灣則於《強制汽車責任保險法》規定關於保險人先行給付再向被保險人代位求償，以及保險人之免責事由等。

詳言之，中國大陸《道路交通安全法》就保險責任部分，係規定保險人在交強險責任限額之範圍內就人身傷亡與財產損失須負賠償之責。《交強險條例》²⁶⁰則在駕駛人未取得駕駛資格、酒駕、遭竊盜或故意製造道路交通事故等惡意肇事之情形時，限縮保險人僅在責任限額範圍內負擔人身傷亡之搶救費用，並在事後向加害人追償。而實務上定型化契約《機動車交通事故責任強制保險條款》第9條²⁶¹則規定在惡意肇事之情形下，保險人僅在醫療費用賠償限額內墊付搶救費用，對於其他損失或費用不負責墊付與賠償之責。換言之，保險人僅對於搶救費用負墊付之責，而後保險人亦可就此墊付之搶救費用向加害人求償，其餘無論是人身傷亡或是財產損失皆不負墊付與賠償之責。

然而，自《道路交通安全法》、《交強險條例》到實務條款就保險人墊付與賠償範圍皆有不同，《道路交通安全法》規定保險人就人身傷亡與財產損失須保險責任；《交強險條例》僅墊付搶救費用，保險責任不包含財產損失；實務之定型化契約又僅對於搶救費用負墊付之責，其餘無論是人身傷亡或是財產損失皆不負墊付以及賠償之責。因此，《交強險條例》限縮了《道路交通安全法》原有

²⁶⁰ 《機動車交通事故責任強制保險條例》第22條：「有下列情形之一的，保險公司在機動車交通事故責任強制保險責任限額範圍內墊付搶救費用，並有權向致害人追償：（一）駕駛人未取得駕駛資格或者醉酒的；（二）被保險機動車被盜搶期間肇事的；（三）被保險人故意製造道路交通事故的。有前款所列情形之一，發生道路交通事故的，造成受害人的財產損失，保險公司不承擔賠償責任」。

²⁶¹ 《機動車交通事故責任強制保險條款》第9條：「被保險機動車在本條（一）至（四）之一的情形下發生交通事故，造成受害人受傷需要搶救的...對於符合規定的搶救費用，保險人在醫療費用賠償限額內墊付。被保險人在交通事故中無責任的，保險人在無責任醫療費用賠償限額內墊付。對於其他損失和費用，保險人不負責墊付和賠償。（一）駕駛人未取得駕駛資格的；（二）駕駛人醉酒的；（三）被保險機動車被盜搶期間肇事的；（四）被保險人故意製造交通事故的。對於墊付的搶救費用，保險人有權向致害人追償」。

之人身傷亡及財產損失，導致在實務法院中出現不同之見解²⁶²。而在 2012 年由最高人民法院通過之《關於審理道路交通事故損害賠償案件適用法律若干問題的解釋》卻在第 18 條規定在未取得駕駛資格或酒醉以及故意製造交通事故所致第三人人身傷亡之損害，肯定當事人請求保險公司在交強險責任限額範圍內予以賠償，且保險公司在賠償範圍內亦可向加害人追償，又與《交強險條例》第 22 條的墊付搶救費責任的規定不同²⁶³。最後，這項司法解釋卻造成交強險虧損之缺點，雖交強險以保障受害人為目標，然而全數由保險公司承擔將造成其經營之壓力，且看似保障之保險公司追償權，卻可能變相成為保險公司為此種交通肇事之駕駛承擔，那麼亦等於是使其他安全駕駛之被保險人為其買單²⁶⁴。退步言之，墊付範圍之寬廣，將對於搶救後需長期治療之受害人有不公之可能，將使被保險人之違規行為轉由受害人承擔²⁶⁵。

相較之下，台灣於《強制汽車責任保險法》中對於惡意行為如酒駕、故意或從事犯罪之情事，有額外之規定。如《強制汽車責任保險法》第 29 條²⁶⁶關於被保險人之代位求償事項，以及《強制汽車責任保險法》第 28 條²⁶⁷保險人之免

²⁶² 有認為《道路交通安全法》作為上位法，當有衝突時，應可以直接適用，因此保險人對人身傷亡、財產損失承擔全部賠償責任。另有認為保險人僅負擔人身傷亡之責，以交強險之本旨出發，係為保障受害人之人身為主，且《交強險條例》第 22 條之規定僅說明不包含財產損失，並未明文排除人身傷亡損失。最後一種法院則認為保險人僅就搶救費用承擔墊付責任，其他損失則無須負責。韓長印、易萍（2010），〈交強險中惡意肇事的保險墊付責任〉，《法學》，2010 年 10 期，頁 123-125。

²⁶³ 劉銳，前揭註 132，頁 78。

²⁶⁴ 證券日報（08/13/2012），〈2011 年交強險虧損 92 億為近五年之最〉，<http://finance.people.com.cn/insurance/BIG5/n/2012/0813/c223018-18726332.html>（最後瀏覽日：03/14/2022）。

²⁶⁵ 施文森、林建智，前揭註 74，頁 48。

²⁶⁶ 《強制汽車責任保險法》第 29 條：「被保險人有下列情事之一，致被保險汽車發生汽車交通事故者，保險人仍應依本法規定負保險給付之責。但得在給付金額範圍內，代位行使請求權人對被保險人之請求權：一、飲用酒類或其他類似物後駕駛汽車，其吐氣或血液中所含酒精濃度超過道路交通管理法規規定之標準。二、駕駛汽車，經測試檢定有吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其他相類似管制藥品。三、故意行為所致。四、從事犯罪行為或逃避合法拘捕。五、違反道路交通管理處罰條例第二十一條或第二十一條之一規定而駕車。前項保險人之代位權，自保險人為保險給付之日起，二年間不行使而消滅」。

²⁶⁷ 《強制汽車責任保險法》第 28 條：「受害人或其他請求權人有下列情事之一，致被保險汽車發生汽車交通事故者，保險人不負保險給付責任：一、故意行為所致。二、從事犯罪行為所致。前項其他請求權人有數人，其中一人或數人有故意或從事犯罪之行為者，保險人應將扣除該一人或數人應分得部分之餘額，給付於其他請求權人」。

責事由。自責任保險之法理觀之，對於惡意行為如酒駕、故意或從事犯罪等應予以除外，然而《強制汽車責任保險法》第 29 條基於保障交通事故受害人之目的，在被保險人有該行為時，要求保險人仍須負擔保險給付，惟保險人在事後具備代位追償之權利。而當主體為受害人時，保險人則是在故意行為、從事犯罪行為時無需予以保險給付，故稱之為保險人的免責事由。然而，受害人因為酒駕而該當犯罪行為時，卻造成被保險人須負擔對受害人或其他請求權人之賠償責任。此時，強制汽車責任保險無法轉移該責任風險，造就被保險人須承擔受害人酒後駕車之不利結果。換言之，被保險人因為受害人之犯罪行為，而失去強制汽車責任保險對其應有的轉移風險功能²⁶⁸。

第二節 兩岸任意汽車責任保險制度之比較

第一項 相同之處

第一款 任意汽車保險市場朝向費率自由化

費率自由化指保險業者得依本身承保理賠經驗及經營效率訂定不同的保險費，使市場機能充分發揮。然而，同時為避免市場惡性競爭，費率自由化之過程中，主管機關仍宜進行適度之監管²⁶⁹。費率自由化作為整體大環境的發展趨勢，若嚴守由主管機關統一定價的方式，將導致保險市場無法自由競爭，整體保險制度之發展將會因此受限。

中國大陸自 2003 年開始，以試點方式先從特定地區開放，再推廣至全國。到 2020 年車險綜合改革，車險市場逐漸朝向費率自由化。台灣車險市場則自 2002 年開始，由主管機關以三階段計畫逐步開放保險業者自行按照風險擬定費率，使任意車險走向費率自由化，時至今日整體保險市場結構趨近成熟。

²⁶⁸ 葉啟洲，前揭註 157，頁 72、77。

²⁶⁹ 鄭濟世（2005），〈保險費率自由化對市場運作之影響〉，《核保學報》，13 卷，頁 18。

費率自由化帶來的影響對消費者來說是好的，對於整體保險市場亦然，不僅可以使風險對價一致，定價因此更為精確。要達到費率自由化之目的，背後所代表的意義即為監管機關須確保清償能力的足夠，因此將會面臨小型保險公司的淘汰，換言之，對於制定費率與風險之技術不夠成熟者，將會面臨市場的淘汰。

中國大陸經歷了因為精算與定價基礎經驗不足，缺乏數據基礎，而導致價格惡性競爭之價格戰。後期以中國保險行業協會制定示範條款以及費率，提供各保險公司使用，使保險業再度進入統一費率與條款時代之時期。直至 2015 年開始新一輪之商車費改，賦予保險公司更大的定價權限。之後改革核心主要在擴大保險公司自主定價空間，使機動車商業保險更符合市場。

台灣則是因應加入 WTO 後，以「產險市場費率自由化時程計畫」分為三階段²⁷⁰。第一階段著重在放寬附加費用率，允許產險公司在附加費用部分可以自由擬定，危險保費仍屬規章限制。然而，附加費用率由業者自行釐定，採取總量管制，亦即個別業務得因業務考慮與取得成本間之差異而有不同附加費用，惟年底各該險種之附加費用率不得低於原陳報並經主管機關核定之標準。而對於新商品及其費率之審查，則以個人保險核准制，商業保險以核備制為原則。第二階段則適度開放危險保費定價限制允許危險保費有限度的偏離，使危險保費有條件的自由化。而新商品及其費率之審查，有條件的開放到採核備制。更為將條款以更明確方式給予保險業者參考，在 2009 年以金管會函令訂定自用汽車保險定型化契約範本。第三階段後，開放危險保費定價限制，除政策性保險如地震險、強制車險外，其他保險商品定價及承保內容概由業者自行釐定，對於任意汽車保險之附加費用率規定不得高於 35%，並導入風險資本額制度（Risk Based Capital, RBC）及建立財團法人保險事業發展中心作為精算專責

²⁷⁰ 參考自財政部產險費率自由化時程計畫函。

機構。對於商品審查之方式，除新型態之個人保險採核准制外，商業保險採備查制，使保險業者可以在更有效率的方式提出新產品²⁷¹。

第二款 皆作為強制汽車保險制度之補充

自立法目的觀之，中國大陸與台灣之強制汽車保險制度皆以提供受害人保障為主，因此，對於汽車交通事故責任風險，強制汽車保險制度僅為基本保障，任意汽車責任保險則作為補充其不足的部分。

雖有學者主張應將交強險與商車險整合成一制度，認為交強險仍為汽車保險中的一個產品，與其他汽車保險產品應相輔相成。現行分離之情形如同在一保險關係中訂立兩份契約，要保人需要履行兩份契約重要事項的告知義務，保險人需要履行兩份契約的說明義務。因此應改為法定保障模式，採取「保底而無封頂」之階梯式保障，只要求最低須投保一定之金額以達到基本賠償額度即可²⁷²。然而，強制汽車保險作為一基本保障，存在濃厚之政策精神，與任意汽車保險依據市場競爭之發展仍有所不同。在面臨汽車交通事故責任風險之下，兩者依照立法目的以及後續規劃之承保範圍皆有所差異，因此，強制汽車保險與任意汽車責任保險應為互補關係。換言之，強制汽車保險給予基本保障，不足部分由任意汽車責任保險提供被保險人另一轉嫁風險之選擇。

第二項 相異之處

在中國大陸 2020 年車險綜合改革後，對於任意汽車保險不僅調高理賠額度，調整費率制度，主管機關對於監理亦有所改革。因此，以下表 5 比較兩岸在任意汽車保險中之差異，並詳述其內容。

²⁷¹ 簡仲明，前揭註 68。

²⁷² 韓長印，前揭註 143，頁 159-160。

表 5 台灣與中國大陸任意汽車保險制度比較表

	台灣	中國大陸
實務爭議	主管機關對立	規定混亂、數據不真實
標準化條款	定型化契約	行業示範條款
商品審查	視商品採用核准或備查制	基本型備案制，創新型審批制
監管制度	自律規範	費率回溯與糾偏機制
附加費用率	不得超過 35%	不得超過 25%
中介人規定	《保險業招攬及核保理賠辦法》	《保險中介機構資訊化工作監管辦法》

第一款 監理方式之不同

財產保險之監理可分為強制費率、規章費率以及自由費率。其中，強制費率係源於法律規定之強制保險，而由主管機關頒布費率。規章費率則是利用同業間之資料，事先核准之規章費率，由同業公會提供作為參考指標，以建立市場秩序並防止惡性競爭。而自由費率則指依照個別風險所定，無一共同費率表之適用。除可以避免政府核准費率所耗費之時間成本，更可以使保險公司迅速的調整費率²⁷³。

中國大陸在 2020 年車險綜合改革之後，監理部分相關配套措施為費率回溯與糾偏機制，以要求保險公司實施動態監測、分析費率精算假設與公司實際經

²⁷³ 凌氫寶、陳森松（2006），《產物保險經營》，2 版，頁 244-251，華泰。

營情況的偏離度，即時對車險費率進行調整，以達成風險與定價間之公平²⁷⁴。同時《示範型商車險精算規定》亦確立主管機關之權責，使其對於保險公司調整費率或是要求停止使用該費率之法源更加明確。

台灣在監理方面以三階段之費率自由化為主，最後階段則以「實施產險費率自由化第三階段相關監理配套措施」，由主管機關明確制定監理法規，同時要求產險公會應訂立相關自律規範為主。其中，以財團法人保險事業發展中心依據其累積之精算費率資料為基礎，進行費率釐訂相關工作。包含有汽車重置價格審查小組，由各保險公司熟悉汽車保險專業人員組成，經專人調查台灣地區各汽車廠牌車型之價格後，根據費率精算人員提供之資料，編訂汽車廠牌車型代號及費率係數代號表，作為承保任意汽車保險計算保費的依據等。另外，關於保險業之保單條款及保險費等，皆由主管機關視各種保險之發展狀況分別規定。若有違反，則可以處新臺幣 60 萬元以上 600 萬元以下罰鍰，並令其撤換核保或精算人員²⁷⁵。更甚者，金管會於 2021 年 1 月 14 日預告之「保險商品銷售前程序作業準則」第 24 條修正草案，為防止保險業者惡意殺價競爭，亦在費率自由化後更加強化對於商品費率的檢測，以及統計資料的建立。產險市場發展自費率自由化後，各公司得運用精算技術自行釐定費率，惟仍應依保險商品之經驗損失確實反映成本，以符合定價原則，並須於商品銷售後依其實際損失經驗適時檢討調整費率。金管會為強化財產保險商品之費率檢測機制及健全經驗統計資料之建立，以確保財產保險業之保險商品費率符合適足性、合理性及公平性，具體內容財產保險業之保險商品管理小組會議應就未通過費率檢測之任意汽車及火災保險商品，確實檢視費率檢測調整計畫之執行情形，且費率調整期間不得逾 5 年，以及保險商品管理小組會議應檢視財產保險商品經驗統計資料之建立情形，以及相關費率依實際經驗統計檢討調整之執行情形。

²⁷⁴ 參考自中國銀保監會 2020 年發布之《示範型商車險精算規定》。

²⁷⁵ 詳細可參考《保險法》第 144 條與第 171 條之規定。

第二款 商品之審查方式

中國大陸在 2020 年車險綜合改革之下，商品審查改採備案制，僅要求使用新公布之商車險行業示範條款及費率者完成後交由銀保監會備案。而在開發商車險創新型條款費率者，仍須由銀保監會審批確認通過才可使用，採取審批制。台灣對於商品之審查制度從核准、備查與核備，一直到現今的核准與備查。自市場角度來看，中國大陸現行採取之備案制有利於提高其效率，保險公司自開發商品、定價再到送交監管機關，可能需要數個月的時間。在商品逐漸標準化之下，以改為備案制能增加市場效率。

中國大陸以保險行業協會訂立示範條款作為參考，而台灣則以定型化契約方式。其中，台灣未如中國大陸列出附加條款部分，僅能於簽訂時依照保險契約之規定，更甚者，許多附加條款係作為主險減費之使用。中國大陸則將附加險部分列入示範條款中，不管是對於主管機關之監理或是被保險人來說，都更為清楚明瞭。

第三款 條款之標準化

任意汽車保險中，將保單標準化是為降低成本，並為防止保險人或代理人濫用保單條款剝削消費者之權益²⁷⁶。中國大陸在 2020 年車險綜合改革後，示範條款將機動車全車盜搶保險刪除，將其納入機動車損失保險之保險責任，使駕駛無需另外購買機動車全車盜搶保險。而反觀台灣，依照自用汽車保險定型化契約範本²⁷⁷，主險部分包含第三人責任保險、車體損失保險（車體損失保險甲式、車體損失保險乙式及車體損失保險丙式免自負額車對車碰撞損失保險）以及竊盜損失保險。因此，可以發現竊盜損失保險仍為主險之一，而非列入車體

²⁷⁶ 任自力、劉佳（2020），〈論機動車保單條款標準化之理論基礎〉，《月旦民商法雜誌》，67 期，頁 99。

²⁷⁷ 行政院金管保產字第 10701966126 號函。

損失保險之保障範圍。退步言之，縱使是保障最多之車體損失保險甲式，亦將竊盜之損失列入不保事項。

然而，保單標準化之缺點在於，現今社會進步快速，新型態之風險不斷出現，是否能與時俱進是一大問題。中國大陸出現網約車及順風車之爭議，除了顯現對於未來的多樣性，更可以發現在車險在風險與費率間對價的爭議，當僅以營業用、非營業用作為分類時，是不足以應付的²⁷⁸。台灣則是在外送平台興起後，當機車所有人以自己的車兼差外送，若在外送途中發生車禍，機車強制險予以理賠之範圍僅限於賠償己方乘客及對方駕駛、乘客的體傷，不包含財物產損失。雖可以任意險彌補強制險的不足，但一般的機車任意險有「非營業用」的限制，因此轉為營業用途時將無法獲得理賠。因此，需仰賴額外投保之「營業機車附加條款」，始能有所保障²⁷⁹。

第三節 代小結：兩岸汽車責任保險制度之完善

首先，強制汽車保險制度部分，兩岸皆為達到保障受害人之政策目的，而採取混合責任保險與無過失保險制度，因此出現許多爭議。然而，強制汽車保險制度屬於政策性保險，應著重是否符合其政策目標。因此，其政策目標為轉嫁汽車交通事故之責任風險，並保障受害人。制度設計在參考理論基礎後，仍應衡量各國之民情是否合適，因此，倘若責任保險與無過失保險制度混合後，對於受害人有更多保障，似無不可。

因此，在同意制度可以兼容的前提下，討論兩岸之制度是否符合強制汽車保險制度之政策目標，對受害之第三人提供適當之基本保障。詳言之，針對汽車交通事故風險，以基本保障之角度來看，係為保障受害人，提供道路交通安

²⁷⁸ 韓長印、鄭潔文，前揭註 186，頁 205-206。

²⁷⁹ 中時新聞網（11/25/2019），〈產險紛推外送員機車險〉，<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20191125002996-260410?chdtv>（最後瀏覽日：03/14/2022）。

全。而透過實證研究，以保障交通安全的角度來看，影響最大的為保費之計算機制²⁸⁰。換言之，不論是採取無過失保險或責任保險制度，保費的決定機制反而對於道路安全的影響較大。因此，雖然無過失保險賠償人身損害，但事實上人身損害實際的損失是無法計算的，且無過失保險通常會排除財產損失，對駕駛來說仍須謹慎，因此採用無過失保險不會使駕駛注意程度下降。反而，像紐西蘭等採用無過失保險的國家，不區分高風險與低風險，僅以固定的保險費，對於駕駛的注意程度才會有所影響²⁸¹。

再者，任意汽車責任保險部分，既作為強制汽車保險制度之進階保障，以轉嫁被保險人風險為目的。在順應國際趨勢之下，為使風險與費率達到一致，兩岸皆朝向費率自由化改革。同時，為達成這樣的目標，主管機關對於後續監理之手段亦不可小覷。如中國大陸 2020 年車險綜合改革中引進費率糾偏回朔機制等制度，以數據透明化之優勢，更可以作為未來新型風險出現時之彈性措施。因此，以下透過中國大陸 2020 年車險綜合改革以及台灣之制度，分析應如何使兩岸汽車責任風險保障制度更為完善。

第一項 中國大陸

中國大陸之交強險，在 2020 年車險綜合改革中多僅以金額之提升，然而該制度本身卻未有調整，在立法架構上仍有許多對於交通事故受害人保障不足之疑慮。首先，既然採取混合立法模式而出現保障不足，是否應考慮改為無過失保險制度？然而，若中國大陸改為採取無過失保險制度，亦無法符合無過失保險制度以權利置換為核心，且須建立在使用汽車程度高、整體法治環境適當之前提要件。將導致駕駛注意程度下降或因此有過度醫療的問題，因此不適合採取無過失保險制度²⁸²。因此，仍以責任保險為架構討論，其保障不足之缺失出

²⁸⁰ Kay E. Winkler, Effects of No-Fault Auto Insurance on Safety Incentives 32 (Feb. 2, 2015) (unpublished manuscript) (on file with SSRN), <https://ssrn.com/abstract=2747006>.

²⁸¹ *Id.* at 28-30.

²⁸² 劉銳，前揭註 132，頁 82-83。

現在現行法下交強險排除本車人員、被保險人，僅限於受害之車外第三人，將車內乘客排除之限制。

既以責任保險為架構，其本質為保障被保險人造成第三人損害賠償責任，乘客既無從控制車輛，亦同樣有面臨交通事故而發生受傷之風險，僅因乘客身份差異而將其排除在外是為不妥。現行保障方式僅有「機動車乘客座位險」，且須由汽車所有人額外投保，而一般汽車所有人少有自願投保該險種²⁸³。因此，應將車上乘客納入交強險之保障範圍。

在追求受害第三人之保障下，混合二種制度使責任限額內受害人可以獲得補償外，不足部分仍可以侵權行為獲得救濟，再依照不同主體區分不同歸責原則。然而，以不同主體區分不同歸責原則，無法涵蓋所有的交通事故類型，而有違保護受害人之目的²⁸⁴。因此，有認為既以責任保險為架構，歸責原則應回歸中國大陸民法之規定，於高速運輸工具時採取危險責任²⁸⁵。更甚者，應可以賦予被保險人在重大過失時主張可以減輕責任，以符合過失相抵之原則²⁸⁶。

而既以受害人保障為目的，對於受害人之直接請求權亦未有完整規定，仍僅於無照駕駛、酒醉或故意肇事時賦予受害第三人直接請求權，其他則由保險人保有選擇之權利，可向被保險人賠償保險金，亦可直接向被害人賠償保險金。同時，基於保障不足而出現之重複投保問題，亦未明文規定。而在 2020 年車險綜合改革提高交強險保障之後，是否就能防止重複投保之可能，容有疑義。歸根究底，重複投保既未明文禁止，對於後續法律效果未為規定。保險人未發覺時，重複投保便可以獲得多重補償，縱使被發現賠償金額不僅不會減

²⁸³ 馬寧，前揭註 78，頁 163。

²⁸⁴ 汪世虎、沈小軍，前揭註 142，頁 47。

²⁸⁵ 中國大陸《民法通則》第 123 條：「從事高空、高壓、易燃、易爆、劇毒、放射性、高速運輸工具等對周圍環境有高度危險的作業造成他人損害的，應當承擔民事責任；如果能夠證明損害是由受害人故意造成的，不承擔民事責任」之高速運輸工具。汪世虎、沈小軍，前揭註 142，頁 45。

²⁸⁶ 印通（2014），〈機動車交通事故責任歸責原則評析—從過錯責任思想到危險責任原則的引入〉，《湖北行政法院學報》，2014 年 5 期，頁 75。

少，甚至還能要求保險人返還其支出之保險費²⁸⁷。因此，應儘速於法律明文規定交強險不得重複投保，以解決此不公平之現象。

自理賠額度觀之，其修法過程中理賠金額之建立自 2008 年後未予以調整。而 2020 年車險綜合改革予以修正，使責任限額金額之提升，對被保險人來說感受度相當高。總責任限額將原先 12.2 萬元人民幣提高到 20 萬元人民幣，死亡傷殘賠償限額從 11 萬元人民幣提高到 18 萬元人民幣；醫療費用賠償限額從 1 萬元人民幣提高到 1.8 萬元人民幣；財產損失賠償限額維持 2000 元人民幣。無責任賠償限額也同比例調整，死亡傷殘賠償限額從 1.1 萬元人民幣提高到 1.8 萬元人民幣；醫療費用賠償限額從 1000 元人民幣提高到 1800 元人民幣；財產損失賠償限額則維持 100 元人民幣不變。然而，有趣的是，有研究指出 2019 年交強險至少有 1000 億元以上用於賠償財產損失，占比在 70% 以上，反觀人身損害賠償金額的比重明顯較少，因此，在造成第三人人身損害與重大財產損失之汽車交通事故佔不到 1% 之下，交強險責任限額的提升並不會改變財產損失賠償金額仍佔到絕對比重而人身權益實際保障程度較低的客觀事實。換言之，單純的責任限額提升還是不足以彌補財產損失佔到人身傷亡份額的部分²⁸⁸。

再者，交強險之保障對象將車內乘客排除，與責任保險保障被保險人以外第三人之本意有違。車內之乘客與其他受害人並無不同，都有面臨交通事故而受傷之風險。且交強險賠償採取事故分項限額，以每次事故為單位，當有多數受害人時，須平分該保險金額。同時，交強險之給付項目，除人身傷亡之損失外，更涵蓋財產損失。在在都顯示 2020 年車險綜合改革僅對於金額之提升，只滿足表面上之問題，實則對於受害人保障不足之問題似尚有待加強。

²⁸⁷ 韓長印，前揭註 143，頁 150。

²⁸⁸ 陳志斌（2021），〈關於交強險分項限額賠償制度的立法思考〉，《山西財政稅務專科學校學報》，23 卷 2 期，頁 41。

本文認為既然保障不足，首應注重人身保障部分，而應將財產損失予以刪除。保障範圍依照不同國家之立法有涵蓋人身傷亡及財產損失，如英國與美國部分州地區；另一則是僅有保障受害第三人之人身傷亡，而將財產損失部分由商業險來補充。以中國大陸之交強險來看，交通事故發生時，除人身傷亡外，財產損失亦屬於補償範圍，惟交強險之本旨為保障受害人，若保障範圍包含人身傷亡及財產損失對受害人來說固然是好，然而對於中國大陸來說，在人身保障已經不足之下，又將財產損害納入，將會瓜分真正需要保障的部分。

且交強險將財產損失納入之必要性為何，是否會間接造成要保人不願意投保商車險之車體損失保險或第三者責任保險？退步言之，交強險本身存在高保費低保障之缺陷，將財產損失納入保障將直接影響要保人之保費負擔。在現行額度顯然不足之情況，應將保障集中於法益衡量上較優先之人身損失。實務上多發生單純造成財產損失之交通事故，而交強險予以補償該財產損失將擠壓人身損害保障²⁸⁹。因此，對於中國大陸交強險保障財產損失部分，應予以刪除，由商車險予以承保似較妥適。

再者，中國大陸之商車險作為補充交強險之不足，卻有著高保費低保障弊端。因此，2020年車險綜合改革以擴大保障範圍、增加保險金額，調整風險與費率之定價等作為改革重心，更降低附加費用率，促使保險公司壓縮其營運作業成本、人事費用、通路佣金等必要成本，以藉此整頓市場。整體來說，以朝向費率自由化改革，使保單條款與自主定價之權限予以開放，監管機關則在後端設立費率糾偏機制、準備金制度來嚴格管制。

第二項 台灣

台灣強制汽車責任保險制度最大的爭議為混合責任保險與無過失保險二者，而出現如無過失保險中，保險人之賠償責任並不建立在被保險人對第三人

²⁸⁹ 馬寧，前揭註 78，頁 163。

之賠償責任上，給付項目與請求權人亦不與民法掛鉤，與責任保險之設計不同。同時，在保障對象卻又如責任保險，限縮為被保險人以外之第三人。

然而，承前所述，責任保險與無過失保險兩者並非不可相容。且台灣之強制汽車責任保險，係以責任保險為架構混合無過失保險之精神，責任歸屬在特別立法之下採取限額無過失責任²⁹⁰。其立法目的為保障汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，使其能迅速獲得基本保障，因此透過強制投保之義務，達到維護交通安全與保障受害人之目的。又基於強制汽車責任保險為政策性保險之性質，在建立此制度時具備特殊性，而與一般社會保險或商業保險有所不同。故台灣之強制汽車責任保險以責任保險立法，其中強制汽車責任保險具備政策性保險之特殊性，以為達到快速保障受害人創設限額無過失為責任基礎，似無不可。

換言之，強制汽車責任保險制度之責任保險與民法之侵權行為為不同之軌道，強制汽車責任保險不以交通事故具備民法或特別法所定侵權行為發生損害賠償責任為前提。該責任僅為被保險人對於第三人之限額無過失責任，而非民法侵權損害賠償責任。因此，強制汽車責任保險為承擔被保險人責任風險之保險契約，損害賠償應建立在被保險人對第三人之責任。惟現行之《強制汽車責任保險法》第7條僅以「不論加害人有無過失」，而未以將加害人之損害賠償責任以成立限額無過失責任為前提要件，是有不足，而應明文規定於法條中²⁹¹。

退步言之，雖於立法初期有建議應參照無過失保險制度，以第一人保險之概念，不僅可以使保障範圍包含被保險人、家屬及第三人，對於理賠亦更為簡

²⁹⁰ 施文森、林建智，前揭註74，頁56-57。

²⁹¹ 林建智、蔡信華，前揭註61，頁9-10、12。

便快速²⁹²。然而，保障範圍大相對的保費將會較高，不符合基本保障之精神，因此，仍以責任保險為架構。

再者，有認為強制汽車責任保險為責任保險，而給付項目與請求權人應與民法相符。然而，承前所述，強制汽車責任保險為特殊立法，與民法侵權行為為兩個不同之體系。因此強制汽車責任保險將給付項目分為死亡、失能與醫療給付三種，責任保險承保範圍之規定與民事侵權行為賠償範圍脫鉤，似無不妥。

強制汽車責任保險僅提供基本保障，因此給付項目僅以死亡、失能與醫療給付是為合適。且死亡與失能部分以定額給付，本質上是包含非財產上之損害。醫療費用給付部分，事實上與台灣《民法》第 192 條至第 195 條中，受害人得請求部分相同。因此，若與民法掛鉤，將包含非財產上之請求權，而強制汽車責任保險法之保障範圍將會因此重疊與擴張，與其作為基本保障之本旨有所衝突。另外，在請求權人無法抵充之情形，僅在死亡給付部分，《強制汽車責任保險法》係由直接受害人之遺屬向保險人請求保險給付，且該保險金得抵充損害賠償請求權，而民法上在生命權受侵害時將喪失權利能力無賠償請求權，則由間接被害人請求財產與非財產上之損害。此時，倘遺屬與民法上賠償請求權人為不同人時，為保護被保險人之抵充權利將無法發揮作用²⁹³。換言之，在現行法請求權人為受害人本人與遺屬之下，將導致汽車交通事故發生後，若請求權人為第二至第四順位者，則可以再向被保險人請求，而被保險人不能主張抵充。因此，為銜接責任限額外之侵權行為損害賠償，請求權人反而應與民法相符，使責任抵充一致。有認為，現行規定本人及請求權人，應直接合併《強制汽車責任保險法》第 10 條之受害人，使直接與間接受害人為請求主體²⁹⁴。可

²⁹² 施文森（1995），〈強制汽車保險立法之趨向—兼評「強制汽車責任保險法草案」及全民健保法第八十二條〉，《保險專刊》，39 期，頁 29。

²⁹³ 葉啟洲，前揭註 159，頁 449-452。

²⁹⁴ 江朝國，前揭註 58，頁 194 以下。

以發現抵充問題將造成被保險人需再為侵權行為損害賠償，然而，強汽險請求權人實際上係大於民法的，因此，有認為對於被保險人之保障將會不足，應可以任意汽車責任保險補充之。既然強制汽車責任保險法與民法為兩個不同軌道，那麼在汽車交通事故發生時，強制汽車責任保險法部分由保險人給付，侵權行為部分則回歸民法。

另外，在參考中國大陸 2020 年車險綜合改革，關於是否列入財產損失部分，雖有認為交通事故中財產損失之頻率最高，若能將此納入賠償範圍，不僅可以解決汽車交通事故發生時雙方之爭執，且財產損失之損失幅度通常較小，對保費之增加亦不會過多而造成負擔²⁹⁵。然而，強制汽車責任保險作為政策性保險目的在保障受害第三人，因此保障範圍與制度整體效率之平衡同樣重要，換言之，不能一味擴大保障範圍，而將保費無限制的抬升，使一般人難以此種方式轉嫁風險。

至於被保險人部分，《強制汽車責任保險法》第 9 條「共用被保條款」，使被保險人及於經要保人同意使用或管理被保險汽車之人，反觀中國大陸為機動車所有人跟管理人，然而，依照《交強險條例》第 11 條管理人同樣須負擔實告知義務，而台灣未有類似規定²⁹⁶。因此，應參酌中國大陸賦予使用或管理被保險汽車之人據實告知義務，使實際風險與費率計算更加精準。

至於保險金額部分，台灣之強制汽車責任保險死亡保險給付為新台幣 200 萬元，以「每人死亡賠償限額」對「平均每人國內生產毛額」之比值分析與世界先進國家之保險金額仍有些許差異，換言之，台灣強制汽車責任保險死亡給付水準偏低²⁹⁷。雖強制汽車責任保險作為基本保障，而非提供完整保障，然而，死亡保險給付之保險金額自新台幣 120 萬元提升至新台幣 200 萬元是否能

²⁹⁵ 陳松森，同註 154，頁 188。

²⁹⁶ 施文森、林建智，前揭註 74，頁 41-44。

²⁹⁷ 沈士弘，前揭註 235，頁 161-162、174。

夠達到基本保障仍有疑義。中國大陸 2020 年車險綜合改革將保險金額提高，雖與台灣仍有差距，卻可以給予台灣檢視保險金額是否足夠之問題。

最後，任意汽車保險則應建立更好的系統平台。台灣在附加費用率部分，以總量管制作為其手段之缺失為保險公司須於年初估算費率，然而在實際銷售時，卻可能依據被保險人或中間管道的特性與議價能力而有不同的佣金或其他費用，因此在年度總支出費用時可能與原先預期不符，此時保險公司將會面臨監理機關之裁罰。再者，以規章費率規定危險保費的計算，是為防止保險人在定價上不夠成熟，或有打折情事發生。然而，實務上縱使有以規章費率之險種，打折銷售已是常態，應回歸最根本的資料收集，唯有更完整的統計才能增加費率計算的公平性²⁹⁸。因此，可以參考中國大陸之「全國車險信息共享平台」，從保險公司之核保理賠到警察機關之裁罰數據，透過共同分享數據，使成本降低。

雖有認為應將強制汽車責任保險與任意汽車責任保險整合成一制度，因二者皆為透過保險制度填補受害人之損失²⁹⁹。惟兩者在立法目的與經營模式上有所差異，強制汽車責任保險以政策性保險保障受害人為目的，任意汽車責任保險則以轉移被保險人之風險為目標。

²⁹⁸ 現代保險 (04/01/2002)，〈費率自由「話」？〉，<https://www.rmim.com.tw/news-detail-5686> (最後瀏覽日：03/14/2022)。

²⁹⁹ 廖述源 (2014)，〈強制汽車責任保險與任意汽車責任保險整合之構思〉，《保險經營論壇》，21 期，頁 7。

第五章 結論與建議

第一節 結論

汽車之普及化，交通事故所造成之風險逐年上升。汽車交通事故可能造成之損害依照對於自身或他人、財產或非財產等，可以歸納出有財產風險、人身風險與責任風險。其中責任風險指汽車交通事故中對於他人之財產與他人之人身造成損害之情形，對於整體道路交通安全體系之重要性不可小覷。故本文以研究汽車交通事故所造成之責任風險，當汽車責任保險作為轉嫁風險之方式，以何種制度或保障模式最為合適。

兩岸在建構汽車保險制度時，透過基本保障輔以進階保障，藉此完善整體道路交通安全之體系。其中，汽車保險之基本保障指以政策性立法之強制汽車保險，進階保障則為任意汽車責任保險，前者著重在以保障受害人為立法目的，後者則以填補被保險人之損害為主。

因此，本文以中國大陸 2020 年車險綜合改革為中心，透過改革之內容，討論如何更完善的保障汽車交通責任風險。中國大陸 2020 年車險綜合改革可貴之處在於同時改革交強險與商車險，對於建構完善道路交體系統更具整體性。

自歷年之沿革可以發現，中國大陸與台灣之強制汽車保險為保障受害人而以混合形式立法，在實務上卻因此出現許多問題。強制汽車保險在制度選擇上有以責任保險或無過失保險為架構，若以責任保險設計，應思考責任保險與民法侵權行為損害賠償之連結。反之，若以無過失保險為架構則須考量保障範圍較寬之下保費是否會過高。然而，事實上責任保險與無過失保險並非不可以兼容，強制汽車保險係以政策性保險立法，因此，應著重在何種立法始能達到其政策目的並施行無礙。

中國大陸的立法體制以《道路交通安全法》第 76 條中心，為提供受害人快速賠償，以限額內與外之雙層結構建構對機動車事故損害之賠償責任，在限額內融入無過失保險之概念。然而，卻使保險公司、要保人與受害人利益關係失衡，加上保障範圍擴張至財產損失，導致後續發生保障不足之爭議。觀 2020 年車險綜合改革，以提升消費者保障之名義，多以調整理賠額度為主，未考慮修正整體法制之缺漏，稍嫌不足。交強險作為政策性保險，立法意旨在於保障交通事故之受害人，然而實務採用事故分項限額、排除乘客之保障，又將財產損失納入，忽略基本保障之重點應為人身傷亡之損失。而 2020 年車險綜合改革僅以責任限額金額之提升，表面上感受度明顯，卻不可彌補立法模式所致受害人的保障不足之缺失。惟其中亦有值得肯定之處，2020 年車險綜合改革將交強險之費率部分細緻化，除提高對未發生保險事故之被保險人費率優惠的幅度，亦調整交強險統一計算保險費率，依照區域分為五個調整方案，以明確定義浮動係數，解決各地區間之差異。

台灣之立法模式則以混合責任保險與無過失保險，有認為既以責任保險之架構下，其承保範圍應與民法之侵權行為損害賠償責任掛鉤。然而，以責任保險為架構，並以《強制汽車責任保險法》第 7 條採取限額無過失，不論加害人有無過失，保險人皆須負責，為基於政策目的下之特殊立法，與民法之侵權行為損害賠償責任為兩個軌道。可以發現的是，混合制度並非不可兼容，僅需考量為達到政策目標，如何使受害人獲得最適當之基本保障。

退步言之，本文試討論若將二者皆改以無過失制度是否更能達成保障受害人之目的。自無過失保險制度以權利置換為核心概念可知，其須建立在使用汽車程度高、整體法治環境適當作為前提要件，以避免導致駕駛注意程度下降或因此有過度醫療的問題。因此，除中國大陸之風俗民情不適合外，將其修改為無過失保險制度之成本亦過高，而不宜改為無過失保險制度。反觀台灣，於立法初期，有建議應參照無過失保險制度，以第一人保險之概念使保障範圍包含

被保險人、家屬及第三人，達到更快速的理賠。然而，無過失保險制度之涵蓋範圍廣保費對較高，難以符合以基本保障設計之強制汽車保險制度。

最後，任意汽車責任保險部分，作為強制汽車保險基本保障之補充，給予被保險人更多選擇之可能。中國大陸 2020 年車險綜合改革，任意汽車保險部分主要以保障消費者角度調整費率與條款為主。以監管機關角度觀察，其將前端放開，交由保險公司自主訂立費率，在後端則以設立費率糾偏機制、準備金制度來嚴格管制。簡言之，將保單條款與自主定價之權限開放，主管機關在後端的監管仍趨向嚴格。長期觀之，整體保險市場趨向成熟穩定，然而短期來說，對於保險業者壓力增加，而不適合的保險公司將會面臨倒閉，為費率自由化後會造成之結果。因此，對於不適任之保險公司應如何退場，而避免被保險人之權益受損。整體來說，中國大陸之商車險欲逐漸往費率自由化走向，因此須有市場資訊支撐，其制度未如台灣以保發中心收取個別保險公司資料統整，而係以車險信息平台運作，其優點在於快速且的資訊收集，對於日後保險科技甚有幫助。然而，在實務運作上卻發現，2020 年車險綜合改革後保險公司在上傳數據時有數據延後申報、上報不實等問題，而使其無法發揮最大的效用。相較台灣，費率自由化已行之有年，除出現主管機關間之權衡問題需解決，在放寬監管由業者發揮與嚴格管控下仍須衡量。換言之，以完善汽車交通責任風險之角度，任意汽車保險中之第三人責任險作為補充強制汽車保險應有更適當之費率與條款。

第二節 建議

本文著重在以強制汽車保險與任意汽車責任保險作為手段，應如何完善汽車交通事故責任風險，而透過中國大陸 2020 年車險綜合改革，不僅可以回顧過去之發展，更可以此檢視現在之改革是否到位，以及未來應如何修正。

強制汽車保險部分，可以發現事實上責任保險與無過失保險並非不可以兼容，強制汽車保險係以政策性保險立法，因此，重點在於何種立法始能達到其政策目的並施行無礙。而為達到其政策目標，若能以混合制度，使道路交通安全體系更完整，似無不可。

本文認為，中國大陸交強險以政策性保險之定位，為保障交通事故之受害人，然而，因為制度之設計，卻導致實務運作上保障不足之情況。其中，交強險以混合方式立法為最受批評之處，因此，應對於立法架構有所調整。首先，宜以現行實務下責任保險之架構為主，而非改為無過失保險制度。再者，交強險本身存在高保費低保障之缺陷，將財產損失納入保障將直接影響要保人之保費負擔。在現行保障額度不足之情況，應將保障集中於法益衡量上較優先之人身損失。因此，應將中國大陸交強險保障財產損失部分予以刪除，由商車險予以承保似較妥適。同時，商車險部分，則應落實在數據方面之嚴格監管，始能發揮數據透明化之優勢。

台灣的部分，強制汽車責任保險宜續採限額無過失為歸責原則，換言之，在責任保險之架構下，為達到快速保障受害人之政策目標，而採取限額無過失之特殊立法。同時，因其架構仍為責任保險，須符合一般責任保險法理，因此，現行架構僅能以「加害人無論有無過失」與給付項目推論採取限額無過失原則，應將《強制汽車責任保險法》之責任歸屬明定於條文。再者，給付項目跟民事侵權行為體系不同是為合理，因強制汽車責任保險為基本保障，倘若包含民法侵權行為損害賠償責任之項目，尚包含精神損害等非財產上之損害，將使賠償範圍無限上綱，與本法之立法目的不相符。另外，在強制汽車責任保險作為基本保障之下，於限額外仍賦予受害人依據民事侵權行為體系求償。因此，《強制汽車責任保險法》之請求權人與民事侵權行為體系應為兩種不同軌道，而後續無法抵充之問題，被保險人仍可依照任意汽車責任保險為補充。最後，強制汽車責任保險並無需增加財產損失為給付項目，作為政策性保險之目

的在保障受害第三人，保障範圍與制度整體效率之平衡同樣重要，不能一味擴大保障範圍而將保費無限制的抬升，使一般人難以此種方式轉嫁風險。

綜上所述，本文認為汽車交通事故責任風險與我們息息相關，其所造成之損害亦不可小覷，且未來發展快速，無論是對於受害人亦或是被保險人，所面臨之風險亦時刻在更新，因此，為保障整體道路交通安全上，應持續關注並改革。在理論上雖有不同的學說與制度，然而，每個國家依照不同民情有不同之立法與背後考量因素，不應拘泥於理論之框架，而應適度調整最適合之制度。



參考文獻

中文部分

書籍

丁鳳楚（2006），《機動車交通事故侵權責任強制保險制度》，中國人民公安大學。

王明智（2000），《現代汽車保險理論與實務》，華泰。

江朝國（2006），《強制汽車責任保險法》，2版，元照。

林群弼（2008），《保險法論》，修訂3版，三民。

林勳發、柯澤東、劉興善、梁宇賢（2009），《商事法精論》，修訂6版，新學林。

施文森、林建智（2009），《強制汽車保險》，元照。

郭左踐（等編）（2008），《機動車強制責任保險制度比較研究》，中國財政經濟。

陳繼堯（2006），《汽車保險：理論與實務》，再版，智勝。

陳雲中（2011），《保險學要義：理論與實務》，修訂9版，三民。

陳彩稚（2018），《財產與責任保險》，2版，元照。

陳森松、吳瑞雲（著），凌氫寶（編）（2020），《財產保險學》，4版，華泰。

凌氫寶、陳森松（2006），《產物保險經營》，2版，華泰。

葉啟洲（2021），《保險法》，7版，元照。

楊誠對 (2015),《財產保險(II):汽車、工程、責任及其他保險》,修訂9版,保險事業發展中心。

劉宗榮 (2016),《保險法》,4版,自刊。

專書論文

王姍妮 (2011),〈交強險需“正本清源”—以公平為視角談我國交強險賠償限額的合理性設置〉,收於:萬鄂湘(編),《探索社會主義司法規律與完善民商事法律制度研究—全國法院第23屆學術討論會獲獎論文集(下)》,頁997-1008,最高人民法院出版社。

王煥平 (2011),〈產險公司中介業務違法違規問題的分析與治理〉,收於:羅忠敏(編),《中國保險學會學術年會入選文集2011(實務卷)》,頁466-471,法律出版社。

沈潔穎 (2014),〈試論我國機動車第三者責任強制保險法律制度及其完善〉,收於:浙江省保險學會(編),《新“國十條”宣傳暨浙江省2014年保險法學學術年會論文集》,頁33-38,浙江省保險學會。

徐敏娜 (2016),〈高速發展下的商業車險費率市場化改革—淺析商業車險費率市場化改革的影響及對策〉,收於:范學東(編),《浙江保險科研成果選編(2016年度)》,頁459-468,浙江省保險學會。

韓長印、鄭潔文 (2021),〈駕駛行為保險與中國車險規範的權利義務重構〉,收於:林勳發教授七秩華誕祝壽論文集編輯委員會(編),《保險法學主要議題—林勳發教授七秩華誕祝壽論文集》,頁203-225,元照。

期刊論文

- 王澤鑑 (2005),〈特殊侵權行為(八)動力車輛駕駛人責任與強制汽車責任保險制度〉,《臺灣本土法學雜誌》,73期,頁23-36。
- 王蒙蒙 (2012),〈論交強險與機動車第三者責任保險的區別與聯繫〉,《知識經濟》,2012年2期,頁39。
- 王琦 (2019),〈中美汽車保險的比較分析—基於責任保險角度〉,《中國市場》,2019年2期,頁51-54。
- 方志平 (2012),〈論保險慣例—以商業車險條款為中心〉,《中外法學》,2012年3期,頁521-536。
- 方志平 (2014),〈明確說明義務的困境和出路—基於中國商業車險的觀察〉,《私法》,2014年1期,頁200-223。
- 史衛進 (2018),〈交通肇事逃逸的機動車保險賠償制度比較研究〉,《月旦財經法雜誌》,43期,頁185-209。
- 石裕泰 (1995),〈強制汽車責任保險“無盈無虧”原則之研究〉,《保險專刊》,39期,頁177-186。
- 江朝國 (1990),〈強制汽車責任保險應否採單軌制之商榷〉,《保險專刊》,20期,頁23-27。
- 江朝國 (2004),〈強制汽車責任保險之保障範圍〉,《月旦法學教室》,25期,頁108-114。
- 印通 (2014),〈機動車交通事故責任歸責原則評析—從過錯責任思想到危險責任原則的引入〉,《湖北行政法院學報》,2014年5期,頁71-76。
- 印通 (2016),〈論機動車強制保險的立法模式—兼評《道路交通安全法》第76條〉,《保險研究》,2016年6期,頁120-127。

田清芳、梁鵬（2019），〈交強險重復投保之賠付〉，《中國保險》，2019年11期，頁55-59。

任婕（2019），〈商業車險改革歷程回顧及成效分析〉，《中國保險》，2019年12期，頁18-22。

任自力（2019），〈中國保險費率監管制度的改革與思考〉，《政法論叢》，2019年2期，頁104-114。

任自力、劉佳（2020），〈論機動車保單條款標準化之理論基礎〉，《月旦民商法雜誌》，67卷，頁98-112。

朱凡（2009），〈多人傷亡下交強險分配的困境及修法對策〉，《西南金融》，2009年3期，頁63-64。

朱少杰（2021），〈車險綜合改革的成效初探與市場格局分析〉，《上海保險》，2021年9期，頁5-11。

李明發、王俊超（2007），〈機動車交通事故責任險與民事賠償關係研究〉，《法學家》，2007年5期，頁72-77。

汪世虎、沈小軍（2014），〈我國機動車之間交通事故歸責原則之檢討—以德國法為參照〉，《現代法學》，36卷，頁44-53。

汪信君（2005），〈論強制汽車責任保險法修正條文—補償與賠償之再省思〉，《台灣本土法學雜誌》，68期，頁93-112。

汪信君（2010），〈論動力車輛事故之侵權行為責任、責任保險與無過失補償：以經濟抑制理論為基礎〉，《臺大法學論叢》，39卷1期，頁237-285。

沈士弘（2013），〈現行強制汽車責任保險對消費者的保護夠嗎？—階梯式強制汽車責任保險之初探〉，《消費者保護研究》，18期，頁145-182。

- 邢海寶 (2016),〈機動車自願責任險排除連帶賠償責任〉,《中國法學》,2016年3期,頁265-281。
- 林建智 (2010),〈從費率自由化談保險專業形象〉,《核保會報》,21期。
- 林建智、蔡信華 (2019),〈強制汽車責任保險制度之評論—以限額無過失責任為核〉,《保險專刊》,35卷1期,頁1-22。
- 林勳發 (2011),〈大陸強制汽車責任保險制度評析〉,《銘傳大學法學論叢》,13期,頁169-213。
- 孟生旺 (2017),〈商車費改:回顧與展望〉,《經營者(汽車商業評論)》,2017年2期,頁151-155。
- 施文森 (1995),〈強制汽車保險立法之趨向—兼評「強制汽車責任保險法草案」及全民健保法第八十二條〉,《保險專刊》,39期,頁11-31。
- 帥克 (2006),〈各方關注三者險走上法治軌道〉,《中國保險》,2006年4期,頁24-27。
- 宮邦友 (2010),〈交強險中六個突出法律問題的澄清〉,《法律適用》,2010年8期,頁7-10。
- 孫玉紅 (2011),〈無責賠付之匡正—法律解釋方法的視角〉,《法律科學》,2011年3期,頁23-29。
- 袁小梁 (2012),〈高保低賠的車損險條款應屬免責條款〉,《人民司法》,2012年8期,頁90-93。
- 馬向東 (2020),〈車險綜合改革啟幕〉,《上海保險》,2020年10期,頁32-35。
- 馬穎軍 (2012),〈交強險無責賠付的利弊權衡〉,《山西大同大學學報(社會科學版)》,26卷2期,頁12-14。

- 馬寧 (2019),〈中國交強險立法的完善：保險模式選擇與規範調適〉,《清華法學》,2019年5期,頁149-167。
- 陳森松 (1994),〈我國強制汽車責任保險給付標準之研究〉,《保險專刊》,37期,頁186-201。
- 陳定輝 (1995),〈強制汽車責任保險法草案中介紹維護道路交通安全政策條文〉,《保險專刊》,42期,頁172-187。
- 陳定輝 (2005),〈政策性保險法制化過程重要原則初探—以新修正強制汽車責任保險法為例〉,《台灣本土法學雜誌》,68期,頁73-92。
- 陳忠五 (2005),〈強制汽車責任保險法立法目的之檢討〉,《臺灣本土法學雜誌》,70期,頁59-100。
- 陳俊元 (2006),〈中國大陸機動車交通事故責任強制保險條例之評析〉,《立法院院聞》,34卷11期,頁48-74。
- 陳志斌 (2021),〈關於交強險分項限額賠償制度的立法思考〉,《山西財政稅務專科學校學報》,23卷2期,頁39-42。
- 陳榮森 (2009),〈產險費率自由化第三階段相關監理配套措施〉,《保險大道》,58期,頁15-19。
- 張力毅 (2016),〈政策性保險之政策目的如何融入司法裁判—以《交強險條例》第1條的司法適用為中心〉,《華東政法大學學報》,2016年4期,頁100-111。
- 張力毅 (2017),〈論美國汽車無過失保險制度變革及對我國交強險混合立法模式的借鑒〉,《保險研究》,2017年12期,頁47-59。
- 張力毅 (2021),〈比較、定位與出路：論我國交強險的立法模式—寫在《交強險條例》出台15周年之際〉,《保險研究》,2021年1期,頁107-122。

- 傅天明、呂飛、任婕、荊菁（2020），〈車險綜合改革的影響分析和對策建議〉，《保險理論與實踐》，2020年8期，頁32-45。
- 馮玥、發紹平（2011），〈論交強險與第三者責任險的適用—以道路交通事故侵權責任為視角〉，《時代金融》，2011年14期，頁37-39。
- 解可（2010），〈簡析《機動車交通事故責任強制保險條例》〉，《學理論》，2010年18期，頁143-145。
- 楊坊山（1995），〈論強制汽車責任保險公民營之爭〉，《保險專刊》，39期，頁170-176。
- 葉銘進（1994），〈強制汽車責任保險之特性—以受害人之保護為中心（上）〉，《律師通訊》，177期，頁44-51。
- 葉啟洲（2007），〈強制汽車責任保險之複保險撤銷權與法定保險金額制—新強制汽車責任保險法第二十二條評析〉，《法學叢刊》，52卷2期，頁35-58。
- 葉啟洲（2009），〈德國強制汽車責任保險之法律性質及第三人直接請求權之構造〉，《風險管理學報》，11卷1期，頁5-34。
- 葉啟洲（2019），〈被害人酒後駕車是強制汽車責任保險的法定除外危險？—臺灣高等法院花蓮分院104年度原上字第9號判決評析〉，《月旦法學雜誌》，284期，頁71-85。
- 廖述源（2014），〈強制汽車責任保險與任意汽車責任保險整合之構思〉，《保險經營論壇》，21期，頁1-8。
- 趙長利、韓廣德、李方媛（2015），〈機動車第三者責任保險投保狀況研究〉，《合作經濟與科技》，2015年6期，頁57-59。

- 趙鑫宇 (2021),〈保險中介市場發展現狀與問題〉,《現代營銷》,2021年3期,頁142-143。
- 楊坊方 (1993),〈論立法院審議中的「強制汽車責任保險法」草案〉,《保險專刊》,33期,頁21-31。
- 楊曉錚 (2019),〈交強險重復投保賠付規則研究〉,《法制博覽》,24期,頁231-232。
- 鄭濟世 (2005),〈保險費率自由化對市場運作之影響〉,《核保學報》,13卷,頁1-30。
- 蔡興亞 (1992),〈談談機動車輛第三者責任保險〉,《企業經濟》,1992年5期,頁59-60。
- 蔡建興 (2006),〈強制汽車責任保險法常見實務問題之探討〉,《全國律師》,10卷11期,頁76-87。
- 蔡東峰 (2006),〈淺談我國汽車保險費率自由化與附加價值之提昇〉,《風險與保險雜誌》,11期,頁61-62。
- 劉春堂 (1994),〈論強制汽車責任保險被害人直接請求權—以日本自動損害賠償保障法規定為中心〉,《保險專刊》,35期,頁13-32。
- 劉學生 (2011),〈交強險立法與實踐的兩個法律問題辨析—以侵權責任法律關係為視角〉,《保險研究》,2011年9期,頁104-108。
- 劉銳 (2006),〈強制責任保險與無過失保險可否兼容?—臺灣的經驗與大陸的教訓〉,《中央財經大學學報》,2006年7期,頁78-82。
- 劉銳 (2011),〈中國機動車強制保險的目標定位與模式選擇〉,《保險研究》,2011年7期,頁22-28。

劉銳（2013），〈交強險基本模式問題探析：從最高法院司法解釋和國務院行政法規的對抗談起〉，《保險研究》，2013年11期，頁78-84。

劉冬（2014），〈新一輪車險價格戰爆發風險不可忽視〉，《中國保險》，2014年9期，頁38-42。

劉琬喬（2019），〈交強險“無責賠付”範圍與限額釐定〉，《開封教育學院學報》，39卷8期，頁256-257。

劉龍（2015），〈車損險中高保低賠條款的效力認定〉，《人民司法》，2015年15期，頁92-94。

蔣義鵬（2020），〈我國交強險賠付模式的立法選擇〉，《理論觀察》，2020年3期，頁111-113。

薛恆（2019），〈費率市場化環境下車險創新思路〉，《天津社會保險》，2019年1期，頁25-27。

韓長印、易萍（2010），〈交強險中惡意肇事的保險墊付責任〉，《法學》，2010年10期，頁121-132。

韓長印（2012），〈我國交強險立法定位問題研究〉，《中國法學》，2012年5期，頁149-162。

韓長印（2015），〈責任保險中的連帶責任承擔問題—以機動車商業三責險條款為分析樣本〉，《中國法學》，2015年2期，頁266-281。

簡仲明（2010），〈產險費率自由化『費用率風險管理』之探究〉，《核保會報》，20期。

簡仲明（2017），〈產險業費率自由化費用率管理之潛在風險與因應對策〉，《保險大道》，61期，頁26-30。

羅俊瑋 (2006),〈大陸地區機動車交通事故責任強制保險條例之初探〉,《展望與探索》,4卷8期,頁78-91。

羅振軍、佟瑞鵬 (2008),〈中國道路交通安全與機動車保險現狀分析及對策研究〉,《保險研究》,2008年5期,頁38-43。

聶穎 (2019),〈保險中介市場亂象現狀、治理和展望〉,《中國保險》,2019年5期,頁18-23。

博碩士學位論文

呂茜 (2019),《車輛保險“無責免賠”案例解析》,湖南大學法律碩士論文,湖南。

侯識遠 (2017),《UBI車險介紹與其在中國大陸車險市場發展情況之探究》,東吳大學財務工程與精算數學系碩士論文,台北。

郭菁菁 (2015),《車輛損失險“無責免賠”條款研究》,上海交通大學法律碩士論文,上海。

網路資料

現代保險 (2002年4月1日),費率自由「話」?,

<https://www.rmim.com.tw/news-detail-5686>。

證券日報 (2012年8月13日),2011年交強險虧損92億為近五年之最,

<http://finance.people.com.cn/insurance/BIG5/n/2012/0813/c223018-18726332.html>。

三立新聞 (2019年1月3日),孝子恍神撞4超跑 求償金額曝光了!,

<https://tw.news.yahoo.com/孝子恍神撞4超跑-求償金額曝光了-112519129.html>。

上海證券報 (2019年8月5日),多家險企集中被罰 皆因違規“異地承保”,

<http://news.cnstock.com/news,yw-201908-4411265.htm>。

中時新聞網（2019年11月25日），產險紛推外送員機車險，
<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20191125002996-260410?chdtv>。

京江晚報（2020年7月31日），三者險限額擬1000萬元，
<http://www.jszw.com.cn/2020/0731/1568795.shtml>。

新華網（2020年8月14日），車險綜合改革啟幕 你的車險將有這些變化，
http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/2020-08/14/c_1126367651.htm。

史智軍（2020年8月24日），網約車及順風車之保險免責條款的法律適用困境和突破，
<http://bj3zy.chinacourt.gov.cn/article/detail/2020/08/id/5422440.shtml>。

韓宋輝（2020年8月26日），車險綜合改革加速度 手續費上限下探至15%，上海證券報，
<https://news.cnstock.com/news/jg-202008-4583488.htm>。

新京報（2020年9月10日），新交強險費率浮動係數方案發布！優質車主享更高優惠 保費將下降，
<https://www.bjnews.com.cn/detail/159973590015543.html>。

中國證券網（2020年9月11日），銀保監會發布《示範型商車險精算規定》，
https://www.cs.com.cn/jg/05/202009/t20200911_6093727.html。

張銳（2020年9月21日），車險綜合改革：一場特惠於民的深度市場化布局，人民網—國際金融報，
<http://finance.people.com.cn/BIG5/n1/2020/0921/c1004-31868415.html>。

蘇向杲（2020年11月19日），眾安在線：車險綜改有效改善了行業嚴重同質化問題，證券日報網，
<http://www.zqrb.cn/jrjg/insurance/2020-11-19/A1605771421806.html>。

北京商報（2020年12月25日），2019年交強險承保盈利82億元同比增長60.78%，
https://www.sohu.com/a/440475552_115865。

每日經濟新聞 (2021 年 5 月 20 日)，每經專訪評駕科技董事長李獻坤：保險中介信息化監管落地迫在眉睫，<https://twgreatdaily.com/zh-mo/dId9iXkBAXbFhvpDJIFF.html>。

艾德嘉 (2021 年 8 月 19 日)，一位母親的大愛讓她撐過八年奮戰，最終促使強制汽車責任險立法成功，<https://storystudio.tw/article/gushi/compulsory-automobile-liability-insurance>。

林資傑 (2021 年 10 月 13 日)，車商保代賣車險列清單 金管會將查是否落實，中時新聞網，<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20211013001123-260410?chdtv>。

姜海納、姜皓、顧全 (2020 年 9 月 3 日)，全球車險面面觀—回顧各國強制車險改革之路，瑞再研究院，<https://www.swissre.com/institute/research/topics-and-risk-dialogues/china/expertise-publication-china-motor-insurance-reform-on-the-way.html>。

產險費率自由化與市場競爭法制研討會 (2021 年 6 月 17 日)，台灣保險法學會，<http://www.tilaweb.org.tw/index.php/retrospect/2018-03-26-07-18-48/110/198-2021-06-17-15-41-54>。

英文部分

書籍

Dionne, G. et al. (1999). *Automobile insurance: road safety, new drivers, risks, insurance fraud and regulation*. Springer.

Huebner, S. S. et al. (1996). *Property and liability insurance* (4th ed.). Prentice Hall.

Keeton, R. E. & O'Connell, J. (1965). *Basic protection for the traffic victim: A blueprint for reforming automobile insurance* (2d ed.). Little, Brown.

Matthew Bender (1993). *No-fault and uninsured motorist automobile insurance* (Vol. 2).

Widiss, A. I. et al. (1977). *No-fault automobile insurance in action: The experiences in Massachusetts, Florida, Delaware, and Michigan*. Oceana Publications.

期刊論文

Baker, T. (2007). Liability insurance, moral luck, and auto accidents. *Theoretical Inquiries in Law*, 9, 165-184.

Gordon, T. M. (2014). To reform or repudiate? An argument on the future of no-fault auto insurance. *Quinnipiac Health Law*, 17, 63-82.

Knutsen, E. S. (2010). Auto insurance as a social contract: Solving automobile insurance coverage disputes through a public regulatory framework. *Alberta Law Review*, 48, 715-752.

O'Connell, J. & Joost, R. H. (1986). Giving motorists a choice between fault and no-fault insurance. *Virginia Law Review*, 72, 61-90.

Stenger, S. (1991). No-fault personal injury automobile insurance: The Quebec and New York experiences and a proposal for California. *Hastings International and Comparative Law Review*, 14(8), 505-528.

Schwartz, G. T. (2000). Auto no-fault and first-party insurance: Advantages and problems. *Southern California Law Review*, 73, 611-676.

Velikova, R. (2007). Theorizing the automobile no-fault tort threshold. *Tort Trial & Insurance Practice Law Journal*, 42, 1043-1069.

網路資料

Winkler, K. E., (2015). Effects of no-fault auto insurance on safety incentives (unpublished manuscript) (on file with SSRN), <https://ssrn.com/abstract=2747006>.

Zhang, J. & Zhou, H., (2019). Disentangling adverse selection and moral hazard: Evidence from China's automobile insurance market (unpublished manuscript) (on file with SSRN), <https://ssrn.com/abstract=3415743>.



附件一

《實施車險綜合改革的指導意見》³⁰⁰

車險與人民群眾的利益關係密切。我國車險經過多年的改革發展，取得了積極成效，但一些長期存在的深層次矛盾和問題仍然沒有得到根本解決，高定價、高手續費、經營粗放、競爭失序、數據失真等問題比較突出，離高質量發展要求還有較大差距。為貫徹以人民為中心的發展思想和高質量發展要求，深化供給側結構性改革，更好維護消費者權益，實現車險高質量發展，根據《中華人民共和國保險法》《中共中央、國務院關於新時代加快完善社會主義市場經濟體制的意見》和全國金融工作會議等精神，現就實施車險綜合改革提出如下意見。

一、總體要求

（一）指導思想

堅持以習近平新時代中國特色社會主義思想為指導，深入學習貫徹黨的十九大和十九屆二中、三中、四中全會精神，認真落實黨中央、國務院決策部署，堅持穩中求進工作總基調，貫徹新發展理念，按照人民導向、市場導向、發展導向、漸進方式實施車險綜合改革，健全市場化條款費率形成機制，激發市場活力，規範市場秩序，提升服務水平，有效強化監管，促進車險高質量發展，更好地滿足人民美好生活需要。

（二）基本原則

一是市場決定，監管引導。

³⁰⁰ 中華人民共和國中央政府，「中國銀保監會關於印發實施車險綜合改革指導意見的通知」，2020年9月2日，取自 http://big5.www.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-09/04/content_5540321.htm，最後瀏覽日 2022 年 3 月 14 日。

充分發揮市場在車險資源配置中的決定性作用，更好發揮政府作用，最大限度減少監管對車險微觀經濟活動的直接干預。運用市場化法治化手段，改進事前事中事後監管，加大市場秩序整治力度，提高準備金等監管有效性，強化償付能力監管剛性約束。

二是健全機制，優化結構。

加大車險供給側結構性改革力度，健全以市場為導向、以風險為基礎的車險條款費率形成機制。優化條款責任，理順價格成本結構，科學釐定基準費率，引導市場費率更加合理，促進各險種各車型各區域車險價格與風險更加匹配。

三是提升保障，改進服務。

不斷豐富車險產品，優化示範產品，支持差異化產品創新。規範險類險種，擴大保障範圍和保障額度，改進車險服務，提升車險經營效率和服務能力，提高消費者滿意度。

四是簡政放權，協調推進。深化“放管服”改革，穩步放開前端產品和服務准入，提升微觀主體自主能力和創新能力，增強市場活力。把有利於消費者作為正確處理改革發展穩定關係的結合點，把握好改革的時機、節奏和力度，防止大起大落，促進市場穩定。

（三）主要目標

以“保護消費者權益”為主要目標，具體包括：市場化條款費率形成機制建立、保障責任優化、產品服務豐富、附加費用合理、市場體系健全、市場競爭有序、經營效益提升、車險高質量發展等。短期內將“降價、增保、提質”作為階段性目標。

二、提升交強險保障水平

（四）提高交強險責任限額

為更好發揮交強險保障功能作用，根據《機動車交通事故責任強制保險條例》，銀保監會會同公安部、衛生健康委、農業農村部研究提高交強險責任限額，將交強險總責任限額從 12.2 萬元提高到 20 萬元，其中死亡傷殘賠償限額從 11 萬元提高到 18 萬元，醫療費用賠償限額從 1 萬元提高到 1.8 萬元，財產損失賠償限額維持 0.2 萬元不變。無責任賠償限額按照相同比例進行調整，其中死亡傷殘賠償限額從 1.1 萬元提高到 1.8 萬元，醫療費用賠償限額從 1000 元提高到 1800 元，財產損失賠償限額維持 100 元不變。

（五）優化交強險道路交通事故費率浮動係數

在提高交強險責任限額的基礎上，結合各地區交強險綜合賠付率水平，在道路交通事故費率調整係數中引入區域浮動因子，浮動比率中的上限保持 30% 不變，下浮由原來最低的-30%擴大到-50%，提高對未發生賠付消費者的費率優惠幅度。對於輕微交通事故，鼓勵當事人採取“互碰自賠”、在線處理等方式進行快速處理，並研究不納入費率上調浮動因素。

三、拓展和優化商車險保障服務

（六）理順商車險主險和附加險責任

在基本不增加消費者保費支出的原則下，支持行業拓展商車險保障責任範圍。引導行業將機動車示範產品的車損險主險條款在現有保險責任基礎上，增加機動車全車盜搶、玻璃單獨破碎、自燃、發動機涉水、不計免賠率、無法找到第三方特約等保險責任，為消費者提供更加全面完善的車險保障服務。支持行業開發車輪單獨損失險、醫保外用藥責任險等附加險產品。

（七）優化商車險保障服務

引導行業合理刪減實踐中容易引發理賠爭議的免責條款，合理刪減事故責任免賠率、無法找到第三方免賠率等免賠約定。

（八）提升商車險責任限額

結合經濟社會發展水平，支持行業將示範產品商業三責險責任限額從 5 萬—500 萬元檔次提升到 10 萬—1000 萬元檔次，更加有利於滿足消費者風險保障需求，更好發揮經濟補償和化解矛盾糾紛的功能作用。

（九）豐富商車險產品

支持行業製定新能源車險、駕乘人員意外險、機動車延長保修險示範條款，探索在新能源汽車和具備條件的傳統汽車中開發機動車里程保險（UBI）等創新產品。引導行業規範增值服務，制定包括代送檢、道路救援、代駕服務、安全檢測等增值服務的示範條款，為消費者提供更加規範和豐富的車險保障服務。

四、健全商車險條款費率市場化形成機制

（十）完善行業純風險保費測算機制

支持行業根據市場實際風險情況，重新測算商車險行業純風險保費。建立每 1—3 年調整一次的商車險行業純風險保費測算的常態化機制。

（十一）合理下調附加費用率

引導行業將商車險產品設定附加費用率的上限由 35% 下調為 25%，預期賠付率由 65% 提高到 75%。適時支持財險公司報批報備附加費用率上限低於 25% 的網銷、電銷等渠道的商車險產品。

（十二）逐步放開自主定價係數浮動範圍

引導行業將“自主渠道係數”和“自主核保係數”整合為“自主定價係數”。第一步將自主定價係數範圍確定為[0.65—1.35]，第二步適時完全放開自主定價係數的範圍。為更好地保護消費者權益，在綜合改革實施初期，對新車的“自主定價係數”上限暫時實行更加嚴格的約束。

（十三）優化無賠款優待係數

引導行業在擬訂商車險無賠款優待係數時，將考慮賠付記錄的範圍由前1年擴大到至少前3年，並降低對偶然賠付消費者的費率上調幅度。

（十四）科學設定手續費比例上限

引導行業根據商車險產品附加費用率上限、市場經營實際和市場主體差異，合理設定手續費比例上限，降低一些銷售領域過高的手續費水平。在各地區科學設定商車險手續費比例上限時，各銀保監局要積極主動發揮引導作用。

五、改革車險產品准入和管理方式

（十五）發布新的統一的交強險產品

支持行業按照修訂後的交強險責任限額和道路交通事故費率浮動係數，擬訂並報批新的統一的交強險條款、基礎費率、與道路交通事故相聯繫的浮動比率。

（十六）發布新的商車險示範產品

支持行業按照修訂後的保險條款、基準純風險保費和無賠款優待係數，發布新的商車險行業示範產品。各地區目前在商車險產品中已使用的交通違法係數因子，在實施綜合改革後仍可繼續使用。

（十七）商車險示範產品的准入方式由審批制改為備案制

財險公司使用商車險行業示範條款費率的，應當報銀保監會備案。財險公司開發商車險創新型條款費率的，應當報銀保監會審批。在財險公司設定各地區商車險產品自主定價係數範圍時，各銀保監局要積極主動發揮引導作用。

（十八）支持中小財險公司優先開發差異化的創新產品

出台支持政策，鼓勵中小財險公司優先開發差異化、專業化、特色化的商車險產品，優先開發網銷、電銷等渠道的商車險產品，促進中小財險公司健康發展，健全多層次財險市場體系。

六、推進配套基礎建設改革

（十九）全面推行車險實名繳費制度

財險公司要加強投保人身份驗證，做好保單簽名、條款解釋、免責說明等工作，推進實名繳費，促進信息透明，防止銷售誤導、墊付保費、代簽名等行為，維護消費者合法權益。

（二十）積極推廣電子保單制度

在保障消費者知情權和選擇權的基礎上，鼓勵財險公司通過電子保單方式，為消費者提供更加便捷的車險承保、理賠等服務。

（二十一）加強新技術研究應用

支持行業運用生物科技、圖像識別、人工智能、大數據等科技手段，提升車險產品、保障、服務等的信息化、數字化、線上化水平。加強對車聯網、新能源、自動駕駛等新技術新應用的研究，提升車險運行效率，夯實車險服務基礎，優化車險發展環境，促進車險創新發展。

七、全面加強和改進車險監管

（二十二）完善費率回溯和產品糾偏機制

運用實際經營結果加強對車險費率釐定假設的回溯分析。對於報批報備產品的利潤測試與實際偏離度大，甚至以此進行不正當競爭的，銀保監會及其派出機構可依法責令財險公司調整商車險費率。對於費率實際執行情況與報批報備水平偏差較大、手續費比例超過報批報備上限等行為，銀保監會及其派出機構可依法責令財險公司停止使用商車險條款費率。

（二十三）提高準備金監管有效性

完善車險準備金監管制度，健全保費不足準備金計提標準，及時準確體現經營損益情況，倒逼財險公司理性經營，防範非理性競爭行為。要加強準備金充足性指標監測，及時對指標異常經營行為進行干預。要嚴肅查處未按照規定提轉責任準備金、違規調整責任準備金以操縱財務業務數據等行為。

（二十四）強化償付能力監管剛性約束

健全完善償付能力監管制度規則，抓好實施運用，督促財險公司強化質量和效益意識，建立健全全面風險管理制度，促進依法合規和理性經營。

（二十五）強化中介監管

建立健全車險領域保險機構和中介機構同查同處制度，嚴厲打擊虛構中介業務套取手續費、虛開發票、捆綁銷售等違法違規行為。推動保險機構與中介機構完善信息系統對接等建設，規範手續費結算支付，禁止銷售人員墊付行為。禁止中介機構違規開展異地車險業務。

（二十六）防範壟斷行為和不正当競爭

鼓勵和保護公平競爭，保護車險消費者和經營者的合法權益。禁止為謀取交易機會或者競爭優勢進行賄賂、虛假宣傳、誤導消費者、編造誤導性信息等擾亂車險市場秩序的行為。對車輛銷售渠道、網絡信息平台等濫用市場支配地

位破壞公平競爭、損害車險消費者權益的行為，要會同有關部門依法嚴肅查處。

八、明確重點任務職責分工

（二十七）監管部門要發揮統籌推進作用

銀保監會及其派出機構要加強頂層設計，補齊監管制度短板，建立健全商車險條款費率備案細則、費率回溯規則、保費不足準備金制度、停止使用條款費率機制和車險經營迴避制度等規則。要及時關注車險綜合改革進展，持續開展動態監測，改進非現場監管，強化現場檢查調查，嚴肅查處違法違規行為。

（二十八）財險公司要履行市場主體職責

財險公司要貫徹新發展理念，走高質量發展道路，調整優化考核機制，降低保費規模、業務增速、市場份額的考核權重，提高消費者滿意度、合規經營、質量效益的考核要求。要按照車險綜合改革要求，及時做好產品開發和報批報備、信息系統改造等工作，加強條款費率回溯，防範保費不足等風險。要加強業務培訓和隊伍建設，完善承保理賠制度，做好產品銷售理賠解釋說明工作，提升承保理賠服務質量，使消費者真正享受改革紅利。

（二十九）相關單位要做好配套技術支持

中國保險行業協會要加強溝通協調，及時發布新的商車險示範條款和無賠款優待係數，加強車險行業自律，開展車險反欺詐經驗交流合作。中國精算師協會要及時科學測算和發布商車險基準純風險保費，為商車險無賠款優待係數的擬訂提供科學測算依據。中國銀行保險信息技術管理有限公司要及時升級車險信息平台，提供數據和系統支持，做好費率異動預警，研究增加保費不足準備金監測、手續費監測等子項目，保障車險綜合改革和經營平穩有序。

九、強化保障落實

（三十）加強組織領導

各單位、各部門要提高思想認識，結合自身實際，加強溝通協調，建立工作機制，切實履行職責，統籌推進車險綜合改革任務。

（三十一）及時跟進督促

各單位、各部門要關注車險綜合改革動態，認真分析評估改革實施進展情況和成效，及時反映改革中遇到的問題和困難，研究出台政策措施。

（三十二）做好宣傳引導

各單位、各部門要結合實際，靈活採取方式，科學解讀車險綜合改革政策，努力營造有利於改革的良好環境。要加強輿情監測分析，及時請示報告，認真做好輿情應對工作，保障車險綜合改革順利推進。

