

## 第五章 保險理賠

本文所稱之保障範圍，係指強制保險所承保或提供之「給付項目」或「給付金額」而言。強制汽車責任保險所承保或提供之給付項目與給付金額，是否須與民法中之損害賠償項目相符合，於學說間有所爭論，本文將論述如下文。此外，有關給付金額之部分，在責任保險中之保險金額，可以分為「分離限額制」以及「單一限額制」兩種，究竟何種制度較能符合本保險保護受害人之政策性目的，亦為以下所欲論述之重點之一。最後，本文將反方向探討不屬於保障範圍之部分，也就是本保險之除外不保事項，以期全面地勾勒出強制汽車責任保險制度中適切的保障範圍。

### 第一節 保障範圍

#### 第一項 「給付項目」與「給付金額」

汽車交通意外事故之發生，可能造成兩方面之損害：一為人之生命、身體健康受到損傷，有醫療費用、喪葬費用、精神上等損失；一為財產損失。二者均為民法體系下，加害人應對受害人負擔損害賠償責任之內容。然而，考量強制汽車責任保險如前所述已放寬歸責原則，使加害人之損害賠償責任易於成立，有利於受害人損害之獲償，在賠償內容上，也就是給付項目以及給付金額部分，是否亦須同時放寬至完全合致於民法規定之損害賠償項目，值得進一步觀察。<sup>1</sup>

#### 第一款 兩岸相關規定

##### 第一目 台灣之規定<sup>2</sup>

一旦發生汽車交通事故，受害人所得請求之給付項目以及給付金額，其請求權基礎源自於《民法》以及《強制汽車責任保險法》中，以下茲歸

<sup>1</sup> 蘇敏慧，【強制汽車責任保險之保障範圍】，1998年7月，國立中興大學法律學研究所碩士論文，頁25。

<sup>2</sup> 林勳發，〈「機動車交通事故責任強制保險條例」評析〉，《2006中美日保險經營與監管國際論壇》，中國財經法律論壇，頁43。

納《民法》第 192 條至第 195 條規定<sup>3</sup>、《強制汽車責任保險法》第 7 條規定<sup>4</sup>、《強制汽車責任保險給付標準》第 2 條、第 3 條以及第 6 條<sup>5</sup>規定如下

<sup>3</sup>台灣《民法》第 192 條規定：「不法侵害他人致死者，對於支出醫療及增加生活上需要之費用或殯葬費之人，亦應負損害賠償責任。(I)被害人對於第三人負有法定扶養義務者，加害人對於該第三人亦應負損害賠償責任。(II)第一百九十三條第二項之規定，於前項損害賠償適用之。(III)」第 193 條規定：「不法侵害他人之身體或健康者，對於被害人因此喪失或減少勞動能力或增加生活上之需要時，應負損害賠償責任。(I)前項損害賠償，法院得因當事人之聲請，定為支付定期金。但須命加害人提出擔保。(II)」

第 194 條規定：「不法侵害他人致死者，被害人之父、母、子、女及配偶，雖非財產上之損害，亦得請求賠償相當之金額。」

第 195 條：「不法侵害他人之身體、健康、名譽、自由、信用、隱私、貞操，或不法侵害其他人格法益而情節重大者，被害人雖非財產上之損害，亦得請求賠償相當之金額。其名譽被侵害者，並得請求回復名譽之適當處分。(I)前項請求權，不得讓與或繼承。但以金額賠償之請求權已依契約承諾，或已起訴者，不在此限。(II)前二項規定，於不法侵害他人基於父、母、子、女或配偶關係之身分法益而情節重大者，準用之。(III)」

<sup>4</sup>台灣《強制汽車責任保險法》第 7 條：「因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者，不論加害人有無過失，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(以下簡稱特別補償基金)請求補償。」第 27 條：「本保險之給付項目如下：一、傷害醫療費用給付。二、殘廢給付。三、死亡給付。(I)前項給付項目之等級、金額及審核等事項之標準，由主管機關會同中央交通主管機關視社會及經濟實際情況定之。(II)前項標準修正時，於修正生效日後發生之汽車交通事故，保險人應依修正後之規定辦理保險給付。(III)」

<sup>5</sup>台灣《強制汽車責任保險給付標準》第 2 條規定：「受害人因汽車交通事故致身體傷害，強制汽車責任保險(以下簡稱本保險)之保險人依本法規定為傷害醫療費用給付時，以其必須且合理之實際支出之相關醫療費用為限。但每一受害人每一事故之傷害醫療費用給付總額，以新台幣二十萬元為限。(I)前項所稱之相關醫療費用，指下列各款費用：一、急救費用：指救助搜索費、救護車及隨車醫護人員費用。二、診療費用：指全民健康保險醫療辦法所規定給付範圍之項目及受害人自行負擔之門診、急診或住院費用、掛號費、診斷證明書費、膳食費、自行負擔之義肢器材及裝置費、義齒或義眼器材及裝置費用，及其他經醫師認為治療上必要之輔助器材所需費用。受害人在合格醫師開設之醫療院所診療或住院，而非以全民健康保險給付者，準用全民健康保險醫療費用支付標準。三、接送費用：指轉診、出院及往返門診之合理交通費用。四、看護費用：指住院期間因傷情嚴重所需之特別護理費及看護費等。但居家看護以經主治醫師證明確有必要者為限。(II)前項第二款所規定診療費用，其限額如下：一、自行負擔之住院費用：每日以新台幣一千二百元為限。二、膳食費：每日以新台幣一百三十元為限。三、自行負擔之義肢器材及裝置費：每一上肢或下肢以新台幣三萬元為限。四、義齒器材及裝置費：每缺損一齒以新台幣一萬元為限。但缺損五齒以上者，合計以新台幣五萬元為限。五、義眼器材及裝置費：每顆以新台幣一萬元為限。六、其他必要之輔助器材費用：以新台幣一萬元為限。第二項第四款所規定之看護費用，每日以新台幣一千元為限，但不得逾三十日。(IV)受害人接受全民健康保險提供之給付，由全民健康保險之保險人依全民健康保險法第八十二條規定，向本保險之保險人代位請求。但其代位金額以新台幣二十萬元扣除本保險保險人給付請求權人金額後之餘額為限。(V)特別補償基金依本法規定為傷害醫療費用給付之補償時，不包括全民健康保險之給付金額。(VI)」

《強制汽車責任保險給付標準》第 3 條規定：「受害人因汽車交通事故致身體殘廢，其殘廢程度分為十五等級，各殘廢等級及開具殘廢診斷書之醫院層級或醫師，依附表強制汽車責任保險殘廢給付標準表之規定。(I)本保險所稱殘廢，指受害人因汽車交通事故致身體傷害，經治療後症狀固定，再行治療仍不能期待治療效果，並經合格醫師診斷為永久不能復原之狀態；或經治療一年以上尚未痊癒，並經合格醫師診斷為永不能復原之狀態。(II)第一項各等級殘廢程度之給付標準如下：一、第一等級：新臺幣一百五十萬元。二、第二等級：新臺幣一百二十五萬元。三、第三等級：新臺幣一百零五萬元。四、第四等級：新臺幣九十二萬元。五、第五等級：新臺幣八十萬元。六、第六等級：新臺幣六十八萬元。七、第七等級：新臺幣五十五萬元。八、第八等級：新臺幣四十五萬元。九、第九等級：新臺幣三十五萬元。十、第十等級：新臺幣二十八萬元。十一、第十一等級：新臺幣二十萬元。十二、第十二等級：新臺幣十三萬元。十三、第

表，以供參考：

《民法》侵權行為規定			《強制汽車責任保險法》、 《強汽險給付標準》規定	
損害態樣	損害項目	請求金額	給付項目	給付金額
受害人 死亡	醫療費用等 增加生活上 需要者	實支實付	死亡給付	(新台幣) 150 萬元
	喪葬費用	合理必要費用		
	扶養費用	合理必要費用		
	慰撫金	相當金額		
受害人 受傷	喪失/減少勞 動能力	實際金額	殘廢給付	分為 15 級，自 4 萬 元至 150 萬元
	醫療費用等 增加生活上 需要者	實支實付		
	慰撫金	相當金額	傷害醫療 費用給付	實支實付，最高 20 萬元
財產損失	價值減損	實際金額	無	無

## 第二目 大陸之規定<sup>6</sup>

於大陸《民法通則》中，不僅對民事義務與民事責任嚴格區分，亦同時實現的責任法的統一，申言之，於第六章中，第一節規定民事責任的一般規定，第二節規定債務不履行的民事責任，第三節規定侵權行為的民事責任，使民事責任成為一項統一的民法制度。惟民法通則只是一般規定，如特別法有規定者，自應優先適用特別法之規定。以下茲歸納《民法通則》第 117 條第 2 項以及第 119 條規定<sup>7</sup>、《機動車交通事故責任強制保險條例》第 21 條第 1 項規定<sup>8</sup>，以及《機動車交通事故責任強制保險條款》第 8 條<sup>9</sup>

十三等級：新臺幣八萬元。十四、第十四等級：新臺幣五萬元。十五、第十五等級：新臺幣四萬元。(III)」

《強制汽車責任保險給付標準》第 6 條規定：「受害人因汽車交通事故致死亡者，其死亡給付為每一人新臺幣一百五十萬元。」

<sup>6</sup> 林勳發，〈「機動車交通事故責任強制保險條例」評析〉，《2006 中美日保險經營與監管國際論壇》，中國財經法律論壇，頁 42。

<sup>7</sup> 大陸《民法通則》第 119 條：「侵害公民身體造成傷害的，應當賠償醫療費、因誤工減少的收入、殘廢者生活補助費等費用；造成死亡的，並應當支付喪葬費、死者生前扶養的人必要的生活費等費用。」；第 117 條第 2 項：「損壞國家的、集體的財產或者他人財產的，應當恢復原狀或者折價賠償。」

<sup>8</sup> 《條例》第 21 條第 1 項：「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

規定如下表，以供參考：

《民法通則》侵權行為規定			《條例》、《條款》規定	
損害態樣	損害項目	請求金額	給付項目	給付金額
受害人 死亡	醫療費用	實支實付	死亡傷殘賠償 限額	(人民幣) 50,000 元
	殘廢者生活補 助費等費用	相當金額		
	收入減少	實際金額		
	喪葬費用	合理必要費用		
	扶養費用	合理必要費用		
受害人 受傷	收入減少	實際金額	無責任死亡傷 殘賠償限額	10,000 元
	殘廢者生活補 助費等費用	相當金額		
	醫療費用	實支實付	醫療費用賠償 限額	8,000 元
	醫療費用	實支實付	無責任醫療費 用賠償限額	1,600 元
財產損失	價值減損	實際金額	財產損失賠償 限額	2,000 元
			無責任財產損 失賠償限額	400 元

## 第二款 分析與評論

害人人身傷亡、財產損失的，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。」

<sup>9</sup>《條款》第 8 條：「在中華人民共和國境內（不含港、澳、臺地區），被保險人在使用被保險機動車過程中發生交通事故，致使受害人遭受人身傷亡或者財產損失，依法應當由被保險人承擔的損害賠償責任，保險人按照交強險合同的約定對每次事故在下列賠償限額內負責賠償：

（一）死亡傷殘賠償限額為 50000 元；（二）醫療費用賠償限額為 8000 元；（三）財產損失賠償限額為 2000 元；（四）被保險人無責任時，無責任死亡傷殘賠償限額為 10000 元；無責任醫療費用賠償限額為 1600 元；無責任財產損失賠償限額為 400 元。（I）死亡傷殘賠償限額和無責任死亡傷殘賠償限額項下負責賠償喪葬費、死亡補償費、受害人親屬辦理喪葬事宜支出的交通費用、殘疾賠償金、殘疾輔助器具費、護理費、康復費、交通費、被扶養人生活費、住宿費、誤工費，被保險人依照法院判決或者調解承擔的精神損害撫慰金。（II）醫療費用賠償限額和無責任醫療費用賠償限額項下負責賠償醫藥費、診療費、住院費、住院伙食補助費，必要的、合理的後續治療費、整容費、營養費。（III）」

## 第一目 學說探討

強制汽車責任保險之目的既係為了減輕被保險人責任之負擔，似應包括被保險人所有因民法所產生之損害賠償責任才是，然而，另有學者認為若不當擴大本保險之保障範圍，再加上前述本保險有關歸責原則已經大幅放寬，將使得加害人之責任過重，究竟何種學說較為妥適，實值進一步探討之：

### 壹、責任內容相同說

責任保險之本意，在於減免被保險人所須負擔之責任。責任之大小、範圍、項目悉依法律規定產生。就汽車交通事故而言，責任之範圍乃源自民法之規定，強制汽車責任保險法只是落實損賠責任的方法，不應變動民法之責任內容，保障之範圍亦不應過度限縮。否則，縱使受害人已然獲得本保險之理賠，卻仍陷入有損害賠償請求權無法實現之困境，實非本保險當初立法原意。

### 貳、責任內容不同說

強制汽車責任保險法為了保障受害人之政策性目的，減輕受害人舉證困難之困擾，如前所述，已將賠償責任之歸責條件降低至無過失責任，使得損害賠償責任易於成立。如此一來，加害人之責任將大幅加重，為求當事人間利益的衡平，本保險在給付項目以及給付金額方面，即應適當地予以限縮，除了給付金額應採取定額之方式外，給付項目是否應當包括所有民法上的損害賠償責任，實不無檢討之餘地。

### 參、小結

本文以為，宜採「責任內容相同說」，使強制汽車責任保險之保障內容與民法之責任範圍相同。理由如下述：(一)就保障受害人方面以觀：《強制汽車責任保險法》第1條即開宗明義，本保險之立法目的為--使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人能迅速獲得保障，所稱獲得保障，即必須使受害人之損害能確實獲得填補，因此，只要是屬於受害人之損害項目者，本保險皆應予以保障，方符合立法目的之要求。(二)就保護被保險人

方面以觀:被保險人投保責任保險之目的,本欲藉由責任保險免除或減輕其對第三人所須負擔之損害賠償責任,因此,只要依法律規定被保險人必須對第三人負擔之損害賠償責任項目,本保險皆應予以保障才是。(三)就代位權行使之確保以觀:本保險所保障之範圍事關保險代位是否能順利進行。申言之,於代位權行使之要件中,除「被保險人對第三人須有損失賠償請求權」、「保險人對被保險人已給付保險金」以及「以保險賠償為範圍」外,尚有一重要要件為「損害賠償之標的須一致」,蓋保險人代位權之法理即在於防止被保險人之某一標的受損害時,因有保險對該標的之損害獲得雙重填補。<sup>10</sup>一旦損害賠償之標的不一致,不一致之部分即無代位規定之適用,其結果,一方面,無法確保不當得利禁止原則之貫徹;另一方面,代位權之行使將被細部分割為「醫療費用等增加生活上需要者」、「喪葬費用」、「扶養費用」以及「慰撫金」等項目,有本保險保障者,由保險人取得代位權,無本保險保障者,受害人必須另行訴訟請求,將使得求償手續變得複雜而繁瑣,增加當事人之程序不利益。<sup>11</sup>

## 第二目 評論

以下本文希冀分為「給付項目」以及「給付金額」兩方面,探討大陸法規與我國法規之適切性。首先,必須先說明的是本保險保障範圍之爭議,自上述兩岸法規比較表格可發現,大陸之《條例》包含人身損害以及財產損害,相較於我國之《強制汽車責任保險法》則僅止於保障人身損害之部分。參諸各國立法例,對於保障範圍之處理,第一種做法是,如同我國法般,僅針對人身傷亡給予保障,對財產損害則不予賠償,採取此種立法者認為,由於財產損害不如一般人身傷亡般重要,不會直接危害受害人之生死,是以無須透過立法強制投保義務人投保、強制保險公司承保之方式為之,而本保險之保障範圍僅以受害人之人身傷亡為限即可,至於財產損害之部分,可以透過任意責任保險方式加以承擔。第二種做法則是,如同大陸之《條例》般,對人身傷亡以及財產損失都予以保障,持這種立法例之國家認為,由於本保險所承保者為被保險人之責任風險,其所謂責任依法即包括因侵犯人身身體、生命權所產生之賠償責任,以及因侵犯財產權而產生之賠償責任,是以,本保險之保障範圍當然應即於人身損害以及財產損害。<sup>12</sup>本文以為,既然前述章節已介紹兩岸之強制汽車責任保險皆採取基本保障制,再加上具有受急迫賠償必要性之損害應僅及於人身損害(人身損害一旦遲延醫治,恐有終生無法回復之憾),財產損害是否應納入

<sup>10</sup> 江朝國著,《保險法基礎理論》,2003年9月第四版,瑞興圖書,頁477-479。

<sup>11</sup> 蘇敏慧,同前揭註1書,頁28-36。

<sup>12</sup> 張新寶、陳飛著,《機動車交通事故責任強制保險條例理解與適用》,2006年11月,法律出版社,頁146-148。

保障範圍應屬政策面問題，實無關正確與否。<sup>13</sup>申言之，若將財產損害納入本保險之保障範圍，基於上述採取「責任內容相同說」之理由，當為完善制度之終極目標，應屬樂見之事；但若慮及保費負擔之考量，避免實施強制保險之阻力過大，只保障人身損害之部分，亦不失為制度未成熟之際之權宜對策。<sup>14</sup>既是否納入財產保險之保障僅屬政策面問題，以下即僅針對受害人人身損害之部分進行討論，合先敘明。

人身損害之保障方面，自上述法規表格可發現，不論我國抑或大陸，在強制保險給付項目之規定中，均發生與民事責任損害賠償項目不相對應，且給付金額偏低的現象。<sup>15</sup>首先，所稱「給付項目不相對應」之情形，茲以我國法為基礎舉例言明問題所在，甲駕駛一已向A保險人投保本保險之汽車，因違規撞傷行人乙，致乙雙目失明而殘廢，嗣後法院依《民法》第193條、第195條規定判決甲應賠償乙醫療費用10萬元、增加生活上需要費用100萬元、喪失或減少勞動能力50萬元以及慰撫金50萬元。A依《強制汽車責任保險給付標準》給付乙醫療費用10萬元以及殘廢給付117萬元，則該117萬元可得扣抵之賠償項目為何？係屬「喪失/減少勞動能力」、「醫療費用等增加生活上需要者」以及「慰撫金」項目中之何者？蓋超過保險給付之範圍，受害人得另依《民法》規定訴請賠償，再加上《強制汽車責任保險法》第30條規定，保險人給付之保險金視為被保險人損害賠償之一部分，被保險人受賠償請求時得扣除之。是以，於本例中，乙除了保險人之給付外，可以另行訴請甲賠償之內容及數額各為何？此勢將引起判斷上之困擾。<sup>16</sup>

換言之，本法之給付項目，與民事法之給付項目，由於文字上之出入，將造成一旦依本法給付之總額小於民事法要求賠償之損害總額時，產生無法確定本法究竟是填補民事法中之何一項目問題。本文以為，針對此等本法與民事法間「給付項目」之文義不相對應之問題，解決之道，應回歸至本法之性質思考，本法既為一責任保險，保險人所需理賠者，應以被保險人於民事上所負擔之損害賠償責任為依據，從而，保險人之賠償內容自應順從「被保險人之損害賠償內容」而為規定，本問題自可獲得解決。<sup>17</sup>以

<sup>13</sup> 蘇敏慧，同前揭註1書，頁42。

<sup>14</sup> 大陸之法規將財產損害納入強制保險之保障範圍，基於「責任內容相同說」之思考，當為一完善之立法，然而，大陸之《條例》自2006年7月1日起方開始施行，就目前而言，為一相當新穎之規定，於強制保險設立之初即作此規定，令人不免產生保險費是否過高之疑慮。詳細論述請參照：管貽升，〈法定三者險應只賠人身傷亡〉，中國保險報，2005年1月7日，收錄於《2005-中國保險市場論壇》，頁94-95。

<sup>15</sup> 林勳發，同前揭註2文，頁43。

<sup>16</sup> 江朝國，〈強制汽車責任保險之保障範圍〉，月旦法學教室，2004年11月，頁112。

<sup>17</sup> 吳柏興，【論強制汽車責任保險法之被保險人保護-以我國強制汽車責任保險法被保險人之保護缺失之研究為中心】，國立台北大學法學系碩士論文，頁160-165。

我國《民法》而論，其要求賠償之損害項目為因受害人死亡而產生之「醫療費用等增加生活上需要者」、「喪葬費用」、「扶養費用」以及「慰撫金」；因受害人受傷害而產生之「喪失/減少勞動能力」、「醫療費用等增加生活上需要者」以及「慰撫金」，是以，《強制汽車責任保險法》第27條第1項有關給付項目之用語，即應相同之，廢除「傷害醫療給付」、「死亡給付」以及「殘廢給付」等文字。其次，若能同時訂出各給付項目下之限額，將更能為實務所運用。職是之故，本文建議我國《強制汽車責任保險法》第27條規定修正如下：

「本保險之給付項目包括被保險人因受害人受傷害所致之損害賠償責任以及被保險人因受害人死亡所致之損害賠償責任。(第一項)

前項第一款所稱「被保險人因受害人受傷害所致之損害賠償責任」，乃指依民法第一百九十三條以及第一百九十五條所規定之「喪失/減少勞動能力」、「醫療費用等增加生活上需要者」以及「慰撫金」項目；前項第二款所稱「被保險人因受害人死亡所致之損害賠償責任」乃指依民法第一百九十二條以及第一百九十四條所規定之「醫療費用等增加生活上需要者」、「喪葬費用」、「扶養費用」以及「慰撫金」項目。(第二項)

本保險之給付項目與保險金額如下：

- 一、死亡慰撫金：對於每一受害人死亡，其精神損害之保險金額，為新台幣一百萬元。
- 二、死亡相關費用：對於每一受害人死亡，其醫療費用、增加生活上需要之費用及殯葬費用之保險金額，上限為新台幣五十萬元。
- 三、扶養費用：對於每一受害人死亡，其扶養費用之保險金額，上限為新台幣五十萬元。
- 四、體傷慰撫金：對於每一受害人身體傷害，其精神損害之保險金額，上限為新台幣一百萬元。
- 五、所得損失與費用：對於每一受害人身體傷害，其喪失或減少工作能力或增加生活上需要之保險金額，上限為新台幣五十萬。(第三項)

前項各項給付金額上限之調整及各項給付之給付標準與金額，由財政部會同交通部，視社會及經濟實際情況擬定後，報經行政院核定之。(第四項)」<sup>18</sup>

<sup>18</sup> 林勳發，〈強制汽車責任保險法主要爭議與修正條文評述〉，台灣本土法學雜誌，第69期，2005年4月，頁63-66。



相同的，觀諸大陸之《民法通則》，其要求賠償之損害項目為因受害人死亡而產生之「醫療費用」、「殘廢者生活補助費費用」、「因誤工減少的收入」、「喪葬費用」以及「扶養費用」；因受害人受傷害而產生之「醫療費用」、「殘廢者生活補助費費用」以及「因誤工減少的收入」。《機動車交通事故責任強制保險》第 23 條第 1 項有關給付項目之用語，即應相同之，廢除「死亡傷殘賠償限額」、「無責任死亡傷殘賠償限額」、「醫療費用賠償限額」、「無責任醫療費用賠償限額」之文字，以免同樣造成《民法通則》與《條例》間所規定之給付項目無法對應之現象。職是之故，本文建議將《機動車交通事故責任強制保險條例》第 23 條規定如同上開建議我國法條文之方式修正之，以茲明確。

既已確認強制汽車責任保險法之給付項目，必須與民事法中規定之損害賠償給付項目相一致之共識，接下來就必須思考給付金額是否足夠的問題。若給付金額相當高，固然可以更周全地保障受害人，但是這表示將相對地增加保險費的負擔，此處必須注意的是，本保險為強制性保險，若由國家立法強制國民購買超過其負擔能力範圍之外的保險，不當之處將可顯見；反之，若給付金額太低，即表示本保險無法給予受害人適當的保障，針對無法自本保險獲得給付之部分，必須另行以訴訟請求之，徒增受害人程序上之不利益，同時，也代表對該受害人負有損害賠償責任之被保險人，亦將無法獲得本保險之保障，導致被保險人儘管已經投保本保險，卻仍必須面對第三人之民事求償程序<sup>19</sup>，或者是必須另行投保任意性責任保險以求分散責任風險，圖增被保險人保險費之負擔。是以，應如何在兩岸法規皆採取基本保障制之基礎上，建立妥適的給付金額額度，將有賴各自之主管機關隨時注意修訂之。

### 第三目 結語

首先，本文認為強制汽車責任保險之保障範圍，不論是僅及於人身保損害，或者兼及於人身損害以及財產損害之部分，只不過屬於政策上之考量，申言之，於本保險法制未臻成熟之際，並同時考量投保義務人保險費之負擔能力，宜先採取僅對人身損害加以賠償之立法，待隨著本制度推行日久，並搭配國民保險費之負擔能力，可轉為擴大本保險保障範圍之立法模式。其次，不論是我國或者大陸法規，皆產生強制汽車責任保險之給付項目與其民事法所規定侵權行為損害賠償責任給付項目不相一致之情形，為免徒增訴訟上之紛擾，本文建議本保險之給付項目宜從民法之規定，方為妥適。至於給付金額之多寡，有鑑於我國以及大陸皆採取基本保

<sup>19</sup> 吳柏興，同前揭註 17 書，頁 162。

障制，實有賴主管機關隨時注意檢討修正之。

## 第二項 責任限額

不論是我國或是大陸，對於汽車交通事故之責任認定，皆採取無過失責任制度，以其盡量擴大受害人獲得賠償之可能性，惟，無過失制度之採擇，對加害人而言負擔或許過重，雖有強制汽車責任保險之存在，仍可能使加害人之保費不當提高，是以，在無過失制度之下，似宜對加害人之損害賠償責任設定相當的限額，以免加害人之責任過於沉重。本文即欲檢討我國與大陸就責任限額規定之妥適性如下：

### 第一款 兩岸相關規定

法規 項目	《條例》規定	《強制汽車責任保險給付標準》
保險公司賠償保險金的責任限額	<p>第 23 條第 1 項： 「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。 機動車交通事故責任強制保險責任限額由保監會會同國務院公安部門、國務院衛生主管部門、國務院農業主管部門規定。」</p> <p>《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<b>每次保險事故</b>所有受害人的人身</p>	<p>第 2 條： 「受害人因汽車交通事故致身體傷害，強制汽車責任保險之保險人依本法規定為傷害醫療費用給付時，以其必須且合理之實際支出之相關醫療費用為限。但<b>每一受害人每一事故之傷害醫療費用給付總額</b>，以新台幣二十萬元為限。 前項所稱之相關醫療費用，指下列各款費用： 一、急救費用：指救助搜索費、救護車及隨車醫護人員費用。 二、診療費用：指全民健康保險醫療辦法所規定給付範圍之項目及受害人自行負擔之門診、急診或住院費用、掛號費、診斷證明書費、膳食費、自行負擔之義肢器材及裝置費、義齒或義眼器材</p>

<p>傷亡和財產損失所承擔的最高賠償金額。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。其中無責任的賠償限額分為無責任死亡傷殘賠償限額、無責任醫療費用賠償限額以及無責任財產損失賠償限額。」</p> <p>《條款》第 8 條： 「在中華人民共和國境內（不含港、澳、臺地區），被保險人在使用被保險機動車過程中發生交通事故，致使受害人遭受人身傷亡或者財產損失，依法應當由被保險人承擔的損害賠償責任，保險人按照交強險合同的約定對每次事故在下列賠償限額內負責賠償：</p> <p>一、死亡傷殘賠償限額為 50000 元；</p> <p>二、醫療費用賠償限額為 8000 元；</p> <p>三、財產損失賠償限額為 2000 元；</p> <p>四、被保險人無責任時，無責任死亡傷殘賠償限額為 10000 元；無責任醫療費用賠償限額為 1600 元；無責任財產損失賠償限額為 400 元。</p> <p>死亡傷殘賠償限額和無責任死亡傷殘賠償限額項</p>	<p>及裝置費用，及其他經醫師認為治療上必要之輔助器材所需費用。受害人在合格醫師開設之醫療院所診療或住院，而非以全民健康保險給付者，準用全民健康保險醫療費用支付標準。</p> <p>三、接送費用：指轉診、出院及往返門診之合理交通費用。</p> <p>四、看護費用：指住院期間因傷情嚴重所需之特別護理費及看護費等。但居家看護以經主治醫師證明確有必要者為限。（下略）」</p> <p>第 3 條 「受害人因汽車交通事故致身體殘廢，其殘廢程度分為十五等級，各殘廢等級及開具殘廢診斷書之醫院層級或醫師，依附表強制汽車責任保險殘廢給付標準表之規定。本保險所稱殘廢，指受害人因汽車交通事故致身體傷害，經治療後症狀固定，再行治療仍不能期待治療效果，並經合格醫師診斷為永久不能復原之狀態；或經治療一年以上尚未痊癒，並經合格醫師診斷為永不能復原之狀態。（下略）」</p> <p>第 6 條： 「受害人因汽車交通事故致死亡者，其死亡給付為每一人新臺幣一百五十萬元。」</p>
---	---

	<p>下負責賠償喪葬費、死亡補償費、受害人親屬辦理喪葬事宜支出的交通費用、殘疾賠償金、殘疾輔助器具費、護理費、康復費、交通費、被扶養人生活費、住宿費、誤工費，被保險人依照法院判決或者調解承擔的精神損害撫慰金。</p> <p>醫療費用賠償限額和無責任醫療費用賠償限額項下負責賠償醫藥費、診療費、住院費、住院伙食補助費，必要的、合理的後續治療費、整容費、營養費。」</p>	
<p><b>本條例效力之擴張適用</b></p>	<p>第 43 條： 「機動車在道路以外的地方通行時發生事故，造成人身傷亡、財產損失的賠償，比照適用本條例。」</p>	

## 第二款 分析與評論

### 第一目 責任限額概說

責任保險中，對於保險人之保險責任限額稱為保險金額，但是由於責任保險並無可保價額(insurable value)，因此理論上無保險金額(sum insured)之概念，是故，責任保險中所稱之保險金額，實為「責任限額」(limit of liability)。<sup>20</sup>

責任保險之責任限額係表示保險人對被保險人依法應負之損害賠償責任，所負的最高補償額度<sup>21</sup>，主要是用來限制保險公司之理賠責任。<sup>22</sup>責

<sup>20</sup> 蘇文斌、林宏誠、陳明國著，《保險學-學理與實務》，2007年6月，華立圖書，頁327。

<sup>21</sup> 吳福山、江朝峰、李維倫等著，《風險管理與保險規劃》，2007年7月，財團法人事業發展中心發行，頁140。

<sup>22</sup> 許永明著，《保險學》，2006年11月，三民書局，頁175。

任保險契約中責任限額之約定有「分項責任限額制」(split limits)與「合併單一總限額制」(combined single limit, CSL)兩種類型。所謂「分項責任限額制」，乃在保單所約定之保險金額內設有數個限額，其表現方式通常有四項，包括有：(一)每一個人身體傷亡保險金額(Bodily injury for each person):係指在任何一次意外事故發生，對每一個人傷亡個別所負之最高賠償責任。(二)每一意外事故身體傷亡保險金額(Bodily injury for each accident):係指在任何一次意外事故傷亡人數超過一人時，保險人對所有傷亡人數所負之最高賠償責任而言，但仍受「每一個人身體傷亡保險金額」之限制。(三)每一意外事故財物損失保險金額(Property damage for each accident):係指在任何一次意外事故內所有受損之財物所負之最高賠償責任。(四)保險期間累計保險金額(Aggregate limit for policy period):係指在保險契約有效期間內賠償請求次數超過一次時，保險所負之累積最高賠償責任，保險契約之被保險人不只一人時，保險公司所負之賠償責任，仍以保險契約所訂明之各項保險金額為限。<sup>23</sup>舉例而言，若投保保險金額 1000 萬之責任保險，實際上係每一個人傷亡保險金額 100 萬元，每一意外事故傷亡保險金額 400 萬元，每一意外事故財物損失保險金額 500 萬元，保險期間內最高賠償金額 500 萬元。<sup>24</sup>此外，所謂「合併單一總額制」，係將上述之保險金額，不論損害賠償之項目均合併為一項，成為合併的單一總限額(表示方法為CSL: 若干保險金額)，乃在保單所約定之保險金額內不再設有其他限額，例如CSL: 1000 萬，係指不論每一個人身體傷亡或每一意外事故身體傷亡或每一事故財物之單項賠償限額均可達 1000 萬元，但對於單一意外事故之總賠償限額亦為 1000 萬元，且保險期間無論賠償一次或數次，累積之賠償限額亦以 1000 萬元為限。<sup>25</sup>

由是以觀，分項責任限額制之優點在於條列分明，而且對於每一個人之保額較低，保險人可避免大額損失，但相對的其缺點在於對被保險人而言較無保障，而且採取固定式之保額，若有其中一項要加大或縮小，則其費率將難以估計。而合併單一總限額制之優點在於對於費率之訂定較為單純方便，不必逐條考慮，而且被保險人之損失可以獲得較充分之保障，不過其仍在複保險之情況下，流於理賠金額計算繁雜之困擾。<sup>26</sup>

## 第二目 台灣《強制汽車責任保險法》

<sup>23</sup> 許永明著，同前揭註 22 書，頁 175。

<sup>24</sup> 吳福山、江朝峰、李維倫等著，同前揭註 21 書，頁 140。

<sup>25</sup> 蘇文斌、林宏誠、陳明國著，同前揭註 20 書，頁 328。

<sup>26</sup> 陳建勝、鄒政下、陳聰賢、徐璧君、張婉玲、楊和利著，《保險學理論與實務》，2004 年 10 月，華立圖書，頁 409。

查我國目前保險實務上，商業性責任保險均採用分離限額制<sup>27</sup>，而分離限額制之保險費負擔雖然較低，但是極易誤導被保險人，造成保額不敷實際需要之情況<sup>28</sup>，是以，於強制汽車責任保險中，宜採用單一限額制。《強制汽車責任保險法》第2條值得稱許之處在於，不但是採取對受害人較有保障之單一限額制，其中所稱之單一限額，更是以「每一受害人單一限額」為準，以供彌補保險金額過低之缺失。

### 第三目 大陸《機動車交通事故責任強制保險條例》

《條例》第23條規定，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，即大陸各省、市、自治區按統一標準，對於相同之項目實行相同的責任限額。所謂「責任限額」，依據《條款》第6條規定，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，分為兩個主要項目，每個主要項目包括三個次項目，具體而言，將責任限額區分為交通事故中被保險人有過錯情形下之責任限額，以及被保險人無過錯情形之責任限額兩個主要項目，然後兩個主要項目都可以細分出三個次項目，分別為死亡傷殘賠償限額、醫療費用賠償限額以及財產損失賠償限額。再加上《條款》第8條之規定可製表如下：

賠償項目	被保險機動車在道路交通事故中	
	有責任的賠償限額	無責任的賠償限額
死亡傷殘	50,000	10,000
醫療費用	8,000	1,600
財產損失	2,000	400

<sup>27</sup> 以國泰產物自用汽車保險條款為例，其第二節汽車第三人責任保險條款第3條：「本保險契約所載「每一個人」之保險金額係指在任何一次意外事故內，對每一個人傷害於超過強制汽車責任險保險金額以上之部份所負之最高賠償責任而言。如同一次意外事故體傷或死亡不祇一人時，本公司之賠償責任以本保險單所載「每一意外事故」傷害保險金額為限，並仍受「每一個人」保險金額限制。本保險契約所載「每一意外事故財物損失」之保險金額，係指本公司對每一次意外事故所有財物損失之最高責任額而言。」

資料來源：[http://www.cathay-ins.com.tw/jpc/car\\_provision-2.html](http://www.cathay-ins.com.tw/jpc/car_provision-2.html)

最後瀏覽日：2008/5/13

<sup>28</sup> 林勳發，同前揭註2文，頁43。

<sup>29</sup> 劉源，〈7月1日起上路機動車須投“交強險”並使用統一保單、標誌及保險費率〉，商用汽車雜誌，2006年第7期，頁106。

上圖中，「死亡傷殘賠償限額」和「無責任死亡傷殘賠償限額」項下負責賠償喪葬費、死亡補償費、受害人親屬辦理喪葬事宜支出的交通費用、殘疾賠償金、殘疾輔助器具費、護理費、康復費、交通費、被扶養人生活費、住宿費、誤工費，被保險人依照法院判決或者調解承擔的精神損害撫慰金。「醫療費用賠償限額」和「無責任醫療費用賠償限額」項下負責賠償醫藥費、診療費、住院費、住院伙食補助費，必要的、合理的後續治療費、整容費、營養費。「財產損失賠償限額」係指每次交通事故保險公司對受害人財產損失的最高賠償金額。「被保險人在道路交通事故中無責任的賠償限額」，是指被保險人在道路交通事故中無過錯的情況下，保險公司對於受害人的人身傷亡和財產損失所承擔的最高賠償限額。我們可以發現，無論受害人在交通事故中是否有責任，都能獲得一定的經濟補償，但是如果受害人負有全部事故責任，即只能獲得較低額程度的保險賠償，如此規定不但展現對受害人的保護，也兼顧投保人以及社會公眾利益，體現公平性原則。<sup>30</sup>

交強險在 6 萬元之總責任限額下，實行分項限額，具體為死亡傷殘賠償限額 5 萬元、醫療費用賠償限額 8000 元和財產損失賠償限額 2000 元，另外，被保險人在道路交通事故中無責任的賠償限額分別按照上述限額的 20% 計算。必須注意者為，若某部分的損失超過上限，則不能由他處流用，例如在機動車有責任時之財產損失賠償金額以 2000 元為上限，若實際損失超過之，無法自其他項流用，超過之損失無法透過交強險獲得理賠，只能以加保商業保險的方式分散此風險。<sup>31</sup>而 6 萬元總責任限額之確定方式，主要依據為：(一)滿足交通事故受害人基本保障之需要，根據 2001 年至 2004 年機動車三者險賠償數據分析，在 50000 元/8000 元/2000 元的分項限額下，可以覆蓋約 60% 的死亡傷殘賠案、70% 的醫療費用賠案和 65% 的財產損失賠案。(二)與國民經濟發展水平和消費者支付能力相適應。6 萬元約為大陸國人 GDP 的 4.3 倍，此比率高於美國(1.4 倍)和我國(3.7 倍)，低於日本(7 倍)和韓國(7 倍)。(三)參照其他行業賠償標準之有關規定，如商業三者險之最低限額為 5 萬元、海上旅客運輸以及鐵路旅客運輸的人身傷亡賠償責任限額最高為 4 萬元。<sup>32</sup>在超過 6 萬元部份之損失，被保險人可以根據自身需求另行加保商業三者險以為因應。<sup>33 34</sup>

<sup>30</sup> 李明誠，〈責任強制保險關係你我他〉，當代農機期刊社，2006 年第 4 期，頁 49-50。

<sup>31</sup> 陳俊元，〈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，2006 年 11 月，頁 64-65。

<sup>32</sup> 劉元林，〈交強險 6 萬元賠償限額標準是怎麼確定的？〉，新法看點，2006 年，頁 13。

<sup>33</sup> 據平安財險四川分公司客戶服務部負責人介紹...，如果僅僅投保交強險，一旦出現交通事故，責任額遠遠不夠賠付。...目前交強險在全國統一的 6 萬元責任限額下，實行了分項限額，具體為死亡傷殘賠償限額 5 萬元、醫療費用賠償限額 8000 元和財產損失賠償限額 2000 元。由於不設免賠，交強險涵蓋面寬但保額低。目前在成都這樣的城市，重大交通事故的搶救費用、喪葬費用和死亡補償金合併計算，遠超過此保額。所以，車主在購買交強險後仍需購買商業三者險

只有在交強險的責任限額涵蓋了絕大多數的交通事故賠償事件，才能貫徹國家實施交強險的政策目的，一方面加強對受害人權益的保護，他方面分擔肇事者的責任，若責任限額設定過低，不僅會使被保險人和第三人無法獲得有效保障，而且可能導致交通事故肇事者因害怕承擔超過責任限額的賠償責任而選擇逃逸，一旦肇事者逃逸，將使受害人失去獲得救治的機會大幅降低，相對的，若責任限額設定過高，則極可能誘發道德危險，因此，《條例》第 23 條第二項規定，機動車交通事故責任強制保險責任限額由保監會會同國務院公安部門、國務院衛生主管部門、國務院農業主管部門規定，以求完善。<sup>35</sup>

### 第三款 結語

討論責任限額之目的，是為了根據強制保險費率計算本保險之保險費標準，保險費應當與責任限額直接相關，在無盈無虧原則之前提下，適當的責任限額以及適當的保險費基準，將直接影響本保險之實施。

我國之《強制汽車責任保險法》所實行者為，乃每次事故中「每一個交通事故受害人」之責任限額，其強制汽車責任保險是針對交通事故受害人實行傷害醫療費用給付、殘廢給付和死亡給付，不承保財產損失，並且未區分無責或有責賠付之情形。反觀大陸之機動車責任強制保險之責任限額，分別由死亡傷殘賠償限額、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四個部分所組成，依《條款》第 6 條規定，責任限額係指被保險機車發生交通事故，保險人對「每次保險事故所有受害人」的人身以及財產損失所承擔之最高賠償金額。<sup>36</sup>對照我國以及大陸之規定，若就汽車交通事故受害人之政策性目標而論，本文以為，以「每一受害人」較「每次事故所有受害人」更能保障受害人之

---

作為補充，這樣才能化解因重大交通事故帶來的風險。

資料來源: [www.cnfol.com](http://www.cnfol.com) 2006 年 10 月 11 日 08:20 四川日報 張學文

<http://insurance.cnfol.com/061011/135,1517,2316789,00.shtml>

<sup>34</sup> 在採訪中記者瞭解到，即便購買了交強險後，車主依然難以獲得完全保障。按照目前城市交通事故常例，傷亡嚴重的要賠 20 萬元甚至更多，而交強險最高賠償額為 6 萬元，保障水平偏低。車主李先生表示，在購買交強險後，肯定還會購買商業三責險。儘管交強險保障範圍有所擴大，但是死亡傷殘賠付最高僅為 5 萬元，醫療費用賠償限額為 8000 元，財產損失賠償限額為 2000 元，對於稍微嚴重一些的車禍，真是杯水車薪。必須要有相應的商業第三者責任險來補充。

資料來源: [www.cnfol.com](http://www.cnfol.com) 2006 年 08 月 10 日 08:15 海南日報 陳嵐樺

<http://insurance.cnfol.com/060810/135,1517,2158741,01.shtml>

<sup>35</sup> 張新寶、陳飛著，同前揭註 12 書，頁 180-194。

<sup>36</sup> 有學者認為，無法自《條例》中明確看出，責任限額究竟是每次事故的責任限額，還是每次事故中每個受害人可以獲得強制保險賠償之責任限額。

參自郝演蘇，〈如何給機動車強制險定價〉，中國金融家，2006 年 5 月，頁 106。



損害填補，是以，大陸《條款》第6條之規定似宜檢討修正之。

此外，大陸有關責任限額之規定，區分有無過錯而規定不同之賠付金額，不但形成對受害人之不公平現象，在實際施行時，若必須執行確認駕駛人有無過錯之步驟，恐將延緩交強險迅速提供被害人保障之效果。<sup>37</sup>是以，本文以為，實應參酌我國《強制汽車責任保險法》之規定，不為有責或無責之區分，方為妥適。

## 第二節 保障範圍之特殊規定

強制汽車責任保險之本質屬於一政策性保險，為使汽車交通事故之受害人迅速獲得基本保障，從而，儘可能對保險人應負擔給付責任之條件予以鬆綁。<sup>38</sup>惟，於某些情況下一味地保障受害人，將迫使保險人立於不平等地位，而有另行規定為除外條款之必要。本文欲將此等情況分為因受害人之事由，以及因被保險人之事由，分別探討如下：

### 第一項 除外條款—因受害人之事由

#### 第一款 兩岸相關規定

法規 項目	《條例》規定	《強制汽車責任保險法》規定
保障範圍	第 21 條第 1 項 「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、財產損失的，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。」	第 7 條： 「因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者，不論加害人無過失，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（以下簡稱特別補償基金）請求補償。」

<sup>37</sup> 林勳發，同前揭註 2 文，頁 40。

<sup>38</sup> 吳柏興，同前揭註 17 書，頁 173。

<p><b>保險人之 理賠原則 &amp; 免責事由</b></p>	<p>第 21 條第 2 項： 「道路交通事故的損失是由受害人故意造成的，保險公司不予賠償。」</p> <p>《條款》第 10 條： 「下列損失和費用，交強險不負責賠償和墊付： 一、因受害人故意造成的交通事故的損失； 二、被保險人所有的財產及被保險機動車上的財產遭受的損失； 三、被保險機動車發生交通事故，致使受害人停業、停駛、停電、停水、停氣、停產、通訊或者網路中斷、數據丟失、電壓變化等造成的損失以及受害人財產因市場價格變動造成的貶值、修理後因價值降低造成的損失等其他各種間接損失； 四、因交通事故產生的仲裁或者訴訟費用以及其他相關費用。」</p>	<p>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。」</p>
--	--	--

## 第二款 分析與評論

### 第一目 台灣《強制汽車責任保險法》

按我國《強制汽車責任保險法》第 28 條規定，在受害人或其他請求權人有故意行為或從事犯罪行為所致之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。原則上，於被保險人對於受害人負有法律

上賠償責任並受有賠償請求時，為強制汽車保險之保障範圍，保險人依法應負擔理賠責任，然而，於受害人或其他請求權人有故意或從事犯罪行為所致保險事故之情況下，立法者由於道德危險以及公序良俗之考量，將此等情形排除於保險範圍之外，保險人毋庸負擔理賠責任。不過，以道德危險以及公序良俗為由，將此等情況列為保障範圍之除外情形是否有所依據？本法之要件有關「故意」、「從事犯罪行為」之範圍為何，是否有不足之處？以及本條文所規定之法律效果是否適當？...等問題，皆為下文所欲論述之重點，合先敘明。

## 壹、法理依據

本法第 28 條規定之修正理由第二點謂：「受害人或其他請求權人所為之故意行為或犯罪行為應為保險人拒絕理賠事由，以避免道德危險」<sup>39</sup>換言之，立法者認為在受害人或其他請求權人所為故意行為或犯罪行為時，乃依據避免道德危險之理由，容許保險人毋庸理賠。

然而，針對此見解有學者提出質疑，蓋所謂道德危險(Moral Hazard)，係指因要保人、被保險人、受益人故意促使保險事故發生，致本身獲致有保險金給付之可能。若以此定義重新檢視之，本法中受害第三人對於保險人之直接請求權，乃立法者為保護受害人而突破責任保險中之分離原則所為之特別規定，保險人對受害人所為之保險賠償給付，並非保險金之給付，是以，於此情形，受害人應無所謂道德危險之問題才是。再者，立法者之所以認為此有道德危險之疑慮，實受傷害保險之影響所致。蓋在本法採取責任保險法制之前提下，保險人所須賠償者，僅係基於被保險人對於受害人所須負擔之責任而已，假若在汽車交通事故中，受害人有故意或惡意行為致其本身受有損害，應屬與有過失<sup>40</sup>之範疇，被保險人對於此部分本毋庸負擔損害賠償責任，既然保險人對於受害人之故意或惡意行為所致損失部分，本即不負理賠之責，又何來道德危險之慮？基於以上兩個理由，學者認為，本法第 28 條第 1 款以及第 2 款之所以如此規定，較合理之解釋應為，立法者有意對該故意或惡意行為之受害人予以懲罰，免除其對保險人直接請求權之保障，而非屬避免道德危險之故<sup>41</sup>，應有予以釐清之必

<sup>39</sup> 《強制汽車責任保險法法令及業務參考資料彙編》，行政院金融監督管理委員會保險局編印，2006 年 12 月，頁 106。

<sup>40</sup> 台灣《民法》第 217 條規定：「損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕賠償金額，或免除之。(I)重大之損害原因，為債務人所不及知，而被害人不予注意或怠於避免或減少損害者，為與有過失。(II)前二項之規定，於被害人之代理人或使用人與有過失者，準用之。(III)」

<sup>41</sup> 江朝國，〈強制汽車責任保險法修正條文評析-修正條文第十四條消滅時效與第二十八條保險人免責規定之檢討〉，月旦法學雜誌第 123 期，2005 年 8 月，頁 199-201。

要。

## 貳、要件檢討

### 一、「致被保險汽車發生汽車交通事故」用語之疑義

本法第 28 條規定，受害人或其他請求權人有故意行為或從事犯罪行為，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。本條規定乍看之下似乎合理妥適，但若以責任法制之角度切入，吾人可以發現，立法者所應排除保險人責任之情況應為「受害人之故意或從事犯罪行為所致被保險人賠償責任產生」，絕非「受害人之故意或從事犯罪行為導致汽車交通事故發生」之情形。蓋本保險所保障之對象為被保險人，保險人只有在被保險人必須對受害人負擔損害賠償責任時方須理賠，若條文規定「受害人之故意或從事犯罪行為導致汽車交通事故發生」，乃自受害人之觀點出發，無法確切指出被保險人在條文規定之情況下是否負有損害賠償責任，換言之，若欲符合本責任保險之本質，所規定者就必須為「受害人之故意或從事犯罪行為所致被保險人賠償責任產生」，否則，在因為受害人之事由而被保險人卻無民事損害賠償責任產生之情形，本法根本無須特別設置保險人對受害人理賠責任排除之規定。<sup>42</sup>

本文以為，本法第 28 條之所以規定「致被保險汽車發生汽車交通事故」，實乃立法者混淆本保險為傷害保險所致，將本保險之保障對象誤認為受害人，方以受害人之事由判斷保險人得否排除理賠責任，實則，本保險所保障者應為被保險人之責任，是以，本文建議本條宜修訂為「受害人或其他請求權人有下列情事之一，致被保險人賠償責任產生者，保險人不負保險給付責任：（下略）」。

### 二、「故意行為所致」之解釋論

本法第 28 條規定，保險人在被保險人賠償責任產生後卻可排除理賠責任之情況，只限於受害人故意或從事犯罪行為所致兩種，是否有所不足？學說上，曾針對「受害人因酒醉、吸毒駕車或無照駕駛而致肇事」之情形是否可納入除外事由提出討論，其爭點在於，本法第 28 條第 1 款所稱「故意行為所致」，於解釋論上是否可以包括上開情形？或者，上開情形應排除

<sup>42</sup> 江朝國，同前揭註 41 文，頁 201-202。

於除外事由之外，以保障被保險人之利益？

首先，有認為受害人有逃避合法拘捕、酒醉、吸食毒品駕車、無照駕駛而駕車行為，皆屬重大歸責事由，仍應有本法第 28 條之適用餘地，藉以排除對受害人直接請求權之保障，較為妥適。蓋此等情形，雖尚不得謂係故意致事故發生，但應納入對事故之發生有預見，且其發生亦不違其本意之「未必故意」範疇，是以，應與故意致事故發生作相同處理。否則，若在受害人有逃避合法拘捕、酒醉、吸食毒品駕車、無照駕駛而駕車行為，仍給予保險理賠，將有鼓勵不法行為之嫌，並非妥適。<sup>43</sup>

其次，另有認為雖然酒醉、吸毒駕車或無照駕駛之直接受害人係自作自受，本不值得同情，但假若在受害人有逃避合法拘捕、酒醉、吸食毒品駕車、無照駕駛而駕車之行為時，即不給予本保險之保障，在加害人(被保險人)也必須承擔部份過失責任之情況下，其責任風險卻無法透過本保險加以分散。換言之，若未顧慮到被保險人之利益，被保險人可能必須因為受害人之事由而無法獲得本保險之保障，對於被保險人而言，殊有不公。

本文以為，針對「受害人因酒醉、吸毒駕車或無照駕駛而致肇事」之情形是否可納入除外事由之問題，若將此情形排除在本保險之保障範圍外，固然可以達到懲罰不良行為受害者之目的，並且能遏止各該危險行為，但是如此一來，對被保險人而言，因為受害人之事由，將使其承擔無法透過本保險分散責任風險之不利益，對照懲罰不良行為受害者之立法目的，以及對被保險人所帶來之不利益間，似乎無法達到衡平，而極需思量解決之道。論者以為，本問題之關鍵在於本法第 28 條之法律效果，若能加以修改，使被保險人之權益不致受損，當能解決此爭論。<sup>44</sup>有關本條法律效果之討論，將詳述於後，於此不茲贅述。

### 參、法律效果之檢討

本法第 28 條之法律效果，在於排除本保險之保障，而排除之事由乃取決於受害人之行為，若是因為受害人之故意或犯罪行為所致之損害，保險人毋庸給付保險金。此法律效果在被保險人完全不需負責之情形固屬合理，但是在受害人可舉證被保險人之故意過失，而被保險人必須負擔損害賠償責任之情形，此法律效果將有使被保險人承擔不利益之嫌，而有檢討修正之必要。總的來說，學說上針對本條法律效果之修正提出以下三種建

<sup>43</sup> 江朝國，同前揭註 41 文，頁 202。

<sup>44</sup> 蘇敏慧，同前揭註 1 書，頁 87-88。

議：(一)「保險人不負保險給付責任」之法律效果應限縮解釋為「保險人對惡意受害人不負賠償之責」<sup>45</sup>(二)被保險人損害賠償責任之發生，若係受害人之故意過失行為所引起，應屬民事侵權行為法之範疇，而交由侵權行為法決定損害之分配即為已足，責任保險法實無置喙餘地，因此，本法第 28 條規定實無必要性，應予刪除。<sup>46</sup>(三)有本條各款情形時，其法律效果應排除無過失責任主義之適用，亦即，以受害人能舉證加害人之故意過失為限，保險人方予以理賠。<sup>47</sup>

本文以為，本法以保障受害人為終極之政策目標，是以，一般而論，皆以受害人之損害獲得填補為原則，甚至可為此就責任保險之本質設置例外，如規定受害人對保險人之直接請求權，即屬責任保險中分離原則之例外(有關於受害人之直接請求權，詳細請參後述)。一旦賦予保險人不負保險給付責任之空間，便是對受害人之損害應獲得填補原則設置例外，本文以為，基於例外從嚴法理，仍有在本法中予以明文之必要性，因此，第二種看法似有待商榷。既有明文之必要性，針對條文之處理，若採第一種見解將法律效果限縮解釋為「保險人對惡意受害人不負賠償之責」，推其意旨，似乎是只要有惡意受害人之情形，保險人皆毋庸負擔賠償責任，本文以為，此看法仍須再斟酌，蓋縱使是受害人有故意之情形，只要受害人能舉證加害人(被保險人)有故意或過失行為，加害人至多僅能主張適用過失相抵理論，減免其應給付之損害賠償額，換言之，在加害人仍須負擔賠償責任之情況下，若令保險人有理由排除理賠責任，將使被保險人之責任風險無從分散，失去責任保險之意義。職是之故，本文以為第三種解決方式應屬最為恰當，蓋損害賠償責任之成立是個別性的，縱使受害人有故意行為，亦不妨礙加害人以故意行為導致受害人之損害，是以，應以受害人能舉證加害人有故意過失為限，保險人方予以理賠才是。

## 第二目 大陸《機動車交通事故責任強制保險條例》

《條例》第 21 條規定保險公司承擔保險責任的理賠原則，以及保險公司免除責任的要件，進言之，本條揭示：(一)保險公司只在責任限額內承擔賠償保險金的責任；(二)保險公司承擔賠償責任不以機動車一方有過失為要件；(三)保險公司的免責事由只有在受害人是故意引起交通事故發生的情況下方成立。此部分吾人主要欲探討(三)保險公司的免責事由，其餘部分將先不予以討論。

<sup>45</sup> 江朝國，同前揭註 41 文，頁 206。

<sup>46</sup> 吳柏興，同前揭註 17 書，頁 172。

<sup>47</sup> 蘇敏慧，同前揭註 1 書，頁 88。

保險公司免責事由的第一種情況，可以參諸大陸《道路交通安全法》第76條第2項規定，「交通事故的損失是由非機動車駕駛人、行人故意造成的，機動車一方不承擔責任。」在受害人故意的情形下，機動車一方毋庸承擔交通事故的損害賠償責任，因此，在交強險中，保險公司即隨之毋庸承擔交通事故之損害賠償責任。蓋交強險之本質為一種責任保險，應以被保險人之交通事故責任作為保險標的，於被保險人依法毋庸承擔責任之情形下，保險公司當然不用向交通事故的受害人承擔賠償保險金的責任，《條例》第21條第2項即明文「道路交通事故的損失是由受害人故意造成的，保險公司不予賠償。」

除了受害人故意引起交通事故發生的情況，依《條款》第10條規定，保險公司的免責事由尚有另外三種情況：「(二)被保險人所有的財產及被保險機動車上的財產遭受的損失；(三)被保險機動車發生交通事故，致使受害人停業、停駛、停電、停水、停氣、停產、通訊或者網路中斷、數據丟失、電壓變化等造成的損失以及受害人財產因市場價格變動造成的貶值、修理後因價值降低造成的損失等其他各種間接損失；(四)因交通事故產生的仲裁或者訴訟費用以及其他相關費用。」承前所述，交強險之本質屬於責任保險，保險標的為被保險人對於受害人之法定賠償責任，被保險人所有之財產或被保險機動上之財產損失當然不在本保險之保障範圍內。其次，所謂「間接損失」，是指受害人受到侵害所喪失之利益，諸如可得財產之法定或天然孳息的喪失、受害人可得勞動收入之喪失等，由於交強險是以保護受害人生命和健康為其根本目的，而間接損失與當事人之生命和健康間關係並不密切，同時，間接損失具有獲得之不確定性，所以交強險在設計上對於賠償範圍僅及於直接損失，不及於間接損失。最後，交通事故而產生之仲裁或訴訟費用以及其他相關費用屬於程序性問題而支出之費用，與交強險主要希望保障受害人生命和健康為目的之性質相衝突，因此，這些程序性質之費用應列入保險公司免責事由範圍。<sup>48</sup>

### 第三目 結語

按我國《強制汽車責任保險法》第28條規定，以受害人之事由作為本保險契約中保險人之除外責任事由，立法者於其修正理由謂係出於避免道德危險之故，然本文以為，立法者對於道德危險之定義似乎有誤，以受害人之故意或從事犯罪行為所致之事由，作為保險人之除外事由者，至多僅能認此係有意對該受害人予以懲罰之故。至於條文中規定之要件部分，

<sup>48</sup> 張新寶、陳飛著，同前揭註12書，頁139-143。

「受害人之故意或從事犯罪行為導致汽車交通事故發生」之用語，似已混淆傷害保險與責任保險，本文以為，宜將條文文字改為「受害人或其他請求權人有下列情事之一，致被保險人賠償責任產生者，保險人不負保險給付責任：(下略)」，以符合本保險為責任保險之性質；而「受害人因酒醉、吸毒駕車或無照駕駛而致肇事」者，應可認定屬於未必故意之範疇，而與受害人之故意行為同等評價，增訂為本保險中保險人之除外事由，方為妥適。最後，條文中之法律效果，將有使被保險人承擔不利益之疑慮，是以，本文以為，於有本條各款之情形時，將法律效果排除無過失責任之適用，以受害人能舉證加害人之故意過失為限，保險人方須予以理賠。

至於大陸《條例》第 21 條第 2 項之規定，將受害人故意所致之被保險人之賠償責任產生者，作為保險人之免責事由；此外，由於本保險契約之保險標的為被保險人之法定賠償責任，是以，被保險人所有之財產及被保險汽車上之財產所遭受之損失屬於保險人之免責範圍，其次，不論是間接損失或是仲裁、訴訟或其他相關程序性費用，與當事人之生命、身體、健康關係較不密切，皆應納入保險人之免責範圍，本文以為，《條款》第 10 條之規定殊值肯定。

## 第二項 除外條款—因被保險人之事由

### 第一款 兩岸相關規定

法規 項目	《條例》規定	《強制汽車責任保險法》規定
保險公司 之 代位權	無	第 33 條：(相當於保險法 53) 「汽車交通事故之發生，如可歸責於被保險人以外之第三人，保險人於保險給付後，得代位行使被保險人對於第三人之請求權。但其所得請求之數額，以不逾保險給付為限。 前項第三人為被保險人或請求權人之配偶、家長、家屬、四親等內血親或三親等內姻親者，保險人無代位求償之權利。但汽車交通事故由其故



		意所致者，不在此限。」
<p>保險公司向加害人代位之事由</p>	<p>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：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一、駕駛人未取得駕駛資格或者醉酒的；</li> <li>二、被保險機動車被盜搶期間肇事的；</li> <li>三、被保險人故意製造道路交通事故的。</li> </ul> <p>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。」</p>	<p>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：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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管理法規規定之標準。</li> <li>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。</li> <li>三、故意行為所致。</li> <li>四、從事犯罪行為或逃避合法拘捕。</li> <li>五、違反道路管理處罰條例第二十一條<sup>49</sup>或第二十一條之一<sup>50</sup>規定而</li> </ul>

<sup>49</sup> 台灣《道路管理處罰條例》第 21 條：「汽車駕駛人，有下列情形之一者，處新台幣六千元以上一萬二千元以罰鍰，並當場禁止其駕駛：一、未領有駕駛執照駕駛小型車或機器腳踏車。二、領有機器腳踏車駕駛執照，駕駛小型車。三、使用偽造、變造或贗領之駕駛執照駕駛小型車或機器腳踏車。四、駕駛執照業經吊銷、註銷仍駕駛小型車或機器腳踏車。五、駕駛執照吊扣期間駕駛小型車或機器腳踏車。六、領有學習駕駛證，而無領有駕駛執照之駕駛人在旁指導，在駕駛學習場外學習駕車。七、領有學習駕駛證，在駕駛學習場外未經許可之學習駕駛道路或規定時間駕車。八、未領有駕駛執照，以教導他人學習駕車為業。九、其他未依駕駛執照之持照條件規定駕車。前項第九款駕駛執照之持照條件規定，由交通部定之。未滿十八歲之人，違反第一項第一款或第三款規定者，汽車駕駛人及其法定代理人或監護人，應同時施以道路交通安全講習。第一項第三款、第四款之駕駛執照，均應扣繳之；第五款並吊銷其駕駛執照。汽車所有人允許第一項第一款至第五款之違規駕駛人駕駛其汽車者，除依第一項規定之罰鍰處罰外，並記該汽車違規紀錄一次。但如其已善盡查證駕駛人駕駛資格之注意，或縱加以相當注意而仍不免發生違規者，不在此限。」

<sup>50</sup> 台灣《道路管理處罰條例》第 21-1 條：「汽車駕駛人駕駛聯結車、大客車、大貨車，有下列情形之一者，汽車所有人及駕駛人各處新台幣四萬元以上八萬元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：一、未領有駕駛執照駕車。二、領有機器腳踏車駕駛執照駕車。三、領有小型車駕駛執照駕車。四、領有大貨車駕駛執照，駕駛大客車、聯結車或持大客車駕駛執照，駕駛聯結車。五、駕駛執照業經吊銷、註銷仍駕車。六、使用偽造、變造或贗領之駕駛執照駕車。七、駕駛執照吊扣期間駕車。前項第五款、第六款之駕駛執照，均應扣繳之；第七款並吊銷其駕駛執照。違反第一項情形，並記該汽車違規一次。汽車所有人如已善盡查證駕駛人駕駛執照資格之注意，或

		<p>駕車。</p> <p>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。」</p>
<p>保險公司 代位權之確保</p>	<p>無</p>	<p>第 30 條： 「請求權人對被保險人之和解、拋棄或其他約定，有妨礙保險人依前條規定代位行使請求權人對於被保險人之請求權，而未經保險人同意者，保險人不受其拘束。」</p>
<p>救助基金墊付 搶救費用義務</p>	<p>第 24 條： 「國家設立道路交通事故社會救助基金（以下簡稱救助基金）。有下列情形之一時，道路交通事故中受害人人身傷亡的喪葬費用、部分或者全部搶救費用，由救助基金先行墊付，救助基金管理機構有權向道路交通事故責任人追償： 一、搶救費用超過機動車交通事故責任強制保險責任限額的； 二、肇事機動車未參加機動車交通事故責任強制保險的； 三、機動車肇事後逃逸的。」</p>	<p>第 40 條： 「汽車交通事故發生時，請求權人因下列情事之一，未能依本法規定向保險人請求保險給付者，得於本法規定之保險金額範圍內，向特別補償基金請求補償： 一、事故汽車無法查究。 二、事故汽車為未保險汽車。 三、事故汽車係未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車。 四、事故汽車全部或部分為無須訂立本保險契約之汽車。 前項第三款規定未經被保險人同意使用或管理認定如有疑義，在確認前，由被保險汽車之保險人暫先給付保險金。 第一項第四款所定事故汽車，全部為無須訂立本保險契約之汽車之情形，各事故汽車之駕駛人不得向特別補償基金請求補償。 特別補償基金依第一項第</p>

縱加以相當注意而仍不免發生違規者，汽車所有人不受本條之處罰。」

		<p>一款規定為補償後，事故汽車經查明係本保險之被保險汽車者，得向其保險人請求返還。</p> <p>保險人依前項規定對特別補償基金為返還者，視為已依本法之規定向請求權人為保險給付。</p> <p>汽車交通事故之請求權人，依第一項規定申請特別補償基金補償者，準用第二十五條第二項至第四項、第二十七條、第二十八條、第三十五條及第三十七條規定。但準用第二十七條規定補償之傷害醫療費用給付，不包括全民健康保險之給付金額。</p>
<p><b>保險金支付對象與搶救費墊付程序</b></p>	<p>第 31 條： 「保險公司可以向被保險人賠償保險金，也可以直接向受害人賠償保險金。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費用。</p> <p>因搶救受傷人員需要救助基金管理機構墊付搶救費用的，救助基金管理機構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墊付搶救費用。」</p> <p>《條款》第 9 條 (搶救費的墊付程序): 「被保險機動車在本條一至</p>	

	<p>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，保險人在接到公安機關交通管理部門的書面通知和醫療機構出具的搶救費用清單後，按照國務院衛生主管部門組織制定的交通事故人員創傷臨床診療指南和國家基本醫療保險標準進行核實。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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一、駕駛人未取得駕駛資格的；</li> <li>二、駕駛人醉酒的；</li> <li>三、被保險機動車被盜搶期間肇事的；</li> <li>四、被保險人故意製造交通事故的。</li> </ul> <p>對於墊付的搶救費用，保險人有權向致害人追償。」</p>	
<p><b>搶救費用之定義</b></p>	<p>《條例》第42條第3款  「<u>搶救費用</u>是指機動車發生道路交通事故導致人員受傷時，醫療機構參照國務院衛生主管部門組織制定的有關臨床診療指南，對生命體徵不穩定和雖然生命體徵穩定但如果採取處理措施會產生生命危險，或者導致殘疾、器官功能障礙，或者導致病程明顯延長的受傷人員，採取必要的處理措施所發生的醫療費用。」</p>	

	<p>《條款》第 7 條： 「交強險合同中的<u>搶救費用</u>是指被保險機動車發生交通事故導致受害人受傷時，醫療機構對生命體徵不平穩和雖然生命體徵平穩但如果不採取處理措施會產生生命危險，或者導致殘疾、器官功能障礙，或者導致病程明顯延長的受害人，參照國務院衛生主管部門組織制定的交通事故人員創傷臨床診療指南和國家基本醫療保險標準，採取必要的處理措施所發生的醫療費用。」</p>	
<p><b>搶救與理賠 之其他規範</b></p>	<p>《條例》第 32 條： 「醫療機構應當參照國務院衛生主管部門組織制定的有關臨床診療指南，搶救、治療道路交通事故中的受傷人員。」</p> <p>《條例》第 33 條： 「若保險公司賠償保險金或者墊付搶救費用，救助基金管理機構墊付搶救費用，需要向有關部門、醫療機構核實有關情況的，有關部門、醫療機構應當予以配合。」</p> <p>《條例》第 34 條： 「保險公司、救助基金管理機構的工作人員對當事人的個人隱私應當保密。」</p> <p>《條例》第 35 條： 「<u>道路交通事故損害賠償項</u></p>	

	目和標準依照有關法律的規定執行。」	
暫付金制度	無	<p>第 35 條：</p> <p>「因汽車交通事故死亡者，請求權人得提出證明文件，請求保險人暫先給付相當於保險給付二分之一之金額。</p> <p>因汽車交通事故殘廢者，請求權人得提出證明文件，就保險人已審定之殘廢等級，請求保險人暫先給付其保險金。</p> <p>保險人應於請求權人依前二項規定提出證明文件之次日起十五日內給付之。保險人因可歸責於自己之事由致未在期限內為給付者，自期限屆滿時起，應按年利一分給付遲延利息。</p> <p>保險人暫先給付之保險金額超過其應為之保險給付時，就超過部分，得向請求權人請求返還。」</p>

## 第二款 分析與評論

### 第一目 台灣《強制汽車責任保險法》

於一般任意責任保險，被保險人之故意或其他惡意行為，所導致法定賠償責任之發生，乃屬於除外不保事項。蓋此等法定賠償責任之發生繫於被保險人本身，涉及高度道德危險，將危害整個危險共同團體，有礙於保險制度功能之達成，且與保險為一具備正面社會功能之制度相抵觸，自不宜為承保事項。<sup>51</sup>然而，強制汽車責任保險法為提升汽車交通事故被害人之保障，例外地將任意責任保險中常見之除外危險<sup>52</sup>亦納入保障範圍，藉

<sup>51</sup> 吳柏興，同前揭註 17 書，頁 173。

<sup>52</sup> 所謂「除外危險」，係經明文排除於保險契約承保範圍之外的危險而言。保險事故一旦與除外

此避免受害人因被保險人之事由而無從獲得保障，但此等立法具有權宜性質，本法無意將除外危險終局地列為本保險之承保範圍，故透過本法第 29 條事後追償之規定，容許保險人將其所額外承擔之損害轉嫁回被保險人或其他賠償義務人，藉以維持責任法上之衡平，避免受害人重複得利，並使得複合性道路交通危險可以獲得合理之分配。<sup>53</sup>

## 壹、法理依據

被保險人之故意或其他惡意行為所致之保險事故，於一般任意責任保險中，均屬於道德危險，保險人本不須賠付。然本法為求保障受害人，不使受害人因被保險人之事由，失去儘速獲得賠償之保障，故要求保險人仍應為理賠。是以，此時必須再加上保險人於向受害人理賠後，繼受受害人對被保險人之損害賠償請求權之配套措施，使保險人有權終局地向被保險人求償，以免間接危害整個危險共同團體。據此以觀，此制度之目的在於將被保險人無清償能力的危險移轉至保險人。論者以為，透過此制度之設計，可使受害人儘速獲得保障，合乎本法第 1 條<sup>54</sup>開宗明義之要求；亦可使惡意被保險人負擔終局賠償責任，避免道德危險之發生；最後，對保險公司而言，並未要求其承保具備高度道德危險之事件，而僅要求在其能力範圍內先行承受被保險人無清償能力之危險，最終，仍可向被保險人追償之。<sup>55</sup>

此外，應予以區辨者為，本法第 29 條代位權之規定與我國《保險法》第 53 條規定<sup>56</sup>相類似但卻不盡相同：前者規定，保險人是代替被保險人清償被保險人對受害人之損害賠償義務，從而援用民法「代位清償」<sup>57</sup>之精

---

危險具有相當因果關係，保險人即無須負保險責任，不論被保險人對於該除外危險的發生可否歸責，也不論是否另有其他承保危險涉入（「除外危險佔優勢原則」）。參自葉啓洲，〈強制汽車責任保險之除外危險與代位-兼評新強制汽車責任保險法第二十九條之妥當性〉，法學叢刊第 198 期，2005 年 4 月，頁 110。

<sup>53</sup> 葉啓洲，同前揭註 52 文，頁 128。

<sup>54</sup> 台灣《強制汽車責任保險法》第 1 條規定：「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。」

<sup>55</sup> 蘇敏慧，同前揭註 1 書，頁 90-92。

<sup>56</sup> 台灣《保險法》第 53 條規定：「被保險人因保險人應負保險責任之損失發生，而對於第三人損失賠償請求權者，保險人得於給付賠償金額後，代位行使被保險人對於第三人之請求權；但其所請求之數額，以不逾賠償金額為限。（I）前項第三人為被保險人之家屬或受僱人時，保險人無代位請求權。但損失係由其故意所致者，不在此限。（II）」

<sup>57</sup> 台灣《民法》第 312 條規定：「就債之履行有利害關係之第三人為清償者，於其清償之限度內承受債權人之權利，但不得有害於債權人之利益。」第 313 條規定：「第二百九十七條及第二百九十九條之規定，於前條之承受權利準用之。」第 297 條規定：「債權之讓與，非經讓與人或受讓人通知債務人，對於債務人不生效力。但法律另有規定者，不在此限。（I）受讓人將讓與人所立之讓與字據提示於債務人者，與通知有同一之效力。（II）」第 299 條規定：「債務人於受通知

神，保險人受讓受害人對被保險人之損害賠償請求權，從而，保險人得代位行使受害人對被保險人之權利。後者規定，「被保險人因保險人應負保險責任之損失發生，而對於第三人有損失賠償請求權者，保險人得於給付賠償金額後，代位行使被保險人對於第三人之請求權；但其所請求之數額，以不逾賠償金額為限。」亦即，此係指被保險人對於第三人擁有損害賠償請求權，保險人於依照保險契約向被保險人為理賠後，取得被保險人對第三人之權利，而可代被保險人之位行使權利，<sup>58</sup>二者應嚴以區分。職是之故，本法於第 33 條設立如同《保險法》第 53 條之規定，以有別於本法第 29 條之規定，應予明辨。

## 貳、代位行使事由

### 一、酒醉駕車

本法規定有關酒醉駕車標準乃明定為：「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安全法規規定之標準。」其中所稱道路交通安全法規，應係指《道路交通安全法規則》第 114 條規定<sup>59</sup>以及《道路交通管理處罰條例》第 35 條第 1 項規定<sup>60</sup>等行政法規，並非指刑法第 185-3 條<sup>61</sup>。本法以加害人經酒測後超過行政法上之標準作為本保險承保與否之依據，以酒醉駕車之態樣繁多之觀點而論，似有待商榷。

論者以為，本條規定似乎無法與保險學理中之除外不保概念相符合。申言之，酒醉駕車肇事，在責任保險之所以納入除外不保之範圍，其主要

---

時，所得對抗讓與人之事由，皆得以之對抗受讓人。(I)債務人於受通知時，對於讓與人有債權者，如其債權之清償期，先於所讓與之債權或同時屆至者，債務人得對於受讓人主張抵銷。(II)」<sup>58</sup> 江聖元，〈論「強制汽車責任保險法第二十九條」修正之妥適性〉，萬國法律第 149 期，2006 年 10 月，頁 10-11。

<sup>59</sup> 台灣《道路交通安全法規則》第 114 條規定(2007 年 12 月 17 日修正版本)：「汽車駕駛人有下列情形之一者，不得駕車：一、連續駕車超過八小時。二、飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度超過每公升 0.05 毫克或血液中酒精濃度超過百分之 0.05 以上。三、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品。四、患病影響安全駕駛。五、計程車駕駛人未向警察機關請領執業登記證，或雖已領有而未依規定放置車內指定之插座。」

<sup>60</sup> 台灣《道路交通管理處罰條例》第 35 條第 1 項規定(2007 年 7 月 4 日修正，施行日期由行政院以命令定之)：「汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照二年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領：一、酒精濃度超過規定標準。二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。(I)」

<sup>61</sup> 台灣《刑法》第 185-3 條規定：「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，處一年以下有期徒刑、拘役或科或併科十五萬元以下罰金。」



考量有二：第一、若駕駛人故意酒醉駕車之行為符合刑法上之公共危險罪，因其為犯罪行為，基於公序良俗之考量，不予承保。第二、若駕駛人故意酒醉駕車並故意致保險事故發生，基於道德危險之考量，原則上應納入除外不保之範圍。<sup>62</sup>準此，並非只要責任保險之被保險人有酒醉駕車之情形發生，保險人即不須理賠。實應區分「酒醉駕車」與「駕車致保險事故發生」不同行為階段而論，例如，在被保險人過失酒醉駕車且過失肇事之情形，因其並非刑法第 185-3 條之犯罪行為，且保險事故之發生亦係過失所致，具備可保性，尚無保險人於賠償後再向被保險人請求代位之理。<sup>63</sup>一旦採取本法第 29 條以行政法上標準作為承保與否之標準，將產生被保險人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雖然超過道路交通管理法規規定之標準，但是被保險人卻是過失酒醉駕車且過失肇事，此時，本應受到本保險保障之被保險人，竟然無法經由本保險分散其責任風險，對於被保險人而言，實屬不公。

## 二、吸毒以及無照駕駛者

被保險人因吸毒或無照駕駛者，由於屬於具有重大可歸責事由情形，已接近「未必故意」<sup>64</sup>，且此種駕駛人穿梭於道路上無異不定時炸彈，具有高度危險性，自應予以遏止，不給予本保險之保障。然而，為照顧無辜之受害者，乃納入保障範圍，但要求此類被保險人須負終局責任。<sup>65</sup>

## 三、故意行為

依據舊法第 27 條第 3 款規定為「自殺或故意行為所致者」，「自殺」規定之刪除，結果上固屬正確，但修正理由似有待商榷。「自殺」，僅於人身保險的範疇中，會直接與保險事故發生關聯，而屬於故意行為態樣之一。本條第 3 款「自殺」之所以應予刪除，並非如修正理由所言「自殺亦為故意行為所致，無另為規定之必要」，相反的，係因自殺行為在責任保

<sup>62</sup> 所謂「保險契約之除外責任」，乃係指保險人所承保者雖為被保險人(加害人或稱侵權行為人)對於第三人「依法」應負之賠償責任，但因被保險人之故意侵權行為(intentional tort)所致之損害則除外不保，此在保險學理上乃為避免「道德危險」使然。此於我國《保險法》第 29 條第 2 項有所規範：「保險人對於由要保人或被保險人之過失所致之損害，負賠償責任。但出於要保人或被保險人之故意者，不在此限。」

參自楊誠對著，《意外保險-理論與實務》，2001 年 9 月，修訂六版，三民書局，頁 264。

<sup>63</sup> 吳柏興，同前揭註 17 書，頁 177-178。

<sup>64</sup> 江朝國，同前揭註 41 文，頁 202。

<sup>65</sup> 蘇敏慧，同前揭註 1 書，頁 93。

險中，與「故意致使保險事故發生之行為」有別，應予辨明。<sup>66</sup>進言之，實則「自殺致使保險事故發生」可以拆解為二種態樣：(一)自殺並故意致保險事故發生。(二)自殺但非故意致保險事故發生。就前者而言，例如駕駛人明知自殺後會導致汽車失控撞上路人而自殺；就後者而言，例如駕駛人駕車時心生死念，見四下無人時引彈自殺，導致汽車失控波及行人。<sup>67</sup>在這兩個例子當中，只有前者屬於故意致使保險事故發生之行為，而有本條第3款之適用。本文以為，「自殺」在責任保險中，與「故意致使保險事故發生之行為」應嚴予區分，刪除自殺作為代位求償事由，係因為自殺並非責任保險中之保險事故發生，至於被保險人故意致使保險事故發生者，則係基於道德危險之考量，應屬除外危險之範圍，最後，可以發現的是，在解釋論上新法中本款所稱之「故意行為」應不包含自殺。

#### 四、從事犯罪行為或逃避合法拘捕

若被保險人肇事，係由於其從事犯罪行為或逃避合法拘捕者，此均違法所不許，若仍予以保護而不使犯罪行為人、逃避合法拘捕之人負擔終局責任，實有違國民感情，且有鼓勵犯罪行為之嫌。<sup>68</sup>是以，縱使於本法第29條中規定保險人在此情形下仍須理賠，於理賠後，保險人仍有權依同條規定向被保險人請求負擔終局賠償責任。

#### 參、保險人代位行使之對象

本法第29條第1項規定：「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」事實上，除了直接的加害人(被保險人)之外，尚有其他可能應對交通事故受害人負損害賠償責任，但是本法對於保險人可代位行使之對象明文限於「被保險人」，此等規範是否恰當？若非恰當又應如何改善？

例如，僱用人甲之僱員乙酒醉駕車肇事，致第三人死亡，保險公司依本法給付保險金150萬元予請求權人後，保險公司可否依民法第188條規定<sup>69</sup>以及本法第29條之規定，代位受害人之權利，主張僱用人甲應負連帶

<sup>66</sup> 葉啓洲，同前揭註52文，頁127。

<sup>67</sup> 江朝國，〈論強制汽車責任險之被保險人自殺〉，月旦法學教室第46期，頁28-29。

<sup>68</sup> 蘇敏慧，同前揭註1書，頁93。

<sup>69</sup> 台灣《民法》第188條規定：「受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任。但選任受僱人及監督其職務之執行，已盡相當之注意或縱加以相當之

賠償責任?關於此問題在實務以及學說上常有爭論。保險實務界經常援引民法第 188 條規定,請求僱用人負連帶賠償責任,就保險理論以觀,本法第 29 條第 1 項之事由皆為任意保險中除外危險之事項,然而基於強制汽車責任保險保護受害人之政策性目標,方強行保險人對受害人仍負賠償之責,是以,在強行保險人負擔被保險人陷於無清償能力之風險之餘,應同時賦予保險人對於同免責任之賠償義務人行使保險代位之權利,以避免僱用人因本保險而不當獲得免除責任之利益。此處所稱「賠償義務人」,包括民法上之僱用人、法定代理人<sup>70</sup>...等除了加害人以外對於交通事故受害人亦必須負擔損害賠償責任之人而言。然而,若尊重法條文義,依據「明是其一、排除其他」之法理,保險人僅得代位行使請求權人對「被保險人」之權利,似對於僱用人或其他賠償義務人不得再加以請求,其限制之理由,或許是為了避免追償程序之繁瑣,也就是說,在保險人向僱用人請求負擔連帶責任後,僱用人得再依民法第 188 條第 3 項之規定向受僱人求償,使受僱人負擔最終責任,與其如此,不如一開始就讓保險人對被保險人(受僱人)行使代位權,以簡化追償之複雜性。<sup>71</sup>

然而,本文以為,本法對於保險人可代位行使之對象明文限於「被保險人」之規定,有諸多不妥之處:首先,依通說見解,保險人事後追償權之本質應屬「法定債權移轉」,保險人乃繼受受害人對於被保險人之損害賠償請求權,此當然包括受害人對於加害人以及其他連帶債務人之損害賠償請求權,而不須有對象上之限制;其次,受害人對於被保險人以及其他連帶債務人之損害賠償請求權,在保險給付範圍內,已經不附保留地移轉給保險人,保險人如無法依本法第 29 條規定向其他連帶債務人代位追償,連帶債務人遂憑空自連帶賠償責任之外部關係中免責,此於保險人對加害人的代位權因事實上因素無法實現時(如加害人陷於無資力)尤然。連帶債務人不當獲得免責之利益,對於替被保險人負擔無資力風險之保險人不但公平,更會間接地損及危險共同團體之利益。<sup>72</sup>職是之故,本文以為保險人代位行使之對象不應限縮於對「被保險人」,而應修正為「賠償義務人」為佳,以求合致於民法上損害賠償責任之認定,方為妥適。

---

注意而仍不免發生損害者,僱用人不負賠償責任。(I)如被害人依前項但書之規定,不能受損害賠償時,法院因其聲請,得斟酌僱用人與被害人之經濟狀況,令僱用人為全部或一部之損害賠償。(II)僱用人賠償損害時,對於為侵權行為之受僱人,有求償權。(III)」

<sup>70</sup> 請參考台灣《民法》第 187 條規定:「無行為能力人或限制行為能力人,不法侵害他人之權利者,以行為時有識別能力為限,與其法定代理人連帶負損害賠償責任。行為時無識別能力者,由其法定代理人負損害賠償責任。(I)前項情形,法定代理人如其監督並未疏懈,或縱加以相當之監督,而仍不免發生損害者,不負賠償責任。(II)如不能依前二項規定受損害賠償時,法院因被害人之聲請,得斟酌行為人及其法定代理人與被害人之經濟狀況,令行為人或其法定代理人為全部或一部之損害賠償。(III)前項規定,於其他之人,在無意識或精神錯亂中所為之行為致第三人受損害時,準用之。(IV)」

<sup>71</sup> 江聖元,同前揭註 58 文,頁 9-12。

<sup>72</sup> 葉啓洲,同前揭註 53 文,頁 116。

## 肆、時效規定之增訂

本法第 29 條第 2 項：「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。」規定了與民法不同之消滅時效期間(二年)，以及起算點(自保險人為保險給付之日起)，頗值得商榷。蓋本條規定之代位權，承前所述為債權法定移轉性質，則保險人所行使者為一繼受取得之權利，是以，有關所繼受權利之消滅時效期間以及起算點事項，實應依原權利性質而定才是。<sup>73</sup>

本條修正理由僅以「保險人行使代位權，應規定其得行使之期間」一語帶過，究竟為何「應」規定其得行使之期間，難窺其因。申言之，若參自民法第 197 條規定之消滅時效期間應為十年之久，於強制汽車責任保險法中將之限縮為二年實無正當理由。其次，自「保險人給付之日」起算時效期間，則使加害人喪失部份已進行之時效利益，明顯使加害人陷於較民法不利之地位。再者，因本保險之保險金額偏低，如受害人所受損害高於保險給付，將出現同一請求權經部分移轉後，適用不同消滅時效期間與起算點之規定，造成法律關係之混亂。<sup>74</sup>職是之故，本文以為，本法第 29 條第 2 項之規定應予以刪除，以免造成與民法適用上之衝突與矛盾。

## 伍、未明定受害人請求權之優先性

因本保險採取基本保障制，保險金額相較於外國立法例有偏低之現象，如受害人所受損害高於保險給付，依法其請求權僅部份移轉與保險人，此時將出現受害人與保險人之權利行使上之競爭關係。考量本法第 1 條開宗明義規定加強保護受害人之意旨，應認為受害人之請求權相較於保險人具有優先性，申言之，如受害人之請求權尚未獲得滿足，應限制保險人行使本條之代位權，以確保受害人之損害確實獲得填補。<sup>75</sup>

## 陸、保險人代位權之確保

本法第 30 條規定：「請求權人對被保險人之和解、拋棄或其他約定，

<sup>73</sup> 吳柏興，同前揭註 17 書，頁 176。

<sup>74</sup> 葉啓洲，同前揭註 53 文，頁 125。

<sup>75</sup> 葉啓洲，同前揭註 53 文，頁 124。

有妨礙保險人依前條規定代位行使請求權人對於被保險人之請求權，而未經保險人同意者，保險人不受其拘束。」明文確保保險人依同法第 29 條之代位權，此等規定為大陸《條例》之所無，有此規定是否可稱得上是較佳之立法？抑或反倒是畫蛇添足之作？值得深入探討。

分析本條文之要件，乃在請求權人與被保險人有和解、拋棄或其他約定等情況，由於此等情況將有可能妨礙保險人主張代位權，是以，本條規定，此時之法律效果為，保險人可以主張請求權人與被保險人間之約定未經其同意，保險人可不受其拘束，而仍可向請求權人主張代位權。既然已經分析出本條所欲處理的情況，接下來必須思考的問題就是，在何種情況下會發生保險人之代位權遭妨礙而無法行使之情形：汽車交通事故發生後，若被保險人對於受害人必須依民法規定負擔損害賠償責任，但此由於被保險人故意或惡意之行為所致之保險事故，本屬任意責任保險之除外不保事項，惟，基於強制保險保障受害人之政策性目標，仍法定要求保險人先為賠付，嗣後方賦予保險人代位行使受害人對被保險人之請求權，並法定地確保保險人之代位權，可能產生的情況有：(一)假使被保險人與受害人，於保險人為保險理賠之前，互為和解、拋棄或其他約定者，此時，被保險人對於受害人之民事賠償責任範圍即隨之縮減，保險人之責任亦隨之縮減，嗣後，保險人僅在被保險人予受害人和解或拋棄後，僅剩之損害賠償範圍內，對受害人負賠償之責。從而，於保險人為保險理賠前，被保險人與受害人間有和解或拋棄等約定，並不妨礙保險人代位權之行使，而無本法第 30 條之適用餘地。(二)此外，假若被保險人與受害人之和解、拋棄等約定，係於保險人為保險賠付之後，由於保險人給付保險金後，受害人原本因汽車交通事故對被保險人之損害賠償請求權，將依據本法第 29 條規定，法定、當然地移轉予保險人，再加上我國《民法》第 297 條之規定<sup>76</sup>，損害賠償債權之讓與，於債權讓與人或受讓人對賠償義務人為債權讓與之通知前，對賠償義務人不生拘束之效力，從而，若保險人或受害人已對被保險人為債權讓與之通知，被保險人即無法對保險人主張未受通知之抗辯，保險人之代位權將無從受妨礙。此種情形下，亦不適用本法第 30 條規定。(三)反之，一旦被保險人與受害人，係於保險人為保險賠付之後、

<sup>76</sup> 台灣《民法》第 297 條規定：「債權之讓與，非經讓與人或受讓人通知債務人，對於債務人不生效力。但法律另有規定者，不在此限。(I)受讓人將讓與人所立之讓與字據提示於債務人者，與通知有同一之效力。(II)」

立法理由：按債權之讓與，在當事人間，於契約完成時即生效力，無須通知債務人。然債務人究未知有債權讓與之事，為保護債務人之利益起見，故使讓與人或受讓人負通知義務。在未通知之前，其讓與行為僅當事人間發生效力，對於債務人不生效力，但法律另有規定者，無須通知也。至債權之讓與，如立有讓與字據者，苟經受讓人將字據提示於債務人，即與通知生同一效力，蓋以省無益之程序也。

參自：林紀東，蔡墩銘、邱聰智等編纂，《新編基本六法參照法令判解全書》，2006 年 8 月修訂第 25 版，五南圖書，頁 2-103。

保險人或受害人對被保險人為債權讓與之通知前，針對汽車交通事故之損害賠償請求權為和解、拋棄或其他約定，由於被保險人對於該約定可對保險人主張未受債權通知之抗辯，從而，此符合「保險人之代位權遭妨礙而無法行使」之情形，而有本法第 30 條之適用。

承上所述可知，本法第 30 條之適用情形，僅限於被保險人與受害人，係於保險人為保險賠付之後、保險人或受害人對被保險人為債權讓與之通知前，對汽車交通事故之損害賠償請求權為和解、拋棄或其他約定。而本條之法律效果為：保險人仍應先對受害人理賠，並且，就受害人與被保險人間之約定，可以主張未受其同意而不受其拘束，保險人仍可向被保險人行使代位權。本文以為，此法律效果似乎過於保護保險人，而忽略了被保險人於民法上所應享有之受保護地位。蓋就受害人、保險人以及被保險人之三面關係而論，本法第 29 條規定之立法目的，應屬避免受害人由於被保險人之事由，而無法獲得強制汽車責任保險法之保障，因此，為求貫徹本法之政策性目標，例外地將任意責任保險中常見之除外危險納入保險範圍，要求保險人先向受害人為給付，嗣後再透過代位追償之立法設計，容許保險人將所額外承擔之損害轉嫁回故意或惡意行為之被保險人承擔，然而，假若受害人不但不感激立法者之用心，卻又與被保險人為和解、拋棄或其他約定，而在某些情況下造成妨礙保險人代位之困境，特別保障受害人之立法意旨，似乎無須再予以堅持，本法第 30 條保障保險人確實得行使代位權之規定似即由是而設。然而，就被保險人以觀，縱使被保險人乃故意或惡意地導致汽車交通事故發生，其亦仍於民法上負擔損害賠償責任而已，上開受害人與保險人間之利益平衡問題應與被保險人無涉，何以由《強制汽車責任保險法》第 30 條之規定，令被保險人喪失民法第 297 條債權讓與通知之保障？此將使被保險人反倒因有本保險之存在，而處於更不利之地位。<sup>77</sup>職是之故，本文以為，本法第 30 條規定應予以刪除，以除爭議。

## 第二目 大陸《機動車交通事故責任強制保險條例》

原則上，依《條例》第 22 條規定，如果是在（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三種情形下，慮及此時機動車所產生的風險無法準確地被預測，即使加害人造成被保險人和本車人員以外第三人的人身損害以及財產損失，保險公司也不用承擔賠償保險金的責任，即保險公司的賠償責任在上述三種情況下會被免除。然而，不可否認的是，無論是在

<sup>77</sup> 吳柏興，同前揭註 17 書，頁 181-187。

何種情況，只要是機動車造成的道路交通事故，大部分都會產生人身損害或財產損害之結果，若不適當加以解決，日積月累後將造成相當之社會問題，有鑑於此，《條例》第 22 條規定應由保險公司先行墊付，先填補搶救受害人生命身體健康的醫療費用，否則，若造成嚴重後果，保險公司必須負擔被吊銷保險業務許可證的嚴厲處罰<sup>78</sup>，嗣後，方容許保險公司向加害人追償，保險公司不須承擔最終賠償責任。必須注意的是，保險公司的墊付義務侷限於受害人之人身損害部分，不及於財產損害部分，換言之，保險公司對於前述三種情形下受害人之財產損失毋庸負擔墊付義務。<sup>79</sup>此外，為防止保險金尚不足繳納搶救費用之情形，《條例》亦規定由國家設立道路交通事故社會救助基金，因搶救傷員需要救助基金管理機構墊付搶救費用的，救助基金管理機構一接到交管部門通知，經核對應當及時向醫療機構支付或者墊付搶救費用，而救助基金墊付義務主要適用情形為：

（一）搶救費用超過機動車交通事故責任強制保險責任限額的；（二）肇事機動車未參加機動車交通事故責任強制保險的；（三）機動車肇事後逃逸的，並且同樣有權於事後向加害人追償。<sup>80</sup>

其次，《條例》第 31 條規定，保險公司可以向「被保險人」賠償保險金，也可以直接向「受害人」賠償保險金。<sup>81</sup>因搶救受傷人員需要「保險公司」或「救助基金管理機構」支付或者墊付搶救費用的，「保險公司」或「救助基金管理機構」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費用。有關搶救費用的墊付程序，在《條款》第 9 條更詳細規定保險人在接到公安機關交通管理部門的書面通知和醫療機構出具的搶救費用清單後，按照國務院衛生主管部門組織制定的交通事故人員創傷臨床診療指南和國家基本醫療保險標準進行核實。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，保險人則毋庸負責墊付和賠償。至於所謂之「搶救費用」，參照《條例》第 42 條第 3 款以及《條款》第 7 條規定，是指機動車發生道路交通事故導致人員受傷時，醫療機構參照國務院衛生主管部門組織制定的有關臨床診療指南，對生命體徵不平穩，和雖然生命體徵平穩但如果採取處理措施會產生生命危險，或者導致殘疾、器官功能障礙，或者導致病程明顯延長的受傷人員，採取必要的處理措施所發生的醫療費用，合先敘明。

<sup>78</sup> 張宏根、郭新波、余濤，〈《機動車交通事故責任強制保險條例》解讀〉，汽車運用，2006 年第 6 期，頁 46。

<sup>79</sup> 張新寶、陳飛著，同前揭註 12 書，頁 163-165。

<sup>80</sup> 張宏根、郭新波、余濤，同前揭註 78 文，頁 46。

<sup>81</sup> 必須注意的是，《條例》第 31 條並未給予受害人對保險人之保險金直接請求權，而是揭示保險公司對於保險金的支付對象具有選擇權而已，屬於間接保護受害人之方式。

## 壹、保險公司之追償權

《條例》第 22 條規定保險公司於墊付受害人之搶救費用後，取得受害人對致害人之追償權，然而，本條並未針對該追償權之法律性質、存續期間或行使期間加以明文規定，此等規範之足夠與否，即為本文論述重點。

首先，關於該追償權之性質，學者以為，並非屬於依照法律規定所新生之權利，而是一種債權，一種受害人依法將對致害人因交通事故所產生之債權移轉給保險人之債權。申言之，由於被保險人之故意或惡意行為所導致交通事故之情形，本屬除外危險，保險人毋庸負擔賠償責任，然而，為求《條例》保障受害人之立法目的，《條例》第 22 條仍規定先由保險人進行賠償，並於賠償後代位受害人向被保險人行使侵權行為損害賠償請求權，由此可見得，保險人之追償權，應屬受害人原有權利法定移轉之結果。從而，被保險人作為侵權行為損害賠償債務人，可對債權讓與人(受害人)行使之抗辯權，皆可用來向債權受讓人(保險人)主張。

其次，學者以為，《條例》第 22 條規定之保險人追償權，與我國《強制汽車責任保險法》第 29 條規定之保險人之代位權，應屬同一權利，只不過所用之名稱不相同。蓋後者之規定，亦屬基於考量強制保險保護受害人之政策性目標，將原本任意責任保險之除外危險事項，列為承保範圍，同時，為使惡意之被保險人負擔最終之賠償責任，於保險人向受害人為賠付之後，由保險人取得代受害人之位向被保險人請求之地位。然而，兩者仍有些微不同之處，例如行使期間之限制，於《條例》第 22 條中並未對保險人之追償權作出特別規定，從而，該追償權應適用《民法通則》中關於訴訟時效之規定，申言之，若保險公司於墊付款項 2 年內皆未向債務人主張權利，保險公司將喪失勝訴權，而喪失勝訴權與喪失追償權之區別實益為：喪失勝訴權時，若嗣後債務人仍向保險人為給付，保險人有權保有該給付，蓋追償權本身仍存在<sup>82</sup>；相反的，一旦喪失追償權，保險人即無法

<sup>82</sup> 大陸《民法通則》中所謂「訴訟時效」之概念，係指權利人在法定期間內不行使其權力者，即喪失請求法院強制義務人履行義務之權利之制度。屬於一種消滅實體意義上訴權之制度。訴訟時效之法律特徵在於：(一)本質上是一消滅時效，其客體僅為某種請求權。(二)訴訟時效屆滿後，僅引起消滅實體意義上的訴權(勝訴權)之效果，而並不消滅實體權利和程序意義上之訴權。因此，在訴訟時效屆滿後，原權利人仍可向法院起訴(但已喪失勝訴權)；如果義務人自願履行義務，原權利人仍可以受領，義務人履行後不得以時效屆滿為由而要求返還。此外，大陸民法中之訴訟時效，依其期間長短可分為一般訴訟時效、特別訴訟時效以及最長訴訟時效三種，依《民法通則》第 135 條規定：「向人民法院請求保護民事權利的訴訟時效期間為二年，法律另有規定的除外。」亦即，除法律另有規定外，一般訴訟時效為 2 年，民事主體自知悉或應當知悉其權利受到侵害時起，逾 2 年而未主張權利的，將喪失實體意義上的訴權。

參自：董安生、田土城合著，《民法》，1993 年 12 月版，大陸六法精要系列叢書，月旦出版，頁



保有嗣後債務人所為之給付。前一種做法著重對保險公司之保護；而後一種做法則注重對債務人之保護。本文以為，於《條例》中未另針對追償權之行使期間作特別規定，而使其行使期間適用《民法通則》之規定，是適當的立法設計，除了能顧及追償權之本質屬於法定債權移轉，其行使期間應依受害人原有權利而定，更能在追償權要求保險人應先予以給付之不利益下，另一方面提供著重保護保險公司之立法，避免保險公司不得已必須將過高之經營成本分散給投保大眾，使投保大眾為被保險人之違法行為買單，而有道德危險之虞。<sup>83</sup>

## 貳、「機動車肇事後逃逸」是否為保險公司免責條款

《條例》第 22 條明文規定四種保險公司需要墊付搶救費用之事由，分別為：(一)駕駛人無駕駛資格；(二)駕駛人醉酒；(三)被保險機動車被盜搶期間肇事；以及(四)被保險人故意製造道路交通事故。在此情形下，保險公司必須先行墊付受害人之搶救費用，嗣後即有權再向致害人追償，但應注意此處所謂之搶救費用並不包括財產損害。另外，大陸《道路交通安全法》第 75 條<sup>84</sup>，以及本《條例》第 24 條規定，在「機動車肇事後逃逸」時，由「救助基金」墊付道路交通事故中受害人人身傷亡之喪葬費用，並有權向道路交通事故責任人追償。兩相比較下，可見得後者規定，較前者多一「機動車肇事後逃逸」之保險人免責事由，此種法規之出入，可能產生解釋上的疑慮是：(一)既然《條例》第 22 條未將肇事逃逸作為保險公司之免責事由，表示保險公司應在強制保險之責任限額內，承擔給付保險金之責任，然而，《條例》第 24 條卻又認為在此情形下，應由救助基金先行墊付搶救費用，如此一來，將造成同一交通事故之損害出現雙重給付，似有不當。(二)再者，即使意欲透過整體解釋原則，調和《條例》第 22 條以及第 24 條之規定，將肇事後逃逸之情形解釋為保險公司之免責事由，並由救助基金承擔先行墊付之責任，也將於嗣後尋獲肇事車輛時，發生保險公司應依據《條例》第 22 條規定墊付搶救費用之情況，而有同一交通事故之損害獲得雙重給付之混亂現象。

本文以為，處理此爭點之關鍵問題在於，是否應將「機動車肇事後逃

---

95-98。

<sup>83</sup> 張新寶、陳飛著，同前揭註 12 書，頁 173-175。

<sup>84</sup> 大陸《道路交通安全法》第 75 條規定：「醫療機構對交通事故中的受傷人員應當及時搶救，不得因搶救費用未及時支付而拖延救治。肇事車輛參加機動車第三者責任強制保險的，由保險公司在責任限額範圍內支付搶救費用；搶救費用超過責任限額的，未參加機動車第三者責任強制保險或者肇事後逃逸的，由道路交通事故社會救助基金先行墊付部分或者全部搶救費用，道路交通事故社會救助基金管理機構有權向交通事故責任人追償。」

逸」作為保險公司之免責事由。於一般任意責任保險中，被保險人之故意或其他惡意行為所導致交通事故之損害發生，乃屬於除外不保事項，換言之，只要除外危險與保險事故之發生有相當因果關係，保險人即無須負擔保險責任，蓋此等賠償事故之發生，涉及高度之道德危險，若使保險人予以承保，將危害整個危險共同團體，而有礙保險制度功能之達成；此外，若該被保險人之故意或惡意行為同時成立不法行為，使保險人予以承保之，實有違國民感情，且有鼓勵犯罪行為之嫌。以是觀之，此處之肇事後逃逸行為，不但屬於被保險人之故意行為，更屬於不法行為<sup>85</sup>，保險人當然可以將之列為除外不保事項，而排除於保險範圍之外。然而，為求貫徹強制保險尤其保障機動車交通事故受害人之目標，立法上容許例外地將任意責任保險中常見之除外危險亦納入保障範圍，並同時給予保險人事後向惡意之被保險人求償之權利，使被保險人終局地為自己之不法行為負責。

簡言之，本文以為應當將「機動車肇事後逃逸」者，直接明文增列為保險人之免責事由之一，以免道德危險以及鼓勵犯罪行為之嫌。但於現行法之下，可部分採取上述整體解釋原則，並區分有無尋獲機動車而為不同解釋，換言之，若於機動車肇事逃逸後已然尋獲被保險之機動車，即承認將機動車肇事後逃逸之情形解釋為保險公司之免責事由，於確定保險公司後，即由該保險人於強制保險之限額範圍內墊付搶救費用；另一方面，若於機動車肇事逃逸後未尋獲機動車者，即由救助基金承擔先行墊付搶救費用之責任。<sup>86</sup>

### 叁、「服用國家管制精神或麻醉藥品」是否為保險公司免責條款

按大陸之《道路交通安全法》第 22 條第 2 項規定：「飲酒、服用國家管制的精神藥品或者麻醉藥品，或者患有妨礙安全駕駛機動車的疾病，或者過度疲勞影響安全駕駛的，不得駕駛機動車。」《中華人民共和國刑法》第 18 條第 4 項規定：「醉酒的人犯罪，應當負刑事責任。」是以，本《條例》第 22 條明文規定，駕駛人醉酒者，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，應墊付搶救費用，並有權向致害人追償，但必須注意所謂之搶救費用不包括財產損失。然而，吾人可以發現的是，本《條

<sup>85</sup> 《中華人民共和國刑法》第 133 條規定：「違反交通運輸管理法規，因而發生重大事故，致人重傷、死亡或者公私財產遭受重大損失的，處三年以下有期徒刑或者拘役；交通運輸肇事後逃逸或者有其他特別惡劣情節的，處三年以上七年以下有期徒刑；因逃逸致人死亡的，處七年以上有期徒刑。」同法第 18 條第 4 款規定：「醉酒的人犯罪，應當負刑事責任。」

資料來源：中華法律網 <http://www.isinolaw.com/isinolaw/index.jsp> 最終瀏覽日：2008/3/27

<sup>86</sup> 張新寶、陳飛著，同前揭註 12 書，頁 176-177。

例》第 22 條並未如上述《道路交全安全法》第 22 條第 2 項規範「服用國家管制之精神或麻醉藥品」者，而僅規定在駕駛人有醉酒之情形方屬保險人之法定免責事由，此究屬漏為規範？抑或有意省略之？實值得加以檢討。

首先，《條例》第 22 條將駕駛人醉酒者列入除外責任之理由應有：(一)排除無法預料之風險：蓋駕駛人醉酒駕車是一種處於非正常狀態下使用機動車者，此將使保險事故發生之風險難以確定，更何況此種駕駛行為穿梭於道路上具有高度危險性，自應予以遏止；(二)可以有效減少違法行為：將醉酒駕車肇事作為除外不保事項，將可提高駕駛人安全駕駛意識，防範和減少酒後駕車事件之發生，並進而促進道路交通安全。駕駛人服用國家管制之精神或麻醉藥品後，如同醉酒的情況，皆會造成駕駛人精神障礙、識別能力以及控制能力下降，而使駕駛行為處於無法預料之不確定風險中，再加上自對社會之危害程度以觀，服用精神或麻醉藥品應與醉酒之情形同視，從而，服用國家管制之精神或麻醉藥品之情況，應如同駕駛人醉酒者，同列入《條例》第 22 條之中。更何況參自我國《強制汽車責任保險法》第 29 條規定，保險人應先予給付保險金並於事後向加害人追償之情形，除了其中第一款規定被保險人有飲用酒類者，亦於同條第二款中列入駕駛汽車有吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其他相類似管制藥品者，由此可見，我國立法例將吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其他相類似管制藥品者與被保險人有飲用酒類者同視。從而，本文以為，《條例》第 22 條規定應明文增列「服用國家管制之精神藥品或麻醉藥品」者，方為妥適，於現行法之情況下，亦宜擴張解釋此情形與醉酒駕車行為類同，皆可能造成駕駛者之識別能力以及控制能力下降，有害及社會安全之虞，而可作為保險人之免責事由，並在慮及保障受害人之前提下，先由保險公司墊付搶救費用，再由保險公司向被保險人追償即可。<sup>87</sup>

#### 肆、保險公司墊付搶救費用之合理性分析

此處所要提出的問題是，《條例》第 22 條規定之搶救費用，係保險公司為應急之需而為之先行給付，並非承擔保險責任，換言之，要求保險公司墊付搶救費用形同要求保險公司承擔保險責任以外之責任，所稱應急之需者是否可以為了保護受害人之目的而無限上綱，罔顧保險公司之利益？

有學者認為使保險公司墊付搶救費用之規定是不具備合理性的，理由如下：(一)由於救助受害人費用之債權人為醫院，早期常常發生受害人繳

<sup>87</sup> 張新寶、陳飛著，同前揭註 12 書，頁 170-180。

不出費用就不救人的問題<sup>88</sup>，法律即「屈服於」醫院等強勢主體，而轉行機動車第三者強制責任保險制度，將這種風險轉嫁給保險公司，換個角度思考，保險公司是否也可以為了自己的利益，以強勢主體的身分使法律屈服？(二)雖然墊付搶救費用後，保險公司享有追償權，毋庸承擔最終賠償責任，然而，進行追償是需要相當的成本的，不但如此，同時還必須承擔無法追回墊付款項的風險，將間接增加保險公司的營運成本，成本的增加不但會影響保險公司的正常營運，最終將導致移轉予交強險的投保人身上，增加投保人負擔。(三)對保險公司而言，為了進行追償，將陷入與加害人無止境的對簿公堂情況，對保險公司的形象將是一大損害。(四)依保險法理，責任保險保險事故之成立，必須是有法定損害賠償責任發生，並且被保險人須受到第三人之賠償請求，此時，保險公司方有義務對被保險人進行賠償，同時享有對第三人追償的權利，假如倒果為因地認為搶救費用具有可追償性，就認定保險公司先行給付的合理性，將不符合保險法理，只不過將保險公司定位於借款人之地位，借款成本所將產生的呆帳將使保險公司不堪負荷。簡言之，學者認為讓保險公司先行墊付搶救費用之規定，不但無法保障保險公司之利益，更是誤解保險公司的社會責任。<sup>89</sup>

本文以為，上開學者論述，針對保險公司墊付財產損失時，似屬有理。然而，若是受害人遭受人身損害時，由於搶救費用是指醫療機構參照國務院衛生主管部門組織制定的有關臨床診療指南，對生命體徵不平穩，和雖然生命體徵平穩但如果不採取處理措施會產生生命危險，或者導致殘疾、器官功能障礙，或者導致病程明顯延長的受傷人員，採取「必要的」處理措施所發生的醫療費用，搶救費用之有無攸關受害人之生命身體健康，一旦延誤處置，恐有無法彌補之遺憾；再者，若搶救費用的風險由醫院負擔，在醫院無法完善經營的情況下，將損及更多受害人之生命身體健康，因此，本人以為，縱使使保險公司先行墊付受害人人身損失的部分，也會遭受追償成本之壓力，但其與受害人之生命身體健康之無法彌補性相權衡，仍應以後者為重才是。因此，本文以為，《條例》第 22 條規定保險公司對受害人之搶救費用負有墊付義務，應屬妥適。

---

<sup>88</sup>「嘔血患者無錢治病死於北京同仁醫院急診走廊，離最近的搶救室不到 10 米」：我們連掛號的 5 元錢都拿不出來”見他們沒錢，醫院拒絕治療。王建民還和醫生爭執起來。醫生當時答復是“檢查沒有生命危險，不是見死不救。”醫院急診主任王某稱，檢查患者沒有生命危險時，醫院沒有必要先墊付藥費給患者治病，如果醫院每次都墊錢給患者治病，醫院也承受不起。」

資料來源：2005 年 12 月 15 日 01:40 新京報

<http://news.sina.com.cn/s/2005-12-15/01407709325s.shtml> (最終瀏覽日:2007/11/28)

<sup>89</sup> 張輝、杜林，〈論《道路交通安全法》搶救費用的合理性〉，《金融經濟》2005 年第 10 期，收錄於《2005-中國保險市場論壇》，頁 76-79。

### 第三目 兼論台灣之暫付金制度

死亡暫時性給付金是仿效日本的作法，針對因汽車交通事故死亡受害者，在受益人備妥憲警機關證明文件及醫師開立之死亡證明後，保險人或特別補償基金先給付死亡保險金一半之金額，以作為受害人之殯葬費用及因應可能生活頓失依靠的受害者家屬的日常生活支出，使受害者家庭獲得基本保障，乃是責任保險之政策性目標中「救一時之急」之美意規定。<sup>90</sup>

#### 壹、存在必要性

依據《保險法》第 90 條規定：「責任保險人於被保險人對於第三人，依法應負賠償責任，而受賠償請求時，負賠償之責。」其中被保險人對第三人依法負損害賠償責任者，固大抵因民法上之侵權行為責任(民法第 184 條以下)，亦可因其他散於各法之同類性質規定而產生，如《民用航空法》第 69 條、《核子損害賠償法》第二章等是。<sup>91</sup>而有關侵權行為責任之確定，依據現行法律體系，賠償金額之確定除了加害人(即被保險人)與受害人能在保險人之參與權<sup>92</sup>下達成和解之情形外，主要是依據法院判決，然而，法院判決須經過三級三審之訴訟程序，曠日費時，尤有甚者將纏訟數年或數十年，縱使日後受害人獲得一法院之勝訴確定判決而享有損害賠償請求權，也可能因為時間的拖延而造成金錢無法彌補之傷害，遲來的正義對受害人而言將是遠水救不了近火。<sup>93</sup>此外，如第二章所述，我國所採取之損害賠償責任確保履行制度，為有別於無過失保險之責任保險制度，囿於責任保險之本質，必須有相當之時間釐清當事人間之責任歸屬，是以，相對於無過失保險制度而言，對於受害人損害之填補則較無效率。有鑑於此，本文以為，暫時性保險金之給付為採取責任保險法制必要之配套措施，以求貫徹強制汽車責任保險保護受害人之政策性目標。

#### 貳、給付暫時性保險金之項目

<sup>90</sup> 張新立、葉純志、黃歆嵐、徐德林、張則斌，〈新舊強制汽車責任險之比較與民眾認知程度之研究〉，保險專刊第 52 輯，1998 年 6 月，頁 62。

<sup>91</sup> 江朝國著，同前揭註 10 書，頁 134。

<sup>92</sup> 台灣《保險法》第 93 條規定：「保險人得約定被保險人對第三人就其責任所為之承認、和解或賠償，未經其參與者，不受拘束。但經要保人或被保險人通知保險人參與而無正當理由拒絕或藉故遲延者，不在此限。」

<sup>93</sup> 蘇敏慧，同前揭註 1 書，頁 74-75。

我國有關暫時性保險金給付之規定，早在1990年3月提出之強制汽車責任保險法第二次修定案中即已存在，至立法院一讀通過條文，不論直接受害人係死亡、殘廢或傷害，均可以請求暫時性保險金。嗣後於二讀末期(1996年12月)，方認為傷害醫療給付及殘廢所致之損害賠償有全民健保可以暫緩其急迫性，故而予以刪除，只保留受害人死亡時，可以請求給付暫時性保險金。2005年2月再度修正，立法院議案關係文書稱為落實本法迅速保障受害人之立法意旨，並杜爭議，增訂第二項請求權人可以請求殘廢給付。是以，依現行法而論，對照本法第27條有關給付項目之規定，針對殘廢給付與死亡給付項目，請求權人可以依據同法第35條規定，於提出證明文件後，請求保險人暫先給付相當於保險給付二分之一之金額，但是針對傷害醫療費用給付項目，則無法請求暫時性保險金。

立法者之所以認為有全民健康保險及不再需要暫付金之保護，實係由於本法第27條規定欠妥所致。蓋依本法第27條規定「傷害醫療費用給付」，使得本法就傷害所為之賠償只限於醫療費用，在全民健保開辦以來，受害人針對傷害醫療費用之負擔確實大幅降低，即使是長時間的治療，對受害人而言，壓力亦不致於太大。然而，必須注意者為，本保險之保障範圍依據本法第7條規定包含受害人之傷害及死亡，受害人因傷害所致之損害賠償，依據民法第193條、第195條規定，包含增加生活上需要、喪失或減少勞動能力以及非財產上之損害賠償，而不僅僅是醫療費用部分，對受害人而言，因受傷而喪失或減少勞動能力，即使是醫療費用之負擔不重，日常生活等皆為費用支出，可見得縱使有全民健保之保障，暫時性保險金於受害人體傷時，仍有其存在之必要性<sup>94</sup>，本文認為，暫時性保險金之給付項目，除了2005年修法所加上之殘廢給付項目，應另行加上傷害醫療費用給付項目，方能確實並完善地貫徹保障受害人之政策性目標。

### 叁、其他規定

至於本法第35條第3項規定保險人應於請求權人提出證明文件之次日起十五日內給付暫時性保險金予受害人，若因可歸責於保險人之事由致未在期限內為給付者，自期限屆滿時起，應按年利一分給付遲延利息。換言之，本法不但規定暫時性保險金制度，在被保險人對於受害人之責任未以法院判決確定前，給予受害人救急之因應對策，另規定保險人遲延給付暫時性保險金之法律效果，以督促保險人遵守本法規定，使本條文更趨於完善，本文以為，此規定堪值肯定。

<sup>94</sup> 蘇敏慧，同前揭註1書，頁75-76。

此外，本法第 35 條第 4 項規定，若保險人暫先給付之保險金額超過其應為之保險給付，就超過部份，保險人得向請求權人請求返還。蓋囿於責任保險之本質，責任保險人負擔給付保險金義務之前提，為被保險人對於受害人負有損害賠償責任並受有賠償請求，而通常在釐清雙方當事人之責任歸屬時必須花費相當之時日，尤其以等待法院確定判決為然，因此，暫時性保險金之給付可以提供受害人救急的功能。然而，一味地思量保障受害人之方法可屬正當，但是總不能過度保護至容許受害人不當得利之地步，是以，為避免讓受害人有不當得利之空間，賦與保險人有權向受害人請求返還超過其應給付之部分，本文以為，此規定亦殊值贊同。

#### 肆、區辨暫時性保險金給付與墊付搶救費用

大陸《條例》規定之墊付搶救費用究竟與我國《強制汽車責任保險法》規定之暫時性保險金制度是否相同？關於此一問題，本文以下欲先介紹我國訂定暫付金制度所參照之立法例，再比較大陸之墊付搶救費用規定是否基於相同法理，進而判斷二者是否為相同制度。

暫付金制度乃仿自日本之假渡金制度而來。日本法有鑑於受害人與加害人(被保險人)間就損害賠償責任之有無或損害賠償數額發生爭執時，被害人無法迅速地獲得賠償，此種情形之下，勢將使無資力支付諸如醫藥費、喪葬費、生活費等緊急必須費用之受害人陷入困境。為保護受害人，日本法規定可以先不論肇事之加害人是否應負損害賠償責任，亦毋庸先確定損害賠償數額，受害人有權在汽車交通事故發生後先向保險人請求保險金額之一部分。是以，我們可以發現暫時性保險金具有損害賠償額一部先付之性質，因此，若於嗣後損害賠償額或保險金確定時，保險人自扣除其已支付之部分保險金，另行支付其差額予受害人即可；但如果是保險人於支付暫付金後，始確定加害人不應負損害賠償責任者，因保險公司無支付保險金之義務，自可向受害人請求返還先前暫付之部分保險金。<sup>95</sup>而救助基金墊付搶救費用並非履行保險契約義務(第三章第五節已論及救助基金之本質並非保險)，而是履行法律明確規定之義務，此乃著眼於汽車交通事故之受害人應一律受到保障之理念，代替未參加本保險或者未知的汽車交通事故侵權行為人履行賠償義務。

是以，暫時性保險金之給付與搶救費用之墊付之主要區別為——賠償後追償權之有無，申言之，保險公司在履行契約義務後，並無對侵權行為人

<sup>95</sup> 蘇敏慧，同前揭註 1 書，頁 77-78。

享有追償權，而救助基金卻對侵權行為人享有法定之追償權<sup>96</sup>，以求確保非屬強制汽車責任保險之被保險人範圍之侵權行為人負擔終局之法律責任，從而，吾人可推斷出二者性質並不相同，而有予以明辨之必要，再者，本文以為，基於責任保險制度中責任確定之無效率狀態，我國《強制汽車責任保險法》第 35 條有別於同法第 29 條而為規定，乃有其必要性，而值得予以肯定，並可用作大陸《條例》未來修法之參考。

#### 第四目 結語

按我國《強制汽車責任保險法》第 29 條規定將除外不保危險成為保險人與被保險人之間之代位事由，就受害人之保護而言，誠屬相當進步之立法，可資贊同，但由於立法技術之瑕疵，使得此規定在學說上滋生許多問題：<sup>97</sup>諸如代位行使事由，本條第 1 款規定「酒醉駕車」者，係以道路交通法規等行政法上標準作為承保與否之標準，此將產生被保險人吐氣或血液中酒精濃度雖然超過法規規定標準，但有可能是處於過失之情形，卻無法獲得本保險之保障，應值檢討；而保險人代位行使之對象，實不應限縮於「被保險人」，而應修正為「賠償義務人」，方能合致於民法上損害賠償責任之認定。其次，本條第 2 項有別於《民法》之規定，另行設置時效規定之做法，亦應予以刪除。最後，在確保保險人代位權之前提下，亦應同時慮及被保險人依《民法》規定，本應享有之受債權通知之地位，是以，本文建議將《強制汽車責任保險法》第 30 條規定刪除，取而代之者，仿效我國《保險法》第 93 條規定：「保險人得約定被保險人對於第三人就其責任所為之承認、和解或賠償，未經其參與者，不受拘束。但經要保人或被保險人通知保險人參與而無正當理由拒絕或藉故遲延者，不在此限。」而為規定。

至於大陸《條例》之規定，一般文獻皆肯認《條例》第 22 條所規定之保險人求償權，事實上與我國《強制汽車責任保險法》第 29 條規定之保險人代位權，應屬同一權利，只不過所用之名稱不同。此外，本文以為，宜於《條例》第 22 條各款外，宜另增訂「機動車肇事後逃逸」以及「被保險人服用國家管制之精神或麻醉藥品」，作為保險公司之免責條款。

最後，同樣採取責任保險法制之《條例》，並無暫付金制度之規範，似將有礙受害人獲得賠償之效率，本文建議，宜予以增訂之。

<sup>96</sup> 張新寶、陳飛著，同前揭註 12 書，頁 211。

<sup>97</sup> 葉啓洲，同前揭註 52 文，頁 100。



### 第三節 直接給付請求權

#### 第一項 概說

傳統之責任保險，是指被保險人依法對受到其侵害之人負有賠償責任時，由保險人依契約約定承擔被保險人法定賠償責任之保險。換言之，被保險人透過訂立責任保險契約，以其潛在的、可能承擔的民事賠償責任作為保險標的，將可能承擔法定賠償責任之風險轉嫁於參與保險之多數人，此時，責任保險契約純屬被保險人為自己利益之契約，只不過同時間接惠及民事賠償責任體系中之受害人罷了。因此，受害人並不是責任保險契約當事人之一方，其權力受到相當之限制，而無法獲得較為充分的保障。然而，隨著觀念的發展，強制汽車責任保險有別於一般傳統之責任保險，逐漸開始重視對「受害人」之保護，蓋若一味於責任保險體制中強調「分離原則」，在實務上常產生相當多的弊端，諸如：即使被保險人與保險人就保險賠償有拋棄、減免等和解行為，受害人亦無從加以阻止、干涉。更甚者，倘若被保險人在意外事故發生後即宣告破產，除非受害人在被保險人破產前取得法院判決，並予以執行，否則被保險人未為賠償，保險責任尚未發生，保險人毋需賠償保險金，此時，受害人僅能以普通債權人之身分，按其求償比例，與其他債權人參予破產財團的平均分配，實務上，其結果並不一定都能獲得賠償。<sup>98</sup>有鑑於傳統責任保險概念之弊端，各國立法及保險實務開始改變其原本對於責任保險的概念，轉而注重對受害人利益之保護，其中最完善的保護方式就是確立受害人對於保險公司的直接請求權。

#### 第二項 兩岸相關規定

項目	法規	《條例》規定	《強制汽車責任保險法》規定
受害人 之 直接給付請求權		無	第7條： 「因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者，不論加害人有無過失，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

<sup>98</sup> 李理，〈論強制機動車責任保險法的受害人直接請求權〉，貴州民族學院學報，2005年第4期，頁82-83。

		(以下簡稱特別補償基金) 請求補償。」
賠償金額之給付期限	無	第 25 條: 「保險人於被保險汽車發生汽車交通事故時, 依本法規定對請求權人負保險給付之責。 保險人應於被保險人或請求權人交齊相關證明文件之次日起十五日內給付之; 相關證明文件之內容, 由主管機關會商相關機關(構) 訂定公告之。保險人因可歸責於自己之事由致未在前項規定期限內為給付者, 自期限屆滿之次日起, 應按年利一分給付遲延利息。 第一項請求權人請求保險給付之權利及未經請求權人具領之保險給付, 不得扣押、讓與或提供擔保。」
被保險人之保險金請求權、協助通知義務	第 28 條 「被保險機動車發生道路交通事故的, 由被保險人向保險公司申請賠償保險金。保險公司應當自收到賠償申請之日起 1 日內, 書面告知被保險人需要向保險公司提供的與賠償有關的證明和資料。」	
保險金之支付對象	第 31 條第 1 項前段: 「保險公司可以向被保險人賠償保險金, 也可以直接向受害人賠償保險金。」	
保險公司在理賠時的答覆義務和告知義務	第 27 條: 「被保險機動車發生道路交通事故, 被保險人或者受害人通知保險公司的, 保險公司應當立即給予答覆, 告知被保險人或者受害人具	

	體的賠償程式等有關事項。」	
被保險人先為賠償之處理		第 31 條： 「被保險汽車發生汽車交通事故，被保險人已為一部之賠償者，保險人僅於本法規定之保險金額扣除該賠償金額之餘額範圍內，負給付責任。但請求權人與被保險人約定不得扣除者，從其約定。 前項被保險人先行賠償之金額，保險人於本法規定之保險金額範圍內給付被保險人。但前項但書之情形，不在此限。」
保險人給付保險金之效果		第 32 條： 「保險人依本法規定所為之保險給付，視為被保險人損害賠償金額之一部分；被保險人受賠償請求時，得扣除之。」
本保險與其他保險之關係		第 37 條： 「請求權人依本法規定請求保險給付者，保險人不得以其有本保險以外之其他種類保險而拒絕或減少給付。」

### 第三項 分析與評論

#### 第一款 強制汽車責任保險對受害人之保護

責任保險中保護受害人之方法，理論上約有以下三大立法模式：(一)保險人有保護受害人之注意義務；(二)受害人可有條件地獲得理賠，此情況又可以分為「經契約約定」、「保險人經過被保險人之通知而直接為理賠」、「規定於被保險人破產之情形下，受害人可以主張別除權」以及「法律明文保險人可依法直接向受害人給付」四種形式；(三)立法賦予受害人直接給付請求權。

## 第一目 保險人須負擔保護受害人之注意義務

有立法例認為，保險人向被保險人賠償保險金時，應負擔保護受害人的注意義務。如韓國《商法》第 724 條第 1 款規定：「因被保險人應承擔的責任所致的損害，在第三者得到賠償之前，保險人不得向被保險人支付全部或部分的保險金。」、我國《保險法》第 94 條第 1 項規定：「保險人於第三人由被保險人應負責任事故所致之損失，未受賠償以前，不得以賠償金額之全部或一部給付被保險人。」然而，此種立法模式可能產生的問題是，假若被保險人陷於無資力而無法賠償受害人時，由於保險責任尚未發生，其結果，將是受害人之損害無法獲得確實的填補，因此，採取此種立法模式之國家，通常會同時搭配受害人對於保險人有直接請求權之立法，作為對應之配套措施，例如我國《保險法》第 94 條第 2 項規定：「被保險人對第三人應負損失賠償責任確定時，第三人得在保險金額範圍內，依其應得之比例，直接向保險人請求給付賠償金額。」若保險人違反對受害人利益之注意義務，其行為致受害人之利益有所損害者，應當承擔損害賠償責任。

## 第二目 受害人可有條件地獲得理賠

### 壹、受害人可依據契約約定請求理賠

若要保人於訂立契約時，即於契約內容中約定，於保險事故發生後，由保險人直接對受害人為保險金之給付者，此契約之性質，宜認屬於第三人利益契約，除受害人明示拒絕者外，於契約成立後，由受害人對保險人取得一直接請求權。從而，受害人可依據契約約定向保險人請求理賠，自不待言。

### 貳、經被保險人通知保險人，保險公司可直接向受害人給付

另有立法例認為，在責任保險事故發生後，且被保險人受到賠償請求時，被保險人之保險請求權即由期待權轉變為既得權。即使被保險人尚未向受害人為賠償，為求保護受害人起見，亦可經由被保險人之通知，由保險人直接向受害人賠償保險金。反之，未經被保險人通知保險人者，除非受害人有法定直接給付請求權，保險人無權自行決定向受害人賠償。我國

《保險法》第 95 條：「保險人得經被保險人通知，直接對第三人為賠償金額之給付。」即採此種規定方式。

### 叁、在被保險人破產之特定情況下，由受害人取得保險金請求權之別除權或被保險人之權利

於保險事故發生後，假使被保險人即行宣告破產，除非受害人能在被保險人宣告破產前取得法院判決作為執行名義，否則，受害人對被保險人之損害賠償請求權，只能以普通債權人之身分，按其債權比例和被保險人之其他債權人參與分配，此時，受害人之損害即無法迅速地獲得填補。是以，有認為應在被保險人破產之特定情況下，立法由受害人取得保險金請求權之別除權、或被保險人之地位，例如德國《保險契約法》第 157 條規定：「對要保人財產之破產程序已開始者，第三人得要求其對於要保人員可實現之請求權，自要保人之賠償請求權中別除清償。」<sup>99</sup>、英國 1930 年《第三方(對承保人之權利)法案》第 1 條規定：「當一方對第三方產生的責任投保，並且自己破產或與債權人達成和解協議時，因對第三人承擔責任而享有的對承保人之權利移轉與第三方。」易言之，第三方在取得被保險人對保險人之權利後，享有對保險人之直接訴權。

### 肆、法律明文保險人可依法直接向受害人給付

對於受害人之保護，另有直接立法規定由保險人向受害人為給付者，惟，此處必須注意的是，乃係由「保險人」依法向受害人為給付，而非受害人依法享有一對保險人之固有、直接請求權，應予明辨。此等立法諸如大陸《保險法》第 49 條規定：「保險人對責任保險之被保險人所造成第三人之損害，可以依照法律或合同約定，直接向該第三者賠償保險金。」於此立法體例中，保險人能否直接向受害人支付保險金，必須取決於其他法律之特別規定或保險契約之約定。以大陸而言，主要是在強制責任保險法等之特別法中，採取此立法模式，如《民用航空法》第 166 條以及第 168 條規定，民用航空器之經營人應投保地面第三人責任險，或者取得相應的責任擔保，並且受害人可以直接對保險人或擔保人提起訴訟。由此可見得，在此種立法模式中，受害人仍處於相當被動之地位。<sup>100</sup>

<sup>99</sup> 參自江朝國譯，《德國保險法》，1993 年 10 月，財團法人保險事業發展中心編印，頁 129。

<sup>100</sup> 李理，同前揭註 98 文，頁 82-84。

### 第三目 受害人對保險人有直接給付請求權

基於契約法之法理，契約當事人以外之第三人，因不具有契約當事人之地位(privity of contract)，除法律另有規定或契約另有約定使其取得第三受益人之地位外，要無直接請求契約當事人之一方給付之權利，此即為傳統或稱第一階段責任保險所採取之「無直接給付請求權」(No-Action)階段。在第一階段中最為人所詬病者為：(一)由於受害人無法直接向保險人請求給付保險金，其只能向被保險人請求賠償，於被保險人賠付後，再向保險人請求給付保險金，形成輾轉或迂迴請求之現象；(二)被保險人雖已支付移轉責任風險對價之保險費，但仍須先行籌措一筆賠償金額，用以賠償受害人，方能自保險人處獲得保險給付；(三)受害人常因被保險人賠償能力之欠缺或不足而無法獲償，此時雖保險人有賠償能力，受害人之損失亦無從受到填補，反之，已收受責任風險對價之保險人，卻可因被保險人資力不足而得以免除保險責任。為改進以上缺失，責任保險乃進入第二階段，是為「附條件之直接給付請求權」(Additional Direct-Action)階段，所謂附條件者，乃指於被保險人與受害人間損害賠償金額確定時，受害人即可直接向保險人請求給付；此處所稱損害賠償金額之確定，不限於法院之判決，亦包含訴訟上和解、調解、仲裁判斷等方式。此第二階段，固然已對上述第一階段之缺點改善許多，但是，對被保險人而言，仍有必須親自處理並面對受害人損害賠償請求之缺點存在。從而，責任保險法制隨之因應演變至第三階段--「直接給付請求權」，亦即，當保險事故發生時，受害人即得直接請求保險人給付保險金，用以賠償其因被保險人之加害行為所遭受之損害，換言之，此階段完全打破責任保險傳統依據「分離原則」之法律關係思考模式，立法賦予受害第三人(非契約當事人)對於保險人可以享有一固有且直接之給付請求權，至此，被保險人不僅無須籌措賠償金額，亦無須親自處理並面對受害人損害賠償之請求。<sup>101</sup>

### 第四目 兩岸規定分析

理解上一般認為，由於大陸包括《機動車責任強制保險條例》在內並沒有任何法律<sup>102</sup>賦予受害人對保險公司享有直接請求權，而實踐中保險公司擬訂之保險合同亦均未約定受害人有直接請求權，因此，基於契約相對

<sup>101</sup> 林勳發，同前揭註 2 文，頁 46。

<sup>102</sup> 大陸之《民用航空法》用特別法的方式規定民用航空器的經營人應當投保地面第三人責任險或者取得相應之責任擔保，並且，受害人可以直接對保險人或者擔保人提出訴訟。(《民用航空法》第 166、168 條)

資料來源：李理，同前揭註 98 文，頁 83。

性原則，保險公司賠付之對象應為被保險人而非受害人，申言之，受害人無權直接請求保險公司賠付。機動車主請求權之行使雖以受害人之請求權獲得滿足為前提，但是礙於目前法規以及實務運作，兩個請求權只能分別行使。<sup>103</sup>

自大陸《條例》第 28 條以及第 31 條規定可推知，大陸針對受害人利益之保護是採取間接保護方式，申言之，只有被保險人能享有對保險公司之直接請求權，受害人並無對保險公司之直接給付請求權，而保險公司對於究竟應向被保險人支付保險金，抑或受害人支付保險金是擁有選擇權的，可依具體情形判斷之。此看法於立法者所頒布之官方解釋中亦獲得證實，立法者認為，責任保險法律關係應區分為，投保人與保險人之間之合同法律關係，以及加害人與受害人之間之侵權行為法律關係，由於受害人與保險人間不存在法律關係，是以，受害人不應享有保險金請求權，而應當由被保險人作為保險金請求權之主體為之。本《條例》第 31 條之所以規定保險公司具有選擇權，可選擇向被保險人或者受害人賠償保險金，是為了打通交通事故受害人從保險公司直接受償之「綠色通道」。<sup>104</sup>

質言之，本文以為，觀諸大陸《條例》第 28 條以及第 31 條規定，保險公司享有選擇權，易言之，保險公司可決定直接向受害人理賠或不理賠，抑或，由被保險人通知保險公司，申請賠償保險金，此並未賦予受害人直接給付請求權，充其量只能稱此賦予保險公司選擇權之規定，係採取保險公司應負擔保護受害人之注意義務之立法模式。此種立法之缺點如下：(一)導致下位法(即本《條例》)與上位法(即《道路交通安全法》第 76 條<sup>105</sup>)相衝突，違背本《條例》第 1 條所稱之立法依據。<sup>106</sup>；(二)只保護居

<sup>103</sup> 李明發，〈機動車交通事故責任險與民事賠償關係之研究〉，海峽兩岸財經法律論壇，2006 年年會論文集，頁 94-95。

<sup>104</sup> 劉炤、楊華柏、郭左踐著，《機動車交通事故責任強制保險條例釋義》，法律出版社，2006 年版，頁 79。

<sup>105</sup> 大陸《道路交通安全法》第 76 條第 1 項規定：「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。超過責任限額的部分，按照下列方式承擔賠償責任：(一)機動車之間發生交通事故的，由有過錯的一方承擔責任；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的，由機動車一方承擔責任；但是，有證據證明非機動車駕駛人、行人違反道路交

通安全法律、法規，機動車駕駛人已經採取必要處置措施的，減輕機動車一方的責任。」  
<sup>106</sup> 有學者認為，自大陸《道路交通安全法》第 76 條可作為已賦予受害人直接給付請求權之依據，只不過此結論不易得出，理由如下：(一)自《道路交通安全法》第 76 條文義解釋：本條規定當機動車發生交通事故，由保險公司賠償損失，保險公司賠償的是受害人之人身傷亡以及財產損失。換言之，在保險責任限額範圍內，保險人對受害人負有無條件支給義務，此亦為一法定義務，是以，可以推知受害人應該享有法定請求權，且該請求權獨立存在。(二)法院實務：北京市東城區人民法院民事裁定書(2005 年)東民初字第 1071 號：「...《中華人民共和國道路交通安全法》第 76 條第 1 款之規定，賦予交通事故受害人對保險公司的直接請求權，規定保險公司負有在機動車第三者責任強制保險責任限額範圍內向交通事故受害人賠償損失的法定義務。」

資料來源：張新寶、陳飛著，同前揭註 12 書，頁 247-248。

於強勢地位之保險公司，卻忽視相對處於弱勢地位之交通事故受害人，違背該《條例》第1條開宗明義確立之立法目的<sup>107</sup>

參照我國之實務經驗，我國於1998年《強制汽車責任保險法》實施前，因無特別立法，再加上當時保險法有關責任保險仍處於無直接給付請求權之規定，致使保險事故發生後，常形成三方僵持對峙的局面：被害人要求被保險人（即加害人）儘速賠償，被保險人要求保險公司出面解決，而保險公司卻以被保險人之責任尚未完全確定為由暫不理賠，其結果，雖有部分案件經由三方面協商和解獲得解決，但是多數案件之被保險人常面臨訴訟之累，縱有時或能免除訴訟，亦須花費不少時間精力始能解決。<sup>108</sup>然而，現今我國《強制汽車責任保險法》第28條以及第7條規定，已經明文賦予受害人直接請求權，而不論被保險人陷於無支付能力或是否處於破產之境地，對汽車交通事故之受害人而言，免去了輾轉索賠之麻煩，應屬最便捷、最經濟之立法模式，對受害人之保護亦最為周全，此等立法方向殊值供作大陸立法之參考。

最後，必須提出的問題是，縱使受害人依法擁有一對保險人之直接給付請求權，其仍可能由於被保險人不配合提出相關協助而受到阻撓，進言之，若於發生交通事故後，被保險人不告知受害人其機動車之投保公司，而且亦不皆其投保資料交給受害人，縱使受害人享有一直接給付請求權，仍將苦於無法確定保險公司而無法行使該項權利，更何況，被保險人可能為了避免因肇事紀錄而被提高保險費率之情況，將更不情願對受害人提供相關資料，是以，有論者以為，立法上必須在《條例》中採取一定措施，強制被保險人盡力協助受害人行使對保險人之直接請求權，例如若被保險人未履行該協助受害人之義務時，應由被保險人承擔民事責任等方法<sup>109</sup>，本文從之，不論是我國或是大陸，於未來修法時宜參照修訂之。

---

惟，反對說法認為，《道路交通安全法》第76條並未賦予受害人直接請求權，所持理由有下列數點：(一)本說否定《道路交通安全法》第76條有規定交通事故受害人可以直接向保險人請求賠償，從而，在沒有法律規定或者契約約定之情形下，根據《保險法》第50條第1項規定<sup>106</sup>，保險人沒有義務直接向受害人支付賠款；(二)一旦賦予受害人直接給付請求權，將導致訴訟案件劇增，根據歷年來大陸交通事故發生數量以及第三者責任保險賠償案件發生率估計，每年之交強險賠償案件數約為1079萬件，假使只有10%進入訴訟程序，訴訟案件也將達到108萬件，將大大地增加法院負擔；(三)若賦予受害人直接給付請求權將造成理賠上之困難，例如被保險人持保險單及事故證明資料向保險公司索賠後，受害再持該資料向保險公司索賠，保險公司應如何處理？在《道路交通安全法》對於這些問題皆無明確規定之情況下，《條例》突然地賦予受害人直接給付請求權容易引發保險公司理賠上之混亂，也將造成各受害人間先到先得之不公平現象。資料來源：鄒志洪主編，《機動車交通事故責任強制保險法律實務指引》，法律出版社，2007年1月二版，頁192-193。

<sup>107</sup> 張新寶、陳飛著，同前揭註12書，頁249-250。

<sup>108</sup> 林勳發，〈強制汽車責任保險法評述〉，《陳繼堯教授退休紀念論文集-二十一世紀保險的前瞻》，1997年10月，頁877。

<sup>109</sup> 張新寶、陳飛著，同前揭註12書，頁116-120。



## 第二款 直接給付請求權之性質

基於強制汽車責任保險保障受害人之政策性目的，各國立法例無不致力於設計出能確實保護汽車交通事故之受害人之立法模式，承接前文所述，端以賦予受害人對保險人享有一直接給付請求權之方式最屬經濟而有效率。然而，是否賦予受害人直接給付請求權就能符合完善保護之要求？當保險人與被保險人間存在些許抗辯事由時，保險人是否可據以向受害人主張抗辯？例如：被保險人與保險人間平時有資金往來，於保險事故發生後，受害人向保險人主張直接給付請求權時，保險人可否以對被保險人之金錢債權，對被害人主張抵銷之抗辯？或要保人積欠保費未繳或未盡據實說明義務之情況下，保險人可否據以對受害人主張抗辯？<sup>110</sup>於任意責任保險中，有英國立法例將直接請求權定性為「法定轉讓」，亦即，被保險人對保險人可得行使之保險金請求權，因法律之規定而移轉予受害人，至於要保人於任意責任保險契約中約定之第三人直接請求權，亦可以「約定轉讓」加以解釋。不論是法定轉讓或者約定轉讓，由於第三人或受害人皆處於繼受被保險人權利之地位，是以，其同時必須繼受被保險人與保險人間契約之地位，換言之，保險人所得於契約中對被保險人主張之事由，皆得對受害人或第三人主張之。然而，一旦強制汽車責任保險法承襲此種解釋，將與保護受害人之政策性目標背道而馳，是以，明確定義受害人於本法中之直接給付請求權，即屬重要，茲就關於強制責任保險中受害人直接請求權之相關見解，分述如下：

### 第一目 原始取得說

原始取得說認為，受害人於保險事故發生時，將依法原始取得與被保險人所擁有同等權利內容之權利。

本說針對受害人之直接給付請求權之取得原因提出了說明，但就本請求權究竟相當於受害人對被保險人之損害賠償請求權，抑或被保險人對於保險人之契約請求權，即疏於詳述；此外，本說對於亦無從解釋受害人之直接給付請求權與被保險人之保險金請求權間之關係，似有不當。

### 第二目 獨立請求權說

<sup>110</sup> 吳柏興，同前揭註 17 書，頁 129。

獨立請求說源自於日本，其認為交通事故受害人既擁有對保險公司於保險金額限度內之損害賠償請求權，同時亦擁有對加害人之損害賠償請求權，此外，若受害人自身加入其他社會保險，另有社會保險之給付請求權。此三個請求權乃分別獨立，於行使上不分優先順序，但應注意防止受害人因同一損害而獲得雙重給付之情形。

本說不但提出受害人之直接請求權屬於損害賠償請求權之性質，亦提出受害人之直接請求權與其他請求權之相互關係，條理清楚。然而，受害人之直接請求權何得被解釋為侵權法上之損害賠償請求權，該請求權是否同時兼有契約請求權之性質？對此，說理流於模糊。

### 第三目 責任免脫給付說

責任免脫給付說乃日本以及德國學者所提出。責任免脫給付說認為，受害人之直接給付請求權是為了避免加害人(被保險人)推卸責任，以擔保其對受害人之責任履行之目的而設者。是以，保險公司就加害人之損害賠償債務承擔連帶債務，而處於法定連帶債務人之地位。

本說認為保險人與被保險人間屬於法定連帶債務之法律關係，所謂法定連帶債務，乃依法律規定，數人負同一債務，對於債權人各負全部給付之責任，同時，該多數債務人對債權人所負之債務，以同一給付為內容，若經債務人中之一人給付並達其經濟上目的時，他債務人所負債務亦因給付目的失其存在而隨同消滅。職是之故，其特色在於：(一)由於受害人居於債權人地位，其有權向債務人之一人、數人或全體、同時或先後地請求一部或全部之給付。此對受害人而言殊為有利；(二)既然保險人與受害人間屬於法定連帶保證關係，而非債權轉讓後之繼受關係，保險人自無由將對被保險人之抗辯轉而向受害人主張；(三)既保險公司連帶保證被保險人之債務，又被保險人之債務屬於侵權行為之損害賠償義務，受害人之直接給付請求權即可解釋為損害賠償權之性質；(四)受害人之直接給付請求權與被保險人對保險人之保險金請求權間，屬於一經濟上補充關係，二請求權間相互獨立，但卻又歸結於對受害人之同一損害賠償責任。然而，本說亦有其缺點，乃基於民法連帶債務之法理，法定連帶保證人於向債權人為給付後，對他保證人享有求償權。<sup>111</sup>於強制責任保險中，保險人對於被保險人享有追償權，僅發生在保險人本可拒絕承保卻因本法規定而不得對抗

<sup>111</sup> 參台灣《民法》第 281 條第 1 項：「連帶債務人中之一人，因清償、代物清償、提存、抵銷或混同，致他債務人同免責任者，得向他債務人請求償還各自分擔部份，並自免責時起之利息。」

受害人之情形，若使保險人無論何種情況下，皆可於給付受害人後向被保險人追償，將使本保險失去被保險人尋求責任保險分散風險之本質。<sup>112</sup>

#### 第四目 法定債務共同承擔說

德國學者通說認為受害人享有直接給付請求權之規定，乃在使保險人對於其保險人之責任債務負一共同責任，亦即規定一「法定債務共同承擔」，其性質著眼於侵權行為法上之觀察，使保險人依法所共同承擔之債務，正是被保險人因侵權行為而對受害人所負之損害賠償債務。德國聯邦最高法院亦贊同此學說說法，謂保險人之責任為以法定債務共同承擔之方法，而於受害人對於被保險人之損害賠償請求權上所建構之「附加物」。

本說之特色在於同時逸脫了債權轉讓之法律效果，使保險人不得對受害人主張其對被保險人之抗辯。然而，本說將受害人之直接請求權侷限於損害賠償請求權，而忽視該請求權亦受有保險法上之限制可能，甚為可惜。

#### 第五目 法定利益第三人契約說

德國另有學說以保險法上之構造闡述直接請求權之性質，是以，此說又可稱為「保險法上之構造說」，而認為受害之第三人，係法定為他人利益保險之被保險人，受害人之直接請求權係由法定利益第三人之汽車責任保險契約所生之權利。但應加以辨明者，其一，嚴格說來，此仍屬「為自己利益保險」，而非「為他人利益保險」，蓋此保險之目的並非承擔受害人之危險，而是在減輕被保險人之責任債務，只不過將保險給付之方向轉為對受害人為之罷了；其二，其非因保險契約所生之權利，因受害人並非契約當事人，但其性質係屬保險法上之權利，蓋責任保險人必須對受害人為清償，以履行其於責任保險契約所付之義務。

本說以利益第三人契約為論理依據，所謂利益第三人契約，乃指當事人約定將契約所生債權，直接歸屬於當事人以外之第三人為標的之契約。既然第三人非契約當事人，其何以取得契約所定債權，學說上有不同見解諸如承諾說、代理說、繼受說<sup>113</sup>、直接取得說等，惟多數學說採取的是直

<sup>112</sup> 李理，同前揭註 98 文，頁 84-85。

<sup>113</sup> 所謂「承諾說」者，乃雙方當事人訂訂第三人利益契約具有對第三人為要約之性質，須經第三人承諾，契約始可成立。如依此說，則第三人須經承諾後方可取得債權，是亦為契約之當事人，與通常之契約無異，其第三人利益契約之特色已不存在。所謂「代理說」者，指第三人利益契約乃當事人之一方代理第三人訂定之契約。實則第三人利

接取得說中之契約說，申言之，第三人係基於第三人利益契約直接取得獨立之權利，既非基於第三人之承諾，亦非既受當事人之權利，實係基於契約當事人之意思，使契約所生之法律效果，直接歸屬於第三人。至於第三人是否享受契約之利益，蓋聽其自由，若其不欲享受，自亦無從勉強之。是以，一旦由第三人獲得給付請求權，債權人即不得要求債務人向自己為給付。如是以觀，所謂法定利益第三人契約說，將無法解釋責任保險中，受害人雖享有直接給付請求權，被保險人仍得向責任保險人請求保險金額扣除該請求權後剩餘之保險給付法律關係。況且，既為契約性質，且契約之雙方當事人為債權人以及債務人，一旦雙方之契約關係有無效或被撤銷之情形，屬於契約內容之第三人約款亦將隨同消滅，換言之，債務人即可基於契約所生之抗辯事由，對抗第三人。<sup>114</sup>然而，此不但與本說中另認為應將直接給付請求權定性為保險法上之權利有所出入，更是無法免除保險人可對受益人主張抗辯事由之弊，似不可採。<sup>115</sup>

## 第六目 法律之特別規定說

除前述兩種學說之外，尚有論者認為直接請求權之性質不須依賴侵權行為法制度或是保險法制度，而可以認為係法律為了保障受害人所創設的新制度，使保險人成為受害人於被保險人外之另一「附加的連帶債務人」。<sup>116</sup>

## 第七目 結語

比較上述各種學說，皆各有其利弊，是以，多數學說認為應採取「法定債務共同承擔說」並遵守保險法上之限制，以求周全。依照法定債務共同承擔說，保險人與被保險人共同承擔法定的損害賠償義務，該賠償義務並非基於責任保險契約之約定，而是基於因侵權損害結果的發生，由侵權行為法制度與強制汽車責任保險法制度要求保險人與被保險人共同負擔損害賠償義務，因此，保險人即不得援引保險契約中之約定向受害人主張

---

益契約之當事人，並不以第三人之名義訂定契約，且其契約之效力僅及於當事人之間，是與代理顯然不同。

所謂「繼受說」者，乃第三人係繼受第三人利益契約之債權人所取得之債權。實則債權人之權利在請求債務人向第三人為給付，第三人之權利則在請求債務人向自己為給付。二者之權利係併存的，並非互可代替的，當非第三人繼受債權人之權利。

參自孫森焱著，《民法債編總論-下冊》，2006年1月修訂版，三民書局，頁859。

<sup>114</sup> 孫森焱著，同前揭註113書，頁859-869。

<sup>115</sup> 吳柏興，同前揭註17書，頁131。

<sup>116</sup> 葉銘進，〈強制汽車責任保險之特性(上)-以受害人之保護為中心-〉，律師通訊第177期，1994年6月，頁48-49。

抗辯，亦不得主張保險契約之無效、得撤銷或解除。其次，保險人對於被保險人之損害賠償義務有法定共同承擔義務，因此，適用民法有關連帶債務之規定<sup>117</sup>，申言之，債權人(即受害人)得向債務人(即被保險人或保險人)中之一人或全部，同時或先後、請求一部或全部之給付，<sup>118</sup>對於債權人而言，沒有請求之先後順序限制，縱使放棄其中一個請求權之行使，亦不影響另一請求權之存在，不過，一旦受害人對保險人請求，而保險人亦依責任保險契約而為給付，該項保險給付自發生抵充被保險人損害賠償之效果，受害人若欲另外對被保險人主張權利，僅能就損害賠償金額扣除保險給付之部分請求之，反之亦然，此種規定對受害人而言，殊為有利。在此應注意者為，直接請求權亦同時具有「保險法上從屬性」之本質，受害人對於保險人之請求權數額，必須受到責任保險契約之限制，諸如給付範圍、項目以及責任限額。<sup>119</sup>

然而，推敲多數學說所採之法定債務共同承擔說，似乎即為民法法理上之「併存之債務承擔」，亦即基於擔保債務履行之目的，由第三人加入既存之關係而為新債務人，其與原債務人就同一債務負全部給付責任，但原債務人則仍同時與債權人繼續維持原有債之關係，而未脫離於法律關係之外，必須注意的是，第三人所加入承擔者為原主債務，債權人係對承擔人及原債務人直接發生債之關係，相互之間並無主從之分。若德國學說上之法定債務承擔說即為併存之債務承擔法理，則上開學說論述似乎不盡確實，蓋既然承擔之債務以原債務為內容，則債務人因其法律關係所得對抗債權人之事由，承擔人皆應得以之對抗債權人才是<sup>120</sup>，債權人自無主張不得抗辯之理。是以，本文以為，在同意貫徹強制汽車責任保險有別於傳統任意責任保險保護受害人之政策性目標之前提下，立法上確實不宜使保險人可對受害人主張其對被保險人之抗辯事由，從而，為求明確，避免學說間之爭執，本文以為，在採取「法定債務共同承擔說並加上保險法上之限制」之同時，應將不得抗辯等文字如「保險人依法或依契約得對抗要保人或被保險人之事由，皆不得以之對抗受害人之直接給付請求權。」訂入強制汽車責任保險之立法中，以資遵循。此外，由於保護受害人之特殊考量，一味限制保險人不得主張抗辯，將使原本無法獲得保險給付之被保險人意外獲得不當利益，對保險人亦屬不公，立法上應於該等情形中，賦予保險

<sup>117</sup> 台灣實務上亦同此見解，詳參〈最高法院 23 年上字第 1377 號判例〉：「第三人與債權人訂立契約承擔債務人之債務者，其債務固於契約成立時移轉予第三人，惟第三人與債權人訂立之契約，係由該第三人加入為債務人，而與原債務人就同一債務各負全部給付之責任者，雖學說上稱為重疊的債務承擔(編按：即為併存之債務承擔)，究與民法第 300 條所規定之免責的債務承擔不同，原債務人就其債務仍與該第三人連帶負其責任。」

<sup>118</sup> 請參照台灣《民法》第 273 條：「連帶債務之債權人，得對於債務人中之一人或數人或其全體，同時或先後請求全部或一部之給付。連帶債務未全部履行前，全體債務人仍負連帶責任。」

<sup>119</sup> 李理，同前揭註 98 文，頁 85-86。

<sup>120</sup> 參自孫森焱著，同前揭註 113 書，頁 1004-1009。

人對被保險人或最終應負責任之人有一求償權，始為妥適<sup>121</sup>。

### 第三款 其他相關問題 -- 請求權競合

當汽車交通事故發生時，受害人一方面得依民法侵權行為之規定，向加害人請求損害賠償，另一方面，亦得依據強制汽車責任保險法之規定，向保險人請求保險金之給付，構成請求權之競合，德國學說稱此為「受害人保護之雙軌性」。易言之，若請求權人向保險人請求，而保險人依規定而給付，該項保險給付自發生抵充被保險人損害賠償之效果；若請求權人向被保險人請求，而被保險人依規定為賠償，該項賠償當然屬於被保險人損害賠償責任之履行。此種因直接給付請求權之賦予所形成之請求權競合設計，實屬對於受害人最有保障之制度。<sup>122</sup>另外，大陸《條例》中，如前所述，並未規定受害人對保險人享有直接給付請求權，是以，下文主要針對我國《強制汽車責任保險法》而論，合先敘明。

#### 第一目 直接請求權與損害賠償請求權之關係

在此欲檢討的是，德國學者所謂之「法定債務共同承擔說」之效力是否可以完全適用於我國？如果不可以，於我國法制背景下，受害人對保險人之直接給付請求權，與其對加害人（被保險人）之損害賠償請求權間，其關聯何在？又應適用何種法律效果？

德國實務及通說見解認為其強制汽車責任保險法第3條第1款規定：「第三人得在保險關係中保險人之給付範圍內，以及於給付義務不存在時，在第4款以及第6款之範圍內，對保險人行使其損害賠償請求權。」乃係保險人之「法定債務共同承擔」責任，亦即，保險人係與被保險人負同一損害賠償責任，而同條第2款規定：「第三人得依第一款對保險人行使其損害賠償請求權之範圍內，保險人與有損害賠償義務負連帶債務人之責任」依此規定，既法律已有明文規定，保險人與被保險人即成為受害人之連帶債務人，適用民法中連帶債務之規定以及法律效果。相對的，觀諸我國法之規定，並未如德國法明文創設保險人與被保險人間之連帶債務人關係，並囿於我國《民法》第272條<sup>123</sup>規定，連帶債務之成立，以明示或法律有規定者為限，而《強制汽車責任保險法》賦予受害人直接請求權，

<sup>121</sup> 吳柏興，同前揭註17書，頁132-133。

<sup>122</sup> 林勳發，同前揭註2文，頁47。

<sup>123</sup> 台灣《民法》第272條規定：「數人負同一債務，明示對於債權人各負全部給負之責任者，為連帶債務。(I)無前項之明示者，連帶債務之成立，以法律有規定者為限。(II)」

即在使保險人對受害人負給付賠償金額義務，其內容乃在填補被保險人對於受害人所造成之損害，則保險人與被保險人之給付內容應屬同一，僅其個別發生原因不同，保險人乃基於強制汽車責任保險法之特別規定，而被保險人乃基於侵權行為法損害賠償制度之規定，且其一人履行債務，即可滿足受害人之債權，此等特徵符合民法學理上之「不真正連帶債務關係」，是以，以我國《強制汽車責任保險法》而論，其保險人與被保險人間至多成立不真正連帶債務關係。<sup>124</sup>解釋上，此等不真正連帶債務之對外效力與連帶債務同，受害人得對保險人或被保險人之一人、數人或全部，同時或先後，為一部或全部之請求，而於債務人之一人為清償、代物清償、提存、抵銷以及受全部債務免除時，對他債務人亦生效力<sup>125</sup>，亦即，共同債務將因而消滅，受害人不得再向他債務人請求，以免發生重複給付之結果，是以，我國《強制汽車責任保險法》第31條第1項本文：「被保險汽車發生汽車交通事故，被保險人已為一部之賠償者，保險人僅於本法規定之保險金額扣除該賠償金額之餘額範圍內，負給付責任。」以及第32條規定：「保險人依本法規定所為之保險給付，視為被保險人損害賠償金額之一部分；被保險人受賠償請求時，得扣除之。」<sup>126</sup>

然而，我國《強制汽車責任保險法》以不真正連帶債務之法律關係規範保險人與被保險人間對受害人之給付義務，是否較連帶債務為佳？必須自我國法規中所規定二者之法律效力而論。二者於此最主要之不同即在於，不真正連帶債務之各債務人間，就一人所生事項，除使債權人之債權滿足之事由外，原則上只發生相對效力，其效力不及於其他債務人；而連帶債務人相互間，因債務人一人所生事項，其效力及於其他債務人，然此等絕對效力事項皆於一債務人之負擔範圍使債權消滅，而使債權效力趨於弱化，此似於連帶債務強化債權效力之目的有所背離。進言之，在所謂絕對效力事項下，債務人中之一人所為使債務消滅之法律行為諸如清償、代物清償、提存、抵銷以及受全部債務免除等後，他債務人之債務亦隨同消

<sup>124</sup> 葉銘進，同前揭註 116 文，頁 48-50。

<sup>125</sup> 依民法「連帶債務」之法理，凡債務人一人所生之事項對於他債務人亦生效力者謂「絕對效力事項」，包括足以達成連帶債務共同目的事項，以及雖非滿足此目的之事項，但為避免循環求償，或簡化法律關係為目的之事項。而可發生絕對效力事項者，包括清償(民法第 274 條)、代物清償(民法第 319 條)、提存(民法第 326 條)、抵銷(民法第 334 條)、混同(民法第 344 條)、確定判決(民法第 275 條)、免除(民法第 276 條第 1 項)、消滅時效完成(民法第 276 條第 2 項)以及受領遲延(民法第 278 條)。其中關於清償、代物清償、提存、抵銷以及全部債務免除，均足以消滅債之關係，為基於連帶債務之本質使然，自屬強制規定，當事人不得以約定變更其效果。至於混同、確定判決之效力、消滅時效之完成、債權人之受領遲延、對於他債務人債務之免除、他債務人債權之抵銷等事項，則乃為避免循環求償或為簡化法律關係為目的所設之便宜規定，自不妨由當事人以特約變更之。

參自孫森焱著，同前揭註 113 書，頁 890-899。

<sup>126</sup> 謝宗穎，【論強制汽車責任保險法中保險人之免責範圍】，1999 年 7 月，國立中興大學法律學研究所碩士論文，頁 100-101。

滅，債權人無法再向任何債務人為請求，隨後之法律關係即為連帶債務人間之求償問題，連帶債務人中之一人為消滅連帶債務之法律行為後，該債務人之給付或混同，超過其應分擔之部分者，使他人亦同免責任，自得向他債務人請求償還之；然而，若是不真正連帶債務之法律關係，由於不真正連帶債務人間無主觀上之給付目的關聯，其彼此間並無分擔部份，有關連帶債務人間之求償關係，於不真正連帶債務人間並不發生，是以，債務人中之一人所為之法律行為，皆無法對他債務人發生效力，此相對地較有利於債權人債權之行使。<sup>127</sup>

由此可見，在我國法制背景下，《強制汽車責任保險法》似乎規定保險人與被保險人間之法律關係為不真正連帶債務，較規定為連帶債務來得更能保護債權人之債權地位，而可進一步實現本法欲保障受害人之政策性目標。<sup>128</sup>是以，本文以為，前方所列本法第 31 條第 1 項以及第 32 條之規定，應值肯定。

## 第二目 直接請求權與被保險人保險金請求權之關係

當汽車交通事故發生後，若被保險人依據強制汽車責任保險契約約定，以及受害人依據強制汽車責任保險法之特別規定，同時向保險人請求給付，保險人應如何處理之，亦屬一重要問題，本文以為，此問題之解構，應繫於直接給付請求權與被保險人保險金請求權之優劣關係上。申言之，首先，若認本保險之保障主體應屬被保險人，以被保險人為保障中心，將於二權利相競合時，使被保險人之保險金請求權居於優先地位，然此似乎與《強制汽車責任保險法》保障受害人之政策性目的背道而馳；其次，若認二權利處於平等地位，當受害人與被保險人同時請求保險人給付，保險人僅能於保險金額範圍內比例給付之，就公平性而言似仍可接受，但若由被保險人捷足先登，先向保險人請求保險金，受害人只能部分或完全無法自保險人獲得給付，亦同樣地與本法之政策性目的相違；職是之故，在本法政策性目的之下，宜認受害人之直接請求權應優先被保險人之保險金請求權而受償，方為良法。我國《強制汽車責任保險法》僅於第 31 條第 2 項本文規定：「前項被保險人先行賠償之金額，保險人於本法規定之保險金額範圍內給付被保險人。」似同此旨，然而，其並未如直接於本條項中規範「保險人給付保險金予被保險人，應以被保險人履行其對受害人之損害賠償責任為要件」等相類文字來地明確，本文以為理當增訂之，以免解釋論上之爭議。

<sup>127</sup> 孫森焱著，同前揭註 113 書，頁 902-918。

<sup>128</sup> 葉銘進，同前揭註 116 文，頁 48-50。



### 第三目 直接請求權與他種保險之關係

附帶一提者為，當保險人向受害人為給付時，若受害人同時得自其他保險獲有賠償，保險人得否主張以扣除該保險之賠償額為保險金額之賠付？關於此爭點，我國《強制汽車責任保險法》第 37 條已有明文：「請求權人依本法規定請求保險給付者，保險人不得以其有本保險以外之其他種類保險而拒絕或減少給付。」可資依循。蓋受害人為他種保險之目的，係為自己或他人利益而投保，該保險法律關係當然與本保險之法律關係相互獨立，本保險之保險人不得因受害人另有他種保險而減輕其應為之賠償金額，應予明辨。<sup>129</sup>

### 第四目 結語

依據我國《強制汽車責任保險法》第 7 條規定，受害人對於強制汽車責任保險之保險人享有一直接給付請求權。依照上文之推論，保險人與被保險人對受害人成立不真正連帶債務關係，一為法定債務承擔，另一為侵權行為之損害賠償債務，是以，我國《強制汽車責任保險法》第 31 條第 1 項本文以及第 32 條規定應值肯定。本文亦同時肯定我國以不真正連帶債務立法，較真正連帶債務之立法，更能確實達到強化受害人之債權功能。其次，本文認為，宜將受害人之直接請求權明文優先於被保險人之保險金請求權而為受償，並建議直接將同法第 31 條第 2 項修訂為「保險人給付保險金予被保險人，應以被保險人履行對受害人之損害賠償責任為要件」。再者，同法第 37 條規定受害人之直接給付請求權與受害人之他種保險之給付相互獨立、不相干涉，本文以為殊值肯定。

至於大陸並未明文受害人之直接給付請求權，本文以為，與強制汽車責任保險保障受害人之政策性目標背道而馳，建議大陸未來修法時宜增訂之。同時，不論是我國或是大陸，皆宜於賦予受害人直接請求權後，強制被保險人負有協助受害人請求之義務，使得受害人之損失能確實獲得填補。

## 第四節 本章結論

<sup>129</sup> 謝宗穎，同前揭註 126 書，頁 111。

本章以宏觀的角度檢視我國《強汽法》與大陸《條例》之條文，欲探討在各個主題之下兩岸條文重要問題之比較，為求清楚地陳列本章結論，將以下方表格陳述之：

		台灣《強汽法》	大陸《條例》
保障範圍		給付項目與給付金額方面，本法宜參照其各自《民法》之用語而為法條文字之選用，方不致生爭議。	
		責任限額部分，以我國所採取之每次事故「每一個交通事故受害人」之責任限額，較大陸之「每次保險事故所有受害人」之責任限額更能保障受害人。此外，本文建議，《條例》應參照前者修訂之，並且刪除以有責與無責區分責任限額之規定。	
保障範圍之除外條款-因受害人之事由		本法第 28 條應修改為「受害人之故意或從事犯罪行為為所致被保險人賠償責任產生」並將「受害人因酒醉、吸毒駕車或無照駕駛而肇事」列入除外條款中	《條例》第 21 條第 2 項以及《條款》第 10 條規定皆值肯定。
保障範圍之除外條款-因被保險人之事由		本法第 29 條以行政法上標準作為承保與否標準，似有不當。其次，本文建議，保險人之代位行使對象應修正為「賠償義務人」，並宜刪除第 2 項時效規定、第 30 條代位權確保規定，但另增訂受害人請求權之優先性。	本文建議，宜增列「機動車肇事逃逸」、「服用國家管制之精神藥品或麻醉藥品」為除外條款，並應肯定《條例》第 22 條規定保險公司之墊付義務。
暫付金制度		本文以為，暫付金之給付項目，宜增加傷害醫療費用，以求周全。	宜參照我國《強汽法》之規定增列暫付金制度。
直接給付請求權	立法模式	受害人有直接給付請求權	受害人無直接給付請求權
	直接請求權之性質	本文以為，應採取「法定債務共同承擔說並受到保險法上之限制」，並增訂保險人不得對受害人抗辯等文字。	無規定
	請求權競合	本法第 31 條、第 32 條以及第 37 條皆殊值肯定。	無規定