

第六章 結論與建議

在各種類不同的交通工具中，汽車為最重要的一種，是以政府謀致交通政策的成功、人民行止的安全莫不以汽車為首要對象，而其間的風險則須藉重與汽車相關之保險來謀求經濟上的安全。¹本文即透過強制汽車責任保險法制之研究，分析台灣《強制汽車責任保險法》以及大陸《機動車交通事故責任強制保險條例》之主要問題，期能就給予汽車交通事故受害人迅速且基本保障之前提下，提供些許建議，用作未來兩岸強制汽車責任保險法制之修訂方向。

為求行文精簡，本章僅欲提出建議修訂部分，至於本文認為應值肯定之條款即不再贅述。茲整理如以下數點：

一、歸責原則

大陸《條例》不但區分事故種類採取不同歸責原則，於法理上似無所論據者外，更區分有無過錯而規定不同限額，此於立法例上實屬罕見，本文建議予以刪除，以資明確。

二、立法模式的改善

觀諸大陸之相關法律中並無類似我國之法律保留原則條文，國務院僅依照法位階屬於法律之《道路交通安全法》第17條之規定，制定法位階屬於行政法規之《機動車交通事故責任強制保險條例》。將大部分限制人民權利義務之規定於行政法規中，此種做法就法治原則而言似仍有改善空間。

三、單軌制抑或雙軌制

本文以為，否定雙軌制論者所言之缺點，應僅及於保證金制度設計之不當，要求車主提供之保證金額計算不盡合理而已，保證金制度本身，應與一般強令投保義務人締結一責任保險契約之目的相同，不外乎是避免加害人於肇事後陷於無資力，使受害人無法獲得確實之保障，況且，保證金制度之缺陷似尚未嚴重到否定車主選擇權之保障，而有廢除雙軌制之堅強基礎，是以，雙軌制之採擇應較單軌制為合理適當，目前我國與大陸皆採取單軌制，似皆有改善空間才是。

¹ 陳繼堯著，《汽車保險-理論與實務》，2006年3月再版，智勝文化，頁2-3。

四、特別補償基金(/救助基金)

我國《強制汽車責任保險法》第40條第3款規定「未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車」者，似以有權或無權區分附加被保險人之範圍，此將與盡量擴大被保險人範圍之立法目的背道而馳，宜予以修訂。

至於我國特別補償基金之來源不包括《條例》中之「對未按照規定投保機動車交通事故責任強制保險的機動車所有人、管理人的罰款」，未來或可考慮增加之。

大陸《條例》第24條有關救助基金要件之規定，在第1款之部分，規定「搶救費用超過機動車交通事故責任強制保險責任限額」者，不但使救助基金之有限金額承擔無限責任，立法設計上，亦不應使保險公司和救助基金責任歸屬完全釐清之後，再由救助基金向醫療機構支付搶救費用，否則要不就是受害人之生命、身體利益無法獲得即時的維護，要不就是醫療機構陷入沉重的經濟負擔，於此問題，應借鑑我國《強制汽車責任保險法》第40條規定，先讓保險公司或救助基金先行承擔賠付或墊付義務，之後再向已確定出責任歸屬之人追償，方能適度保障受害人之利益。至於第3款部份，本文建議將文字修正為「機動車駕駛肇事後逃逸，且受害人已無法查究肇事車輛之情形」。

五、當事人與關係人

我國《強制汽車責任保險法》第10條第1項，於《民法》之外自行定義加害人之概念，似徒增上開二法對於加害人定義之混淆空間，是以，本文以為，應予以刪除。至於「請求權人」之定義，本文以為，仍應符合民法中請求權人之定義逐一條列清楚，於適用具體個案時，方可資依循。

大陸《條例》將「本車人員、被保險人」排除在受害人之範疇之外，其中有關被保險人之部分，因屬於經過投保人允許的合法駕駛人，故在交通事故發生時為駕駛人(亦即加害人)，將其排除於受害人之範疇外，固無疑義；但是連同「駕駛人以外之本車人員」(亦即車上乘客)均予以排除，顯然有違擴大受害人範圍之立法方向，本文建議修訂之。

六、契約之成立

大陸《條例》第2條第1項規定，端以機動車之所有人或管理人為投保義務人，且該投保義務有一定順序，亦即，必須先由機動車所有人為機

動車投保，在機動車所有人不合適或不明之情況下，方由機動車之管理人為機動車投保強制險。既適用之順序未予明文，本文建議宜將適用順序納入明文，以茲明確。

另一方面，《條例》並無如同我國《強制汽車責任保險法》第18條，慮及對保險人不公平之情況，以及保險人未能及時拒保時保險契約究否成立之問題，是以，本文以為，《條例》宜參照我國《強制汽車責任保險法》第18條第1項以及第2項之規定，增訂擬制承諾以及核保期間之相關規定，方為妥適。

此外，不論是我國或大陸，皆漏未慮及實際上在契約成立後，有當事人另行約定保險期間始點之可能性，既不以契約成立之時點為保險期間之始點，此將產生對受害人保障有所疏漏之疑義。是以，本文建議我國於《強制汽車責任保險法》第19條，以及大陸於《條例》第12條第1項規定，或可仿照德國「暫時性保障制度」，訂入「於保險証交付後發生汽車交通事故，保險人應依本法規定負擔損害賠償責任。」等文字，以補充法律規範之漏洞。

七、契約效力之維持

我國《強制汽車責任保險法》第6條第3項規定投保義務人之維持契約義務，除了終止或期間屆滿之外，契約歸於消滅之效果仍可能由無效或得撤銷者所引起，是以，本文建議應直接規定「本法之投保義務人應維持保險契約之有效性」，即可避免掛一漏萬之失。

其次，當保險人終止契約之法定事由為要保人未交付保險費者，要保人不但不得要求保險人返還保險費，反而應繳付按日數比例計算終止前已到期之保險費予保險人才是，是以，本文建議，應將此訂入我國《強制汽車責任保險法》第20條第5項中，以茲明確。

至於不論是我國《強制汽車責任保險法》第20條或大陸《條例》第14條規定，皆試圖阻斷保險人運用解除契約之方法消滅保險契約之可能性，然而，契約歸於消滅之結果，除了透過解除與終止外，亦有無效、得撤銷、解除條件成就…等原因，為免掛一漏萬之失，本文建議將條文修訂為「保險人不得為使契約消滅之行為」，以求周全。

最後，本文認為，我國《強制汽車責任保險法》第22條規定重複投保撤銷權者，實屬有誤，宜予以刪除。

八、保障範圍

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障制，實有賴主管機關隨時注意檢討修正之。

至於本保險之責任限額部分，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」更能保障受害人之損害填補，是以，大陸《條款》第6條之規定似宜仿照我國改採「每一受害人單一責任限額」之規範方式方為恰當。其次，大陸區分有無過錯規定不同責任限額之做法，亦應予以修正才是。

九、保障範圍之特殊規定

由於受害人之事由作為除外條款者，本文以為，我國《強制汽車責任保險法》第28條規定，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。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。

另由於被保險人人之事由作為除外條款者，本文以為，我國《強制汽車責任保險法》第29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，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，以及第 20 條規定皆宜予以刪除。此外，宜增訂受害人請求權之優先性。

至於大陸《條例》之規定，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。

十、直接給付請求權

大陸並未明文受害人之直接給付請求權，本文以為，此與強制汽車責任保險法制保障受害人之政策性目標有所違背，從而，欲建議大陸未來修法時增訂之。此外，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。

