

第二章 強制汽車責任保險制度基本理念

第一節 政策性保險之介紹

吾人常云強制汽車責任保險係政策性保險，本文乃從政策性保險談起，說明其定義與一般常見之「社會保險」、「商業保險」有何不同，並論述國家強制人民締結強制汽車責任保險之理論依據。

第一項 政策性保險

第一款 政策性保險之定義與源起

政策性保險(government sponsored insurance)有別於一般傳統商業保險、社會保險，係指政府機關為實現某種政策目的，以法令規定某類團體或個人應投保，或是規定經營保險事業之保險業者不得拒保者，由一般商業保險公司或是政府專設機構經營，並由政府以某種補助方式鼓勵或強制人民投保之保險。¹其特色為，利用契約的方式達成原本應由政府透過社會保險、福利服務和社會救助等支出，完成社會安全目的之政策。以我國為例，其目前業已存在超過三十種以上法令²，強制民眾投保所謂的政策性保險或者直接規定保險公司不得拒絕承保。該類政策性保險通常具有以下特點：

1. 由法令強制規定民眾投保，或者由法令強制保險業者不得拒保；
2. 由一般商業保險公司承辦該業務；
3. 性質上仍屬私法契約，相關權利義務適用私法之規定；
4. 部分政策性保險已財務獨立(專款專用、無盈無虧經營原則)；

¹ 陳繼堯著，陳定輝執筆，《汽車保險-理論與實務》，2006年3月再版，智勝文化，頁6。

² 如：《公寓大廈管理條例》第17條規定：「住戶於公寓大廈內依法經營餐飲、瓦斯、電焊或其他危險營業或存放有爆炸性或易燃性物品者，應依中央主管機關所定保險金額投保公共意外責任保險。其因此增加其他住戶投保火災保險之保險費者，並應就其差額負補償責任。其投保、補償辦法及保險費率由中央主管機關會同財政部定之。前項投保公共意外責任保險，經催告於七日內仍未辦理者，管理負責人或管理委員會應代為投保；其保險費、差額補償費及其他費用，由該住戶負擔。」

《毒性化學物質管理法》第16條第1項規定：「第一類至第三類毒性化學物質運作人應採取必要之防護第三人措施，並依規定對運作風險投保責任保險。」

《大眾捷運法》第47條規定：「大眾捷運系統旅客之運送，應依交通部指定金額投保責任保險，其部分投保金額，得另以提存保證金支付之。(I)前項保險條款、保險費率及保證金提存辦法，由交通部會同財政部定之。(II)」

5. 費率精算過程已逐漸被要求公開化及透明化;
6. 規模大小不一，大者甚至可超越社會保險的規模;
7. 由於具有相當濃厚的社會安全之政策性目的，目的事業主管機關以及保險監理機關逐漸重視監理品質與程序。³

政策性保險之種類甚多，依其性質可區分為二：(一)強制性質之政策性保險：此種政策性保險，是政府為達成社會政策而舉辦之保險，通常由政府自行辦理，其特徵在於具有獨占性以及強制性，社會保險即屬於此類。而強制性政策保險又按其適用對象有普遍性與特定性之別，前者如全民健康保險，後者如公務人員保險，私立學校教職員保險、勞工保險、農民保險、軍人保險以及存款保險。(二)一般性質之政策性保險：此種保險之保險對象為某些特定人，但是不具備強制性，例如農作物保險、輸出保險以及牲畜保險等。此外，一般性質之政策性保險可能委由營利性機構經營，例如輸出保險及由輸出入銀行之輸出保險部門營運。有時政府為解決消費者無法獲得保險之窘境，亦將出面主導政策性保險，所稱「窘境」，即營利性保險公司對於某些保險，縱可設定適當費率仍不願意提供消費者必要之保險，例如低窪地區之洪水保險，最著名者不外乎美國之FAIR計畫(Fair Access to Insurance Requirements Plan)，此通常由國會立法，聯邦政府要求州政府與州內之保險人配合，提供危險性較高之財產保險，而保險人之所以願意配合，乃是因為政府透過再保險之方式消化危險。⁴政策性保險在美國已行之有年，目前較廣為人知的政策性保險有：汽車財務責任法(Motor Vehicle Financial Responsibility Acts)、核能保險(nuclear hazard insurance)、存款保險(bank deposit insurance)……等。⁵

以我國為例，我國法典中最早見諸「政策性保險」一詞者，為1982年6月24日行政院函送立法院審議之《強制汽車責任保險草案》，根據該草案總說明介紹：「汽車責任保險係為補償汽車交通事故受害人經濟損失之重要制度之一，各國為合理保障交通事故受害人之權益，每以法律強制汽車所有人或駕駛人應投保汽車責任保險。故強制汽車責任保險係屬政府之『政策性保險』，其政策性目標在於經由強制汽車所有人投保責任保險，俾被保險汽車肇事致受害人遭受損害，被保險人受賠償之請求時，由保險人負擔賠償及給付保險金與受害人之責，使汽車交通事故受害人的損失獲得合理之基本補償，實現道路交通安全與秩序，保障行人權益之社會安全目的。」此份草案總說明不但明白宣示強制汽車責任保險法屬於政策性保險之性質，另於《強制汽車責任保險法》之立法說明中，亦重複闡釋該項

³ 陳定輝，〈政策性保險法制化過程重要原則初探-以新修正汽車責任保險法為例〉，台灣本土法學雜誌第68期，2005年3月，頁74。

⁴ 鄭鎮樑著，《保險學原理》，2005年10月，五南圖書，頁619-620。

⁵ 陳繼堯著，陳定輝執筆，同前揭註1書，頁11-15。

保險因屬「政策性保險」，故與一般商業保險相關規定並不相同，應適用其特別規定，方為妥當。⁶

第二款 政策性保險之目的與功能

一、落實保障經濟安全

政策性保險可提供人民迅速的給付，其主要目的即在使請求權人儘速獲得理賠，以填補其損害，最終落實保障被保險人之經濟安全。

二、積極鼓勵潛在或強制無意願之人民投保

由於商業保險易產生高危險民眾自動投保或低風險民眾不主動投保的逆選擇現象，因此，政策性保險採取強制或鼓勵方式來經營，俾可擴大承保範圍，降低成本，連帶吸引更多人加入。

另一方面，國家既然以法令強制人民投保政策保險，若法令未禁止保險公司不得拒保，針對風險較高之民眾保險公司自然敬謝不敏，導致人民投保無門，因此，政策性保險不但強制人民投保，更是強制保險公司必須承保，以期完善地保障人民的權益。

三、替特殊職業人士提供職業福利

一般商業保險公司均將因戰爭事故所導致的風險列為除外不保原因，但對於保家衛國的軍人而言，戰爭卻是其可能面臨的風險，因此，政府必須責成相關機關設立政策性保險(例如:軍人保險、退伍軍人保險)加以保障。

四、政策性保險可有效振興經濟

例如目前房屋短缺，政府可設立貸款保證保險，提供建商較高成數貸款，俾促進房市;核能保險之援用則可促進核能發電;所有權保險可降低

⁶ 陳定輝，同前揭註 3 文，頁 75。

交易風險，增進不動產買賣之誘因。

五、可達到降低損失發生頻率及幅度目的

我國之強制汽車責任保險自 1998 年開始實施，在 2000 年 8 月提高死殘給付從 120 萬元提高到 140 萬元，2005 年 3 月再調升為 150 萬元。此外，在 2001 年 7 月、2003 年 1 月、2004 年 1 月、2005 年 3 月、2006 年 3 月，五次調降費率並調高保額，累積幅度已達 22%。金管會表示，目前國內投保汽車強制險的投保率已逐漸接近 100%，機車投保率也高達 96%，由於車禍率改善，強制車險的損失率下降，所以決定反映在保費上，以減輕車主負擔。不過，部分車種仍然必須因為損失率偏高而調升保費，包括自用大客車、大貨車、營業小客車、營業大客車、特種車、曳引車、軍用車等，只不過調幅並不大，全都在 5% 以內。⁷詳見表 2-1 之數據：

表 2-1 2008 年 3 月起新版強制汽機車責任險費率

車種	現行總保費 (元)	調整後總保費 (元)	與現行差異 (元)	變動百分比 (%)
輕型機車(一年期)	560	533	-27	-4.82
輕型機車(二年期)	1,024	970	-54	-5.27
重型機車(一年期)	767	767	0	0
重型機車(二年期)	1,432	1,432	0	0
自用小客車(男性)	1,964	1,842	-122	-6.21
自用小客車(女性)	1,836	1,724	-112	-6.10

資料來源：經濟日報_2007 年 12 月 12 日_第 A16 版

第三款 政策性保險與社會安全之關聯

自上述可知，政策性保險之推行可以落實保障被保險人之經濟安全、鼓勵潛在或強制無意願之人民投保、替特殊人士提供職業福利、振興經濟以及作為風險控管工具之一，達到降低損失發生以及幅度之目的，足見其功能皆與強化社會安全之目的有關，至於其具體內涵為何，詳述如下：

一、提供民眾經濟安全

⁷ 資料來源：經濟日報_2007 年 12 月 12 日_第 A16 版

社會安全制度之主要目的在於提供人民經濟安全，多數政策性保險設立之目的即在於提供遭遇不可預料或不可抗力外來事故之受害人保障，因此，政策性保險之直接功能就在於提供民眾經濟安全之保障。

二、降低人民經濟負擔

以強制汽車責任保險為例，其性質為責任保險。所謂責任保險，係指保險公司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。假設有一被保險人依法應對於第三人負擔賠償責任，並受賠償請求時，此時，若無保險給付以茲因應，該被保險人畢生積蓄恐將毀於一旦，更甚者，若被保險人無資力賠償，受害人更是求償無門，此將危及社會安全。因此，政策性保險可以發揮的功能，不但是提供受害民眾經濟安全，更是具有最終降低人民經濟負擔之功能。

三、具有風險控管功能

依據我國保險法第九十七條規定：保險公司有隨時查勘保險標的物之功能，如發現全部或一部處於不正常狀態，經建議要保人或被保險人修復後，再行使用。如要保人或被保險人接受建議時，得書面通知終止保險契約或其有關部份。申言之，保險公司於承保後自會派員留意檢查風險狀態，因此，政策性保險具有直接風險控管功能；此外，強制汽車責任保險法對於駕駛紀錄良好之車主提供減費優待，對於經常肇事車主給予加費懲罰，此亦屬間接風險控管功能。⁸

第二項 政策性保險與其他種類保險之比較

據前所述，強制汽車責任保險為政策性保險之一種，乃國家為推行保障交通事故受害人以及維護交通秩序之政策性目的，以法令規定強制投保並且強制承保之保險，就其運作方式以觀，似與商業保險無異，另一方面，若就其發揮之政策性功能而論，則與社會保險類似⁹，此三種保險究竟如何辨別、區分，即為下文所欲探討之重點。

⁸ 陳定輝，【政策性保險與社會安全功能關聯性之研究】，2005年6月，國立師範大學政治學研究所博士論文，頁122-126。

⁹ 施文森，〈強制汽車保險之基本理論〉，月旦民商法雜誌第16期，2007年6月，頁49。

第一款 社會保險

第一目 社會保險之理念

社會保險(social insurance)顧名思義具有雙重性格，一為社會性，一為保險性。所謂社會性，係透過社會政策的方法、共同經濟的關心，以及社會性危險的維護方式求社會多數人的生活保障，乃屬一種國家的扶助性，申言之，在保障團體裡，高所得者課以較高的負擔，透過所得再分配功能，於事故發生時，用以減輕低所得者的費用負擔。至於保險性，乃在於個人責任主義社會裡，通常結合多數經濟單位，利用精算技術，以滿足個別事故偶發性的經濟需要，而構成保險概念的要素。顯然，保險為一種提供經濟安全的互助自助方式，集合了多數可能遭遇相同危險事故的經濟單位或個人，成立利益與共團體，以公平合理方式聚集資金，對特定危險所遭致的損害或損失，分散負擔於全體，而達到確保其收入安全為目的的一種經濟制度。此外，更透過被人尊重的需要的層次提升，產生社會連帶思想(social solidarity)，使個人願意對社會善盡責任，提供各項社會福利事業的金錢補助，而其基本目的則建立於個人主義的利己觀念上，個人以其自己的利益與他人作理性的支援或幫助。具體言之，所謂社會連帶責任，係指人類彼此之間，莫不休戚與共，要求患難共分擔，疾病相扶持，更能肯定個人利益從屬於社會利益，個人危險的解除須為社會的責任，應由社會共同協助解決。¹⁰因此，社會保險實務會採取強制參加(compulsory insurance)、給付額度能保障最低收入(minimum floor of income protection)、繳費與給付符合社會適當性(social adequacy)¹¹、給付權利必須經立法及法定程序核可，以及維持保險財務平衡等原則。¹²

第二目 社會保險之定義

有學者認為，凡是依據政府政策而成立之保險，稱為政策保險；此外，即屬於普通保險或非政策保險。而政策保險大別有二：一為社會政策之保

¹⁰ 柯木興著，《社會保險》，1999年2月修訂版，中國社會保險學會，頁43-45。

¹¹ 所謂「社會適當性原則」，乃指必須考慮社會中大多數人之利益以及費用負擔能力。因此，社會保險是一種藉由所得重分配來分享財富以達成經濟效益的方式。
資料來源：楊坊山，〈論強制汽車責任保險公民營之爭〉，保險專刊，第39輯，1995年3月，頁171。

¹² 劉見祥，〈我國社會保險制度之分析與未來發展課題〉，空大學訊，2005年6月，頁120。

險，及社會保險；一為經濟政策之保險，如農業保險、漁船保險、輸出保險等。¹³申言之，所謂的社會保險屬於國家「政策」保險之一。

然而，另有學者採取不同看法，認為社會保險之內容並無一定界線，同時提出美國危險及保險學會保險名詞委員會(The Commission on Insurance Terminology of American Risk and Insurance Association)對社會保險之解釋為：「所謂之社會保險，乃將危險集中而移轉於某一組織(通常屬政府機構)之一種措施，由法律規定，在下列條件下，於某種預定損失發生時，提供金錢或勞務給付於被保險人或其利益關係人：¹⁴

1. 承保範圍：由法律強制規定。
2. 給付資格：以繳納保險費為要件
3. 給付標準：由法律規定之。
4. 給付金額與保險費關係：兩者無直接關係。社會保險重在所得之重分配，較有利於低工資或受扶養者較多之被保險人。
5. 保險期間：長期性。
6. 保險費負擔：被保險人、雇主、政府共同分擔。
7. 管理監督：由政府負責。
8. 實施對象：非僅為公務員而建立。」¹⁵

由於實務上與觀念上的差別，要確切定義社會保險是相當複雜而困難的，通常來說，社會保險為社會安全的主要部門，社會保險的財源並非以政府的一般稅收為主，其財源大部分是由被保險人負擔或者部份由政府負擔或補助者。這些保險費通常當作特別基金而與一般政府會計分開，並從這些基金中來支付保險給付。¹⁶

總的來說，關於社會保險¹⁷的定義為何，目前在學術界並無統一的界說，各國專家學者大都持有不同看法，彼等必須基於該國的歷史背景、發展趨勢以及事實需要等來涵蓋其界說。惟在以上學說所提出的看法中，吾

¹³ 袁宗蔚著，《保險學》，三民書局，1991年版，頁129-130。

¹⁴ 陳繼堯著，陳定輝執筆，同前揭註1書，頁6；原文請參照 Rejda, George E. (1999), *Social Insurance and Economic Security*, New Jersey: Prentice Hall, Inc., pp.10-11.

¹⁵ 楊坊山，同前揭註11文，頁171。

¹⁶ 柯木興著，同前揭註10書，頁56。

¹⁷ 以我國為例，其現行之社會保險及其給付項目如：(一)勞工保險：1950年3月開辦，給付項目包括普通事故保險(包括生育給付、傷病給付、殘廢給付、死亡給付、老年給付)及職業災害保險(包括傷病給付、醫療給付、殘廢給付以及死亡給付)。自2003年1月正式實施《就業保障法》，凡年滿15歲以上，60歲以下，受雇之本國籍勞工，均應以期雇主或所屬機構為投保單位參加就業保險，其給付內容包括失業給付、提早就業獎助津貼、職業訓練生活津貼以及補助全民健康保險費。(二)公務人員保險：1958年9月開辦，給付項目包括殘廢給付、養老給付、死亡給付以及眷屬喪葬津貼。(三)全民健康保險：1995年3月開辦，給付項目包括生育、疾病與傷害的門診及住院診療。

資料來源：黃秀玲，《保險學》，2004年3月，平安出版，頁245-246。

人不難定義出其共通特性，即通常由政府依照政策性、強制性、保險性、危險性、開放性、福利性、永久性設置，最後，我們可以廣泛地定義社會保險為：政府為推行社會政策，應用保險技術，採用強制方式，非以營利為目的，對於全體或多數國民遭遇生、老、病、死、傷、殘及失業等特定危險事故時，提供保險給付，以保障其最低收入安全及基本醫療照顧為目的的一種社會福利措施。

第二款 商業保險

假設某甲發生損害，對其損害之發生，某乙負有責任，使加害人某乙負責該項損害，以補償受害人某甲的制度，為損害賠償制度。損害賠償制度為最古老的受害人補償救濟制度，後來才發展出保險制度，申言之，利用私人經濟與公權力的方法以確保賠償的能力，利用私人經濟的功能者屬於商業保險；運用公權力者為社會保險或謂社會保障，係以超過責任觀念而強調受害人的救濟制度。

利用私經濟制度救濟受害人的保險，亦即商業保險，可以用保障的對象為標準，區分為二大類：一為加害人的賠償，即責任保險；另一為受害人為保護己身的傷害保險以及人壽保險等。受害人己身保護的保險為自力救濟，加害人賠償的保險為受害人的他力救濟。

以本文所欲探討之責任保險而言，所謂責任保險，係對於受害人給予保險給付的保護方式，乃指由被保險人與保險人依契約自由原則訂立保險契約，以特定保險事故所造成對第三者之損害賠償責任為保險標的。責任保險賠償之要件為被保險人負有損害賠償責任，賠償責任之產生，係因為被保險人之過失行為發生的意外事故，造成第三者受有損害，而該意外事故必須具備偶然性，次者，受害人必須對加害人(即責任保險之被保險人)提出損害賠償之請求，加害人方有損害可言，而可向責任保險人請求保險給付，是以，責任保險契約之約定給付條件為：(1)保險事故發生；(2)被保險人依法應負賠償責任；(3)加害人受到受害人之賠償請求。不過，責任保險對於受害人之保護是有界限的，如民法侵權行為責任是採取過失責任時，此時必須由受害人負擔舉證責任，舉證證明自己對於加害人是具有損害賠償請求權的，這對於在瞬間遭受汽車事故之受害人來說，通常是有困難的，縱使可以訴之於法，亦將曠日費時、徒增費用，最後的結果是受害人的損害無法及時地被填補。¹⁸美國學者O'Connell教授即對此有所指責，認

¹⁸ 陳繼堯著，同前揭註1書，頁38-40。

此為商業性責任保險之界限。¹⁹

然而，以現今商業保險的發展趨勢以觀，已經慢慢地出現接近社會保險之趨勢，推其原因可能有二：第一，由於商業保險的營利性受到一般大眾的不滿，再加上行政當局亦要求商業保險應實施政策性保險，故在自願與他意的壓迫下，逐漸接近於社會保險的領域；第二，商業保險經高度發展後，其市場競爭將益形激烈而不得不開拓新的保險領域，因此，無可諱言的，必須以中低收入者為開拓市場對象，而且保險商品的多元化，同時促使保險業者開發了許多與日常生活有關的保險類型。而今日商業保險所推銷的各種責任賠償保險、汽車保險、傷害保險、健康保險、年金保險等已幾近於社會保險的性質了，如忽視利潤者有地震保險、汽車保險；具備補充社會保險機能者有團體人壽保險、團體年金保險；強制承保的保險有賠償責任保險，即可明證之。

第三款 比較分析

從現代的意義看來，商業保險無疑為資本主義經濟下的產物，同時其發展程度可以反映出一國經濟與社會制度的發展情況。顯然，保險是隨資本主義經濟的發展而發展的，在發展過程中，保險又依其性質可分為商業保險與社會保險，理論上，二者各自以不同的目的為出發點，然而，在社會保險的範圍日益擴大之際，產生了許多財務困難問題，因而不得不引用一些商業保險中較進步的技術來經營；另外，在商業保險方面，則為配合保險學上公共性的需要，亦導入部分社會保險的理念，因此，學說上提出兩者具備類似性的地方，例如：都是基於特定危險事故的共同分擔及危險的移轉；對於有關保險範圍、給付內容及財務條件提供完整的說明；都須繳納足夠的保險費來應付保險制度所需的給付費用；均提供經濟安全；提供保險給付都不要資產調查。²⁰

為使政策性保險、社會保險與商業保險之區別更為明確，是以，本文試圖針對這三種保險分類作出本質上的比較，以期能更精確地掌握其相異處，詳請參閱表 2-2。

表 2-2 社會保險、商業保險、政策性保險的比較

¹⁹ O'Connell, J., Alternatives to the Tort System for Personal Injury, San Diego Law Review, Vol. 23, No. 1, Jan/Feb. 1986, pp. 170, 20f.

²⁰ 柯木興著，同前揭註 10 書，頁 107-110。

種類 項目	社會保險	商業保險	政策性保險
目的	財富重分配； 消弭社會貧困，使 國民獲得一定之安 全保障。	個人預防； 按個人之需求設 計，雙方當事人享 有自主權。	政策性目標
性質(1)	強制性 (由國家強制)	任意性 (由契約決定)	強制投保 及/或 強制承保
性質(2)	政府獨占	競爭性	競爭性 (受政府管制)
強調面向	強調社會適當性之 福利因素	強調個人公平性之 保險因素	強調個人公平性之 保險因素
給付多寡	提供最低經濟保障	較大給付額 (基於個人需要及 支付能力)	提供最低經濟保障
給付依據	給付由法律規定， 並能修改	給付由雙方契約規 定	給付由法律或命令 規定
監理	政府監督	法律監督	政府監督
法律關係	公法關係	私法關係	私法關係
涉訟法院	由行政法院審理	由普通法院受理	由普通法院受理
成本	較難以預測	大部分可事先預測	大部分可事先預測
是否須提存 基金準備	對長期給付不必完 全提存基金準備， 因為尚有新加入者 強制繳納保險費， 同時假定保險制度 會無限期的延續下 去	對長期給付須完全 提存基金準備，並 不依賴新加入者之 保險費	對長期給付須完全 提存基金準備，並 不依賴新加入者之 保險費
核保手續	不需核保手續	個人及團體保險均 需要核保手續	原則不需核保手 續，部份保險基於 政策性目的需經核 保
有無個人帳 戶	無	不一定	不一定
有無代位權	有	有	有

²¹ 我國《全民健康保險法》第 82 條規定：「保險對象因發生保險事故，而對第三人有損害賠償請

行使	(我國《全民健康保險法》第 82 條 ²¹)		
保險基金的運用	由政府負投資運用之責任	主要由保險人投資運用	主要由保險人投資運用，但部份依據政府法令規定投資運用
因應通膨措施	可利用調整保險費率來應付通貨膨脹的影響	受通貨膨脹的影響較大	可利用調整保險費率來應付通貨膨脹的影響
舉例	老年遺囑殘廢保險(多為年金保險); 健康保險; 失業保險;職業災害賠償保險…等	汽車保險; 責任保險; 傷害保險	強制汽車責任保險; 退伍軍人壽險; 洪水保險; 核能保險; 存款保險…等

資料來源：整理自陳繼堯著，陳定輝執筆，《汽車保險-理論與實務》，2006年3月再版，智勝文化，頁11-15；柯木興著，《社會保險》，1999年2月修訂版，中國社會保險學會，頁57-113；陳英鈞，〈“自由法治國”與“社會法治國”的制度選擇-評釋字第四七二與四七三號大法官會議解釋〉，台灣本土法學雜誌，1999年10月，頁91。

上表中，有關性質項目、強調面向項目以及給付多寡項目，乃在解釋保險的本身。而有關給付依據項目，商業保險的給付是基於雙方的契約，屬於契約性質的給付；社會保險乃由法律規定並且能加以修改，這種修改是一種法定的給付權利；政策性保險部分之給付則必須由法律或命令規定之。再者，社會保險乃是基於法律強制性而不須訂立契約；但是商業性保險是競爭性的，無法強制國民加入保險範圍，因此契約上必須清楚載明契約項目，有些商業保險的契約是可以作廢的、項目可以改變、保險費亦能增加；政策性保險則是介於以上兩者之間，雖然是基於法律強制投保以及強制承保，但是本質上仍屬於雙方當事人簽訂契約之私法關係。會有如此區別，本文欲大膽架設，主要是因為政策性保險的本質就是商業保險²²，

求權者，本保險之保險人於提供保險給付後，得依下列規定，代位行使損害賠償請求權：一、汽車交通事故：向強制汽車責任保險保險人請求。二、公共安全事故：向第三人依法規應強制投保之責任保險保險人請求。三、其他重大之交通事故、公害或食品中毒事件：第三人已投保責任保險者，向其保險人請求；未投保者，向第三人請求。(I)前項第三款所定重大交通事故、公害及食品中毒事件之求償範圍、方式及程序等事項之辦法，由主管機關定之。(II)

²² 另有見解認為，強制汽車責任險為政策性保險之一種，但是強制汽車責任險既「非」商業保險，亦「非」社會保險，而是政府對車禍受害人提供合理保障之「政策保險」。只不過，此一政策保險具有明顯的社會保險性質，其政策目標在於實現道路交通管理政策、維護交通秩序與安全，保障行人之安全與權益。

資料來源：石裕泰，〈強制汽車責任保險“無管無虧”原則之研究〉，保險專刊，第39輯，1995年

只不過政府為了某社會安全、社會保障因素，欲貫徹某政策性目標，方以法律規定的方式強制投保以及強制承保，申言之，社會保險著重於財富重分配之目的，而商業保險主要是給予一般人風險管理的工具，最後政策性保險之目的就是貫徹其一向之政策性目標。

其次，社會保險的經營大都由政府獨占，而商業保險卻是競爭性的，既然社會保險的加入是強制性的，就應由政府專設保險機構辦理，蓋社會保險精算專家在精算成本時，必須考慮出生、死亡、結婚、失業、就業、殘廢、退休、平均薪資水準等種種複雜因素，此等相較於商業保險都更難以預測成本；政策性保險部分則是由於貫徹政策性目標之目的，方由政府施以監督。

此外，社會保險對長期給付基於費用考量及世代間移轉負擔作用，所以不須完全提存責任準備，然而，商業保險必須完全提存基金準備。同時，社會保險基於強制原則可以減少逆選擇現象而不須投保手續，商業保險則須核保手續，蓋因社會保險的目的係對全體或多數國民提供基本的經濟安全，因此不適用核保手續，相對應於商業保險的目的則是對有利可圖的危險加以投保，因此必須經過核保手續，以免道德危險問題的產生。社會保險對保險基金的投資運用與管理屬於政府的責任，而商業保險是強調私人的投資。最後，社會保險可以利用調整保險費率的方式來對抗通貨膨脹的影響，在通貨膨脹期間，社會保險的給付額亦可增加，以免被保險人受物價變動而貶值其給付水準，而商業保險的給付額是固定的，因此易受通貨膨脹貶值影響。²³這些項目中，政策性保險是類似或相同於商業保險的，尤其在法律關係項目，以及因此所牽涉之涉訟法院項目，政策性保險皆相同於商業性保險，不但屬於私法關係，亦由普通法院加以審理，從而，再次印證本文上述所言政策性保險的本質就是商業保險，只不過政府為了某社會安全、社會保障因素，欲貫徹某政策性目標，方以法律規定的方式強制投保以及強制承保之論點。最後，本文針對三種保險分別舉例，以期能更精確地掌握其相異處。

第三項 政策性保險法制化之理論根據

承前所言，政策性保險有別於一般傳統商業保險、社會保險，係指依據國家法令強制某類團體或個人投保，或是強制經營保險事業之保險業者

3月，頁179-180。

²³ 柯木興著，同前揭註10書，頁106-113。

承保的險種。

然而，必須注意的是，政策性保險並不會因為法律所規範之強制性而帶有公法之性質，多數學者認為其本質上仍屬私法契約，相關權利義務適用私法之規定，此處吾人必須提出之思考是，國家是否可以透過立法強制汽車使用人或所有人締結私法契約，其法理依據為何？若答案為肯定，是否與「私法自治原則」²⁴相抵觸？再者，是否有侵害人民受《憲法》第15條²⁵保障之財產權、《憲法》第22條²⁶所保障之自我決定權之虞？²⁷是否無論是財產自由或一般行動自由，遇到所謂社會正義的要求，即須無條件地退讓，而皆可通過憲法上比例原則之檢視？以下本文即欲探討此等問題。

第一款 「自由法治國」與「社會法治國」的法典範

第一目 自由法治國²⁸

自由法治國源於自由主義，一般而言，自由主義者相信每個人都是自己的主宰，最清楚自己的利益所在，國家應放任每個人在自由的市場裡追求自己的利益，透過看不見的手冥冥安排，社會的最大福祉便會是在市場交易中呈現(交換正義)。財產權是個人的勞動所得，歸屬於個人的私領域，無論是國家或社會都不應該有可以用任何藉口干預或規制的空間，因此，財產權應具有對抗國家干預的防禦性力量，所以我國《憲法》第15條即明文規定人民擁有財產基本權，一旦國家行為干預人民財產權的自由行使，即構成對人民基本權的侵害，人民應有權利相對抗。進言之，自

²⁴ 所謂「私法自治原則」，指在私法領域內，由當事人依其意思形成法律關係之原則。將法律行為建立在私法自治之原則上，對內為「意思自主」，對外為「契約自由」，前者乃指法律行為之效力必須基於當事人之意思；後者係指法律允許當事人在一定範圍內，得以法律行為創設私人間的法律關係。國家公權力原則上必須尊重私法自治精神，公權力之監督乃在促進而非限制私法自治的實現，法律僅得在維護公正善良的私法秩序、增進國家社會整體利益的必要下，干預私法關係之形成，防止私法關係之偏差，使私法秩序得以正常發展運作。在此範圍內，公權力之干預表現為強行規定，主要為物權法定主義以及身分法之效力，其次為對契約自由、公序良俗等加以適當限制。

參自施啓揚著，《民法總則》，2005年6月第6版，三民書局，頁191。

²⁵ 《憲法》第15條規定：「人民之生存權、工作權及財產權，應予保障。」

²⁶ 《憲法》第22條規定：「凡人民之其他自由及權利，不妨害社會秩序及公共利益者，均受憲法之保障。」

²⁷ 蘇俊雄大法官在司法院大法官第四七二號解釋之協同意見書提到，「強制納保規定將會對人民的人格發展自由(自我決定權)，以及財產權構成限制。」其引用憲法第22條與第15條作為本解釋審查的依據。

²⁸ 陳英鈴，〈「自由法治國」與「社會法治國」的制度選擇-評釋字第四七二與四七三號大法官會議解釋〉，台灣本土法學雜誌，1999年10月，頁87-88。

由主義表現在法律上便是保障現狀、契約自由，以及法律的形式平等，個人透過私法契約自行決定是否參與商業保險，一旦國家立法強制即構成對人民財產權的侵害；而表現在保險學上，若容許保險業者有其自主營利空間者，稱作「商業性保險」，若允許消費者依其自由意志決定是否透過訂定保險契約的方式分散自身風險者，稱作「自願保險」。

第二目 社會法治國²⁹

支持社會法治國的學者基本上認為市場競爭的前提必須是立足點的平等，否則私有財產便成為一個人恣意控制其他人的基礎，因而有必要將這種權力加以節制，節制的手段則是引進國家權力對於私有財產加以某種制約，透過國家的力量實現人的尊嚴，分享國家提供的給付，而不再是放任個人獨享財貨，這就是分配正義的理念。進言之，社會法治國主義表現在法律上便是對契約自由的修正，以及法律的實質平等。若與自由主義相較，最大的不同就是這裡的財產權中具有分享的概念(財富重分配)，因此，個人生命身體權才是真正要加以保護的基本權，既非一項商品，即不應隨著市場機能擺動其保護的程度。而表現在保險學上，若容許保險業者遵守政府依相關法律所訂定之政策性目標，並不得拒絕承保者，稱作「強制性保險」，若強制特定消費者必須依法律規定以保險契約的方式分散自身風險者，稱作「強制保險」。

第二款 比例原則的檢驗

第一目 比例原則

依德國通說，廣義之比例原則包括適當性、必要性以及狹義比例原則三個原則，首先，國家採取限制人民基本權的方法，應有助於公益目的的達成，此即適合性原則；在有多種同樣能達到公益目的之方法時，國家所選擇之行為不得超越實現目的之必要程度，而應選擇對人民基本權侵害最少者，此為必要性原則，此其二；至於國家採取的方法所造成人民基本權的侵害，不得與欲達成之公益目的顯失均衡，質言之，任何干涉措施所造成之損害應輕於達成目的所獲致之利益，此為狹義比例原則。³⁰

²⁹ 陳英鈞，同前揭註 28 文，頁 87-88。

³⁰ 吳庚著，《行政法之理論與實用》，三民書局，2001 年 8 月增訂七版，頁 57-58。

就適合性原則而言，為確保立法者的形成自由，立法者對於選擇合憲的立法目的、根據對相關事實的認識與評估來「預測」限制基本權手段的「適合性」，應有其決策、衡酌空間；同樣的，在判斷有無同樣有效而侵害較少的手段時，立法者對於相關事實的認定應該也有其「評估」的權限；最後，在決定立法目的所追求的公益與受影響之基本權的關係是否顯然失衡，更免不了有主觀上的價值判斷涉入其中。因此，針對限制基本權的手段是否符合比例原則，立法者應有其政策決定空間。³¹

第二目 實際檢驗

國家以立法方式強制人民投保強制汽車責任保險，應有助於確保汽車交通事故受害人受到保障的政策性目標，在立法目的如此設定的前提下，應可予以肯定；再者，不能想像有除了強制人民投保強制汽車責任保險外，還有其他能同樣有效達成此合憲任務的更輕微侵害手段，蓋在沒有強制的情況下，風險較低者不願意承保，而風險較高者則爭相加保，如是必然導致過高的保險費負擔，如是政策性保險原本所欲追求的社會安全目的將無從實現；最後，亦不能認為強制納保對於一般行動自由或人民財產權之限制，相較於強制汽車責任保險所追求之社會安全的公益考量，有輕重顯相失衡的問題，³²質言之，汽車之使用固然加速經濟之發展，促進物質文明，但亦同時帶來前所未有的傷亡與損害，對行人的安全造成一定程度的威脅，因此，國家基於警察權的行使，有責任制定新的公共政策以為因應，確保人民安居樂業，責令汽車交通事故加害人儘速對受害人賠償或對受害人提供一定保障，³³職是之故，本文以為，國家採取強制人民投保之方法所造成對人民基本權的侵害，並未與欲達成之公益目的顯失均衡。

第三款 結論

本文以為，政策性保險的實質正當性基礎在於，解決保險法學理上的「逆選擇」(adverse selection)問題，逆選擇理論係源自於人身保險長期經驗累積所得。一般而言，在人身保險裡保險人對於被保險人的健康狀態處於資訊不對稱的地位，被保險人關於其健康狀態的資訊，未必會向保險人公開，假若保險在資訊不完整的前提下，對於具有不同程度風險的人要求相同保費，其結果勢必造成實際上風險較高的人爭相參與保險，而實際上

³¹ 陳愛娥，〈大法官對全民健康保險法治的合憲性討論-評釋字第四七二、釋字第四七三號解釋的解釋風格〉，台灣本土法學雜誌，2001年8月，頁7-9。

³² 陳愛娥，同前揭註32文，頁7-9。

³³ 施文森，同前揭註9文，頁47-48。

風險低的人不願意參加保險，這種無效率狀態就是保險學上所稱之逆選擇問題。

假設立法者採取前述自由法治國主義，放任每個主體在自由的市場裡追求自己的利益，任憑個人自由選擇投保商業保險，以保險公司追求利潤之立場而言，勢必得將高風險的團體排除在承保範圍之外，³⁴此為自由法治國主義下必然之結果。然而，當汽車交通事故肇事者未投保責任保險，再加上自身陷於無資力之情形，很有可能使肇事者和受害者皆陷於生活困難的窘境，直接或間接地對於社會安全造成威脅。由是以觀，商業保險制度下，會有無法保障汽車交通事故受害人之可能性，此將非吾人所樂見，是以，強制投保與強制承保即不失為一個可能的制度選擇，將政策性保險作強制性的要求並不為過，甚至可說是為社會安全提供一個正確的方向。

第二節 強制汽車責任保險制度

除了透過界定出強制汽車責任保險屬於政策性保險性質，而有別於一般常見之社會保險以及商業保險外，亦可透過其與任意責任保險間之關係與比較，進一步勾勒出強制汽車責任保險之輪廓。此外，本文另藉由保險實施方式用作指標，將保險區分為自願保險以及強制保險。另一方面，強制汽車保險，應採取何種制度運作，始可達到本法以保障汽車交通事故受害人之政策性目的，並施行無礙，非僅屬立法衡量問題，此亦涉及各國民事侵權行為責任法律體系可否與本法相互配合之問題，因此，以下本文除了探討汽車交通事故受害人之損害補償機制之外，另將論及強制汽車責任保險應如何適用民事侵權行為責任中之歸責原則。

第一項 強制汽車責任保險之特性

第一款 強制與任意汽車責任保險之比較與關係

第一目 兩者之比較

本文以為，若能辨析出強制汽車責任保險與一般任意汽車責任保險之

³⁴ 陳英鈞，同前揭註 28 文，頁 90-91。

不同處，當能更加了解於普通法《保險法》外另行制定《強制汽車責任保險法》之必要性，是以，以下特以我國為例，將強制汽車責任保險制度與任意汽車責任保險比較分析如表 2-3。至於大陸之機動車道路交通責任強制保險制度，將於其他章節中另行論述之，以免混亂，合先敘明。

* 表 2-3³⁵

項目	強制汽車責任保險	任意汽車責任保險
法律責任基礎	採限額無過失責任基礎 (《強汽法第 7 條》)	採推定過失責任基礎 (自用車/營業車汽車第三人 責任保險條款、《公路法》第 64 條、《民法》第 191-2 條)
給付項目	傷害醫療給付 死亡給付 殘廢給付 (《強汽法第 27 條》)	傷亡責任給付 財損責任給付 (自用車/營業車汽車第三人 責任保險條款)
給付金額	每一受害人單一限額: 每人傷害醫療最高 20 萬元 每人死亡 150 萬元 每人殘廢:分 15 級,最高 150 萬元	分離限額: 每人傷亡保險金額 每一意外事故傷亡保險金額 每一意外事故財物損害保險 金額 保險期間總保險金額 (自用車/營業車汽車第三人 責任保險條款)
第三人(受害人) 之範圍	較大; 除一輛汽車所致交通事故之 駕駛人,不視為加害人外,其 餘均可視為受害人	較小; 除下列之人,均為第三人: 1. 乘坐或上下被保險汽車之 人 2. 被保險人、使用或管理被保 險汽車之人、駕駛被保險汽 車之人 3. 被保險人或駕駛人之同居 家屬及其執行職務中之受 僱人死亡、受有體傷或財物 受有損害所致之賠償責任
契約終止	保險人及要保人均不得任意 終止保險契約	可任意終止保險契約

³⁵ 資料來源: 凌氫寶主編、吳森松、吳瑞雲合著,《財產保險學》,2007 年 3 月,初版,華泰文化,頁 273-274。但經本研究修正。

	(《強汽法第 20、21 條》)	
要保人之要保	強制投保 (《強汽法第 6 條》)	可選擇是否投保
保險人之核保權	保險人不得任意拒保 (《強汽法第 18 條》)	保險人可以依其專業認知,作承保與否及承保條件之選擇
保險契約權益之移轉	標的已移轉所有權時,若未辦理保險契約之移轉,保險人仍須負賠償之責 (《強汽法第 13 條》)	標的已移轉所有權時,若未辦理保險契約之移轉,保險人不負賠償之責。 (自用車/營業車汽車第三人責任保險條款)
保險期間	期間屆滿如保險人怠於通知,則仍有三十日的保障期間 (《強汽法第 15 條》)	期間屆滿則保險契約效力即為終止
不保事項	較少,僅二項 (《強汽法第 28 條》)	較多,共 18 項 (自用車/營業車汽車第三人責任保險條款)
代位求償事項	1. 向被保險人之求償事項 (《強汽法第 29 條》) 2. 向受害人之求償事項 (《強汽法第 30 條》)	無
暫時性保險金	1. 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 2. 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 (《強汽法第 35 條》)	無

第二目 兩者間關係

汽車責任保險旨在承擔被保險人之汽車事故損害賠償責任,進而對受害人提供保障。各國實施之強制汽車責任保險對此有完全保障(Full protection)與基本保障(Basic protection)兩種制度,前者乃以強制汽車責任

保險承擔被保險人之全部損害賠償責任，後者則係以強制汽車保險承擔被保險人之損害賠償責任之一部，超過基本保障之損害賠償責任，被保險人仍須自行承擔³⁶，此時，被保險人可選擇另外投保任意性商業責任保險，以為因應、補充。是以，作為責任保險投保人分散賠償責任和為受害人提供更周全之保護的角度而言，任意性商業責任保險可以作為強制責任保險的補充，由投保人根據自我需求依自己的判斷自願選擇是否投保。³⁷不論是我國之《強制汽車責任保險法》或是大陸之《機動車交通事故責任強制保險條例》，都是採取基本保障制度，是以無可避免地將會發生有同時投保兩種責任保險之情況，一旦發生汽車交通事故，就必須考慮兩種保險之適用關係。

第一個可能產生的爭議是，一旦發生汽車交通事故，究竟應該由強制汽車責任保險之保險人抑或任意性責任保險之保險人先行理賠？有學者認為，此時應區分情形而論，若是受害人同時向承保強制責任保險之保險公司或汽車所有人等索賠，則強制責任保險之保險公司應在賠償限額內先行賠償，不足部分則由汽車所有人等承擔，嗣後，汽車所有人等可以再向承保任意責任保險之保險公司索賠；另外，若是受害人只有向汽車所有人等主張損害賠償，汽車所有人等可以在受害人要求賠償時，直接通知承保強制汽車責任保險之保險公司承擔賠償責任，而不足部分可以在自己承擔後，再向任意責任保險之保險公司請求賠付。³⁸簡言之，此看法認為兩種保險間之適用關係具有先後順序，必須先由強制汽車責任保險之保險公司在賠償限額內先行賠付，若仍有不足，方由任意性責任保險之保險公司負擔補充責任。

然而，另有論者提出不同看法，就理論上而言，強制汽車責任保險所謂之「強制」，只是強制賦予汽車所有人等負擔投保義務，也就是對於因慮及自身可能負有損害賠償責任者而另行投保之任意責任保險，並沒有優先關係可言。質言之，除非法律明文強制其應負擔連帶責任³⁹，或明定其先後順序，否則，兩者之間並無必然連帶或先後順序償付關係存在，兩者之保險人對於被保險人並無連帶給付義務，亦不得以有另一保險存在，而拒絕或減少自己的給付。因此，在法無明文之情形下，被保險人在各該保險契約之保險金額範圍內，得任意選擇向其中之一保險人請求或合併請

³⁶ 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870。

³⁷ 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91。

³⁸ 李明發，同前揭註37文，頁92。

³⁹ 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付之責任者，為連帶債務。無前項之明示時，連帶債務之成立，以法律有規定者為限。」

求，各保險人不得任意拒絕之。⁴⁰

本文以為，由於我國強制汽車責任保險採取基本保障制，規定有法定給付保險金限額，以及任意汽車責任保險係採取溢額制，兩者間有保險給付金之差異，是以，討論兩者先後理賠問題倒不如討論溢額制是否恰當問題來得有實益。一般而言，溢額制在實務上通常有兩種做法，一種為約定他保險需以本保險已理賠為前提方可就超過之部分理賠，否則他保險仍應負擔應負之保險責任；另一種為他保險不論本保險是否理賠，僅以超過本保險之保險給付外理賠。觀諸我國現行自用車汽車第三人責任保險條款，其有關第三人傷害責任之承保範圍，乃約定保險人僅對超過強制汽車責任保險給付標準以上之部分對被保險人負賠償之責，縱使於意外事故發生時，被保險人未投保強制汽車責任保險、或該保險契約已失效、或依強制汽車責任保險之規定不為給付或可得追償時，本保險之賠償金額仍應先將強制汽車責任保險所規定之給付標準扣除之。申言之，若汽車所有人同時承保強制以及任意汽車責任保險時，不論強制汽車責任保險是否有效、無效或終止，任意汽車責任保險僅就超過強制汽車責任保險給付標準部分負責。本文以為，以保障汽車交通事故之受害人之立法目的而論，我國就強制與任意汽車責任保險間採取溢額制度之後一做法，實有欠妥當，恐有受害人無法獲致基本保障之慮，似宜檢討修正之。

另一個可能產生之爭議是這兩種保險是否會構成複保險之問題，蓋強制汽車責任保險雖屬強制保險，但仍不能否認其私法契約性質，其仍與一般商業保險契約並無差別。然而，必須釐清者的是，責任保險之保險利益乃一消極性保險利益，於保險事故發生前，尚無從確定被保險人所應負擔之損害賠償數額，是以，本文以為，責任保險並無是否構成複保險之疑慮才是，⁴¹若要保人以自己為被保險人投保強制以及任意汽車責任保險，其處理方式，即應從上述我國實務之做法，依保險競合⁴²之概念，採取溢額做法，由強制汽車責任保險負擔基本保障部分，另由任意責任保險負擔基本保障以外之部分即可。

第二項 保險實施方式

⁴⁰ 江朝國著，《強制汽車責任保險法》，2006年10月二版，元照出版，頁39。

⁴¹ 江朝國著，同前揭註40書，頁39。

⁴² 所謂「保險競合」，乃指要保人以自己為被保險人自行投保二個以上種類相同(相同種類之保險競合)或不同之保險(不同種類之保險競合)，或要保人以自己為被保險人所投保之保險與他人為要保人(即被保險人)之利益所投保之種類相同或不同之保險，於保險事故發生時，各保險人就同一保險事故所致同一保險標的物之損失均應對同一人負賠償責任者。

資料來源：劉宗榮著，《保險法》，1995年8月初版，三民書局，頁207-211。

按不同標準保險可以有不同之分類，如：按照是否具有營利性質，分為商業保險和社會保險；按照保險的實施方式不同，分為自願保險和強制保險。有關商業保險與社會保險之分野，前文已有論及，於此不再贅敘，下文主要集中探討自願保險與強制保險之差異：

分類標準	保險名稱	
是否營利	商業保險	社會保險
實施方式	自願保險	強制保險

第一款 自願保險

承前所述，所謂「自願保險」，又稱「任意保險」，亦即自由法治國主義的具體展現，在保險學上，是投保人和保險人在平等互利、等價有償原則的基礎上，透過協商，投保人自願參加，保險人自願承保的保險。具體而論，投保人可以自行決定是否參加保險、保險金額、承保條件、保險費用…等項目者即稱之。⁴³

第二款 強制保險

有鑑於汽車對於現代生活之不可或缺性，以及肇事者常常難以獨自承擔交通事故損害賠償之事實，建立系統的责任風險移轉機制，增強肇事者的基本賠償能力，為受害人提供保障，維護社會安全勢在必行，強制保險遂由此開端。

所謂「強制保險」，又稱為「強制三者險」或「法定責任保險」，為社會法治國主義的具體表現，係指基於某種社會政策或經濟政策之需要，由國家立法強制規定一定範圍或條件下之民事主體必須向保險人投保之責任保險；換言之，在保險學上，就是根據相關法律規定，不但強制保險業者遵守政府所訂定之政策性目標，不得拒絕承保，同時也強制特定消費者必須依法律規定以保險契約的方式分散自身風險者，即稱之。廣義之強制保險包括社會保險以及責任保險兩種，狹義的強制保險則係指受保險法調整之強制責任保險，本文所探討者主要侷限於狹義之強制保險。⁴⁴又由於

⁴³ 李祝用、徐首良，〈論機動車第三者責任強制保險的價值及特性〉，《保險職業學院學報》，2005年第5期，頁46。

⁴⁴ 劉經靖，〈強制保險的定位與立法完善〉，《2006中美日保險經營與監管國際論壇》，中國財經

強制保險已例外地容許對人民財產權以及行為自由權的干預上，從而，必須受到更嚴格之限制，例如大陸《保險法》第 11 條第 2 項規定：「除法律、行政法規規定必須保險的以外，保險公司和其他單位不得強制他人訂立保險合同。」。

世界上最早立法推行強制汽車責任保險者為美國之馬薩諸賽州，該州於 1919 年通過《賠償能力擔保法》(Financial Responsibility Laws)，要求汽車所有人必須在汽車註冊登記時，提出保險單或以債券做為車輛發生意外事故時賠償能力之擔保。其於 1927 年又制定了《強制汽車責任保險法》(Compulsory Automobile Liability Law)，進一步規定每一居民在取得駕駛執照或車輛牌照前，必先購買汽車責任保險。此後，強制保險即為美國大多數州所採納之制度。⁴⁵隨後英國、法國、德國、荷蘭、日本以及韓國等國家，將相繼立法規定保障受害人利益為中心之強制汽車責任保險。⁴⁶而本文所欲探討之強制險，乃以我國之《強制汽車責任保險法》以及大陸之《機動車交通事故責任強制保險條例》為中心。

第三款 區分實益⁴⁷

區分自願保險與強制保險之實益，可自數方面加以論述之，如性質、目的與功能、實施方式、責任範圍、責任限額、索賠主體、條款費率制定方式以及輔助補償制度等項目，茲分述如下：

第一目 性質

自願保險是一般的商業責任保險，屬於財產保險的一種，保險公司經營此項業務，乃以營利為目的。另外，投保人與保險公司植基於平等自願的基礎上，就合同內容進行協商，諸如保險期限、保險責任、保險金額、保險費等，而且投保人有權決定是否投保，保險公司亦有權決定是否承保以及如何承保；而強制保險是一種特殊的責任保險，保險公司並不以營利為目的，基本上是不賺不賠，在性質上屬於政策保險，亦有認為其帶有社會保險的性質，保險公司不得拒絕承保，是以，保險公司自主營利的空間

法律論壇，頁 64。

⁴⁵ 趙明昕，〈機動車第三者責任強制保險的利益衡平問題研究〉，現代法學，2005 年 7 月第 27 卷第 4 期，頁 155。

⁴⁶ 吳迪，〈強制三者險欠繳保費的法律分析〉，法律經濟，2005 年 9 月，頁 37。

⁴⁷ 李祝用、徐首良，同前揭註 43 文，頁 47-49。

相當有限⁴⁸，保險公司之所以願意承擔此種業務，一般而言，通常是國家會提供一定的稅收優惠，從而降低保險公司的經營成本，同時可以間接地減輕投保人的負擔。

第二目 目的與功能

自願保險屬於普通的商業保險，其目的在於保護被保險人之利益，即通過保險的風險管理功能轉移被保險人的賠償責任風險；而強制保險的根本目的在於保護受害人，使受害人得到及時、迅速的補償，因此，移轉受害人風險之目的即相形次要，申言之，強制保險除帶有一般保險的風險管理功能，還具有社會保障功能，此亦為兩者的根本區別，進而決定兩者在制度設計上的諸多具體差異。

第三目 實施方式

以自願保險而言，汽車所有人是否投保、保險人是否承保純屬自願，也就是透過私法自治原則、契約自由原則訂定保險契約；強制保險的實施則是出於法律的強制規定，是一種法定的責任保險，法定之投保義務人必須依法投保，另一方面，保險公司亦不得拒絕承保，例如我國《強制汽車責任保險法》第4條規定汽車所有人的投保義務，第17條規定保險公司的承保義務。

第四目 責任範圍

責任保險之保險標的是「被保險人對第三人依法應負的賠償責任」，而理賠的前提要件是(1)保險事故發生；(2)被保險人依法應負賠償責任；(3)加害人受到受害人之賠償請求，於前面之章節已有詳細之分析，若符合此三項要件，保險公司方須負責理賠。一般而言，汽車交通事故致他人受有損害而應負損害賠償責任者，性質上為侵權行為之損害賠償責任，就其構成要件而言，有所謂歸責原則問題的存在，參諸各國立法例，每每因各自之社會背景採取不同做法⁴⁹，此等歸責原則究竟是採「過失責任」、「推定過失責任」，抑或「無過失責任」，將直接影響受害人舉證之困難度，

⁴⁸ 彭永恆，〈車輛三者險：如何實現與強制保險平穩銜接〉，中國保險，2006年6月號，頁27-28。

⁴⁹ 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37-38。

以及保險經營的目的究竟是為了管理被保險人之責任風險，抑或是為了貫徹保障汽車交通事故受害人之政策性目標的採擇。

自願保險是按照純粹的責任保險運作，端以一般民事侵權行為責任中之「過失責任」⁵⁰為歸責原則，受害人若欲向保險公司請求理賠，必須先於訴訟上向加害人主張民事侵權責任，並獲致勝訴判決方可為之。另外，保險公司為防範道德危險，通常會在保險條款中明列除外條款，如對於酒後開車、無照駕駛、故意撞人等違法犯罪行為予以除外不保。換句話說，保險公司可以根據被保險人在交通事故中所承擔的危險來界定賠償範圍；⁵¹而強制保險，由於其具備保障受害人之政策性目標，通常是在法律規範之責任限額範圍內，不另探究加害人是否有過失，意即，只要是由於汽車交通事故而受害之人，其毋庸舉證加害人是否有故意過失，即可請求賠償給付。其次，自願保險條款中之除外不保事項，諸如對於酒後開車、無照駕駛、故意撞人等違法犯罪行為，於強制保險中是被排除的，保險公司不但不能據以主張除外責任事項，更必須先行負擔理賠責任，嗣後，方容許保險公司對被保險人行使代位求償權，以求確實保障汽車交通事故之受害人。

第五目 責任限額

自願保險之責任限額，通常會分為多種不同限額，供投保人選擇，且每個限額不會再區分人身損害賠償限額和財產損害賠償限額，若與強制保險的責任限額比較則相對偏高。而強制保險的責任限額較低，其最低限額由相關政府機構制定，投保人是無法自行選擇的，並且區分人身損害賠償限額和財產損害賠償限額，以我國之《強制汽車責任保險給付標準》為例，即分別於第2條、第3條以及第6條，區分傷害醫療費用給付、殘廢給付以及死亡給付三個項目而有不同的責任限額，用以限制強制汽車責任保險人之責任範圍。

第六目 索賠主體

在自願保險中，根據契約相對性原則(privity of contract)，只有保險契約中之要保人(或被保險人)才有權利向保險公司提出索賠之請求，契約雙方當事人以外之第三人是無權向保險公司提出理賠之請求的，換言之，受

⁵⁰ 所稱過失責任者，包括過失責任以及推定過失責任。

⁵¹ 彭永恆，同前揭註 48 文，頁 28。

害人對於保險人不具有直接請求權，除非在保險契約之條款中另有特別規定；而強制保險為了迅速提供受害人保障，使其損害能及時地獲得補償，多數立法例會選擇直接立法，賦予受害人對於保險人享有直接給付請求權，例如我國《強制汽車責任保險法》第7條規定：「因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者，不論加害人有無過失，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。」

第七目 條款、費率制定方式

參諸各國立法例，各自對於條款、費率的監管密度不同，大致上來說，對於自願保險的監管較為寬鬆，而相對於強制保險的監管則較為嚴格。

自願保險的條款和費率由保險公司按照市場機制進行運作，並根據自身經營情況進行調整，並報請保險監理機構核備即可；⁵²而強制保險通常要求保險公司必須遵從無盈無虧原則，在釐定強制保險費率時只考慮成本因素，不包含利潤。再者，須由政府機關統一決定條款以及費率的制定方式。也就是說，透過國家立法的方式，限制了保險公司的定價自主權。例如我國《強制汽車責任保險法》第45條規定：「本保險費率，由主管機關會同中央交通主管機關擬訂，提經社會公正人士組成之費率審議委員會審議通過後發布之。(第一項)前項費率擬訂工作，得委託適當專業機構辦理。(第二項)保險費率之訂定，以兼採從人因素及從車因素為原則。但得視社會實際情形擇一採用之。(第三項)保險人應依主管機關會同中央交通主管機關依第一項規定發布之保險費率計收保險費。(第四項)主管機關得委託專業機構辦理保險費及其他相關資訊之查詢服務。(第五項)」

第八目 輔助補償制度

自願保險之主要目的在於填補被保險人因對第三人之法定賠償責任而受的損失，因此，並不會特別針對受害人的損害設計輔助補償制度，所以如果無法查明交通事故肇事者，受害人不但無法向加害人請求賠償，在加害人沒有投保責任保險的情形，假設加害人自身亦陷於資力不足時，受害人更是無法向保險人請求理賠，當汽車交通事故一多，這些問題即形成社會安全問題；而既然強制保險有保障受害人的政策性目標，先進國家之立法例通常會建立配套措施，作為強制保險的補充，以求全面地保障受害人，例如針對無法查明交通事故肇事，以及加害人沒有投保責任保險的情

⁵² 彭永恆，同前揭註48文，頁28。

形，在我國設有「汽車交通事故特別補償基金」（我國《強制汽車責任保險法》第38條至第43條規定），在大陸亦設有「道路交通事故社會救助基金」（大陸《機動車交通事故責任強制條例》第24條至第26條規定）。

第三項 汽車交通事故受害人損害補償機制

自汽車發明至今，已成為人類生活中所不可或缺之工具，而其本身具有之危險性雖為眾人所認識，汽車肇事率確屬不低，其所造成之損害，無論人身傷亡或財物損失皆相當可觀。惟有鑑於其對於人們所帶來之正面貢獻，現今事實上已無法廢止此一工具之使用，因此，人們必須在利用汽車獲得助益的前提下，思考彌補對策。

同樣面對汽車交通事故所形成之問題，世界各國亦嘗試透過各種機制加以解決，雖然這些制度內容隨著各個國家法律制度、經濟發展因素等而有所不同，但是基本之架構可略分為二，一為民事之侵權行為損害賠償責任，另一為損害賠償責任確保履行之制度，前者即為各國民事法中之侵權行為法部分，後者乃為解決提升加害人賠償能力之問題，以避免受害人空有請求權卻無法實際獲得補償之情況，在這方面，以美國法為例，有強制汽車責任保險法(Compulsory Automobile Insurance Law)、無過失保險(No-Fault Insurance)、賠償資力法(Financial Responsibility Law)、汽車保險計畫(Automobile Insurance Plan)、未獲清償判決基金(Unsatisfied Judgment Fund)以及未保險駕駛人所引損害之保險(Uninsured Motorist Coverage)之多。⁵³下文主要介紹常為學說所討論之「無過失保險制度」，以及「責任保險法制」兩種，前者主要是美國馬薩諸賽州等二十餘州所採用的模式，後者主要是各個歐洲國家、日本、我國及大陸所採用之模式⁵⁴，兩者無論在性質上、運作上、法律效力上均不相同，不容混淆，縱使是「無過失保險」與「無過失責任保險」文字上看似雷同，卻分屬於不同類別，應嚴予區分⁵⁵，合先敘明。

第一款 無過失保險制度

⁵³ 徐明水，【汽車交通事故損害賠償與強制汽車責任保險之交錯】，2002年7月，國立台北大學法學系碩士論文，頁8-20。

⁵⁴ 李理，〈論強制機動車保險的立法模式〉，遵義師範學院院報，2005年8月，第7卷第4期，頁14。

⁵⁵ 詳細有關「無過失保險」以及「無過失責任保險」之區別，請參閱：施文森，同前揭註9文，頁55。

傳統汽車責任保險，乃以加害人之過失為責任成立之歸責基礎，然而，本於責任保險制度本身可能產生之缺失，再加上侵權行為法歸責理論中之過失原則可能產生之缺陷，將導致汽車交通事故受害人保障不足之疑慮，諸如舉證困難之問題，若受害人無法證明加害人對於意外事件所致損害具有過失，即無法向加害人取償。基此情形，學者們莫不找尋解決之道，期能與侵權責任脫鉤並藉此避免因舉證障礙對受害人的不利影響，無過失保險制度之提出，就是為了解決汽車交通事故受害人舉證困難之困境。⁵⁶舉例以觀，美國堪稱為現今無過失保險制度(No-Fault Insurance)最發達的國家，早在1919年即有人建議仿照《勞工保險辦法》，實施汽車無過失保險制度，至1932年哥倫比亞大學發表之「汽車意外事故賠償報告」(Auto Accident Compensation Report)亦主張實行無過失制度，隨後，經過許多專家學者不斷研究提倡，至1965年哈佛大學Robert E. Keeton教授以及伊利諾大學Jeffery O'Connell教授，共同發表「交通事故受害人之基本保障」(Basic Protection for the Traffic Victim)，無過失保險制度方成為具體可行之方案，並接近付諸實施階段。在此制度下，任何人因使用被保險汽車發生意外事故而致受到傷害，不管過失責任誰屬，應直接由承保該車之保險公司賠償受傷者之損失，如果他車亦有人受傷，應由他車之保險公司賠償受傷者之損失，並且，若受傷者之醫療及工作損失不超過美金一萬元，及精神損失不超過五千元，則即使他方應負肇事責任，受傷者亦不得依法起訴向他方請求賠償，但財產損失不包括在本無過失制度內，不論損失大小，受害人皆可依法起訴索賠。嗣後，本制度便逐漸地在美國各州推展開來。實施本制度主要著眼於：(一)對於車禍受傷者給予迅速而合理之賠償，保障社會大眾之安全；(二)消除因車禍傷害引起之訴訟案件，以減輕法院之負擔；(三)降低損失率並為汽車所有人節省保險費。⁵⁷

無過失保險制度之特色在於：(一)多以體傷、死亡為限，一般不保財損，乃以第一人保險契約(Compulsory First-Party Coverage)為基礎之強制保險制度，在這種保險下，車禍各方當事人只須依車禍受損之事實即可自保險人處獲得理賠，而無須考慮或證明誰才是過失之一方。(二)本無過失保險制度之承保對象為一切受害人，包括保單所載之被保險人、被保險人之家屬、經被保險人允許使用被保險汽車之人、經被保險人允許乘坐被保險汽車之人、為被保險汽車所撞傷之行人等，皆有權直接向被保險汽車之保險人請求理賠。⁵⁸故有謂無過失保險所涵蓋之險種包括第一人(要保人兼被保險人)傷亡損害之傷害險、因致第二人(即車上乘客)與第三人(車外行人)傷亡所負損害賠償責任之責任險在內，可以稱得上是一種融合傷害保

⁵⁶ 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】，2006年7月，國立台北大學法學系碩士論文，頁6-7。

⁵⁷ 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175-176。

⁵⁸ 李理，同前揭註54文，頁14-15。

險與責任保險之綜合保險矣。⁵⁹(三)無過失保險存在於保險人與受害人之間，為僅有兩方當事人之契約，與責任保險屬於三方當事人之契約不同。(四)兩車相撞，若兩車均投保無過失保險，各車之被保險人、駕駛人或乘客均可向自己之保險人求償。與責任保險採取交叉求償的方式不同。(五)採無過失保險之各國中，必須經由立法在無過失保險所承保之金額範圍內，免除被保險人之侵權行為責任，蓋無過失責任保險既係按第三人於車禍中遭受損害之事實為理賠之依據，對於事故之發生是否出於被保險人之過失不聞不問，故在法理上非免除被保險人之侵權責任不可。(六)無過失保險，無論對於何項或對於每一被害人賠償，均以法定保險金額為限。一旦超過法定金額，被害人即必須另以侵權行為規定訴請加害人賠償，若獲致勝訴判決，其賠償金額中相當於無過失保險賠付金額部分，應先返還於無過失保險之保險人，餘下部分始由被害人取得，此乃由於一般採行無過失保險制度之國家，將無過失保險視為輔助地位，由與之相競合之其他保險或賠償先行負擔第一線責任，如仍有不足，方由無過失保險補足。⁶⁰以美國為例，將傳統責任保險與無過失保險相互配合運用：無過失保險僅於法定基本給付範圍內直接向受害人為給付，若係無過失保險法定給付範圍外所生之損害，則仍透過傳統責任保險加以分擔。⁶¹

第二款 責任保險法制⁶²

所謂責任保險，乃透過保險費之交付，將損害賠償責任風險移轉由保險人承擔，而保險人保險金之給付乃在替代被保險人之損害賠償責任之履行。⁶³責任保險之產生，起先主要是為了分散被保險人所可能承擔之經濟上的損害賠償責任，其價值目標在於填補被保險人對第三者的賠償所致損失。然而，隨著社會不斷進步，責任保險已經不單單具備填補被保險人損失之功能，其對於受害人利益的保護功能亦日漸獲得重視，保障的終極對象就是被保險人之利益，而愈加受到國家的重視，進而演變為國家貫徹其政策性目標之一種工具。換言之，若妥善運用責任保險法制，即可同時保障加害人以及受害人之利益，使社會更加安定、安全。⁶⁴

第一目 以強制之程度區分

⁵⁹ 江朝國，〈強制汽車責任保險法〉，2006年10月二版，元照出版，頁29-32。

⁶⁰ 施文森，同前揭註9文，頁53-64。

⁶¹ 吳柏興，同前揭註56書，頁11。

⁶² 李理，同前揭註54文，頁15。

⁶³ 林勳發，同前揭註49文，頁37。

⁶⁴ 李華，〈論中國“二元化”責任保險制度的構建〉，《2006中美日保險經營與監管國際論壇》，中國財經法律論壇，頁77。

責任保險法制度，雖本以分散被保險人可能面對之損害賠償責任風險為目的，然而，近來亦已逐漸趨向保障汽車交通事故之受害人，是以，為達確保受害人之損失獲得填補之功能，各國立法例中亦多針對本制度設有強制締約之規定，立法要求強制契約雙方當事人負有訂立責任保險之義務，以求聚集眾人力量、分散個別損失。就各國立法例而言，若以強制的程度為區分依據，強制責任保險法制大致上可區分為「相對強制責任保險」以及「絕對強制責任保險」。

壹、相對強制責任保險

相對強制責任保險，係指是否投保汽車責任保險由當事人自由決定，但若汽車所有人駕駛人駕車造成交通事故，其所引起的損害超過法定限額，或嚴重違反交通法規之規定，經判決確定後就必須投保責任保險或者提供保證金，否則其汽車牌照等相關證件將被吊銷。美國之許多州和加拿大之主要省份，皆實施此相對強制責任保險制度。

貳、絕對強制責任保險

絕對強制責任保險，係指汽車之所有人、管理人或使用人，若欲領取汽車牌照或駕照前，必須依法投保法定最低限額之保險，或依法提供保證金，沒有例外，否則，若無法取得汽車牌照或駕駛執照，該汽車將無法上路行駛。許多立法例採取此種制度，諸如英國、德國、日本、法國，以及美國少數的州。

參、小結

在相對強制責任保險制度下，投保義務人可以擁有不投保之選擇權，而直接在道路上使用汽車，只有在機動車發生法定之交通事故後，方須履行投保之法定義務。而在絕對強制責任保險制度下，無論如何，投保義務人皆無選擇餘地，必須先依法規定投保強制保險，否則無法獲得汽車牌照等相關證照並上路行駛。二種制度各有其利弊，相對強制責任保險之優點在於，可以適當地促使投保義務人小心駕駛，避免汽車交通事故之發生，然而，在投保義務人投保前所發生之汽車交通事故，其受害人往往難以獲得有利之補償；而絕對強制責任保險的優點在於，不論在何種情況下受害

人皆可獲得賠償，但是其缺點在於可能引致相當程度之浪費，畢竟，合理謹慎之駕駛人亦必須依法投保本保險，本制度有防範於未然之功能。

目前我國以及大陸所採用者，皆為絕對強制責任保險制度，此觀諸我國《強制汽車責任保險法》第6條第1項本文：「應訂立本保險契約之汽車所有人應依本法規定訂立本保險契約。」以及同法第49條第1項規定：「投保義務人未依本法規定訂立本保險契約，或本保險期間屆滿前未再行訂立者，其處罰依下列各款規定：一、經公路監理機關或警察機關攔檢稽查舉發者，由公路主管機關處以罰鍰。為汽車者，處新臺幣三千元以上一萬五千元以下罰鍰；為機車者，處新臺幣一千五百元以上三千元以下罰鍰。二、未投保汽車肇事，由公路監理機關處新臺幣六千元以上三萬元以下罰鍰，並扣留車輛牌照至其依規定投保後發還。」皆為明証。而大陸《道路交通安全法》第11條第1項規定：「駕駛機動車上道路行駛，應當懸掛機動車號牌，放置檢驗合格標誌、保險標誌，並隨車攜帶機動車行駛證。」以及同法第95條第1項規定：「上道路行駛的機動車未懸掛機動車號牌，未放置檢驗合格標誌、保險標誌，或者未隨車攜帶行駛證、駕駛證的，公安機關交通管理部門應當扣留機動車，通知當事人提供相應的牌證、標誌或者補辦相應手續，並可以依照本法第九十條的規定予以處罰。當事人提供相應的牌證、標誌或者補辦相應手續的，應當及時退還機動車。」亦已明文。由此可見，在我國以及大陸之法制環境下，若汽車之所有人或管理人未投保本保險者，該汽車將不得上路行駛。⁶⁵

第三款 結語

整體而言，比較無過失保險制度以及責任保險法制，若單就迅速給予受害人保障之目的以觀，應係無過失保險較諸於責任保險對受害人之保障較為完善，蓋無過失保險制度下，受害人不須透過冗長之責任確定訴訟程序，只要損害發生，受害人即可自保險人處獲得賠付；並且，無過失保險所採取之傷害險保障模式，將保險事故之發生定位在受害人受有損害，排除受害人於責任保險制度中遭遇之舉證困難之窘境，以及可供跳脫侵權行為責任之認定問題。然而，若就保險財務以及費率精算方面而言，由於無過失保險制度保障之範圍較大，導致損失頻率以及幅度之擴大，使得保費負擔較高，營運起來容易造成收支惡化之情形；反觀責任保險法制度，在貫徹「無責任，即無保險」之原則下，其損失頻率以及幅度較容易受到控制，而可供長久營運無慮。再加上，無過失保險這種不論加害人有無過失

⁶⁵ 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13-16。

皆予以賠付之架構，不但有誘發道德危險之疑慮，更可能造成被保險人有恃無恐，於駕駛汽車時疏於盡其注意義務，提高汽車交通事故肇事機率；而責任保險法制度反而較無此困擾。最後，無過失保險制度雖針對保障受害人方面提供完善之架構，然其源起國美國亦受有違憲之疑慮，而有待檢討。

就我國現況而論，其以「強制汽車『責任』保險」為名，足以確定本法之定位乃責任保險法制；再者，我國已實施全民健康保險法，強制人民訂約繳費以保障自身權利，若於全民健康保險之外，另行強制人民投保以第一人保險為基礎之無過失保險，恐有是否符合比例原則之疑慮；況且，若採取無過失保險制度，於該制度為保障之範圍，仍須依據民事法規定以訴訟請求，所謂無過失保險制度處理效率之優點，即另有待評價。⁶⁶另觀諸大陸之經濟環境而言，承前所述，無過失保險雖有利於受害人之求償，然其既包括責任保險以及傷害保險，其保費之負擔可想而知，縱使降低保險費率，仍可能出現營運出現虧損而無以為繼之現象；其次，大陸持有駕照者多為「有照無車族」，其以替他人開車作為謀生之職業，或者僅能先取得駕照靜待日後有經濟能力時再購車，若強制此等無經濟能力之人投保保費高額之無過失保險，將減損其投保之積極性，而適得其反。由此可見得，不論是我國或是大陸，不但皆採取責任保險法制，且其法制環境皆適於該制，殊值肯定。

第四項 歸責原則

世界各國為補償受害者因汽車交通事故所受之損害，確保道路交通安全與秩序，在實現道路交通政策上，均作相當努力。其所發展出來的制度，一為無過失制度，將所有因車禍肇致之損害均包括於保障範圍之中，另一為責任保險制度，於被保險人肇事，對他人負擔損害賠償責任時，由責任保險予以保障。承前所述，我國以及大陸目前均採取責任保險之立法模式，是以，接下來理當探討的問題是，何時被保險人負有責任？欲解答此一問題，必須自歸責原則之寬嚴程度出發：歸責原則要求越高之注意義務，被保險人之責任越容易成立，必須負擔賠償責任之機會越大；反之，歸責原則要求越低的注意義務，被保險人之責任越不容易成立，必須負擔賠償責任之機會就越小。⁶⁷以下本文所欲探討者，乃強制汽車責任保險應如何適用民事侵權行為責任中之歸責原則之問題，並且於介紹兩岸相關法

⁶⁶ 吳柏興，同前揭註 56 書，頁 33-46。

⁶⁷ 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 5。

規之後，提出分析與評論。

第一款 民事侵權行為歸責原則之發展

任何國家之侵權行為法皆面臨一個基本問題：因權益受侵害而生的損害究應由被害人承擔，抑或使加害人負損害賠償責任？關於此點，各國法律多採相同原則，即被害人須自己承擔所生的損害，僅有於特殊理由時，始得向加害人請求損害賠償。誠如美國著名法學家Holmes所云：「良好的政策應讓損失停留於其所發生之處，除非有特別干預的理由存在。」所謂良好的政策乃在避免增加損失，因為使被害人得向加害人請求損害賠償，無論在法律規範或實際執行上，勢必耗費資源或產生交易成本。所謂特殊事由指應將損害歸由加害人承擔，使其負賠償責任的事由，學說上稱之為歸責原則。此乃侵權行為法的核心問題。⁶⁸

一、結果責任

侵權行為之發展過程因國而異，惟大體言之，具有共同特徵。在農牧社會，家族係最基本之社會單位，對外享有特定之權利義務關係，對內則以維持榮譽及和平為基本任務，對侵權行為之基本反應就是復仇。復仇之方式，本來漫無限制，後來逐漸採用同類型主義，即所謂「以牙還牙，以眼還眼」，其所注重的，不是加害人之主觀意識，而是客觀損害結果。由此可見，此時期決定加害人是否應負責之歸責事由，仍存在只視結果而定的「結果責任」階段，不論加害人內心意思為何。報仇一方面滿足了被害人或其家族之心理感情，他方面亦可因此預防將來損害之發生，是原始社會國家機關未備時期，維持個人與社會發展之必要制度。然而，復仇行為破壞秩序，不合團體利益，而且農業社會需要和平，於是理智逐漸控制感情，同時在私有財產體制下，物質的補償終較心理快感更具實益。在此情形下，復仇方式乃遭唾棄，贖罪金制度遂告建立，其向國家支付者為刑罰，其向被害人或其家族支付者，則為損害賠償。大約在此時期，侵權行為法開始與刑法分離，成為獨立之法律制度。⁶⁹

二、過失責任

⁶⁸ 王澤鑑著，《侵權行為法-基本理論、一般侵權行為》，2002年9月版，三民書局，頁12-13。

⁶⁹ 王澤鑑著，《侵權行為法之危機及其發展趨勢》，《民法學說與判例研究(二)》，2002年3月，三民書局，頁149。

(一)過失責任之源起

然而，結果責任使得個人之行為不論是有心或無意造成的損害都應負擔相同的責任，使得人們有所顧忌，進而妨礙個人的自由競爭以及經濟發展。十七、八世紀以降，伴隨著工業革命的開展，促進商業交易活動，在經濟上開始強調自由放任，在思想上也逐漸重視理性以及個人的自由意識，因而開啟了「過失責任」階段，顧名思義，就是所謂的「無過失即無責任」原則。質言之，近代私法係以個人為本位，一切權利既歸屬於個人，一切責任自應由個人負之，所有法律上之效果，須基於個人之意思而發生，同時對於責任之有無，其歸屬原因亦應求諸於個人之主觀條件，於是以故意過失之有無以定責任之歸屬，以求保障個人之自由活動，以從事自由競爭。⁷⁰

(二)過失責任的客觀化

過失應採何標準而認定，影響過失責任的規範機能甚鉅，各國多採客觀化的標準。以我國為例，我國最高法院十九年上字第二七四六號判例謂：「因過失不法侵害他人權利者，固應負損害賠償責任。但過失之有無，應以是否怠於善良管理人之注意為斷者，苟非怠於此種注意，即不得謂之有過失。」⁷¹準此而言，過失責任要求行為人應負善良管理人之注意義務，若未盡此注意義務，則可認定有過失，反之，若已盡該善良管理人之注意義務者，即無過失可言，對於他人之損害，行為人毋庸負擔損害賠償責任，改善了結果責任造成限縮個人自由活動範圍之缺失。

(三)過失責任的舉證及推定

關於過失的有無，原則上應由被害人(即請求損害賠償的原告)負舉證責任。然而，法諺有云：「舉證之所在，敗訴之所在。」為使被害人有較多受償機會，法院常採事實上推定等方法減輕原告舉證的困難。值得注意的是，以我國《民法》為例，設有舉證倒置之規定，即先推定加害人具有過失，非經反證不得免責。如我國《民法》第184條第2項關於違反保護

⁷⁰ 鄭玉波著、陳榮隆修訂，《民法債編總則》，2002年6月，三民書局，頁156。

⁷¹ 王澤鑑著，同前揭註68書，頁15。

他人之法律⁷²、第 187 條關於法定代理人責任⁷³、第 188 條關於僱用人責任⁷⁴，以及第 191 之 2 條關於動力車輛駕駛人責任⁷⁵等。舉證責任倒置在某種程度修正了過失責任，使法院基於社會需要，衡量當事人利益，合理分配損害。⁷⁶

三、無過失責任

以過失責任為基本原則之侵權行為，於十九世紀達到鼎盛時期，但在這個時期業已開始遭受到壓力。此項壓力主要來自於工業災害以及鐵路交通事故。立法者所採取之對策是制訂特別法，例如 1838 年 11 月 3 日普魯士鐵路法，或另創補償制度，例如英國 1897 年之勞工補償法。換言之，即立法者一方面堅守過失責任原則，在他方面於慮及意外災害之嚴重性和損害填補之必要性因素後，例外地就特別損害事故承認「無過失責任」。⁷⁷所謂無過失責任⁷⁸，即指侵權行為之成立不以行為人的故意或過失為要件

⁷² 台灣《民法》第 184 條第 2 項規定：「違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任。但能證明其行為無過失者，不在此限。」

⁷³ 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)」

⁷⁴ 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。僱用人賠償損害時，對於為侵權行為之受僱人，有求償權。(II)」

⁷⁵ 台灣《民法》第 191 之 2 條規定：「汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害。但於防止損害之發生，已盡相當之注意者，不在此限。」

⁷⁶ 王澤鑑著，同前揭註 68 書，頁 16。

⁷⁷ 王澤鑑著，同前揭註 69 書，頁 156-159。

⁷⁸ 以我國為例，採取無過失責任者的諸如：(一)《消費者保護法》第 7 條第 3 項規定：「從事設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者，於提供商品流通進入市場，或提供服務時，應確保該商品或服務，符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性。(I)商品或服務具有危害消費者生命、身體、健康、財產之可能者，應於明顯處為警告標示及緊急處理危險之方法。(II)企業經營者違反前二項規定，致生損害於消費者或第三人時，應負連帶賠償責任。但企業經營者能證明其無過失者，法院得減輕其賠償責任。(III)」(二)《民用航空法》第 89 條規定：「航空器失事致人死傷，或毀損他人財物時，不論故意或過失，航空器所有人應負損害賠償責任；其因不可抗力所生之損害，亦應負責。自航空器上落下或投下物品，致生損害時，亦同。」(三)《核子損害賠償法》第 18 條規定：「核子設施經營者對於核子損害之發生或擴大，不論有無故意或過失，均應依本法之規定負賠償責任。但核子事故係直接由於國際武裝衝突、敵對行為、內亂、或重大天然災害所造成者，不在此限。」

者。⁷⁹

現行損害賠償法，係建立在過失責任以及無過失責任二項價值相等的基本原則之上。關於無過失責任之歸責原則，可歸納為三大類：(一)由特定危險事務享受利益，就此危險所生損害之賠償責任；(二)基於法律特許利用他人物品所生損害之賠償責任；(三)基於法定擔保義務，尤其因自己行為創造之信賴要件，而產生之損害賠償責任。⁸⁰其中與汽車交通事故之損害賠償相關者，乃第一類中之「危險責任」。所謂危險責任，係以特定危險的實現為歸責事由。申言之，持有或經營某特定具有危險的物品、設施或活動之人，於該物品、經營或活動所具危險之實現，致侵害他人權益時，應就所生損害負賠償責任，賠償義務人對該事故的發生是否具有故意或過失，在所不問。危險責任的基本思想，不是對不法行為之制裁，而是對不幸損害之合理分配，乃基於分配正義的理念，至其理由，可歸納四點言之：(1)特定企業、物品或設施的所有人、持有人製造了危險來源；(2)在某種程度上僅該所有人或持有人能夠控制這些危險；(3)獲得利益者，應負擔責任，係正義的要求；(4)因危險責任而生的損害賠償，得經由商品服務的價格機能及保險制度予以分散。

其次，必須澄清者為，行為人對於特定損害之發生縱無過失，亦應負損害賠償責任，雖已逐漸建立完整之體系，惟關於其名稱尚未統一。在我國一向稱之為「無過失責任」，在德國通稱為「危險責任」(Gefahrdungshaftung)，在英美法上則多稱為「嚴格責任」(Strict liability)，名稱雖不同，基本上均指同一事物而言。再者，無過失責任之基本要義雖謂：侵權行為之成立，不以加害人之行為具有過失為要件，即就損害之發生，加害人雖無過失，加害人亦應負損賠責任，但此並非表示加害人就其行為所生之損害，在任何情況均應負責，各國立法例多承認加害人得提出特定之抗辯或免責事由，是以，無過失責任雖然嚴格(Strict)，但非絕對(Absolute)。⁸¹

⁷⁹ 王澤鑑著，同前揭註 68 書，頁 17。

⁸⁰ 無過失責任之歸責原則，不但可分為(一)由特定危險事務享受利益，就此危險所生損害之賠償責任；(二)基於法律特許利用他人物品所生損害之賠償責任；(三)基於法定擔保義務，尤其因自己行為創造之信賴要件，而產生之損害賠償責任三大類，於第一類中另可再區分為以下三小類：(1)特定企業、裝置、物品之持有人，在一定條件下，不論其有無過失，對於因企業、裝置或物品本身所具危險而生的損害，應負擔賠償責任；(2)法律常於權利狀態尚未終局確定前，一方面允許某人從事假執行或為保障請求權之行為，但在一方面則在一定條件下使其負擔因此所生損害之賠償責任；(3)為自己利益而使用他人從事具有一定危險性之事務者，縱無過失，亦應賠償他人因從事該項事務所遭受之損害。

至於其中詳細之論述，請詳參王澤鑑著，〈損害賠償之歸責原則〉，《民法學說與判例研究(一)》，2002 年 3 月，三民書局，頁 345-350。

⁸¹ 王澤鑑著，同前揭註 69 書，頁 167-168。

第二款 兩岸相關法規⁸²

不論是我國或者是大陸之法規，有關汽車交通事故歸責原則之規範，規定在不只一部法律或法規中，一旦有汽車交通事故之產生，受害人對加害人即形成法規競合現象，就立法論而言，究竟應如何解讀與調整不同法律之規定，即為欲達到保障受害人政策性目的之先決問題。

第一目 台灣之規定

有關汽車交通事故應適用之歸責原則，我國主要規定於《民法》、《強制汽車責任保險法》，若為營業用車，則另受有《公路法》之規範。申言之，我國《民法》第 191-2 條⁸³採取推定過失責任，以加重駕駛人之責任，換言之，本條規定凡動力車輛在使用中加損害於他人者，即應負損害賠償責任，由法律推定駕駛人侵害他人之行為係出於過失，至於若駕駛人其於防止損害之發生已盡相當之注意，積極為防止損害發生之行為而有所作為，卻仍不免發生損害者，⁸⁴是為車輛駕駛人之免責條件。此所以倒置過失的舉證責任，旨在解決受害人向加害人請求損害賠償時所遭受到的舉證困難問題；而且此所以不採無過失責任，乃在維護民法過失責任原則之採擇。至於駕駛人是否盡相當之注意，防止損害發生，應就個案認定之，有爭議時，多由車輛事故鑑定委員會，參照道路交通規則提供意見，以資判斷。不過，在法院實務上，駕駛人得舉證免責的，甚屬少見。⁸⁵此外，同法第 634 條規定貨物運送人之責任以及第 654 條規定旅客運送人之責任⁸⁶，通說認為此二條文係採取事變責任⁸⁷。而《強制汽車責任保險法》第 7

⁸² 林勳發，同前揭註 49 文，頁 38-40。

⁸³ 台灣《民法》第 191-2 條規定：「汽車、機車或其他非依軌道行使之動力車輛，在使用中加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害。但於防止損害之發生，已盡相當之注意者，不在此限。」

⁸⁴ 孫森焱著，《民法債編總論-上冊》，2006 年 1 月修訂版，三民書局，頁 324。

⁸⁵ 王澤鑑，〈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-〉，台灣本土法學雜誌，2005 年 8 月，頁 27。

⁸⁶ 台灣《民法》第 634 條規定：「運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。但運送人能證明其喪失、毀損或遲到，係因不可抗力，或因運送物之性質，或因託運人或受貨人之過失而致者，不在此限。」第 654 條規定：「旅客運送人對於旅客因運送所受之傷害及運送之遲到應負責任。但因旅客之過失，或其傷害係因不可抗力所致者，不在此限。(I)運送之遲到係因不可抗力所致者，旅客運送人之責任，除另有交易習慣者外，以旅客因遲到而增加支出之必要費用為限。(II)」

⁸⁷ 台灣《民法》第 634 條以及第 654 條規定所負之責任型態為何？理論上不能無進一步說明。由於但書規定，因不可抗力而致之損失、毀損或遲到，運送人不負責任。其所稱不可抗力，係指狹義不可抗力而言。因之，解釋民法本條之無過之責任型態，通說以為，係指事變責任而言。參自邱聰智著、姚志明校訂，《新訂債法各論(中)》，2002 年 10 月，元照出版，頁 486-514。

條⁸⁸規定在一定限額內採取無過失責任。另一方面，若屬於營業用車，現行《公路法》第64條⁸⁹究採何種歸責原則未臻明確，就「但經證明其事故之發生係因不可抗力者，不負損害賠償責任」而言，係採無過失責任；就「非由於汽車或電車運輸業之過失者，不負賠償責任」而言，似係採推定過失責任，就法律邏輯以觀，後者可以包括前者，因為事故之發生係因不可抗力所致時，亦可認為係非由於汽車或電車運輸業者之過失。法律對公路事業損害賠償責任之成立，所以不採取過失責任，而設不同程度的嚴格責任，其目的當然在於保護被害人，使其多獲賠償之機會。⁹⁰

從而，我國之汽車交通事故歸責原則可整理表列如下：

車種 ⁹¹	損害態樣	相關規定	綜合結論
自用車	人身傷亡	《民法》第191-2條： 推定過失責任	法定保險金額限額內 - 無過失責任
		《強汽法》第7條： 限額無過失責任	法定保險金額限額外 - 推定過失責任
	財產損失	《民法》第191-2條： 推定過失責任	推定過失責任
	旅客傷亡	《公路法》第64條： 推定過失責任	法定保險金額限額內
		《民法》第654條： 通常事變責任	- 無過失責任 法定保險金額限額外
		《強汽法》第7條：	- 通常事變責任

⁸⁸ 台灣《強制汽車責任保險法》第7條規定：「因汽車交通事故致受害人傷或死亡者，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請求補償。」

⁸⁹ 台灣《公路法》第64條規定：「汽車或電車運輸業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物損毀、喪失時，應負損害賠償責任。但經證明其事故發生係因不可抗力或因託運人或受貨人之過失所致者，不負損害賠償責任。(I)前項貨物損毀、滅失之損害賠償，除貨物之性質、價值於裝載前經託運人聲明，並註明於運送契約外，其賠償金額，以每件不超過新台幣三千元為限。(II)人、客傷害、死亡之損害賠償辦法，由交通部另定之。(III)」

⁹⁰ 王澤鑑著，〈公路法關於損害賠償特別規定與民法侵權行為一般規定之適用關係-兼論最高賠償限額制度-〉，《民法學說與判例研究(六)》，2002年3月，三民書局，頁46。

⁹¹ 汽車之種類，若依其使用目的，可分為以下兩類：(一)自用車：機關、學校、團體、公司、行號或個人自用而非經營客貨運之車輛。(二)營業車：汽車運輸業以經營客貨運為目的之車輛。雖然就汽車之分類於保險學上已有所共識，但為使承保標的能夠清楚明確，並減少事後理賠之糾紛，一般而言，對於「被保險汽車」應有更詳細之規範，如台灣《強制汽車責任保險法》第12條規定：「本法所稱被保險汽車，指應依本法規定訂立本保險契約之汽車。保險人接到要保書後，逾十日未為承保或拒絕承保之意思表示者，該要保書所載之汽車視為被保險汽車。(I)本保險保險證(以下簡稱保險證)所記載之汽車，推定為被保險汽車。(II)本法所稱未保險汽車，指應依本法規定訂立本保險契約而未訂立之汽車。(III)」

參自凌氫寶主編、吳森松、吳瑞雲合著，《財產保險學》，2007年3月，初版，華泰文化，頁216。

營業用車		限額無過失責任	
	非旅客傷亡	《公路法》第 64 條： 推定過失責任	法定保險金額限額內 - 無過失責任 法定保險金額限額外 - 推定過失責任
		《民法》第 191-2 條： 推定過失責任	
		《強汽法》第 7 條： 限額無過失責任	
	託運貨物損害	《公路法》第 64 條： 推定過失責任	通常事變責任
		《民法》第 634 條： 通常事變責任	
	第三人財產損失	《公路法》第 64 條： 推定過失責任	推定過失責任
《民法》第 191-2 條： 推定過失責任			

第二目 大陸之規定

有關汽車交通事故應適用之歸責原則，大陸主要規定於《民法通則》、《道路交通安全法》、《機動車交通事故責任強制保險條例》中。質言之，按《民法通則》第 106 條第 2 款是對侵權責任之原則規定，公民、法人由於自己之過錯侵害國家的、集體的財產，侵害他人財產、人身的，應當承擔民事責任，換言之，本款採取過失責任之立法。此外，同條第 3 款即採取無過失責任之立法，行為人雖無過錯，但法律規定應承擔民事責任的，亦應承擔民事責任。同時，同法第 107 條規定⁹²排除不可抗力⁹³之情形。⁹⁴《道路交通安全法》第 76 條第 1 項規定⁹⁵，先區分是否在責任限額之內，若是，

⁹² 《民法通則》第 106 條第 2 款規定：「公民、法人由於過錯侵害國家的、集體的財產，侵害他人財產、人身的應當承擔民事責任。」第 3 款規定：「沒有過錯，但法律規定應當承擔民事責任的，應當承擔民事責任。」同法第 107 條規定：「因不可抗力不能履行合同或者造成他人損害的，不承擔民事責任，法律另有規定的除外。」

⁹³ 所謂不可抗力，依《民法通則》第 107 條規定：「本法所稱的 "不可抗力"，是指不能預見、不能避免並不能克服的客觀情況。」

⁹⁴ 穆生秦主編，《民法通則釋義》，1987 年 4 月版，法律出版社，頁 121-122。

⁹⁵ 《道路交通安全法》第 76 條規定：「機動車發生交通事故造成人身傷亡、財產損失的，由保險公司在機動車第三者責任強制保險責任限額範圍內予以賠償。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、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。(I) 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。(II)」；

則由保險公司負擔無過錯賠償責任，這裡所指的保險公司無過錯賠償責任，並不是說保險公司對自己行為承擔無過錯的賠償責任，而是指保險公司對該機動車一方的行為承擔賠償保險金的責任，而不論該機動車一方是否具有過錯；⁹⁶次者，若在責任限額之外，再區分事故當事人，若僅一方為機動車，則原則上由機動車方負擔無過錯責任，在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，可例外地減輕機動車一方的責任；又若雙方皆為機動車者，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。《機動車交通事故責任強制保險條例》第 21 條以及第 23 條規定⁹⁷，法定責任限額內無過失責任，且於全國實施統一責任限額，另外以受害人之故意作為保險公司之免責事由。

從而，依據上開論述，大陸之汽車交通事故歸責原則可表列如下：

事故種類	損害態樣	相關規定	綜合結論
機動車&機動車發生的汽車交通事故	人身傷亡、 財產損失	《民法通則》第 106 條第 2 款、第 3 款、第 107 條 →-原則:過錯責任 -例外:無過錯責任	-責任限額內: 過錯責任併用 無過錯責任 -責任限額外: 過錯責任
		《道交法》第 76 條 →-責任限額內:依《條例》 -責任限額外:過錯責任	
		《條例》第 21 條、第 23 條 →過錯責任併用無過錯責任	
機動車&非機動車駕駛人、行人發生的汽車交通事故	人身傷亡、 財產損失	《民法通則》第 106 條第 2 款、第 3 款、第 107 條 →-原則:過錯責任 -例外:無過錯責任	-責任限額內: 過錯責任併用 無過錯責任 -責任限額外: -原則:機動車 一方負無過錯
		《道交法》第 76 條 →-責任限額內:依《條例》 -責任限額外	

⁹⁶ 張新寶、陳飛著，同前揭註 65 書，頁 158。

⁹⁷ 《條例》第 21 條規定:「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。(I) 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。(II)」同法第 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。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。(I) 機動車交通事故責任強制保險責任限額由保監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。(II)」

車交通事故	-原則：機動車一方負 無過錯責任	責任 -例外：減輕或 免除機動車一 方之責任
	-例外：減輕或免除機動 車一方之責任	
	《條例》第 21 條、第 23 條 →過錯責任併用無過錯責任	

第三款 分析與評論

第一目 台灣《強制汽車責任保險法》

我國除了財物損害之外，為貫徹提供汽車交通事故受害人基本保障之政策性目標，在法律授權主管機關所訂之保險金額限額內，皆適用《強制汽車責任保險法》第 7 條之規定，採取無過失責任之歸責原則；而就超過法律授權主管機關所訂之保險金額限額之部分，自用車方面，悉依《民法》第 191 之 2 條規定，採取推定過失責任，以舉證責任倒置之方式，免除受害人之舉證責任；營業用車方面，則有《民法》與《公路法》之法規競合問題：若屬於非旅客傷亡之損害，由於《民法》第 191 之 2 條以及《公路法》第 64 條規定皆採取推定過失責任，此即較無疑義，至於屬於旅客傷亡之損害，《民法》第 654 條採取通常事變責任（無過失責任之一種），而《公路法》第 64 條採取推定過失責任，此二法規競合應如何處理即為問題所在。學者認為，公路法此等關於行車事故損害賠償之規定，係屬特殊侵權行為，其構成要件與賠償範圍和民法之一般規定雖有不同，惟並不發生特別規定排除一般規定之問題⁹⁸，換言之，當公路法與民法之損害賠償請求權發生競合關係時，被保人得自由選擇行使之⁹⁹，從而，由於此處通常事變責任對汽車交通事故受害人而言較為有利，二法規競合後，應認為適用通常事變責任方為妥適。

學說上有認為我國汽車交通事故之歸責原則仍有許多方面有待加強，茲分點論述如下：（一）未規定免責條件似嫌過苛：《強制汽車責任保險法》第 7 條乃採取無過失責任之歸責原則，但完全沒有免責條件的設計，在這種情況下，似有增加道德危險即降低駕駛人注意義務之虞，是否果真較保障受害人實值得進一步檢討。申言之，雖然汽車之利用帶有某程度的危險性，在一定情況下，似仍應給予其免責之機會，諸如不可抗力事故或

⁹⁸ 王澤鑑著，同前揭註 90 書，頁 47。

⁹⁹ 王澤鑑著，同前揭註 68 書，頁 71。

賠償額度之限制，否則將有不公平之情形發生，茲舉一極端例子說明，如甲車剛駕車停放於合法之停車格內，隨即有乙車追撞，導致乙車之駕駛傷亡，若依無過失責任判斷，勢必發生甲仍須對乙賠償之奇怪現象。¹⁰⁰ (二)以責任限額區分不同歸責原則：此將形成加害人責任分裂割離之不當，在實際運作上，尤其在數車共同肇事時之求償，更是造成請求過程之複雜繁瑣¹⁰¹，於責任限額內必須適用《強制汽車責任保險法》第7條之無過失責任，而於責任限額外必須轉而適用推定過失責任，再加上此並非唯一適用方法，必須再細分車輛種類、損害態樣之不同，於個案中適用不同法律，分別遵守不同歸責原則。其程序不利益，實足以阻礙受害人行使權利之意願。(三)因利用汽車所致損害發生的危險，對於同樣行使於公路上的之自用車輛以及營業用車輛應屬相同。申言之，對於受害人保障，若因屬於營業用車與否所致行車事故所適用之歸責原則有所區別，一方面有違人民法感情，另一方面在立法政策上亦無法完善地說明其衡量標準。

然而，本文另有不同見解。首先，針對應另於限額內無過失責任設置免責條件者，其舉例似有檢討空間，申言之，侵權行為之成立，除了歸責原則之外，另有其他構成要件，諸如行為、損害之發生、因果關係等，縱甲車停放於合法停車格內後，遭致乙車追撞，導致乙車駕駛傷亡，由於甲車駕駛人並無行為，而無從成立侵權行為才是。若僅以此例主張應另設免責條件，立論恐嫌薄弱。再者，關於以責任限額區分不同歸責原則之評論，本文欲澄清的是，強制汽車責任保險法之所以要在法定限額內有別於民法一般規定另設較為嚴格之歸責原則，其主要目的在於保護汽車交通事故之受害人，當有汽車交通事故發生時，毋庸認定行為人之過失與否，並賦予受害人直接向保險人請求損害賠償之權利，以求迅速提供受害人基本保障。是以，以責任限額區分不同歸責原則導致受害人行使權利程序不利益之論點，乃不當扭曲本法保障受害人之政策性目的。最後，有認為不應區分自用車及營業用車採取不同歸責原則者，本文以為，營業用車之駕駛人既以駕駛車輛為工作內容，相較於一般自用車之駕駛人，自應承擔較高程度之注意義務，而有承擔較嚴格程度歸責原則之理，況且，針對不同車輛賦予較高程度之注意義務，本意即為求達成保障汽車交通事故受害人之目的，是以，此批評應可再斟酌

總的來說，本文認為，我國就汽車交通事故所規定之歸責原則，應值得肯定。

第二目 大陸《機動車交通事故責任強制保險條例》

¹⁰⁰ 徐明水，同前揭註 53 書，頁 80-81。

¹⁰¹ 蘇敏慧，同前揭註 67 書，頁 23-24。

為了因應日漸突出之機動車受害人保護問題，先進國家在 20 世紀初即已經開啟機動車事故侵權責任的嚴格化，大陸在這波演變之趨勢下亦不落人後，有關大陸侵權行為歸責原則之演變，必須先了解何謂「撞了白撞」，如於 1999 年瀋陽市人民政府頒布的《瀋陽市行人與機動車道路交通事故處理辦法》第 8 條、第 9 條、第 11 條、第 12 條以及第 13 條分別規定行人違反交通規章，而機動車方無違章行為時，行人應當負全部責任，由此可見，早期大陸是貫徹過錯責任原則的，不過，由於受害人之舉證能力普遍低落，行人有可能是被白撞了的，而無法向機動車方要求賠償。晚近，有《道路交通安全法》第 76 條之制訂，其規定保險公司在機動車第三者責任強制保險限額範圍內對受害人負擔絕對賠償責任，然而，一旦超過責任限額之部分，若是機動車之間相撞適用過錯責任，機動車與非機動車、行人之間發生交通事故時機動車方承擔絕對賠償責任。其中所稱之絕對賠償責任，即為對於「撞了白撞」規定的改良，一般文獻上稱之為「撞了不白撞」規定。但必須注意者，若《條例》貫徹基本保障原則，規定較低的責任限額，其結果，機動車使用人或所有人有關強制責任限額外之高額責任負擔只能再透過任意責任保險去分散，如此一來，「撞了不白撞」規定之效用似乎大為減低。¹⁰²

觀察上開大陸相關法規之表格，大陸就汽車交通事故之歸責原則，亦如同我國般採取責任限額內無過失制度，在限額之內，即使駕駛人無過錯，受害人仍可以獲得保險給付，雖較一般過錯責任及推定過錯責任更能有效保障受害人，惟前述針對我國採取此制之評論，此處皆不免有之，於此不再贅述。此外，大陸法規有關歸責原則之缺失，另有區分事故種類採取不同歸責原則者，申言之，區分加害人與受害人之身分為兩大類，其一為機動車之間所發生之汽車交通事故，另一為機動車與非機動車駕駛人或行人所發生之汽車交通事故，並進而採取不同之歸責原則，此種立法模式實屬罕見，只因一方為非機動車駕駛人或行人，即要求機動車一方改負無過錯責任，且單方面負責；即使有證據證明非機動車駕駛人或行人違反道路交通安全法、法規，機動車駕駛人已經採取必要處置措施的，亦僅能減輕機動車一方之責任，不僅造成歸責原則之分歧，且扭曲價值判斷，實有商榷餘地。

第四款 結語

¹⁰² 劉銳，〈機動車事故責任的嚴格化及其正當性〉，2006 年 7 月第 43 卷第 4 期，西北師大學報，頁 124-128。

總的來說，我國為貫徹汽車交通事故受害人基本保障之政策性目標，在法律授權主管機關所訂定之保險金額限額內，採取無過失責任；在超過法律授權主管機關所訂定之保險金額限額部分，則以推定過失責任為主，以舉證責任倒置之方式，免除受害人之舉證責任，另就營業用車所致之旅客人身傷害及貨物損害，採取較重之通常事變責任，均值得肯定。

此外，大陸《條例》區分事故種類採取不同歸責原則，法理上似無所論據，此於立法例上實屬罕見，本文建議予以刪除，以資明確。

第三節 本章結論

本文所欲探討之兩岸強制汽車責任保險法，屬性為政策性保險，有別於常見之商業保險或社會保險而獨立成為一保險之分類，蓋採取商業責任保險似乎無法完全實現社會公平的價值目標，是以，政府對於風險保障的保險制度選擇拋開單一的商業保險模式，適當地配合採取國家干預的手段、推行強制責任保險，¹⁰³以達到晚近責任保險逐漸轉型而成之保護汽車交通事故受害人之政策性目標。本章即透過比較分析商業保險、社會保險以及政策性保險，以期能確實勾勒出政策性保險之輪廓。

此外，本章以保險實施方式作為分類標準，介紹自願保險與強制保險。另一方面，強制汽車責任保險事實上屬於一種汽車交通事故受害人獲得填補之確認機制，我國以及大陸目前皆採取絕對強制保險制度，試圖盡可能保障汽車交通事故受害人之利益。而民事侵權行為責任之要件之一——歸責原則方面，本文以為，我國之規定應值肯定，至於大陸《條例》之規定，區分事故種類採取不同歸責原則，法理上似無所論據，此於立法例上實屬罕見，本文建議予以刪除，以資明確。

¹⁰³ 李華，同前揭註 64 文，頁 77。