

第四章 強制汽車責任保險契約

有鑑於汽車交通事故發生之頻繁性，以及其損害範圍之廣大，國家無法親自承擔保護受害人之任務，因此乃保留損害賠償責任予加害人，並強迫其締結責任保險契約，確保其損害賠償義務之履行，以保護受害人。強制汽車責任保險於性質上屬於責任保險，故關於一般責任保險之基本理論，原則上皆有其適用；另一方面，強制汽車責任保險最特別之地方在於其係以「保護受害人」為政策性目的，從而，其較一般責任保險對於受害人之保護更為周密，例如其對契約自由之限制(詳見第四章)、直接請求權之賦予(詳見第五章)、以及特別補償基金之建立(詳見第三章)等，均與保護受害人之立法目的息息相關。職是之故，當法律文義有疑義，而無法依法律體系、立法理由或比較法之解釋以求完全澄清時，即有待探求立法目的予以闡明之，或者，可利用立法目的來確認，透過法律體系、比較法解釋有疑義法律文義之方向是否正確，因此，在解釋、適用強制汽車責任保險法時，即應以其「保障受害人」之立法目的作為最高指導原則，而本文於解釋或討論相關問題時，亦均以之為依歸，合先敘明。¹

第一節 當事人與關係人

第一項 概說

依據法理而言，組成契約之三要素分別為當事人、標的以及意思表示，其中當事人的判斷涉及契約之成立與生效以及效力範圍，無論在各種法律關係中都是首先要決定加以判斷之問題。責任保險契約為私法上契約之一種，當然有契約法理的適用，但是基於保險契約之些許特性，將會修正或排除部分的契約法理，例如保險契約為最大善意契約，會特別著重告知義務之履行，並且排除契約法上有關詐欺或其他先契約義務之規定等。

以《強制汽車責任保險法》為例，其所涉及之主體有要保人(投保義務人)、保險人、被保險人、加害人、受害人、受益人以及乘客，究竟何者為契約當事人？何者為第三者？在具體個案中又應以何種為中心？其未規定者或與保險法以及民法有不同規定者又應如何適用法律？等問題實有加以研究探討之必要。申言之，責任之成立一定會回歸民事法系統來判斷，

¹ 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 44-45。

保險契約之效力亦將取決於保險法之規範，無法單獨以特別法優先於普通法、後法優先於前法之概念一言以蔽之，是以，如何在兼顧《強制汽車責任保險法》（或者是大陸之《機動車交通事故責任強制保險條例》）之特殊立法目的下，規範當事人之定位問題，即為本文以下欲探討之重點。²至於「投保義務人」部份，將於本章第二節契約之成立與消滅中探討，於此不贅，合先敘明。

第二項 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
要保人/投保人	《條例》第 42 條第 1 款 《條款》第 4 條第 2 款： 「投保人是指與保險公司訂立機動車交通事故責任強制保險合同，並按照合同負有支付保險費義務的機動車的所有人、管理人。」	第 9 條第 1 項： 「要保人」是指「依第六條規定向保險人申請訂立本保險契約，並負有交付保險費義務之人。」
投保義務(人)	第 2 條第 1 項： 「在中華人民共和國境內道路上行駛的機動車的所有人或者管理人，應當依照《中華人民共和國道路交通安全法》的規定投保機動車交通事故責任強制保險。」	第 6 條： 「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。軍用汽車於非作戰期間，亦同。 前項汽車所有人未訂立本保險契約者，推定公路監理機關登記之所有人為投保義務人。 第一項汽車有下列情形之一者，以其使用人或管理人為投保義務人： 一、汽車牌照已繳還、繳銷或註銷。 二、汽車所有人不明。 三、因可歸責於汽車使用人或管理人之事由，致汽車所有人無法管理或使用汽

² 盧世寧，〈論強制汽車責任保險法當事人定位的法律問題〉，軍法專刊，第 84 卷第 20 期，2002 年 12 月，頁 17。

		<p>車。</p> <p>本保險之投保義務人應維持保險契約之有效性，於保險契約終止前或經保險人依第十八條第一項規定拒絕承保時，應依本法規定再行訂立本保險契約。」</p>
被保險人	《條例》第 42 條第 2 款、 《條款》第 4 條第 1 款： 「是指投保人及其允許的合法駕駛人。」	<p>第 9 條第 2 項</p> <p>「指經保險人承保之要保人及經該要保人同意使用或管理被保險汽車之人。」</p>
加害人		<p>第 10 條第 1 項：</p> <p>「指因使用或管理汽車造成汽車交通事故之人。」</p>
受害人	《條款》第 5 條： 「交強險合同中之受害人是因被保險機動車發生交通事故遭受人身傷亡或者財產損失的人，但不包括被保險機動車本車車上人員、被保險人。」	<p>第 10 條第 2 項：</p> <p>「指因汽車交通事故遭致傷害或死亡之人。」</p>
請求權人	無	<p>第 11 條：</p> <p>「本法所稱請求權人，指下列得向保險人請求保險給付或向特別補償基金請求補償之人：</p> <p>一、因汽車交通事故遭致傷害者，為受害人本人。</p> <p>二、因汽車交通事故死亡者，為受害人之遺屬；其順位如下：</p> <p>(一) 父母、子女及配偶。</p> <p>(二) 祖父母。</p> <p>(三) 孫子女。</p> <p>(四) 兄弟姐妹。</p> <p>同一順位之遺屬有數人時，按人數平均分配保險給付或補償。</p> <p>受害人死亡，無第一項第二款所定之請求權人時，為其支出殯葬費之人於殯葬費數額範圍</p>

		<p>內，得向保險人請求給付或向特別補償基金請求補償。保險給付扣除殯葬費後有餘額時，其餘額歸特別補償基金所有。受害人死亡，無第一項第二款所定之請求權人，亦無支出殯葬費之人時，保險給付歸特別補償基金所有。</p> <p>前項殯葬費之項目及金額，由主管機關訂定公告之。」</p>
--	--	---

第三項 分析與評論

第一款 台灣《強制汽車責任保險法》

壹、被保險人

於責任保險範疇，可能是任意責任保險，抑或是強制責任保險，常可看到「投保義務人」、「要保人」、「被保險人」之用語，吾人以為，若須了解「被保險人」之概念，首先應將該三者間之關係詳以區辨。於強制汽車責任保險法中，由於其設置之目的，係以保障汽車交通事故之受害人為首要目標，從而，強制可能之責任主體負擔投保義務，是為「投保義務人」。此投保義務人前往與保險人締結保險契約後，即成為契約之形式當事人之一，於保險法中稱為「要保人」。再者，若其亦為責任保險利益之持有人，則其同時屬於保險法中之「被保險人」，於保險事故發生後，對受害人負擔損害賠償責任，此時之保險契約性質為「為自己利益保險」³；然而，若該要保人並非責任保險利益持有人，此時之保險契約性質將為「為他人利益保險」，要保人以該他人為被保險人向保險人訂立保險契約。

雖然被保險人並非保險契約之形式當事人，但實際上保險契約之權利義務卻與被保險人息息相關⁴。所謂之被保險人，於保險法理上，可分為具名被保險人(named insured)以及附加被保險人(additional insured)，前者係指受到法律規範負有投保義務之人，前往與保險人訂立責任保險契約，並在

³ 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98。

⁴ 盧世寧，同前揭註2文，頁23。

責任保險契約上具名之團體或個人，是以，具名被保險人對於受害人之加害行為屬於強制汽車責任保險之承保範圍內，固無論矣；後者係指被保險人並非單一主體，而是以記名被保險人為中心之被保險人群體⁵。就機動車交通事故責任強制保險而言，附加被保險人之範圍越大，越能貫徹其保障交通事故受害人之政策性目標。申言之，若機動車交通事故責任強制保險僅以投保義務人為被保險人，則於投保義務人以外之人造成道路交通事故致有受害人遭受損害時，由於系爭事故肇事者並非被保險人，保險人自不負保險責任，受害人之損害獲得賠償的機會將相形減少，職是之故，為求貫徹機動車強制責任保險保障受害人之立法目的，立法設計上應以擴大被保險人之範圍為宜。⁶然而，被保險人之範圍應擴張到何種程度方能給予受害人最完善之保障？如何規範方能達此效果？現行法規定是否合宜？即為下文欲加以論述之重點所在。

我國於1997年所頒布之《強制汽車責任保險法》第8條規定：「本法所稱之被保險人，係指依本法第四條規定投保本保險及其他因使用或管理被保險汽車造成交通事故之人。」乃使可能之民事責任主體均可透過本保險，分散可能面對之責任風險。然而，該規定於2005年2月修正後，有重大之變化，現行法第9條第2項規定：「本法所稱被保險人，指經保險人承保之要保人及經該要保人同意使用或管理被保險汽車之人。」反而限縮了被保險人之範圍，申言之，現行法規定本法所稱被保險人，包括「經保險人承保之要保人」以及「經要保人同意使用或管理被保險汽車之人」，前者與舊法同，不致生有疑義，至於後者，即限縮舊法「其他因使用或管理被保險汽車造成交通事故之人」規定成為「經要保人同意使用或管理被保險汽車之人」，同時將未經同意使用管理汽車造成損害者，納入特別補償基金補償之範疇。此等修法是否妥適，宜將上述前後者要件分開論述。

首先，現行法中被保險人之其一概念為「經保險人承保之要保人」，再加上依我國《強制汽車責任保險法》第6條規定，以汽車所有人為投保義務人，從而，汽車所有人於經保險人承保後，即為本法之要保人，並同時為具名被保險人者，享受本法之保障。本文以為，汽車所有人擁有並使用可能造成用路風險之車輛，使之同時成為投保義務人以及被保險人，不但可保護其自身，亦可同時保障汽車交通事故之受害人，從而，此等被保險人概念並無疑義才是。

其次，現行法中被保險人之其二概念為「經要保人同意使用或管理被

⁵ 李理，〈我國強制機動車保險法應擴大被保險人範圍〉，金融與經濟，2005年第6期，頁45。

⁶ 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44。

保險汽車之人」，如是規定，即將「被保險人」區分為「具名被保險人」、「經具名被保險人允許使用者」⁷以及「未經具名被保險人允許使用者」三種，前二種在本法之保障範圍並無爭論，至於「未經具名被保險人允許使用」之情形是否在本法之保障範圍內即有爭議，有認為，未經具名被保險人同意而擅自駕車者，對具名被保險人而言，並無從就駕駛能力等因素進行篩選，甚至在車輛被竊之情況，若任令做惡之人亦得以減免其損害賠償責任，實違事理之平，甚有鼓勵不法行為之嫌，從而，未經具名保險人允許者不應納入本保險之保障範圍。而反對說認為，本法之核心理念在於保障受害人之損害賠償請求權得以實現，故應多以受害人之觀點加以考量，對受害人而言，駕車者究竟是否受具名被保險人之允許而駕車，根本無從得知，是以，應不論被保險汽車於何人使用中，均應受本法保障，⁸現行法第9條第2項區分附加被保險人為「有權」或「無權」者，似有檢討餘地，蓋將無權使用或管理汽車之人肇事所致損害，納入補償基金之補償範圍，實有違補償基金之補償法理基礎，補償基金所負擔之責任，乃法律另於汽車交通事故賠償義務人外，所增加之額外或補充責任，為一例外之特殊救濟途徑，只有當受害人無其他方法可供填補損害時，方有補償必要，一旦特別補償基金必須對此給付，將使特別補償基金居於類似保險人之地位，導致其與保險人間本質有所混淆。或者令特別補償基金針對此情況給付，對於受害人無不利影響，其差別至多僅在請求之對象。不過，若發生「是否曾經受有允許使用或管理被保險汽車」之事實無法確實認定，將產生保險人與特別補償基金互踢皮球之窘境，而有違本法第1條開宗明義規定「迅速」使受害人獲得保障之要求。⁹

本文以為，現行法第9條第2項之立法實為妥當。申言之，若將所有可能成立損害賠償責任之民事主體納入被保險人之範圍，而無須經過投保義務人之同意，將使投保義務人負擔過多之保險費，並導致投保義務人之投保意願大幅降低，有礙本保險之推行，實非本保險長久經營之良策。是以，現行文字「本法所稱被保險人，指經保險人承保之要保人及經該要保人同意使用或管理被保險汽車之人」賦予投保義務人將有掌控並承擔經自己同意使用或管理被保險汽車之人之用路風險，將較舊法文字包括所有可能使用或管理汽車之人的規定方式更為妥當才是。

⁷ 經具名被保險人允諾而駕車者，不論家族親屬或朋友，一般均被屬於「附加被保險人」之範疇。蓋經具名被保險人允許使用汽車時，具名被保險人可考量駕駛人的駕車能力、駕車性格等因素，以決定是否允以駕車。倘允以駕車，則應認受允許之人均成為附加被保險人，而在強制汽車責任保險法之保障範圍內。

參自蘇敏慧，【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44。

⁸ 蘇敏慧，同前揭註7書，頁44-45。

⁹ 吳柏興，同前揭註3書，頁100-103。

貳、請求權人

由於我國《強制汽車責任保險法》本於保障汽車交通事故受害人之目的規定有直接給付請求權，是以行使直接給付請求權之主體須有明確規範，以避免保險人無法確定給付對象，以致延誤理賠流程，造成對受害人保護不周之情形，故在實務運作上，提供保險人一明確方向，將有利於本法之推行。¹⁰

我國《強制汽車責任保險法》曾出現過「受益人」之概念，舊《強制汽車責任保險法》第 10 條規定：「本法所稱受益人係指下列各款之人：一、身體傷害給付及殘廢給付之受益人，為受害人本人。二、死亡給付之受益人，為受害人之繼承人；無繼承人時，以本法所定之汽車交通事故特別補償基金為受益人。」，當時之立法理由謂：「一、本保險為責任保險，投保時受害人無從確定，故無法由被保險人於投保時指定保險金之受益人，爰以法定受益人之方式規範保險給付之歸屬，一方面藉法定受益人之直接給付請求權，排除現行保險法第 94 條限制受害人直接請求加害人之責任保險給付之規定，另一方面，藉由法定受益人之明確規定，避免保險人理賠上無法確定給付對象之紛爭。二、本保險以車禍受害人提供基本保障為主要目的，故第 25 條所定各項保險給付，以由受害人本人受領為原則，僅於受害人死亡之情形，始例外以其繼承人為受益人，是為本條第一、二款分設規定之理由。（下略）」¹¹申言之，由於請求權人一詞，不論於本法或《民法》中，可能涵蓋之範圍過廣，將生解釋上之疑義，再加上我國現行《保險法》第 94 條¹²規定對受害人請求損賠之限制，立法者即利用保險法理中「法定受益人」之概念，將汽車交通事故中部分可依據《民法》享有請求權之人，法定列為《強制汽車責任保險法》中之受益人，使其享有本法之直接給付請求權，以求貫徹保障汽車交通事故受害人之政策性目標。

然而，論者以為，援用受益人之概念，將導致諸多爭議：首先，自前開立法理由：「本保險為責任保險，投保時受害人無從確定，故無法由被保險人於投保時指定保險金之受益人，爰以法定受益人之方式規範保險給付之歸屬」，以及舊法第 10 條有關給付項目規定，殘廢給付之受益人，為

¹⁰ 江朝國，〈強制汽車責任保險法修正新法評析-以受益人之修正為中心-〉，台灣本土法學雜誌，2005 年 4 月，頁 47-48。

¹¹ 《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 42。

¹² 台灣《保險法》第 94 條規定：「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。(I)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。(II)」

受害人本人；死亡給付之受益人，為受害人之繼承人。在此種邏輯下，若自受害人之保障角度觀之，即將本責任保險如同傷害保險¹³之保障般理解，而將強制汽車責任保險誤認為傷害保險。蓋在責任保險中，何人得請求賠償給付，須視何人依侵權行為法對於被保險人具有損害賠償請求權，該人方為責任保險中之受害人，而能向保險人行使本法之直接給付請求權。觀諸上開規定，乃在責任保險之框架下，以傷害保險之理賠方式為之，其結果，不但混淆責任保險與傷害保險，更使某些受害人無法獲得保護，例如民法中受扶養權利之間接受害人，並非法定繼承人。再者，依我國《保險法》第 22 條第 2 項規定：「要保人為他人利益訂立之保險契約，保險人對於要保人所得為之抗辯，亦得以之對抗受益人。」當受益人請求保險金時，因其保險金請求權乃由保險契約而生，故保險人於保險契約有無效或解除之原因，或得對抗要保人或被保險人之事由時，保險人均得以之對抗受益人，此將有削弱直接給付請求權之完整性，反違背於保護汽車交通事故受害人之立法目的。¹⁴

為避免使用受益人一詞將造成概念上之混淆，且為明確界定請求權人之範圍，2005 年立法者將受益人用語刪除並修正為「請求權人」，¹⁵ 現行《強制汽車責任保險法》第 11 條規定為：「本法所稱請求權人，指下列得向保險人請求保險給付或向特別補償基金請求補償之人：一、因汽車交通事故遭致傷害者，為受害人本人。二、因汽車交通事故死亡者，為受害人之遺屬；其順位如下：（一）父母、子女及配偶。（二）祖父母。（三）孫子女。（四）兄弟姐妹。（第一項）同一順位之遺屬有數人時，按人數平均分配保險給付或補償。（第二項）受害人死亡，無第一項第二款所定之請求權人時，為其支出殯葬費之人於殯葬費數額範圍內，得向保險人請求給付或向特別補償基金請求補償。保險給付扣除殯葬費後有餘額時，其餘額歸特別補償基金所有。受害人死亡，無第一項第二款所定之請求權人，亦無支出殯葬費之人時，保險給付歸特別補償基金所有。（第三項）前項殯葬費之項目及金額，由主管機關訂定公告之。（第四項）」必須先加以說明者為，強制汽車責任保險之目的在於透過保險給付取代加害人法律上賠償責任之履行，因此，強制汽車責任保險或特別補償基金之補償，其請求權人理應與侵權行為損害賠償之請求權人相配合，始能有效發揮強制汽車責任保險之功能。有關損害賠償請求權人者，我國《民法》乃規定於第 192 條至第

¹³ 台灣《保險法》第 131 條規定：「傷害保險人於被保險人遭受意外傷害及其所致殘廢或死亡時，負給付保險金額之責。（I）前項意外傷害，指非由疾病引起之外來突發事故所致者。（II）」第 132 條規定：「傷害保險契約，除記載第五十五條規定事項外，並應載明左列事項：一、被保險人之姓名、年齡、住所及與要保人之關係。二、受益人之姓名及與被保險人之關係或確定受益人之方法。三、請求保險金額之事故及時期。」

¹⁴ 江朝國，同前揭註 10 文，頁 51-52。

¹⁵ 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 54。

195 條，茲表列如下：

	民法損害賠償請求權人
受害人死亡	醫療費用-支出之人(《民法》第 192 條第 1 項) 增加生活費用-支出之人(《民法》第 192 條第 1 項) 殯葬費用-支出之人(《民法》第 192 條第 1 項) 扶養費用-受扶養權利者(《民法》第 192 條第 2 項) 慰撫金-父母、子女、配偶(《民法》第 194 條)
受害人受傷	收入減少-受害人(《民法》第 193 條第 1 項) 增加生活費用-受害人(《民法》第 193 條第 1 項) 慰撫金-受害人(《民法》第 195 條第 1 項)

若將現行《強制汽車責任保險法》第 11 條規定與上開表格做一對照，可以發現的是，雖前者係基於保險理賠實務之考量，參照犯罪被害人保護法第 6 條之規定而為修正¹⁶，但因與我國《民法》所規定之請求權人仍有極大差異，對於責任保險抵充侵權賠償責任之主要立法目的反而有所忽略，是以，論者建議宜將本法第 11 條修正為：「本法所稱請求權人，係指得向保險人請求保險給付或向特別補償基金請求補償之人。(第一項)前項請求權人規定如下：一、受害人死亡之精神損害賠償給付之請求權人，為受害人之父母、子女及配偶。二、受害人死亡之醫療費用、增加生活上需要之費用及殯葬費用給付之請求權人，為支出費用之人。三、受害人死亡之扶養費用給付之請求權人，為受扶養權利人。四、受害人身體傷害之精神損害賠償給付之請求權人，為受害人本人。五、受害人身體傷害之喪失或減少工作能力或增加生活上須要賠償給付之請求權人，為受害人本人。(第二項)」¹⁷ 本文從之。

叁、加害人

¹⁶ 台灣現行《強制汽車責任保險法》第 11 條規定之立法理由：「一、條次變更。二、本法為責任保險，屬財產保險，為避免使用「受益人」一詞將造成概念上之混淆，且為明確界定請求權人之範圍，援將「受益人」修正為「請求權人，指下列得向保險人請求保險給付或向特別補償基金請求補償之人」以資明確。三、本保險理賠案件極多，保險人因無完整調查權，尤其確認請求權人身分、支出項目及金額頗為費時，如因延宕理賠造成請求權人權益受損，亦與本法第 1 條規定「迅速獲得基本保障」立法目的有違。故為使保險給付快速可行，並參酌保險業者反映意見及理賠作業實務需要，關於請求權人之範圍以及順位，參酌犯罪被害人保護法第 6 條規定，並兼顧民法第 194 條規定之利害關係人之權益，增訂第一項第二款規定。(下略)」

參自同前揭註 11 書，2006 年 12 月，頁 40-41。

¹⁷ 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 60-88。

依據我國《強制汽車責任保險法》第10條第1項規定：「本法所稱加害人，係指因使用或管理汽車造成汽車交通事故之人。」在諸多文獻中，關於立法定義加害人之批評，主要集中在是否有必要於本法中列入定義加害人條文者。蓋縱使未於本法中定義，自民法的基本概念也可以理解到加害人就是汽車交通事故之行為人，若將此行為人置於責任保險之法律關係架構中，可以發現事實上該行為人，即為需要運用責任保險將有可能面對的民事賠償責任風險加以分散之人，而擁有責任保險利益，換言之，此處之行為人即為責任保險中屬於「被保險人」地位者。既於責任保險中已有名詞可供界定此等行為人，是否仍須比照民法中加害人概念，將「加害人」一詞列入強制汽車責任保險法中並加以定義？

針對此一問題，大多數學者皆認為，承接上述說明，既然「加害人」一詞已在民法上有其意義，自無須於強制汽車責任保險法中另做立法定義之¹⁸，對於強制汽車責任保險法而言，重要者應為對於「被保險人」範圍的清楚界定才是，否則，一旦本法中之加害人以及被保險人定義間相互衝突，或者二者間所指涉之範圍有落差時，將產生解釋上之疑義，有損於法條之適用。是以，本文以為，為求責任保險法上用語之一致性，理當刪除本法對於加害人之定義，以求觀念之釐清。

肆、受害人

晚近責任保險制度的發展，逐漸由保護被保險人之觀點轉向以保護受害人為重心，而強制汽車責任保險更是以保護受害人為政策性目標，同時，責任保險所保障者為被保險人可能負擔之民事損害賠償責任，從而，可能產生的疑問是，本強制汽車責任保險與民事侵權行為制度中所定義之「受害人」範圍是否一致？換言之，是否皆應將民事侵權行為制度中規定之受害人皆納入強制保險保障之範疇？強制保險中所承認之受害人範圍大小，關係著本保險保障範圍是否足夠的問題。另一方面，依《強制汽車責任保險法》第7條規定，本保險所保障者為汽車交通事故受害人傷害或死亡之情形，是以，受害人所受之財物損害將不列入下文討論，合先述明。¹⁹

以往，汽車保險單對第三人之傷害責任，保障只限於車外第三人，至於被保險人之家屬、僕從、受雇人、駕駛人、乘坐或上下車之人之體傷或死亡，被保險人必須另行投保乘客意外損失險，方有保障，例如我國現行

¹⁸ 江朝國著，《強制汽車責任保險法》，2006年10月二版，元照出版，頁174-176；盧世寧，同前揭註2文，頁27-30。

¹⁹ 吳柏興，同前揭註3書，頁110。

任意自用汽車責任保險單，即將下列之人排除在受害人之範疇之外：(一)乘坐或上下被保險汽車之人死亡或受有體傷或其財物受有損害所致之賠償責任。(二)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、被保險人或駕駛人之同居家屬及其執行職務中之受雇人死亡或受有體傷所致之賠償責任。(三)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、被保險人或駕駛人之同居家屬及其執行職務中之受雇人所有、使用、租用、保管或管理之受有損害所致之賠償責任。²⁰再加上，法院曾不當地擴張「被保險人之家屬、僕從、受雇人、駕駛人、乘坐或上下車之人」之範圍，致第三人傷害責任險之保障範圍遭到不當限縮，使得受害人無法獲得應有之保障。²¹是以，《強制汽車責任保險法》第10條第2項特別規定，本法所稱受害人，指因汽車交通事故遭致傷害或死亡之人，不論該人係在被保險汽車車外或乘坐被保險汽車，亦不論該人是否為要保人或被保險人或駕駛人之家屬或受雇人，換句話說，我國現行法制似採取廣義之受害人概念。²²然此規定是否與民法侵權行為制度中所稱之受害人同其範圍？若不同範圍，是否致生其他爭議？即有深入檢討之必要。

按民事侵權行為體系中，所謂因人身遭侵害而受損害之受害人概念，可區分為「直接受害人」以及「間接受害人」二者。前者係指權利或利益被侵害之人，亦即直接遭受侵害行為之人；後者則指因直接受害人受到侵害而亦受有損害之人，例如於直接受害人死亡時，支出殯葬費之人、喪失扶養權利之人²³以及精神上受有痛苦之人²⁴。在此應思考的是，在直接受害人已經死亡之情形，其權利能力亦隨之消滅²⁵，縱第三人為其支出喪葬費用、因此喪失扶養請求權或承受精神痛苦者，亦有是否可依據我國《民法》第184條規定²⁶向加害人請求損害賠償之疑慮，是以，《民法》特設明文第192條以及第194條，在加害人對已死亡被害人成立侵權行為之前提下，規定特定範圍之人就特定損害，得逕向加害人請求損害賠償，無須另外符合侵權行為之要件。²⁷又按《強制汽車責任保險法》第10條規定，本法所

²⁰ 林勳發，同前揭註6文，頁44。

²¹ 請參閱58年度訴字第36號台北地方法院民事判決、58年度訴字第951號台灣高等法院民事判決、最高法院58年度台上字第2818號民事判決。施文森著，《保險法判決研究(下)》，1983年7月三版，五南圖書出版，頁905-911。

²² 林勳發，同前揭註6文，頁46。

²³ 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)」

²⁴ 台灣《民法》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。」

²⁵ 台灣《民法》第6條規定：「人之權利能力，始於出生，終於死亡。」

²⁶ 台灣《民法》第184條規定：「因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。故意以背於善良風俗之方法，加損害於他人者亦同。(I)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。(II)」

²⁷ 王澤鑑著，〈侵害生命權之損害賠償〉，《民法學說與判例研究(四)》，1998年9月，頁277-282。

稱受害人，指因汽車交通事故遭致傷害或死亡之人，依文義解釋，本法所定義之受害人範圍，似僅限於民法中之「直接受害人」概念，而不包括「間接受害人」在內。二法之落差，影響所及，將使受害人被區分為直接受害人或間接受害人不同身分，而異其受強制保險保障之待遇，本保險究竟為何做出此差別待遇規定，實無從窺探，更有違本保險欲完善保障受害人之立法方向，顯屬不當。

或有謂「受害人」雖僅限於「直接受害人」，但因有「受益人」之配合規定，使在直接受害人死亡之情況，亦有繼承人或特別補償基金為請求權人，故無前述本法不包括間接受害人之不當。然查承認受害人之繼承人或特別補償基金為受益人仍有欠允當，蓋：(一)繼承人未必支付殯葬費：於直接受害人死亡時，法律未有繼承人應當支付殯葬費之規定，亦有繼承人以外之人負擔殯葬費之可能，是以，若有繼承人以外之人負擔直接受害人之殯葬費用，即無法按照限制繼承人為請求權人之規定尋求保險之保障。(二)繼承人之範圍與法定扶養權利人之範圍不符：直接受害人之繼承人，依我國《民法》第1138條²⁸規定，除配偶外，依序為直系血親卑親屬、父母、兄弟姊妹、祖父母等。然法定扶養權利人，依同法第1116條²⁹規定，依序有直系血親尊親屬、直系血親卑親屬、家屬…等七類，較繼承人之範圍廣泛地多，其實際上合於民法第192條第2項之請求權人，卻與繼承人之範圍未必相符。(三)慰撫金之請求權人未必為繼承人：我國《民法》第194條規定直接受害人之父母、配偶、子女不分先後次序，皆得訴請慰撫金，惟對照同法有關繼承人之規定，則有先後次序之分。是以，於直接受害人死亡時，有父母以及子女之情形，將以子女為第一順位繼承人，但父母雖非繼承人，仍可訴請主張慰撫金，此時，該父母將無法按照限制繼承人為請求權人之規定尋求保險之保障。職是之故，可以獲得之結論是，承認受害人之繼承人或特別補償基金為受益人仍有欠允當，其無法取代民法「間接受害人」之規定。³⁰

本文以為，就強制汽車責任保險而言，將特定第三人排除於受害人範圍之外，所排除者越少，越能貫徹其保障交通事故受害人之政策性目標。強制責任保險契約中，被保險人利用之以減輕可能負擔之民事損害賠償責任，並以受害人為保險金之直接給付對象，此時，實不應區分直接受害人或間接受害人而異其待遇，既然民法中已針對直接受害人以及間接受害人

²⁸ 台灣《民法》第1138條規定：「遺產繼承人，除配偶外，依左列順序定之：一、直系血親卑親屬。二、父母。三、兄弟姊妹。四、祖父母。」

²⁹ 台灣《民法》第1116條第1項規定：「受扶養權利者有數人，而負扶養義務者之經濟能力，不足扶養其全體時，依左列順序定其受扶養之人：一、直系血親尊親屬。二、直系血親卑親屬。三、家屬。四、兄弟姊妹。五、家長。六、夫妻之父母。七、子婦、女婿。」

³⁰ 蘇敏慧，同前揭註7書，頁49-62。

之請求權有詳細規定，強制責任保險唯有同其受害人之範圍，方能落實保障交通事故受害人之政策性目標。

第二款 大陸《機動車交通事故責任強制保險條例》

壹、被保險人

按《條例》第 42 條第 2 款、《條款》第 4 條第 1 款規定，「被保險人，係指投保人及其允許的合法駕駛人。」《條例》第 42 條第 1 款規定，「投保人，係指與保險公司訂立機動車交通事故責任強制保險合同，並按照合同負有支付保險費義務的機動車的所有人、管理人。」大陸《保險法》第 22 條第 2 項規定：「被保險人是指其財產或者人身受保險合同保障，享有保險金請求權的人，投保人可以為被保險人。」此等規定可分兩方面觀察，第一，當投保人就是被保險人時，投保人本身就是實質當事人，投保人以及經投保人允許的合法駕駛人都屬於被保險人之範疇，此時，被保險人依照保險契約負有支付保險費義務，並且享有保險金請求權；其次，當投保人並非被保險人時，將會形成投保人、保險人以及被保險人之三方當事人關係，於一般保險法上，投保人為保險契約的形式當事人，其以自己名義與保險人訂立保險契約，並同時負有支付保險費之義務，但原則上保險給付與投保人沒有太大關係，只不過機動車交通事故責任強制保險因有政策上的考量而有強制締約的規定，而產生具有投保義務之投保人³¹，此時，若是未經投保人允許使用機動車之駕駛，或者是未取得駕駛資格之非法駕駛人，即非屬於被保險人之範疇，同時，必須注意的是，不但非屬於被保險人之範疇，其受害人亦無請求救助基金墊付之權利。

此處可能產生的疑問是，強制機動車責任保險承襲任意機動車責任保險之做法，以區分「有權」或「無權」的方式界定被保險人之範圍是否妥當？換句話說，一般具名被保險人屬於被保險人固無論矣，但是針對能符合附加被保險人資格者，根據上述《條例》規定，必須是經由具名被保險人允許之合法駕駛人，符合者方為「有權」之附加被保險人，受到機動車責任保險之保障。在任意機動車責任保險中採用此種方式，推其意旨，在於透過具名被保險人來過濾不適宜的機動車駕駛人，蓋具名被保險人多半不願意因肇事率較高而負擔較高之保險費率，是以，用此種方法來間接降低道路交通事故發生的可能性。不過，由於機動車責任強制保險涉及保障受害人之社會公共問題，自徹底貫徹保障受害第三人之立法目的觀察，被

³¹ 王澤鑑著，《民法債總基本理論債之發生》，1994年10月，頁71-75。

保險人之範圍理應擴張為宜，因此，有認為機動車責任強制保險的被保險人，應當包括投保人以及任何可能成為被保險機動車事故民事賠償責任主體的單位或個人，若轉換為法律文字，應為包括任何「使用」或「管理」被保險機動車之人，而不能再以「有權」或「無權」來區分附加被保險人之範圍。³²然而，承前所述，本文以為，《條例》第42條第2款規定被保險人為「投保人及其允許的合法駕駛人」實為妥當。申言之，若將所有可能成立損害賠償責任之民事主體納入被保險人之範圍，而無須經過投保義務人之同意，將使投保義務人負擔過多之保險費，並導致投保義務人之投保意願大幅降低，有礙本保險之推行，實非本保險長久經營之良策。是以，《條例》現行文字賦予投保義務人有掌控並承擔經自己同意使用或管理被保險汽車之人之用路風險，堪值稱許。

貳、受害人

依據《條款》第5條規定，「受害人」係指因被保險機動車發生交通事故遭受人身傷亡或者財產損失的人，但不包括被保險機動車本車車上人員、被保險人。針對機動車上之本車人員是否應列入受害人之範疇的問題，學說一般分為兩種見解，認為應包括之學者認為，有鑑於交強險政策性目的之貫徹，使受害人迅速獲得保障，理當在保險法理範圍內盡量擴張受害人之範疇；另一種觀點則認為，乘車之車上人員與駕駛人已建立一種信任關係，乘客應對可能發生之風險有一定之預測和認識，因此，乘客應可自行承擔這種風險，畢竟，交強險屬於一種基本保障之保險，這部分的問題或許可以藉由救助基金得到解決。³³

受害人範疇之寬窄將直接影響機動車交通事故責任強制保險之政策性目的是否確實地被貫徹，是以，本文意欲從三方面探討大陸現行法制中「受害人」概念，此三方面分別為侵權法意義上的交通事故受害人、任意機動車責任保險的受害人，以及強制機動車保險法上的受害人。

侵權行為法理上，受害人與賠償請求權人應為同一概念，大陸有關交通事故損害賠償的特別法是《道路交通安全法》，該法第76條³⁴所規定之

³² 李理，〈我國強制機動車保險法應擴大被保險人範圍〉，金融與經濟，2005年第6期，頁44-46。

³³ 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150-156。

³⁴ 大陸之《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

受害人有兩種類型：一種是因為機動車肇事而受到損害的非機動車上之人，另一種則是因為機動車之間肇事而受到損害之人，若依文義解釋，這裡之受害人似乎包括機動車上之駕駛人、乘客，也包括非機動車上之人，但是必須釐清者為，首先，本車駕駛人之身分必須相對於參與肇事之他車來確定，假若純屬本車駕駛人之行為有過失，其本身即為加害人，該駕駛人對於自己並沒有所謂責任可言，換言之，表面上看起來是駕駛人亦受有體傷、殘廢或死亡之損失而可稱得上是受害人，但是實際上駕駛人就是加害人，我們必須分清楚責任保險與本質上屬於第一人保險之傷害保險之不同，才不會進一步有駕駛人也可以是受害人的錯誤認知，退步言之，縱使機動車強制責任保險也有附加第一人之傷害保險的可能性，針對傷害保險之部分，以立法方式強制投保亦無相應法理可供支持³⁵，甚而可能產生違憲之虞。其次，機動車之所有人或管理人，依《條例》第2條第1項規定負有投保義務，而有可能成為投保人或被保險人，不論事故發生當時為駕駛人、乘客，抑或車外第三人，受有體傷、殘廢或死亡之損失而可稱得上是受害人，但是此種意義之受害人不可能對自己享有損害賠償請求權。最後，有論者以為，《道路交通安全法》第76條並未針對機動車單方事故時，本車上之駕駛人或乘客是否為侵權行為意義之受害人做出規定，實為立法疏漏。

參諸傳統之任意機動車責任保險，其受害人之範圍往往比較狹窄，多指被保險機動車以外之第三者，至於被保險人及其親屬、駕駛人、以及本車上之乘客必須另行加保意外傷害保險、乘客責任險等等。例如大陸之保險公司所使用之機動車第三者責任保險條款都有涵義大致相同之規定：

「被保險人及其允許的合格駕駛員，在使用保險車輛之過程中發生意外事故，致使第三者遭受人身傷亡或財產的直接毀損，依法應由被保險人支付的賠償金額，保險人依照法律和保險合同的規定給予賠償。但是保險車輛造成下列人身傷亡和財產毀損，不論在法律上是否應當由被保險人承擔賠償責任，保險人均不負責賠償：(1)被保險人或其允許之駕駛員所有或代管之財產；(2)私人、個人承包車輛的被保險人及其家庭成員；(3)保險車輛的一切人員及財產。」³⁶參諸契約法中之契約締結自由法理，在自由市場之前提下，此等規定亦無法完全否定其存在。

然而，出於保護機動車交通事故受害人之政策性目的，對於任意機動車責任保險中，不利於保護受害人之規定應予以適當之限制。因此，強制

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。

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。」

³⁵ 應式文，〈強制汽車責任保險法中應否包含駕駛人傷害險〉，法令月刊第44卷第8期，頁22-23。

³⁶ 李理，〈論強制機動車保險法對受害人範圍的擴張〉，南方經濟，2005年7月，頁13-14。

機動車保險中之受害人定義以及範圍，必須回歸至與侵權法上的損害賠償請求權人一致。據此推論，參諸前述有關侵權行為法理之探討，所謂之受害人必須排除「駕駛人(亦即加害人)」以及「被保險人」才是，在此二種身分以外之人，如「車外第三人」、以及「車上乘客」、「被保險人或駕駛人之同住家庭成員」皆應納入受害人之範疇，以求確實保障受害人之損失能獲得填補。³⁷

第三款 結論

壹、被保險人

投保義務人投保後成為投保人，即為「具名被保險人」，經投保人允許的合法駕駛人，即為「附加被保險人」，有鑑於不論在我國或大陸，一人擁有之汽車，常有借予家屬或親友使用之情形，因此，將要保人(亦即投保人)以外使用被保險汽車之人納入被保險人，並將被保險人所造成之交通事故均納入強制保險承保範圍之做法，對於交通事故之受害人自屬有保障，就整體制度而言，我國與大陸皆採取同一做法，應予肯定。³⁸至於將被保險人限縮於經要保人所允許使用或管理汽車之人，亦值肯定，而非如一般文獻所稱應予盡量擴大被保險人範圍，以免使投保義務人負擔過多之保險費，並導致投保義務人之投保意願大幅降低，有礙本保險之推行。

貳、請求權人與加害人

強制汽車責任保險之目的在於透過保險給付取代加害人法律上賠償責任之履行，因此，強制汽車責任保險或特別補償基金之補償，其請求權人理應與侵權行為損害賠償之請求權人相配合，始能有效發揮強制汽車責任保險之功能。若將現行《強制汽車責任保險法》第11條與我國《民法》相對照，二者所規定之請求權人仍有極大差異，對於責任保險抵充侵權賠償責任之主要立法目的有所忽略，是以，本文以為，前者宜參照後者規定相應修正之，方為妥適。

此外，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，

³⁷ 李理，同前揭註36文，頁15。

³⁸ 林勳發，同前揭註6文，頁45。

是以，本文以為，應予以刪除。至於大陸《條例》並未出現加害人之用語，亦較能避免爭議，殊值肯定。

叁、受害人

就強制汽車責任保險而言，將特定第三人排除於受害人範圍之外，所排除者越少，越能貫徹其保障交通事故受害人之政策性目標。在我國，除要保人即駕駛人之外，任何因汽車交通事故遭致傷害或死亡之人，均屬強制汽車責任保險之受害人，申言之，我國現行法制乃採取最廣義之受害人概念。在大陸，由於機動車交通事故責任強制保險條例亦採取第三人保險性質之責任保險立法形式，是以，應如同我國法般採取最廣義受害人之規定，方能確實實現強制保險之政策性目的，然而，大陸之現行法規定將「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³⁹）均予以排除⁴⁰，顯然有違擴大受害人範圍之立法方向，而無法達成保障交通事故受害人之政策性目標。

然而，我國《強制汽車責任保險法》有關受害人之部分，唯一之缺點是，似僅限於《民法》中直接受害人之概念，本文以為，既然民法中已針對直接受害人以及間接受害人之請求權各有詳細規定，解釋上強制汽車責任保險唯有同其受害人之範圍，方不致另生認定之爭議。

第二節 契約之成立與消滅

按保險契約為契約之一種，本有契約自由原則之適用。所謂「契約自由原則」，其包括有：(一)締約自由：任何人均能自由決定是否要成立一定契約；(二)相對人選擇自由：任何人均能自由決定契約相對人，締約自由與相對人選擇自由有密切不可分之關係，因此在決定是否訂立契約時，通常會一併考慮是否要與某人成立契約；(三)方式自由：當事人得自由約定契約成立之方式；(四)內容自由：當事人得自由約定契約的內容，此包括當事人得創設法律所無之契約類型自由，以及當事人得以契約排除任意規定之適用之自由；(五)變更自由：契約關係存續中，契約當事人得就給付之態樣、給付之標的等與債之關係內容相關之事項，以契約之方式自行調整以及(六)

³⁹ 包含有償或無償搭乘肇事汽車之乘客。

⁴⁰ 林勳發，同前揭註 6 文，頁 45-46。

結束自由:契約關係存續中，契約當事人以合意解除或終止之方式解銷其契約關係。⁴¹在本文第二章曾經針對「政策性保險是否有足夠法理依據排除契約自由原則之適用」進行討論，說明本保險乃為達到確保汽車交通事故受害人確實獲得保障之政策性目的，以國家立法之方式限制人民之契約自由權，本文以為，此不但可以通過法治國家比例原則之檢驗，亦可解決保險法學理上之逆選擇問題。是以，為求貫徹強制汽車責任保險保護受害人之目標，不得不對契約自由原則加以限制。

強制汽車責任保險針對契約自由原則之限制，可分別就契約自由原則之六大內涵討論之:(一)締約自由:此涉及「投保強制」與「承保強制」之問題;(二)相對人選擇自由:在本保險中，基於其政策性目標，將限制要保人只能選擇經過核准之保險公司，並且規定在大部分之情況下，保險公司是沒有拒絕承保之空間的，既事涉政策選擇，本節不欲檢討之;(三)方式自由:目前已明文「書面」為之，即無討論空間，於下文中將不予贅述;(四)內容自由:涉及保單條款、保險契約之內容控制問題，將於本文中有關部份加以探討，不欲於本節中檢討之。(五)變更自由:本保險並未加以限制，只不過在契約主體有變更時，規定應書面通知保險公司，不屬本節之討論範圍;(六)結束自由:為求貫徹本保險之政策性目標，本保險規範要保人以及保險人皆不可任意解除或契約。最後，本節欲檢討我國《強制汽車責任保險法》中，大陸《條例》所未規定之重複投保撤銷權規定。

第一項 契約之成立—強制締約

強制汽車責任保險，乃以提供受害人經濟上之保障為主要功能，避免加害人因經濟能力關係無法賠償受害人之損失，致使受害人民事上之損害賠償請求權因而落空。為達確保受害人之損失獲得填補之功能，立法例中多設有強制締約之規定，在法規上強制雙方契約當事人負有訂立責任保險契約義務，以求聚集眾人力量、分散個別損害。在此應注意的是，欲以強制締約方式達到提高投保率之目的，無法僅自單方面強制投保即可實現，必須同時間於另一方面限縮保險人拒保之餘地，方克其功，合先敘明。⁴²

第一款 投保強制

⁴¹ 陳自強著，《契約之成立與生效》，學林文化，2002年3月，頁147-149。

⁴² 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10。

強制汽車責任保險之目的，首重分散因汽車交通事故加害人之用路風險所產生之損害賠償責任，減輕加害人財力負擔，進而達到確保受害人之損害獲得填補之終極目標。是以，若能確實強制可能造成用路風險之加害人投保本保險，將能有效率地達成本保險之政策性目標。

第一目 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
投保人之義務		
交強險投保主體 及其投保義務	第 2 條第 1 項： 「在中華人民共和國境內道路上行駛的 機動車的所有人或者管理人 ，應當依照《中華人民共和國道路交通安全法》的規定投保機動車交通事故責任強制保險。」	第 6 條第 1 項~第 3 項： 「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。軍用汽車於非作戰期間，亦同。 前項汽車所有人未訂立本保險契約者，推定 公路監理機關登記之所有人 為投保義務人。 第一項汽車有下列情形之一者，以其 使用人或管理人 為投保義務人： 一、汽車牌照已繳還、繳銷或註銷。 二、汽車所有人不明。 三、因可歸責於汽車使用人或管理人之事由，致汽車所有人無法管理或使用汽車。」
投保人 支付保險費義務、 保險公司交付 保險單與保險憑 證義務	第 12 條： 「簽訂機動車交通事故責任強制保險合同時，投保人應當一次支付全部保險費；保險公司應當向投保人簽發保險單、保險標誌。保險單、保險標誌應當註明保險單號碼、車牌號碼、保險期限、保險公司的名稱、地址和理賠電話號碼。」	

	<p>被保險人應當在被保險機動車上放置保險標誌。</p> <p>保險標誌式樣全國統一。保險單、保險標誌由保監會監製。任何單位或者個人不得偽造、變造或者使用偽造、變造的保險單、保險標誌。」</p>	
交強險之監管	<p>第4條第2項： 「公安機關交通管理部門、農業（農業機械）主管部門（以下統稱機動車管理部門）應當依法對機動車參加機動車交通事故責任強制保險的情況實施監督檢查。對未參加機動車交通事故責任強制保險的機動車，機動車管理部門不得予以登記，機動車安全技術檢驗機構不得予以檢驗。」</p>	
投保人對交強險之續保義務	<p>第19條： 「機動車交通事故責任強制保險合同期滿，投保人應當及時續保，並提供上一年度的保險單。」</p>	
一車一保險原則及本保險與交通監理作業之結合	<p>第16條： 「應訂立本保險契約之汽車所有人於申請發給牌照、臨時通行證或本保險期間屆滿前，應以每一個別汽車為單位，向保險人申請訂立本保險契約。</p> <p>公路監理機關對於有下列情事之汽車，不得發給牌照、臨時通行證、換發牌照、異動登記或檢驗：</p> <p>一、應訂立本保險契約而未訂立。</p>	

		二、本保險有效期間不滿三十日。但申請臨時牌照或臨時通行證者，不適用之。」
--	--	--------------------------------------

第二目 台灣《強制汽車責任保險法》

壹、投保義務人

保險契約中，要保人係保險契約之形式當事人，其以自己名義與保險人訂立保險契約並負有支付保險費之義務，尤其在財產保險，要保人幾乎與被保險人相同，探討之實益不大，但是在強制汽車責任保險，因有政策上之考量而必須強制締約，因而產生投保義務人之規定。論者以為，既然強制汽車責任保險有其強制性，即無「要保」之情形存在可言，是以，於強制汽車責任保險法之規範中，似不宜使用要保人之用語，僅須使用「投保義務人」稱之即可，以求有別於任意保險中之要保人。⁴³此種看法，本文從之，我國之《強制汽車責任保險法》應以第6條所稱之「投保義務人」用語為準即可，似毋庸另於同法第9條另行定義「要保人」用語，合先敘明。

本法第6條係以三階段之方式界定投保義務人，蓋有鑑於我國司法實務認定汽車為動產，只要依照《民法》第761條之規定完成交付程序，所有權即屬移轉，實務常見汽車實際所有人與公路監理機關登記之車主不一致情形，因此，本條首先以《民法》規定之所有權人作為第一階段之投保義務人，其次方將公路監理機關登記之所有人推定為第二階段之投保義務人，而第三階段係將可歸責於使用人或管理人導致汽車所有人無法管理或使用汽車之情形，課予使用人或管理人為投保義務人。此三個階段層次分明⁴⁴，以第一階段為原則，第二、第三階段為例外。換言之，按我國《公路法》第65條第1項規定：「汽車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險。」，《強制汽車責任保險法》第6條遵此而為相同規定，原則上僅強制汽車所有人訂立本保險契約，只有在以下二種例外情況，以汽車所有人以外之人為投保義務人：(一)汽車所有人未訂立本保險契約者，推定公路監理機關登記之所有人為投保義務人。(二)汽車牌照已繳還、繳銷或註銷、汽車所有人不明，以及因可歸責於汽車使用人或管理

⁴³ 盧世寧，同前揭註2文，頁22-23。

⁴⁴ 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163。

人之事由，致汽車所有人無法管理或使用汽車之情況，以汽車之使用人或管理人為投保義務人。然而，此二種例外情況於實務上並不常見，常見的是必須依原則規定，以汽車所有人為唯一投保義務人者。

有論者以為，一旦從此規定，將產生諸多不當之處：首先，在推行強制汽車保險極有成效之先進國家中，無不以駕駛人之肇事與違規或向保險人求償之紀錄決定其保費負擔，若單純以汽車所有人為強制承保對象，則對保險費率之釐定勢必得採行「從車制」，此對無肇事或違背紀錄之汽車所有人不只是有欠公平，對習性不良之汽車所有人亦不得經由調整保費促使其遵守交通法規。其次，《強制汽車責任保險法》第9條第2項規定，凡經要保人(汽車所有人)同意使用或管理被保險汽車之人，與要保人同為被保險人，無異間接容許由低危險之所有人出面投保，而由高危險之使用人於道路上駕駛被保險汽車，此豈符合對價衡平原則？況且，被許可人之肇事紀錄將被列為汽車所有人之紀錄，將大幅增加汽車所有人日後之保費負擔，對汽車所有人而言，不甚公平之處顯而易見。此何以歐美各國所採行之強制汽車責任保險無不以標的汽車之實際所有人為實施對象，而於人民租借使用汽車時，堅守「借車，不借保險」之處理方式，絕不將車禍事故責任轉嫁予汽車所有人。⁴⁵再者，參酌本法第6條以及第16條之立法理由，本法以汽車所有人為法定之投保義務人乃「著眼於強制保險，配合公路主管機關驗車及換照作業」，「明定強制汽車責任保險之投保為領照或領照之前提要件，俾透過汽車監理單位之作業配合，以收事倍功半之效。」⁴⁶於交通監理作業上，「汽車證照發放之請領人」乃最易確定者，故以其為投保義務人，或可有效貫徹強制汽車責任保險法之強制投保目的。然而，此處將產生之疑慮是，於交通監理機關之汽車登記名義所有人可能與民法上汽車所有人之範圍不相一致的問題。蓋於我國《民法》規定中，動產所有人之歸屬並非如不動產般以登記為要件，⁴⁷假若登記名義人與民法上之汽車所有人為不同人時，將產生何者方為投保義務人之疑義。最後，有鑑於本法採取責任保險法制，立法目的為分散汽車交通事故之潛在損害賠償責任風險，使應負擔損害賠償責任者有責任保險之保護，並且提供汽車交通事故受害人傷亡之基本保障，從而，投保義務人之決定應以民事責任之可能歸責主體為依歸⁴⁸。換言之，強制汽車責任保險法既以責任保險之形式，其保險利益自然是因使用或管理汽車所可能造成的潛在責任風險，應立法強制之對象應為民事責任之可能歸責主體為宜⁴⁹，以求配合民事侵權

⁴⁵ 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56-57。

⁴⁶ 同前揭註12書，頁23、64。

⁴⁷ 台灣《民法》第758條規定：「不動產物權，依法律行為而取得、設定、喪失或變更者，非經登記，不生效力。」第761條第1項前段規定：「動產物權之讓與，非將動產交付，不生效力。」

⁴⁸ 江朝國著，同前揭註18書，頁105-113。

⁴⁹ 盧世寧，同前揭註2文，頁23。

行為理論，若本法限制僅汽車所有人為唯一強制投保主體，則無法規範及汽車使用人或管理人駕駛汽車造成交通事故之情形，而顯有與民事侵權行為法制無法配合之處。

然而，本文以為，上述見解似有欠妥當。首先，單純以汽車所有人為強制投保對象，與保險費率之釐定是否採取從車制並無必然關係。以我國《強制汽車責任保險法》為例，雖以汽車所有人為原則強制投保對象，同法第 45 條仍規定保險費率之訂定，以兼採從人因素以及從車因素為原則。其次，由汽車所有人負擔保險費，並將被保險人之範圍涵蓋至具名以及附加被保險人之做法，並無可議之處，除了汽車所有人為具名被保險人外，附加被保險人亦屬經由汽車所有人同意允許使用汽車之人，既汽車所有人同意擴大承擔風險範圍，即無所謂增加其保費負擔之不公平疑慮。再者，我國《強制汽車責任保險法》第 6 條第 1 項規定所稱之汽車所有人，應係指我國《民法》定義之汽車所有人，換言之，即為動產所有權歸屬之所有人，並非以登記與否為準，縱使於汽車所有人未訂立本保險而有實際所有人以及登記所有人之疑慮，依同法第 6 條第 2 項規定，先推定以登記之所有人為投保義務人，但此時容許登記所有人舉反證推翻之，亦即，於推翻推定後，即須由實際汽車所有人負擔投保義務。最後，若立法強制所有民事責任之可能歸責主體為強制投保對象，對於僅偶爾使用汽車之人將有負擔過重之嫌，同時，亦降低其投保意願，不利於本保險之推行。

是以，本文以為，我國《強制汽車責任保險法》第 6 條規定，以汽車所有人為投保義務人，並基於例外從嚴原則，明文兩種以汽車所有人以外之人為投保義務人之立法模式，堪值稱許，而無論者所謂之疑慮才是。

第三目 大陸《機動車交通事故責任強制保險條例》

壹、投保義務人

按《道路交通安全法》第 98 條規定：「機動車所有人、管理人未按照國家規定投保機動車第三者責任強制保險的，由公安機關交通管理部門扣留車輛至依照規定投保後，並處以(下略)」⁵⁰《條例》依此於第 2 條第 1 項規定，在大陸境內道路上行駛的機動車的所有人或者管理人，應當依照

⁵⁰ 大陸《道路交通安全法》第 98 條規定全文為：「機動車所有人、管理人未按照國家規定投保機動車第三者責任強制保險的，由公安機關交通管理部門扣留車輛至依照規定投保後，並處依照規定投保最低責任限額應繳納的保險費的二倍罰款。(I)依照前款繳納的罰款全部納入道路交通事故社會救助基金。具體辦法由國務院規定。(II)」

投保機動車交通事故責任強制保險。既然已有此明文規定，可推知在大陸境內道路上行使之機動車所有人或管理人，應負擔法定投保義務，屬於法定之投保義務人。而此處所稱之「機動車所有人」，係指對機動車享有所有權，並有權占有、使用、收益以及處分該機動車之人，於實務中，常以公安機關交通管理部門登記為車主之人作為機動車之所有人，然而，必須注意的是，由於大陸《民法通則》第 72 條規定：「財產所有權的取得，不得違反法律規定。按照合同或者其他合法方式取得財產的，財產所有權從財產交付時起轉移，法律另有規定或者當事人另有約定的除外。」⁵¹因此，公安機關交通管理部門之登記所有人，不一定與《民法通則》中所規範之財產所有權人相一致，此於《公安部關於確定機動車所有權人問題的復函》中亦明確指出：「根據現行機動車登記法規和有關規定，公安機關辦理的機動車登記，是准予或者不准予上道路行駛的登記，不是機動車所有權登記。為了交通管理工作的需要，公安機關車輛管理所在辦理車輛牌証時，憑購車發票或者民眾法院判決、裁定、調解的法律文書等機動車來歷憑証確認機動車的車主。因此，公安機關登記的車主，不宜作為判別機動車所有權的依據。」⁵²換言之，若以公安機關登記的車主作為判別機動車所有權之依據者，必須另作確認才是。此外，此處所稱之「機動車管理人」，是指不享有機動車所有權，但是依法律或依契約實際占有機動車之自然人或法人而言，規範機動車管理人主要是為了彌補單一投保義務人制度之不足，蓋於某些情況下機動車所有人可能陷於不明狀態。最後，必須注意者為，解釋上投保義務具有一定順序，申言之，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的情形下，方由機動車管理人為機動車投保強制險。⁵³不過，適用之順序並未明文，為免疑義，本文以為，《條例》第 2 條第 1 項應修正為：「在中華人民共和國境內道路上行使的機動車的所有人，應當依照《中華人民共和國道路交通安全法》的規定投保機動車交通事故責任強制保險。(第一項)前項機動車所有人不合適或不明之情況下，方由機動車的管理人負擔投保本保險之義務。(第二項)」

交強險屬於強制性質的保險，保監會必須依據總體上無盈無虧原則來監管保險公司的經營，因此，《條例》第 12 條要求投保人於簽訂機動車交通事故責任強制保險合同時，應當一次支付全部保險費，有別於一般商業保險，此規定對於保險公司的順利經營以及道路交通安全救助基金的正常發展而言十分重要，況且，交強險之立法目的在於提供基本保障，保險費

⁵¹ 資料來源：<http://www.6law.idv.tw/aa.htm> 電子六法全書網站 最終瀏覽日：2007/12/18
1986 年 4 月 12 日第六屆全國人民代表大會第四次會議通過，1986 年 4 月 12 日中華人民共和國主席令第三十七號公佈，自 1987 年 1 月 1 日起施行。

⁵² 資料來源：http://www.china122.com.cn/aclaw/ac_synthesis/2006/8/253.html 中國交通事故律師網，公交管(2000)98 號，頒佈日期：2000/06/05，實施日期：2000/06/05。

⁵³ 張新寶、陳飛著，同前揭註 33 書，頁 5-7。

並不多，不致加重投保人之負擔。同時，同法同條要求保險公司應當向投保人簽發保險單、保險標誌。保險單、保險標誌應當註明保險單號碼、車牌號碼、保險期限、保險公司的名稱、地址和理賠電話號碼。此外，被保險人應當在被保險機動車上放置保險標誌。保險標誌式樣全國統一，保險單、保險標誌由保監會監製，任何單位或者個人不得偽造、變造或者使用偽造、變造的保險單、保險標誌，若有違反此等規定，依《條例》第 40 條規定：「上道路行駛的機動車未放置保險標誌的，公安機關交通管理部門應當扣留機動車，通知當事人提供保險標誌或者補辦相應手續，可以處警告或者 20 元以上 200 元以下罰款。（Ⅰ）當事人提供保險標誌或者補辦相應手續的，應當及時退還機動車。（Ⅱ）」以及《條例》第 41 條規定：「偽造、變造或者使用偽造、變造的保險標誌，或者使用其他機動車的保險標誌，由公安機關交通管理部門予以收繳，扣留該機動車，處 200 元以上 2000 元以下罰款；構成犯罪的，依法追究刑事責任。（Ⅰ）當事人提供相應的合法證明或者補辦相應手續的，應當及時退還機動車。（Ⅱ）」應承擔相應法律責任。⁵⁴

假使機動車交通事故責任強制保險合同期滿，投保人應當及時續保，並提供上一年度的保險單。蓋交強險之主要立法目的在於保證交通事故受害人能獲得及時的救助，維持交強險契約之持續性方為實現此一目的之根本保證，因此，《條例》第 19 條規定投保人對於交強險之續保義務。此處之續保義務，並不表示投保人必須向上一年度之同一保險公司續保，而只要求投保人必須保持在某一家保險公司投保即可，此外，要求投保人提供上一年度之保險單，主要是提供他保險公司方便查詢該被保險人之相關資訊，諸如違規紀錄、重大事項告知義務之履行情況等。若投保人怠於及時續保，即應依《條例》第 39 條規定：「機動車所有人、管理人未按照規定投保機動車交通事故責任強制保險的，由公安機關交通管理部門扣留機動車，通知機動車所有人、管理人依照規定投保，處依照規定投保最低責任限額應繳納的保險費的 2 倍罰款。（Ⅰ）機動車所有人、管理人依照規定補辦機動車交通事故責任強制保險的，應當及時退還機動車。（Ⅱ）」承擔法律責任。⁵⁵

最後，公安機關交通管理部門、農業（農業機械）主管部門（以下統稱機動車管理部門）應當依法對機動車參加機動車交通事故責任強制保險的情況實施監督檢查。對未參加機動車交通事故責任強制保險的機動車，機動車管理部門不得予以登記，機動車安全技術檢驗機構不得予以檢驗。公安機關交通管理部門及其交通警察在調查處理道路交通安全違法行為

⁵⁴ 張新寶、陳飛著，同前揭註 33 書，頁 106-111。

⁵⁵ 張新寶、陳飛著，同前揭註 33 書，頁 133-135。

和道路交通事故時，應當依法檢查機動車交通事故責任強制保險的保險標誌，此為《條例》第4條所明文。總的來說，透過機動車管理部門對登記車輛之監督、安全技術檢驗機構之定期監督以及交通警察對於日常交通事故之監督互相配合，將有效率地杜絕逃避投保交強險之情形發生。⁵⁶

第四目 結語

為貫徹強制汽車責任保險保障汽車交通事故受害人之政策性目標，不得不對契約自由原則加以限制，立法強制特定人負擔投保義務者。是以，應如何劃定受強制之特定人範圍，方能達到本保險分散加害人之用路風險，減輕加害人財力負擔之目的，即為本款所致探討之重點。

本文以為，我國《強制汽車責任保險法》第6條規定，以三階段之立法模式呈現，此三階段層次分明，以汽車所有人為投保義務人，並基於例外從嚴原則，明文兩種以汽車所有人以外之人為投保義務人之立法模式，堪值稱許，而無論者所謂之疑慮才是。

至於大陸《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。不過，適用之順序並未明文，為免疑義，本文以為，《條例》第2條第1項應修正為：「在中華人民共和國境內道路上行使的機動車的所有人，應當依照《中華人民共和國道路交通安全法》的規定投保機動車交通事故責任強制保險。（第一項）前項機動車所有人不合適或不明之情況下，方由機動車的管理人負擔投保本保險之義務。（第二項）」

第二款 承保強制

承前所述，為達確保受害人之損失獲得填補之功能，立法例中多設有強制締約之規定，在法規上強制雙方契約當事人負有訂立責任保險契約義務，以求聚集眾人力量、分散個別損害。若單單只立法強制投保義務人履行義務，而未限縮保險人拒保之空間，將使強制汽車責任保險保護受害人之政策性目的落空。是以，於另一方面同時立法要求保險人之承保義務，即屬必要。而強制保險人對於投保義務人之要約，除有法定拒保事由外，必須為承諾，然而，此效力僅及於法定最低保險金額之內，對於超出法定最

⁵⁶ 張新寶、陳飛著，同前揭註33書，頁40。

低保險金額之要約，保險人即得任意為承保或拒保之表示，合先敘明。⁵⁷

第一目 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
交強險 之 承保主體	<p>第 5 條： 「中資保險公司（以下稱保險公司）經保監會批准，可以從事機動車交通事故責任強制保險業務。</p> <p>為了保證機動車交通事故責任強制保險制度的實行，保監會有權要求保險公司從事機動車交通事故責任強制保險業務。</p> <p>未經保監會批准，任何單位或者個人不得從事機動車交通事故責任強制保險業務。」</p>	<p>第 8 條： 「本法所稱保險人，指經主管機關許可，得經營本保險之保險業。</p> <p>前項保險業申請許可應具備之資格條件、應檢附文件、廢止許可事由及其他應遵行事項之辦法，由主管機關會同中央交通主管機關定之。」</p>
具備從事交強險 業務資格的保險 公司之強制承保 義務	<p>第 10 條： 「投保人在投保時應當選擇具備從事機動車交通事故責任強制保險業務資格的保險公司，被選擇的保險公司不得拒絕或者拖延承保。</p> <p>保監會應當將具備從事機動車交通事故責任強制保險業務資格的保險公司向社會公示。」</p>	<p>第 18 條第 1 項： 「除要保人未交付保險費或有違反前條規定之據實說明義務外，保險人不得拒絕承保。」</p>
拒保事由	無	<p>第 18 條第 1 項： 「除要保人未交付保險費或有違反前條規定之據實說明義務外，保險人不得拒絕承保。」</p>

⁵⁷ 葉銘進，同前揭註 1 文，頁 47。

<p>擬制承保</p>	<p>無</p>	<p>第 18 條第 2 項： 「保險人依前項規定拒絕承保時，應於接到要保書之日起十日內以書面為意思表示；屆期未以書面表示者，視為同意承保。」</p>
<p>重要事項</p>	<p>第 11 條第 2 項： 「重要事項包括機動車的種類、廠牌型號、識別代碼、牌照號碼、使用性質和機動車所有人或者管理人的姓名（名稱）、性別、年齡、住所、身份證或者駕駛證號碼（組織機構代碼）、續保前該機動車發生事故的情況以及保監會規定的其他事項。」</p>	<p>第 17 條第 1 項： 「要保人申請訂立本保險契約時，對於下列事項應據實說明： 一、汽車種類。 二、使用性質。 三、汽車號牌號碼、引擎號碼或車身號碼。 四、投保義務人姓名、性別、出生年月日、住所及國民身分證統一編號。」</p>
<p>要保人(投保人)對重要事項之據實告知義務</p>	<p>第 11 條第 1 項： 「投保人投保時，應當向保險公司如實告知重要事項。」</p>	<p>第 17 條第 1 項前段： 「要保人申請訂立本保險契約時，對於下列事項應據實說明」</p>
<p>未如實告知之效果</p>	<p>第 14 條： 「保險公司不得解除機動車交通事故責任強制保險合同；但是，投保人對重要事項未履行如實告知義務的除外。 投保人對重要事項未履行如實告知義務，保險公司解除合同前，應當書面通知投保人，投保人應當自收到通知之日起 5 日內履行如實告知義務；投保人在上述期限內履行如實告知義務的，保險公司不得解除合同。」 《條款》第 12 條第 2 項： 「投保人未如實告知重要</p>	<p>第 18 條： 「除要保人未交付保險費或有違反前條規定之據實說明義務外，保險人不得拒絕承保。保險人依前項規定拒絕承保時，應於接到要保書之日起十日內以書面為意思表示；屆期未以書面表示者，視為同意承保。」 第 20 條： 「保險人不得解除保險契約。除有下列情事之一者外，保險人不得終止保險契約： 一、要保人違反第十七條之據實說明義務。 二、要保人未依約定交付保險費。 保險人依前項規定終止保險契</p>

	<p>事項，對保險費計算有影響的，保險人按照保單年度重新核定保險費計收。」</p>	<p>約前，應以書面通知要保人於通知到達後十日內補正；要保人於終止契約通知到達前補正者，保險人不得終止契約。</p> <p>保險契約終止，保險人應於三日內通知被保險汽車之轄屬公路監理機關、主管機關及中央交通主管機關指定之機關（構）。保險人應返還要保人終止契約後未到期之保險費；保險費未返還前，視為保險契約存續中。」</p>
<p>解除交強險合同的法律效力</p>	<p>第 17 條： 「機動車交通事故責任強制保險合同解除前，保險公司應當按照合同承擔保險責任。</p> <p>合同解除時，保險公司可以收取自保險責任開始之日起至合同解除之日止的保險費，剩餘部分的保險費退還投保人。」</p>	

第二目 台灣《強制汽車責任保險法》

壹、承保義務

為達本保險保障受害人之目的，以及提供被保險人於事故發生時得以減輕因受害人請求之經濟負擔之功能，在投保義務人受有立法強制履行義務之同時，理應於另一方面賦予保險人相當程度之承保義務。然而，基於本保險之強制性已構成契約自由原則之例外，為求更能符合法治國家貫行之比例原則之檢驗，論者以為，只有在法定最低保障或最低保險金額範圍內，方可存在法律上強制締約之情形。申言之，應以一般大眾之利益為標準，超過本法所訂最低保障金額部分，被保險人如有投保責任保險以免除受賠償請求之必要性時，法律應無強制其投保之依據，亦無剝奪保險人核保及依危險性質選擇被保險人權利之自由，就超過本法所訂最低保障金額部分，應屬任意保險之範疇。只不過，在此觀念下，並未否定最低保險金

額應隨社會經濟狀況，由強制汽車責任保險主管機關，適度地加以調整之必要。

貳、承保義務之例外

依《強制汽車責任保險法》第8條規定，「本法所稱保險人，指經主管機關許可，得經營本保險之保險公司。」雖然以立法限制保險人承保自由之方式有其道理，但若採取極端的完全限制承保自由之方式，任由可能屬於不良危險(poor risk)或違反保險契約原則者，皆成為本保險之被保險人，亦非妥適，故本法第18條規定有二法定事由，可例外地作為保險人拒保之依據。至於此二「法定拒保事由」之規定是否允當，茲論述如下：

一、未交付保險費者

我國《強制汽車責任保險法》第18條第1項規定，除要保人未交付保險費外，保險人不得拒絕承保。其立法目的在於「排除延緩繳費之不當要求與負面作用」，其所謂負面作用，若謂係投保義務人於要保時既不須立即交付保費，不足以支應保險理賠之數額，影響保險人之清償能力而言，並非妥當。蓋有關保險人之清償能力，於我國之《保險法》第139條已有規範予以要求，似無須另以要保人必須繳付保險費維持保險人之清償能力。此外，有關要保人之不當要求，此乃長久以來保險業謂取悅客戶，以遲收保費為手段之結果，蓋若保費之履行期已約定，要保人似無延緩繳交保費之空間，是故，根本之道應是保險業者之自律，杜絕延欠保費歪風，而非要求要保人於提出要約之同時繳交保險費，並且保險人可據以為拒保事由，否則，若要求要保人於提出要約時繳交保險費，將使已於保險法中取得共識之問題——保險契約屬於不要物契約，又再度於此掀起漣漪。

職是之故，論者以為，本法將要保人未交付保險費作為保險人之法定拒保事由，應係為了避免其欲以不繳付保險費之方式，坐待本保險契約之成立，且於保險人對其主張解除或終止契約後，再向其他保險人以同樣方法取得保險保障，形成濫用保險人承保義務之情形。解決之道，似可使投保義務人因無保險証無法申辦公路監理事項之手續，間接迫使其於要約同時繳付保險費，如此一來，不僅可克服使保險契約成為要物契約理論上不妥之處，亦可兼顧保障受害人之目的，應屬較適當之方式。⁵⁸

⁵⁸ 謝宗穎，同前揭註42書，頁23-27。

二、不為據實說明者

我國《強制汽車責任保險法》第 18 條第 1 項另規定，除要保人違反同法第 17 條規定之據實說明義務外，保險人不得拒絕承保。蓋於此情形中，若仍限制保險人不得拒絕承保，對於保險人而言未免過於苛刻而有失公平。

按保險契約為最大善意契約，為落實對價衡平原則，要保人依我國《保險法》第 64 條規定⁵⁹，負有據實說明義務。所稱違反據實說明義務者，乃對保險契約為最大善意原則之破壞，此將影響保險人對於危險之估計，亦將動搖整個保險契約之成立與存續的法律效果。惟，此與本法欲盡量促使保險契約成立並維持其有效性之目的有所衝突，自保障汽車交通事故受害人之角度而論，似應對因違反據實說明義務而無法締結本保險契約之情形加以限縮。⁶⁰申言之，本法第 18 條第 1 項規定，一旦要保人違反同法第 17 條之據實說明義務者，保險人有權利拒絕承保，雖此法律效果看似嚴格，惟必須注意的是，本法第 17 條所稱對重要事項之不實說明，乃採列舉該等重要事項之立法方式，本文以為，既已針對重要事項予以羅列，排除概括規定之立法模式，實有助於本法控制強制汽車責任保險契約歸於消滅或不存在之情形發生，是以，本法第 18 條第 1 項有關違反據實說明義務之規定，應值肯定。

至於違反據實說明義務之行為態樣，應可包括積極地為不實之說明（如我國《保險法》第 64 條「故意隱匿」之文字），以及消極地不為據實說明（如我國《保險法》第 64 條「過失遺漏」之文字），此等情況均無法滿足保險契約之為誠信契約所要求之最大善意原則，亦使保險人無法正確地估計其所承擔之危險，而破壞繳付保險費與保險人承擔責任風險之對價衡平關係，⁶¹是以，於適用違反據實說明義務規定之同時，宜併予注意。

叁、擬制承諾與核保期間

⁵⁹ 台灣《保險法》第 64 條規定：「訂立契約時，要保人對於保險人之書面詢問，應據實說明。(I) 要保人故意隱匿，或因過失遺漏，或為不實之說明，足以變更或減少保險人對於危險之估計者，保險人得解除契約；其危險發生後亦同。但要保人證明危險之發生未基於其說明或未說明之事實時，不在此限。(II) 前項解除契約權，自保險人知有解除之原因後，經過一個月不行使而消滅；或契約訂立後經過二年，即有可以解除之原因，亦不得解除契約。(III)」

⁶⁰ 江朝國著，同前揭註 18 書，頁 265。

⁶¹ 江朝國著，同前揭註 18 書，頁 272。

一、擬制承諾之意義與效果

按我國《強制汽車責任保險法》第 18 條第 1 項規定，除要保人未交付保險費或有違反前項規定之據實說明義務外，保險人不得拒絕承保。然而，保險人對於要保人是否已經依據同法第 17 條規定履行據實說明義務，或者保費是否已經繳交，理論上均非投保時即已得確定，立法上若未規範契約成立之時點，將產生保險人藉口拖延承諾時期之弊，是故，針對保險人未能及時拒保時保險契約究否成立之問題，本法特於第 18 條第 2 項規定擬制承諾制度以為因應。

所謂擬制承諾制度，乃指當保險人在投保義務人提出保險要約後，經過一定核保期間仍未表示拒絕要約者，法律上即擬制其契約成立，以及時提供被保險人及受害人保險保障。此處所稱核保期間，乃屬保險人得依法審核要保人要保合法性並據以拒保之期間，故亦稱「法定拒保期間」。在此期間內，保險人得審核要保人之要約內容，若該內容無未交付保險費或違反據實說明義務之情形，保險人不得拒絕承保，保險契約因而成立，反之，若該內容有上開情形者，保險人亦必須於核保期間內表示拒絕承保，否則於核保期間經過後，保險契約將依法擬制而成立。此外，必須注意者為，契約雖因核保期間之屆滿，保險人未有拒保之表示而擬制成立，但該等擬制成立之契約關係，並非即可得因此確定至保險期間屆滿為止皆無瑕疵，換言之，保險人於契約成立後，若發現有法定契約終止事由，仍可終止契約(本法第 20 條規定⁶²)。

二、核保期間之起算方式

有關核保期間之起算時點，乃規定於本法第 18 條第 2 項，應於接到要保書之日起十日內以書面為意思表示。此處可能產生的問題是，若要保人雖有本法第 18 條第 1 項之情事，但並未以要保書提出要約時，保險人得否主張不進行核保期間，並對口頭要約到達保險人經過十日後所致汽車交通事故損害，抗辯契約未成立而免除對受害人之賠償責任？關於本問題，若自法條中文義解釋，似乎必須自保險人接到「要保書」之日起十日內以書面為意思表示，從而，上開爭議中保險人之抗辯似屬有理。然而，本文以為，在保險法中，保險契約之本質為非要式契約已為通說所確定，

⁶² 台灣《強制汽車責任保險法》第 20 條規定：「保險人不得解除保險契約。(I)除有下列情事之一者外，保險人不得終止保險契約：一、要保人違反第十七條之據實說明義務。二、要保人未依約定交付保險費。(II)」

在強制汽車責任保險法中無須為不同之解釋，徒增學說上繁複討論之困擾，是以，本法第 18 條第 2 項之相關規定應解為訓示規定才是，換言之，應認為在要保人以口頭向保險人提出要約時，仍產生提出要約之效力，於要約到達保險人處之翌日起算十日之核保期間(民法第 95 條、第 120 條⁶³)，保險人一旦未於核保期間內依法定拒保事由為拒絕承保之意思表示，保險契約即依法擬制而成立。⁶⁴

第三目 大陸《機動車交通事故責任強制保險條例》之規定

壹、承保義務

所謂「中資保險公司」，依據大陸之《保險法》第 70 條規定⁶⁵，是指中資的股份有限公司和國有獨資公司。相對的「非中資保險公司」，依據同法第 154 條規定⁶⁶，是包含中外合資保險公司、外資獨資保險公司，以及外國保險公司分公司。自《條例》第 5 條第 1 項可得知，本條規定交強險之承保主體是由保監會批准的中資保險公司，未經保監會批准，任何單位或個人不得從事機動車交通事故責任強制保險業務，同時於第 2 項規定保監會有權要求保險公司從事該交強險業務，屬於一種行政許可行為，一方面保障符合法律規定之保險公司的權利，另一方面又可以避免無人承保可能導致法律無法實施之困境。質言之，前者針對可以從事交強險業務之承保主體設定了門檻，相對的，凡符合規定之中資保險公司都有承保交強險之義務；而後者，則是考量到交強險實行統一的保險條款與基礎費率制，保監會按照交強險業務總體上不盈利不虧損原則審批保險費率，將可能出現保險公司為了規避商業風險不願承保的情況，本條文即賦予保監會強制要求保險公司承保的權力，確保交強險市場的運行。

未經過保監會之批准者，不僅是保險公司，包括其他機構、個人或非中資保險公司，皆不得從事交強險業務，否則應依法承擔相應的法律責任，依據《條例》第 36 條規定：「未經保監會批准，非法從事機動車交通事故責任強制保險業務的，由保監會予以取締；構成犯罪的，依法追究刑

⁶³ 台灣《民法》第 95 條第 1 項規定：「非對話而為意思表示者，其意思表示，以通知達到相對人時，發生效力。但撤回之通知，同時或先時到達者，不在此限。」第 120 條規定：「以時定期間者，即時起算。(I)以日、星期、月或年定期間者，其始日不算入。(II)」

⁶⁴ 謝宗穎，同前揭註 42 書，頁 31-33。

⁶⁵ 大陸《保險法》第 70 條：「保險公司應當採取下列組織形式：(一)股份有限公司；(二)國有獨資公司。」

⁶⁶ 大陸《保險法》第 154 條：「中外合資保險公司、外資獨資保險公司、外國保險公司分公司適用本法規定；法律、行政法規另有規定的，適用其規定。」

事責任；尚不構成犯罪的，由保監會沒收違法所得，違法所得 20 萬元以上的，並處違法所得 1 倍以上 5 倍以下罰款；沒有違法所得或者違法所得不足 20 萬元的，處 20 萬元以上 100 萬元以下罰款。」此外，大陸《保險法》第 142 條規定：「違反本法規定，擅自設立保險公司或者非法從事商業保險業務活動的，由保險監督管理機構予以取締；構成犯罪的，依法追究刑事責任；尚不構成犯罪的，由保險監督管理機構沒收違法所得，並處以違法所得一倍以上五倍以下的罰款，沒有違法所得或者違法所得不足二十萬元的，處以二十萬元以上一百萬元以下的罰款。」若保險公司進而從事交強險業務，其違法性更為重大，依比例原則，應承擔更重之法律責任，根據《條例》第 37 條規定：「保險公司未經保監會批准從事機動車交通事故責任強制保險業務的，由保監會責令改正，責令退還收取的保險費，沒收違法所得，違法所得 10 萬元以上的，並處違法所得 1 倍以上 5 倍以下罰款；沒有違法所得或者違法所得不足 10 萬元的，處 10 萬元以上 50 萬元以下罰款；逾期不改正或者造成嚴重後果的，責令停業整頓或者吊銷經營保險業務許可證。」此外，大陸《保險法》第 143 條亦有規定：「違反本法規定，超出核定的業務範圍從事保險業務或者兼營本法及其他法律、行政法規規定以外的業務，構成犯罪的，依法追究刑事責任；尚不構成犯罪的，由保險監督管理機構責令改正，責令退還收取的保險費，沒收違法所得，並處以違法所得一倍以上五倍以下的罰款；沒有違法所得或者違法所得不足十萬元的，處以十萬元以上五十萬元以下的罰款；逾期不改正或者造成嚴重後果的，責令停業整頓或者吊銷經營保險業務許可證。」

假若情況係保險公司拒絕承保，則該保險公司應承擔相應之行政責任，依據《條例》第 38 條規定：「保險公司違反本條例規定，有下列行為之一的，由保監會責令改正，處 5 萬元以上 30 萬元以下罰款；情節嚴重的，可以限制業務範圍、責令停止接受新業務或者吊銷經營保險業務許可證：（一）拒絕或者拖延承保機動車交通事故責任強制保險的；」⁶⁷

至於《條例》第 10 條之部分，可分為兩方面來分析，首先，保監會定期將具備從事交強險業務資格之保險公司向社會公示，投保人投保時應當從保監會公布的有資格經營交強險的保險公司中自由選擇一間投保，既然投保人具備法定之投保義務，投保人即不得以任何理由作為未前往投保之藉口，否則，依《條例》第 39 條規定：「機動車所有人、管理人未按照規定投保機動車交通事故責任強制保險的，由公安機關交通管理部門扣留機動車，通知機動車所有人、管理人依照規定投保，處依照規定投保最低責任限額應繳納的保險費的 2 倍罰款。（第一項）機動車所有人、管理人依照規定補辦機動車交通事故責任強制保險的，應當及時退還機動車。（第

⁶⁷ 張新寶、陳飛著，同前揭註 33 書，頁 41-46。

二項)」應承擔相應之法律責任。其次，保險公司具有不得拒保或拖延承保之義務，蓋依《條例》規定，投保人的機動車若未辦理交強險、沒有貼上保險標誌即無法上路行駛，也可能因為機動車之交強險業務未順利完成，使道路交通事故受害人之損害無法迅速獲得填補，更何況，國家以強制性之法律形式規定投保人之投保義務，擴大保險公司的業務範圍，相應的保險公司承擔強制承保義務就是必須的，以平衡雙方當事人間之權利義務。⁶⁸根據《條例》第38條規定：「保險公司違反本條例規定，有下列行為之一的，由保監會責令改正，處5萬元以上30萬元以下罰款；情節嚴重的，可以限制業務範圍、責令停止接受新業務或者吊銷經營保險業務許可證：（一）拒絕或者拖延承保機動車交通事故責任強制保險的（下略）。」

貳、據實說明義務

《條例》第11條規定投保人投保時，應當向保險公司如實告知重要事項。所謂重要事項，是指足以影響保險契約成立、變更或解除者，有關保險標的和被保險人的有關情況，依據同條之規定，包括機動車的種類、廠牌型號、識別代碼、牌照號碼、使用性質和機動車所有人或者管理人的姓名（名稱）、性別、年齡、住所、身份證或者駕駛證號碼（組織機構代碼）、續保前該機動車發生事故的情況以及保監會規定的其他事項。投保人是否對於重要事項履行告知義務，決定著保險公司是否承保、是否可以解除契約以及能否減免保險賠償數額，關係至鉅，因此於《條例》中詳細列舉各個重要事項。而保險公司為了避免投保人虛假告知此等情況，應當參考信息共享機制的信息提供平台來具體核定，以免發生騙保的行為。

其次，必須注意的是，在一般商業保險中，依《保險法》第17條規定⁶⁹，所謂重要事項是指足以影響保險人決定是否同意承保或者提高保險費率者，若投保人故意或過失而未履行告知義務，保險人有權解除保險合同，由於保險公司是具有資訊優勢之定型化格式制定一方，因此，在保險公司對重要事項進行詢問後，投保人只要如實回答即可免責，至於保險公司未問及之事項，即使仍屬於重要事項，保險公司亦不得依據《保險法》

⁶⁸ 張新寶、陳飛著，同前揭註33書，頁93-95。

⁶⁹ 大陸《保險法》第17條規定：「訂立保險合同，保險人應當向投保人說明保險合同的條款內容，並可以就保險標的或者被保險人的有關情況提出詢問，投保人應當如實告知。（I）投保人故意隱瞞事實，不履行如實告知義務的，或者因過失未履行如實告知義務，足以影響保險人決定是否同意承保或者提高保險費率的，保險人有權解除保險合同。（II）投保人故意不履行如實告知義務的，保險人對於保險合同解除前發生的保險事故，不承擔賠償或者給付保險金的責任，並不退還保險費。（III）投保人因過失未履行如實告知義務，對保險事故的發生有嚴重影響的，保險人對於保險合同解除前發生的保險事故，不承擔賠償或者給付保險金的責任，但可以退還保險費。（IV）保險事故是指保險合同约定的保險責任範圍內的事務。（V）」

第 17 條之規定要求解除保險契約。然而，交強險性質上為具有政策性目的之強制保險，因此，我們要求投保人在投保時必須按照保監會統一規定的保險條款如實告知相關重要事項，而不論保險公司是否曾經就這些事項詢問過投保人，否則保險公司有權解除保險契約，換言之，投保人在交強險中應負擔「無限告知義務」。

再者，投保人對於重要事項履行告知義務之時間點，依同條規定在於投保時，然而，在保險契約有效期間內，被保險機動車因改裝、加裝、使用性質改變等導致危險程度增加的，依《條款》第 15 條規定，被保險人對保險人負有危險增加通知義務，被保險人應當及時通知保險人，並辦理批改手續，否則，保險人有權按照保單年度重新核定保險費計收。

若投保人對於重要事項未履行告知義務，依據《條例》第 14 條規定，保險公司可以主張解除交強險契約，同時，保險公司解除契約前，應當書面通知投保人，投保人應當自收到通知之日起 5 日內履行如實告知義務，假使投保人在上述期限內履行如實告知義務的，保險公司即不得解除契約。⁷⁰此為基於維持強制汽車責任保險契約有效性之前提下，賦予投保人事後補正之空間。

第四目 結語

除了強制投保外，另方面更應對保險人進行承保強制之限制，以求確保汽車交通事故受害人之損害能獲得填補。我國《強制汽車責任保險法》第 18 條第 1 條僅規定兩個保險人毋庸受到承保強制之情況，盡量限縮保險人逃避承保義務之可能，應值肯定。此外，針對保險人可能無法及時辨識要保人是否繳交保費或履行據實說明義務之問題，更於同法第 2 項規定擬制承諾制度以為因應，亦值嘉許。

至於大陸《條例》第 10 條，亦有強制具備從事交強險業務資格之保險公司承保之規定，以求前往締結交強險契約之要保人皆可受到本保險之保障。惟，《條例》並無如同上開我國《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，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 項之規定增訂之，方為妥適。

⁷⁰ 張新寶、陳飛著，同前揭註 33 書，頁 101-104。

第三款 兼論契約成立之書面文件

強制汽車責任保險，為求擔保強制締約制度之實效性，通常規範保險人於保險契約成立後，必須交付保險單、保險証予要保人(投保人)。蓋此種書面文件之交付，具有輔助要保人取得行政上汽車交通監理制度之認可功能，並為要保人合法用路之要件。此等保險公司交付保險單、証予要保人之義務，歸類上應屬於保險人之從給付義務，保險人若有違反而不交付者，要保人得以訴訟請求履行之。

第一目 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
保險公司交付保險單、證義務	第 12 條第 1 項後段： 「保險公司應當向投保人簽發保險單、保險標誌。保險單、保險標誌應當註明保險單號碼、車牌號碼、保險期限、保險公司的名稱、地址和理賠電話號碼。」	第 19 條： 「保險人於本保險契約成立後，應將載有保險條款之文書、保險證及保險標章交予要保人。 保險人應於本保險契約成立後五日內，將承保資料傳輸至主管機關及中央交通主管機關指定之機關(構)。 保險證上記載之被保險人、保險期間、被保險汽車及保險證號碼有變更時，要保人應通知保險人更正。」

第二目 分析與評論

按我國《強制汽車責任保險法》第 19 條第 1 項規定，保險人於本保險契約成立後，應將載有保險條款之文書、保險證及保險標章交予要保人。理論上而言，保險之保障乃依契約自保險期間開始之後，然而，實際上有可能發生之情況是，在契約成立後，當事人另行約定保險期間之始點，而非以契約成立之時點為保險期間之始點，是以，在契約成立至保險期間開始之期間內，若有保險事故發生，將產生受害人可否受到本保險之

保障之問題。茲論述學說並提供立法例作為參考如下：

針對本問題，學說上有認為可適用同法第 2 條⁷¹規定，準用《保險法施行細則》第 4 條第 2 項之規定，「財產保險之要保人在保險人簽發保險單或暫保單前，先交付保險費而發生應予賠償之保險事故時，保險人應負保險責任。」即可認為要保人於交付保險費並取得保險證時，即可賦予其保險保障。然而，此種推論基礎似乎過於薄弱：首先，保險法施行細則之規定，在法位階上屬於行政命令，若直接適用之，將有違保險法母法之授權之問題存在；其次，該規定亦有剝奪保險人核保權利之嫌；最後，縱使認為有本細則之適用，該規定亦僅限於要保人交付保險費時方有適用餘地，仍無法解決保險證已交付但保險費尚未交付之情形。職是之故，論者提出可以參照德國「暫時性保障制度」以為因應。所謂暫時性保障制度，其判斷之標準在於，依據保險證等書面文件之交付即可推定契約已成立，同時可以藉由保險證之持有確認交通監理制度之實效性，可謂一舉兩得。不過，必須注意者為，保險證之交付僅屬暫時性保障之證明，若契約存有其他瑕疵事由，仍不影響保險人終止契約之權利。

本文以為，不僅我國《強制汽車責任保險法》第 19 條思慮有所不周，大陸《條例》第 12 條第 1 項後段亦僅規定保險人交付保險單、證之義務，亦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，換言之，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，從而，未針對此等情形明文規範，實非妥適。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，或可仿照上述德國「暫時性保障制度」，訂入「於保險證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，以補充上開法律規範之漏洞，方為妥適。⁷²

第二項 契約效力之維持

強制汽車責任保險，乃以提供受害人經濟上之保障為主要功能，避免加害人因經濟能力關係無法賠償受害人之損失，致使受害人民事上之損害賠償請求權因而落空。為達確保受害人之損失獲得填補之功能，立法例中多設有強制締約之規定，以儘可能擴大危險共同團體之方式，分散賠償義務人之用路危險。立法上若僅限制當事人之締約自由，卻未限制當事人之

⁷¹ 台灣《強制汽車責任保險法》第 2 條規定：「強制汽車責任保險（以下簡稱本保險）依本法之規定；本法未規定者，適用保險法之規定。」

⁷² 參照謝宗穎，同前揭註 42 書，頁 37-41。

結束契約自由，將使投保強制以及承保強制之規定前功盡棄，是以，強制汽車責任保險法應同時限制契約消滅之可能性，以作為強制締約規定之配套措施，合先敘明。

第一款 投保義務人之維持契約義務

限制契約消滅之可能性，可分兩大面向為之，一為要保人之維持契約義務，另一則為對保險人消滅契約關係之限制(有關此部分將留待下一款中介紹)，本款將先行論述要保人之維持契約義務。欲保持本保險契約之有效存在，除了課予要保人投保義務之外，尚應包括維持契約繼續有效之義務，蓋從受害人之角度觀之，只要某一汽車繼續處於使用之狀態，即必須使該汽車隨時有一責任保險契約存在，以保證其可能造成之損害得以獲得賠償，而不允許真空狀態之出現，是以，課予要保人維持契約義務，應與強制締約義務同等重要，而所謂「維持義務」，就是對契約自由中之「結束自由」作出限制。⁷³

第一目 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
投保人之 續保義務	第 19 條： 「機動車交通事故責任強制保險合同期滿，投保人應當及時續保，並提供上一年度的保險單。」 《條款》第 14 條： 「投保人續保的，應當提供被保險機動車上一年度交強險的保險單。」	第 6 條第 3 項： 「本保險之投保義務人應維持保險契約之有效性，於保險契約終止前或經保險人依第十八條第一項規定拒絕承保時，應依本法規定再行訂立本保險契約。」
-原則： 禁止解除契約	第 16 條第 1 項前段： 「投保人不得解除機動車交通事故責任強制保險合同」	第 21 條第 1 項： 「要保人不得解除保險契約。」

⁷³ 葉銘進，同前揭註 1 文，頁 46。

<p>-例外: 台灣-可終止 契約 大陸-可解除 契約</p>	<p>第 16 條第 1 項前段但書: 「但有下列情形之一的除外: 一、被保險機動車被依法 登出登記的; 二、被保險機動車辦理停 駛的; 三、被保險機動車經公安 機關證實丟失的。」</p> <p>《條款》第 23 條: 「在下列三種情況下,投保 人可以要求解除交強險合 同: 一、被保險機動車被依法 登出登記的; 二、被保險機動車辦理停 駛的; 三、被保險機動車經公安 機關證實丟失的。 交強險合同解除 後,投保人應當及時 將保險單、保險標誌 交還保險人;無法交 回保險標誌的,應當 向保險人說明情 況,徵得保險人同 意。」</p>	<p>第 21 條第 2 項: 「除有下列情事之一者外,要保 人不得終止保險契約: 一、被保險汽車之牌照已繳銷 或因吊銷、註銷、停駛而 繳存。 二、被保險汽車報廢。 三、被保險汽車因所有權移轉 且移轉後之投保義務人 已投保本保險契約致發 生重複投保情形。」</p>
<p>解除/終止契約 之效果</p>	<p>第 17 條 「機動車交通事故責任強 制保險合同解除前,保險公 司應當按照合同承擔保險 責任。 合同解除時,保險公司可 以收取自保險責任開始之 日起至合同解除之日止的 保險費,剩餘部分的保險費 退還投保人。」</p>	<p>第 21 條第 3 項: 「保險契約依前項規定終止 後,保險費已交付者,保險人應 返還終止後未到期之保險費;未 交付者,要保人應支付終止前已 到期之保險費。」</p>

第二目 台灣《強制汽車責任保險法》

壹、維持義務

按我國《強制汽車責任保險法》第6條第3項規定，「本保險之投保義務人應維持保險契約之有效性，於保險契約終止前或經保險人依第十八條第一項規定拒絕承保時，應依本法規定再行訂立本保險契約。」是以，於本保險中，投保義務人不僅須履行投保義務，更必須進一步維持保險契約有效存在。而本條所稱維持契約義務，乃於「保險契約終止前」或「經保險人依第18條第1項規定拒絕承保時」，應依本法規定再行訂立本保險契約。在解釋論上可能產生的疑問是，本條項中之「保險契約終止前」係指本法中所有保險契約終止之情況，抑或是僅指某些前提條件下之保險契約終止之情形？

論者以為，此處之「保險契約終止前」應不包括同法第20條第2項以及第21條第2項保險契約終止之情形在內。蓋若所指契約終止之情形，乃本法第20條第2項者，因保險人終止契約前，必須以書面通知要保人補正瑕疵，要保人若於期限內補正瑕疵，契約即視為自始無瑕疵，從而，要保人並未訂立新保險契約，亦將無「再行訂立本保險契約」之情況產生。此外，本法第21條第2項所規定者，皆為危險已得確定或無產生危險之虞而終止之情形，此時，亦無另行課予投保義務之必要。職是之故，**本法第6條第3項規定之「契約終止前」之契約維持義務，應專指「契約期間屆滿後再行投保」之續保義務。**本文以為，本條文之文義無法直接得此推論，實有欠允當。至於本條另一要求投保義務人負擔契約維持義務之情形——「經保險人依第18條第1項規定拒絕承保時」，乃可自文義中直接明瞭，投保義務人必須在保險人依據本法第18條第1項規定之法定拒保事由為拒保後，負擔另行訂立本保險契約之維持義務，自無庸置疑。

最後，必須說明的是，投保義務人之契約維持義務，重在控制契約消滅之可能性範圍，而契約消滅之情形，除了終止或期間屆滿之外，尚有無效或得撤銷之情形，為求貫徹減輕加害人財力負擔，進而達到確保受害人之損害獲得填補之終極目標，其於本法未規定之契約可能消滅之情形，亦有加以規範之必要，為免文字涵射範圍之侷限性，**本法第6條第3項應直接規定「本法之投保義務人應維持保險契約之有效性」**即可，不但直接、

清楚，更可避免掛一漏萬之失。⁷⁴

貳、維持義務之例外

原則上，強制汽車責任保險並不鼓勵使保險契約歸於消滅，以貫徹本法減輕加害人財力負擔，進而達到確保受害人之損害獲得填補之終極目標。但是，在某些情況下，保險契約已然無繼續維持下去之必要，如本法第 21 條第 2 項規定之三款情形：(一)被保險汽車之牌照已繳銷或因吊銷、註銷、停駛而繳存；(二)被保險汽車報廢；(三)被保險汽車因所有權移轉且移轉後之投保義務人已投保本保險契約致發生重複投保情形。此等情況皆屬於危險已得確定或無產生危險之虞者，是以，若執意令投保義務人繼續交付保險費維持保險契約，僅係徒增其保費負擔。

在肯定前述情況下，投保義務人無維持義務後，立法上必須考量應採取何種契約效力消滅之形態，以求取保險契約雙方當事人之最佳利益。按契約效力消滅之形態有解除契約，以及終止契約二種，究竟應採取何種立法，必須先探究其間之差異，並自其中挑選最適於本法規範者。首先，所謂契約之解除，乃由當事人一方行使解除權，使契約效力溯及地消滅，易言之，已生效之契約，因解除之效果，契約之效力將全歸消滅，與自始未訂立契約之狀態同，其未履行者，當然不須再履行，已履行者，受領之一方負有回復原狀義務⁷⁵，而應返還之。至於契約終止，係指由當事人一方本於終止權，使繼續之契約關係向將來消滅者而言，而此處之向將來消滅，即使繼續的契約關係，自終止時起，歸於廢止，向後失其效力，至終止以前契約已生之效力，並不受其影響之謂。對照此二種使契約效力消滅之形態，可以推論其間不同處在於：(一)對象不同：契約解除主要以雙務契約為主；而契約終止主要以繼續的契約關係為對象；(二)效力不同：契約解除乃使契約效力溯及地消滅；而契約終止是使契約關係向將來消滅；(三)結果不同：契約解除會發生回復原狀問題；而契約終止並不發生回復原狀問題。⁷⁶有鑑於保險契約乃繼續性質之契約屬性，且使契約關係向將來歸於消滅較符合保險契約對價性原則，亦毋庸考量複雜之回復原狀問題，可以得到的結論是，較適切於本法之契約消滅形態應屬契約之終止，而非契

⁷⁴ 謝宗穎，同前揭註 42 書，頁 42-46。

⁷⁵ 台灣《民法》第 259 條規定：「契約解除時，當事人雙方回復原狀之義務，除法律另有規定或契約另有訂定外，依左列之規定：一、由他方所受領之給付物，應返還之。二、受領之給付為金錢者，應附加自受領時起之利息償還之。三、受領之給付為勞務或為物之使用者，應照受領時之價額，以金錢償還之。四、受領之給付物生有孳息者，應返還之。五、就返還之物，已支出必要或有益之費用，得於他方受返還時所得利益之限度內，請求其返還。六、應返還之物有毀損、滅失或因其他事由，致不能返還者，應償還其價額。」

⁷⁶ 鄭玉波著、陳榮隆修訂，《民法債編總則》，2002 年 6 月，三民書局，頁 424-447。

約之解除。觀諸我國《強制汽車責任保險法》不但於第 21 條第 1 項規定限制要保人不得解除契約，更於同條第 2 項規定在以下三款情形之下，限制要保人僅得主張終止契約。此外，針對保費處理之問題，於同條第 3 項規定採取依時間比例計算之保費返還原則，保險契約終止後，保險費已交付者，保險人應返還終止後未到期之保險費，未交付者，要保人應支付終止前已到期之保險費，可見得本法採取契約之終止作為使強制汽車責任保險契約歸於消滅之方式，承上述所推論，乃屬較契約之解除更合適於本保險契約，是以，此等立法殊值肯定。

第三目 大陸《機動車交通事故責任強制保險條例》

壹、維持義務

要保人之維持契約義務，包括不得解除交強險，以及負有續保義務兩大面向。首先，《條例》第 16 條第 1 項前段規定，投保人不得解除機動車交通事故責任強制保險契約，在一般商業保險契約中，按大陸之《保險法》第 15 條規定：「除本法另有規定或保險合同另有約定外，保險合同成立後，投保人可以解除保險合同。」賦予投保人任意解除權。投保人於解除商業保險契約後，其法律效果依據同法第 39 條以及第 69 條規定：「保險責任開始前，投保人要求解除合同的，應當向保險人支付手續費，保險人應當退還保險費。保險責任開始後，投保人要求解除合同的，保險人可以收取自保險責任開始之日起至合同解除之日止期間的保險費，剩餘部分退還投保人。」「投保人解除合同，已交足二年以上保險費的，保險人應當自接到解除合同通知之日起三十日內，退還保險單的現金價值；未交足二年保險費的，保險人按照合同約定在扣除手續費後，退還保險費。」然而，基於機動車責任強制保險保障交通事故受害人之特殊立法目的，本條例原則上限制了投保人之契約解除權，除非有《條例》第 16 條第 1 項前段但書所規定之三種法定情況，否則投保人不得解除本保險契約，換言之，本條例採取了原則禁止、例外允許解除契約之立法模式。

貳、維持義務之例外

《條例》第 16 條第 1 項前段但書所規定之例外，允許投保人解除本保險契約之情況有三：（一）被保險機動車被依法登出登記者：此類情形下，投保人實際上已經失去可保利益，因此，機動車交通事故責任強制保

險已經失去繼續存在之基礎，因此，本條例容許投保人在此情況下解除契約；(二)被保險機動車辦理停駛者：按照交通管理之相關規定，對於長期不上路行使之車輛可以辦理停駛手續，並交回號牌以及行駛證，由於車輛不再上路，因此不存在致人傷亡或財產損失之風險，從而，投保人應無須對不存在之風險提供保障，是以，本條例允許投保人在辦理停駛手續後解除機動車交通事故責任強制保險契約；(三)被保險機動車經公安機關證實丟失的：機動車遭他人竊盜、或因個人疏忽等因素丟失之情況下，投保人客觀上已失去與機動車間之主客觀關係，保險利益關係已然終止，投保人應當有權利使保險關係歸於消滅，是以，本條例容許投保人在此情況下解除保險契約。應注意的是，本條規定之「經公安機關證實丟失」者，應理解為投保人應負擔舉證責任，亦即，投保人必須對被保險機動車之丟失負擔舉證責任，其應當提供公安機關有關車輛丟失之證明。

至於本保險契約遭解除後，契約當事人之權利義務又為何？申言之，於投保人作出意思表示之後，直至保險契約被確切地解除前，這期間存有一段時間差，一旦保險事故發生，保險人是否必須理賠？再者，保險契約遭到解除後，保險費又應如何處理？此皆為保險契約解除後無可避免之問題。首先，關於前者問題，有鑒於本條例保障汽車交通事故受害人之特殊立法目的，並慮及保障受害人之損害能獲得填補之完整性，《條例》第17條第1項規定：「機動車交通事故責任強制保險合同解除前，保險公司應當按照合同承擔保險責任。」是以，保險公司必須承擔至保險契約遭確切地被解除前所發生之一切保險事故。至於後者有關保險費返還之問題，即規定於同條第2項：「合同解除時，保險公司可以收取自保險責任開始之日起至合同解除之日止的保險費，剩餘部份的保險費退還投保人。」按照保險契約雙務性之要求，當投保人履行繳納保險費之義務後，保險公司依契約約定提供保障，由於投保人在既往時間內已獲得之風險保障，基於對價衡平原則，在法定解除條件成立時，其契約效力自解除時向將來歸於無效⁷⁷，因此，對於已繳清保險費之投保人，保險公司有權扣除至契約解除為止之保險費，僅返還剩餘費用即可。⁷⁸

⁷⁷ 大陸民法中所謂「合同解除」，係指合同生效後，在尚未履行或尚未全部履行前依法提前終止合同之效力。換言之，合同解除旨在使合同之效力提前終止，除當事人另有約定外，其一般不應具有溯及力，即未履行部分因效力終止而不再履行，已履行部分則不必恢復原狀。

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224。

另有認為，有關合同解除之效力，應參照《合同法》第97條規定：「合同解除後，尚未履行的，終止履行；已經履行的，根據履行情況和合同性質，當事人可以要求恢復原狀、採取其他補救措施，並有權要求賠償損失。」因此，合同解除是否有溯及力主要取決於合同本身之性質，諸如勞務合同屬於人身合同，無法溯及既往。保險合同是分散風險之射倖合同，合同雙方對於風險是否發生並沒有確定的依據，因此保險合同解除時也不應溯及既往。

參自：張新寶、陳飛著，同前揭註33書，頁127。

⁷⁸ 劉昭、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

第四目 結語

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，其中所謂「保險契約終止前」，應不包括同法第20條第2項以及第21條第2項保險契約終止之情形在內，而應係指「本保險契約期間屆滿後再行投保」之續保義務，然而，本條文文義竟無法直接得出此結論，似有欠允當。此外，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。

至於在某些屬於危險已得確定或無產生危險之虞之情形，而可例外地容許投保義務人毋庸履行其維持契約義務，再加上保險契約屬於繼續性之契約關係，使契約關係向將來歸於消滅較符合保險契約之對價原則，是以，我國《強制汽車責任保險法》第21條限制要保人不得解除契約，至多僅能於法定之三種下，主張終止契約之立法模式，堪值稱許。最後，關於保險費之返還規定，亦從此概念，而可肯定之。

相較於我國《強制汽車責任保險法》完全不允許解除契約之做法，大陸《條例》第16條規定，採取的是原則禁止、例外允許解除本保險契約之立法模式。若參照上述我國立法模式之理由，大陸之立法模式似有不當，惟，以大陸之《民法通則》而論，其所稱「解除」交強險合同，並不產生溯及效，是以，其之「解除」雖與我國《民法》中之解除同字，但其法律效果實則相當於我國《民法》中之「終止」一詞，從而，本文以為，大陸之立法模式亦值得贊同才是。

第二款 保險人消滅契約關係之限制

限制契約消滅之可能性之另一面向，即為對保險人消滅契約關係之限制，此亦為下文所欲討論者。若單單規範投保義務人必須維持契約之有效性，卻不對保險人消滅契約關係之權利加以限制，不但就契約雙方當事人之地位而言，有失衡平，其結果亦將致使本法減輕加害人財力負擔，進而達到確保受害人之損害獲得填補之終極目標無法落實。

第一目 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
保險公司方面		
-原則:禁止解除 契約	第 14 條第 1 項前段: 「保險公司不得解除機動 車交通事故責任強制保 險合同」	第 20 條第 1 項: 「保險人不得解除保險契約。」
-例外:可以解除 /終止契約	第 14 條第 1 項但書、第 2 項: 「但是,投保人對重要事項 未履行如實告知義務的除 外。 投保人對重要事項未履 行如實告知義務,保險公司 解除合同前,應當書面通知 投保人,投保人應當自收到 通知之日起 5 日內履行如實 告知義務;投保人在上述期 限內履行如實告知義務 的,保險公司不得解除合 同。」	第 20 條第 2 項: 「除有下列情事之一者外,保險 人不得終止保險契約: 一、要保人違反第十七條之據 實說明義務。 二、要保人未依約定交付保險 費。」
解除/終止契約 之程序	第 15 條: 「保險公司解除機動車交 通事故責任強制保險合 同的,應當收回保險單和保險 標誌,並書面通知機動車管 理部門。」	第 20 條第 3~5 項: 「保險人依前項規定終止保險 契約前,應以書面通知要保人於 通知到達後十日內補正;要保人 於終止契約通知到達前補正 者,保險人不得終止契約。 保險契約終止,保險人應於三 日內通知被保險汽車之轄屬公 路監理機關、主管機關及中央交 通主管機關指定之機關(構)。 保險人應返還要保人終止契 約後未到期之保險費;保險費未 返還前,視為保險契約存續中。」

第二目 台灣《強制汽車責任保險法》

壹、限制消滅契約關係之態樣

按我國《保險法》中，保險人得據以解除契約之事由，約有違反通知義務之解除(《保險法》第 57 條⁷⁹)、違反據實說明義務之解除(《保險法》第 64 條⁸⁰)、惡意超額承保之解除(《保險法》第 76 條⁸¹)以及違反特約條款之解除(《保險法》第 68 條⁸²)情形。此外，於同法中，保險人得據以終止契約之事由，約有保險人破產之終止(《保險法》第 27 條⁸³)、危險增加之終止(《保險法》第 60 條⁸⁴)、保險標的全損之當然終止(《保險法》第 81 條⁸⁵)、保險標的分損之終止(《保險法》第 82 條⁸⁶)以及保險人查勘標之物之終止(《保險法》第 97 條⁸⁷)等情形。承前所述，有鑑於保險契約乃繼續性質之契約屬性，且使契約關係向將來歸於消滅較符合保險契約對價性原則，亦毋庸考量複雜之回復原狀問題，是以，較適切於本法之契約消滅形態應屬「終止」契約，而非「解除」契約。是以，本法完全禁止保險人解除契約之可能性，利用《強制汽車責任保險法》屬於《保險法》之特別法，享有優先適用之位階，阻斷保險人有任何機會運用「解除」契約手段消滅保險契約之可能性；其次，為求本法分散因汽車交通事故加害人之用路風險所產生之損害賠償責任，減輕加害人財力負擔，進而達到確保受害人之損害獲得填補之終極目標，亦將可容許之「終止」契約方式，侷限於

⁷⁹ 台灣《保險法》第 57 條規定：「當事人之一方對於他方應通知之事項而怠於通知者，除不可抗力之事故外，不問是否故意，他方得據為解除保險契約之原因。」

⁸⁰ 台灣《保險法》第 64 條第 1 項規定：「訂立契約時，要保人對於保險人之書面詢問，應據實說明。要保人故意隱匿，或因過失遺漏，或為不實之說明，足以變更或減少保險人對於危險之估計者，保險人得解除契約；其危險發生後亦同。但要保人證明危險之發生未基於其說明或未說明之事實時，不在此限。」

⁸¹ 台灣《保險法》第 76 條第 1 項前段規定：「保險金額超過保險標的價值之契約，係由當事人一方之詐欺而訂立者，他方得解除契約。如有損失，並得請求賠償。」

⁸² 台灣《保險法》第 68 條第 1 項規定：「保險契約當事人之一方違背特約條款時，他方得解除契約；其危險發生後亦同。」

⁸³ 台灣《保險法》第 27 條規定：「保險人破產時，保險契約於破產宣告之日終止，其終止後之保險費，已交付者，保險人應返還之。」

⁸⁴ 台灣《保險法》第 60 條第 1 項規定：「保險遇有前條情形，得終止契約，或提議另定保險費。要保人對於另定保險費不同意者，其契約即為終止。但因前條第二項情形終止契約時，保險人如有損失，並得請求賠償。」

⁸⁵ 台灣《保險法》第 81 條規定：「保險標的物非因保險契約所載之保險事故而完全滅失時，保險契約即為終止。」

⁸⁶ 台灣《保險法》第 82 條第 1 項規定：「保險標的物受部份之損失者，保險人與要保人均有終止契約之權。終止後，已交付未損失部份之保險費應返還之。」

⁸⁷ 台灣《保險法》第 97 條規定：「保險人有隨時查勘保險標的物之權，如發現全部或一部份處於不正常狀態，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不接受建議時，得以書面通知終止保險契約或其有關部份。」

「要保人違反第 17 條據實說明義務」或「要保人未依約定交付保險費」二種情形，強力避免契約走向遭受消滅之命運。

此種立法固有其道理，惟，論者以為，保險契約因故消滅之原因，似非僅解除或終止之情形爾，易言之，契約可能消滅之原因，除了解除或終止外，尚有無效、得撤銷、解除條件成就以及期間屆滿等情事，該等情形，就限制保險人消滅契約關係乃在追求本法之政策性目標言，實應具有同一受規範之價值，立法者所規範之情形似乎過於狹隘。從而，學說上有認為應將第 20 條規定，修正包括其他契約可能因而消滅之所有原因，以求充分保障受害人。

申言之，本法第 20 條之立法方向，乃欲自限縮保險人消滅契約之可能性著手，進而達到本法保障受害人之政策性目標，此等方向殊值肯定。然而，本條規定僅規範至契約之終止與解除二者因素，漏未慮及使契約歸於消滅狀態之原因除了終止與解除外，尚有無效、得撤銷、解除契約成就以及期間屆滿等情形，此等情形，仍具備其規範之價值。職是之故，**本文建議《強制汽車責任保險法》第 20 條第 1 項規定應修訂為「保險人不得為使契約消滅之行為。」**不但可以包括地限制保險人為任何使契約消滅之行為，更可收法條文字簡潔有力之效。至於修法前，實應依立法目的傾向限制保險人消滅契約之方向出發，認為除法定保險人可終止保險契約者（本法第 20 條第 2 項二款規定）外，擴張解釋至保險人皆不得為任何可使契約消滅之行為，諸如無效、得撤銷、解除條件成就以及期間屆滿等情事，以為因應，方屬妥適。

貳、終止權之行使與效果

我國《強制汽車責任保險法》第 20 條第 3 項規定，保險人依法終止保險契約前，應以書面通知要保人於通知到達後十日內補正。此條項規定可能產生的問題是，保險人於要保人有法定終止事由，並依上開條項規定以書面通知要保人於通知到達後十日內補正，若要保人疏於十日內補正，則保險契約是否立即終止失效？亦即，保險人得否與要保人約定「於通知到達後十日內不補正，契約即自動歸於終止」，或者於十日期間屆滿後，保險人僅是取得終止權之權能而已？

此問題之處理，自條文文義中即可解答，換言之，本條項後段亦規定有「要保人於終止契約通知到達前補正者，保險人不得終止契約」，自其中「終止契約通知」文字可推知，本法要求保險人不但於依法定事由終止

保險契約前，必須先以書面通知要保人，給予要保人十日之期限裕度補正契約之瑕疵，另於期限經過，保險人必須對要保人為終止契約通知，此時，假如要保人於此終止契約通知到達前及時為補正者，保險人仍不得終止契約，保險人繼續負有承保義務，並於保險事故發生後負擔理賠責任；假如要保人在前開十日期間後，直至收到保險人之終止契約通知前，皆未向保險人為補正契約瑕疵行為，其保險契約於終止通知到達要保人時生終止效力⁸⁸，於契約終止後所生之保險事故，保險人毋庸負擔理賠責任。是以，保險人於要保人有法定終止事由，並依上開條項規定以書面通知要保人於通知到達後十日內補正，若要保人疏於十日內補正，保險人不得與要保人約定「於通知到達後十日內不補正，契約即自動歸於終止」等文字，而只是可於十日期間屆滿後，取得對要保人之終止權適格而已。

其次，於保險人行使終止權終止契約後，若要保人未另行訂立本強制汽車責任保險契約，即有出現保護受害人之真空狀態之可能，為解決此問題，於德國立法例上有保險人之「嗣後責任」制度以為因應。申言之，為恐受害人之保護因契約遭終止而中斷，特別加重保險人之責任，使其在一定期間內，即自保險人將導致契約終止之事實，向主管機關通知之時起一個月內，仍須對受害人之直接請求權為給付，此項於契約關係終了後仍須負之責任即稱為「保險人之嗣後責任」，保險人對於法定期間內之損害事故，仍須對受害人負給付之責，逾此期間，保險人即得對於受害人之直接請求權抗辯保險契約已終止而毋庸負責，此外，主管機關於收到保險人之通知後，應註明通知到達之日期，並應註銷牌照及撤回行車執照，督促投保義務人在此期間內，應盡速再締結一強制汽車責任保險契約，若主管機關怠於為之，以致於保險人之嗣後責任期間屆滿後，受害人受到未保險汽車之事故而生損害，受害人有權向主管機關以違背職務為由，請求損害賠償。不過，雖於終止保險契約後，或有保障受害人之真空狀態，惟本法已於強制汽車責任保險之外，另有以特別補償基金作為配套措施者，以求在任何情況下皆能完善保護汽車交通事故之受害人，上開所稱之嗣後責任制度，其功能似已被特別補償基金所取代，而無另行制定之必要⁸⁹，況且，若於保險終止後另行加重保險人之責任，對保險人而言似嫌過苛，而無增訂之合理依據，是以，本文以為，嗣後責任制度於本法已於第 38 條至第 43 條有詳細規範之情況下，似無另行增訂條文之必要，以免過度加重保險人之責任。

另一方面，一旦契約終止，除了保險人得不負擔賠償責任之外，最攸關

⁸⁸ 台灣《民法》第 95 條第 1 項前段規定：「非對話而為意思表示者，其意思表示，以通知達到相對人時，發生效力。」

⁸⁹ 葉銘進，【論強制汽車責任保險法中受害人之保護及其相關問題-以德國法制與我國草案之比較為中心】，1993 年 6 月，國立中興大學法律學研究所碩士論文，頁 74-79。

當事人者為保險費歸屬之問題。有關保險費之返還，保險人應返還要保人終止契約後未到期之保險費，否則視為保險契約存續中，此於本法第 20 條第 5 項定有明文。在要保人違反本法第 17 條之據實說明義務構成保險人終止保險契約之權利情形，要求保險人依日數比例返還未到期保險費，乃屬合理適當，然而，本法第 20 條第 2 項另有一保險人可取得終止權之事由—要保人未交付保險費，若依文義解釋，似乎亦包含於本法第 20 條第 5 項規定之範圍內，不過，此處可能產生的問題是，是否可以在要保人未交付保險費時，仍要求保險人依日數比例返還未到期保險費？若依據保險學中之對價衡平理念，吾人可以清楚地推論，此時，要保人不但無法要求保險人返還未到期保險費，反而應當繳付按日數比例計算終止前已到期之保險費予保險人，方為合理。事實上，《強制汽車責任保險條款》第 12 條⁹⁰已經處理了這個問題，只不過漏未於本法中詳細規範，實有疏漏，本文以為，理當將本法第 20 條第 5 項修正為「第二項第一款情形，保險人應返還要保人終止契約後未到期之保險費；保險費未返還前，視為保險契約存續中。第二項第二款情形，要保人應交付終止前已到期之保險費予保險人；保險費未交付前，保險人不負擔賠償責任。」⁹¹以茲明確。

第三目 大陸《機動車交通事故責任強制保險條例》規定

壹、限制消滅契約關係之態樣

此處大陸《條例》第 14 條之規定，與我國《強制汽車責任保險法》第 20 條第 1 項有相同之疑慮，亦即，契約可能消滅之原因，除了解除外，尚有無效、得撤銷、解除條件成就以及期間屆滿等情事，此等情事，就限制保險人消滅契約關係乃在追求本保險之政策性目標而言，實應與契約解除有同一受規範之價值，是以，大陸之立法者僅限制解除契約之情形似嫌狹隘，本文以為，《條例》第 14 條應修訂為「保險人不得為使契約消滅之行為」，而收避免掛一漏萬之效。

⁹⁰ 台灣《強制汽車責任保險條款》第 12 條規定：「本保險契約依前二條規定終止時，其保險費已交付者，本公司依據本條第二項規定之方式計算退還未到期保險費，保險費未退還前，保險契約視為存續中。其保險費未交付者，要保人應按日數比例計算交付終止前已到期之保險費。(I) 前項本公司應退還之未到期保險費計算方式如次：一、如未到期之保險期間未超過一年者，本公司應以扣除當年度保險人之業務費用及健全本保險費用後剩餘之保險費，按未到期日數與保險期間之比例計算。二、若未到期之保險期間等於或超過一年者，本公司應將超過保險期間第一年以後之保險費全數退還，其他剩餘之未到期保險期間應退還之保險費比照前款退費方式辦理。(II) 前項之金額尾數不滿新臺幣一元者，按四捨五入計算。(III)」

⁹¹ 謝宗穎，同前揭註 42 書，頁 49-57。

貳、解除權之行使與效果

《條例》第 14 條明文嚴格限制保險公司不得解除交強險契約，這主要是因為交強險涉及受害人以及社會公共利益，在貫徹交強險之政策性目標之前提下，國家以法規的形式加以限制是有立足點的，然而，為適當平衡保險人之利益，本條針對保險公司不得解除交強險契約設立唯一例外規定，保險公司唯一有權解除交強險契約之情形，在於投保人對於重要事項未履行告知義務時，亦即投保人違反《條例》第 11 條之規定；不過，保險公司雖然有權解除保險契約，並不代表保險公司一定要解除保險契約，《條例》第 14 條只不過是賦予保險公司決定是否解除保險契約之權利，但不排斥保險公司與投保人重新協商以提高保險費率的方式繼續承保。然而，必須注意的是，《條例》第 14 條另規定保險公司解除合同前，應當書面通知投保人，投保人應當自收到通知之日起 5 日內履行如實告知義務，投保人在上述期限內履行如實告知義務的，保險公司不得解除合同，此等規定旨在限制保險公司的解除權，以終局確保交強險契約的有效性及穩定性，避免機動車未投保交強險將帶給事故受害人的高風險。其次，若保險公司以其他理由主張解除保險契約，依據《條例》第 38 條規定⁹²，由保監會責令改正，處 5 萬元以上 30 萬元以下罰款；情節嚴重的，可以限制業務範圍、責令停止接受新業務或者吊銷經營保險業務許可證。

一旦保險公司決定解除保險契約，依據《條例》第 14 條以及第 15 條規定，保險公司解除交強險契約必須遵循一定程序、履行一定義務。首先，保險公司應書面通知投保人，並且負有接受投保人補正之義務，申言之，通知之目的在於給予投保人 5 日之期限，若投保人於收到通知之日起五日內履行如實告知義務，保險公司即應受限於接受投保人補正義務，而不得繼續主張解除保險契約之權利；其次，保險公司應書面通知機動車管理部門，所謂機動車管理部門，包括公安機關交通管理部門、農業主管部門，以確保信息管理機制中信息之一致性；最後，保險公司應收回保險單和保險標誌，以免車主利用無效的保險契約與作廢的保險單、保險標誌逃避投保義務，從而維護受害人之利益。⁹³

交強險契約於解除前，該契約當然有效，若有保險事故發生，保險公司應當按照契約承擔保險責任，相對的，不論是保險公司或投保人，假若

⁹² 《機動車交通事故責任強制保險條例》第 38 條規定：「保險公司違反本條例規定，有下列行爲之一的，由保監會責令改正，處 5 萬元以上 30 萬元以下罰款；情節嚴重的，可以限制業務範圍、責令停止接受新業務或者吊銷經營保險業務許可證：...（五）違反規定解除機動車交通事故責任強制保險合同的...。」

⁹³ 張新寶、陳飛著，同前揭註 33 書，頁 115-121。

已依據以上《條例》規定合法解除交強險契約，該契約即喪失效力，嗣後若有保險事故發生，保險公司毋庸承擔支付保險金之義務，保險公司可以收取自保險責任開始之日起至契約解除之日的保險費，至於契約解除之日起至保險期間終止的保險費即應退還給投保人才是。⁹⁴

第四目 結語

我國《強制汽車責任保險法》第 20 條阻斷保險人運用解除契約之方法消滅保險契約之可能性，同時，將可容許保險人終止契約者，侷限於法定之兩種情況，強力避免本保險契約歸於消滅之命運，此種立法應值稱許。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，本文建議將本法第 20 條第 1 項前段修訂為「保險人不得為使契約消滅之行為」，以求周全。至於同法同條第 3 項規定，保險人必須「以書面通知要保人於通知到達後十日內補正者」，乃係指要求保險人於依法定事由終止保險契約前，必須先行以書面通知要保人，給予其十日之期間供補正契約之瑕疵，同時，在十日期間經過後，解釋上應認為保險人必須另對要保人為終止契約之通知，而非直接產生契約終止之效果。再者，學說上有認為，宜參照德國立法例訂入「保險人之嗣後責任」規定，惟，本文以為《強制汽車責任保險法》中，已有特別補償基金之詳細規定，似無再增加重保險人責任之必要。最後，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，本文建議，應將此訂入本法第 20 條第 5 款中，以茲明確。

大陸《條例》第 14 條之規定，與我國《強制汽車責任保險法》第 20 條第 1 項有相同之疑慮，亦即，契約之其他可能消滅原因，除了解除外，尚有無效、得撤銷、解除條件成就以及期間屆滿等情事，大陸之立法者僅限制解除契約之情形似嫌狹隘，本文以為，《條例》第 14 條應修訂為「保險人不得為使契約消滅之行為」。此外，《條例》第 14 條，允許保險公司主張解除契約之法定事由，侷限於投保人違反據實說明義務之情況，雖看似對保險公司相當有利，惟一旦保險公司決定解除保險契約，依據同法第 14 條以及第 15 條規定，其必須負擔一定之程序以及義務，換言之，保險公司必須負擔接受投保人補正義務、書面通知機動車管理部門義務，以及收回保險單以及保險標誌義務，以求終局維護交通事故受害人之利益。

⁹⁴ 張新寶、陳飛著，同前揭註 33 書，頁 123-127。

最後，不論是我國或大陸，對於契約消滅之限制，不論是對要保人之維持契約義務要求，或是保險人消滅契約關係限制之要求，都採取對等之規定，申言之，我國《強制汽車責任保險法》對要保人原則禁止解除契約、例外容許終止契約，同時對保險人亦同採取原則禁止、例外容許終止契約之立法模式，而大陸《條例》規定，對要保人原則禁止、例外容許解除契約，同時對保險人亦同採取原則禁止、例外容許解除契約之立法模式，本文以為，不但符合公平原則，亦堪值肯定。

第三款 兼論台灣之重複投保撤銷權

第一目 台灣《強制汽車責任保險法》

法規 項目	《條例》規定	《強制汽車責任保險法》規定
重複投保之撤銷權	無	第 22 條： 「要保人重複訂立本保險契約者，要保人或保險契約生效在後之保險人得撤銷生效在後之保險契約。汽車交通事故發生後，亦同。 前項撤銷權之行使，應於重複訂立事實發生之時起，至生效在先之保險契約期間屆滿前為之。 保險契約經撤銷者，保險人應將保險費扣除保險人之業務費用及為健全本保險費用之餘額，返還要保人。」

第二目 分析與評論

按我國《強制汽車責任保險法》第 22 條規定，一旦要保人重複訂立本強制汽車責任保險而形成複保險之狀態，不論是要保人或保險契約生效後之保險人，皆得撤銷生效在後之保險契約，縱使於汽車交通事故發生後亦同。有趣的是，此「重複投保撤銷權」不但在大陸之《條例》中未有明文，甚至連我國之《保險法》亦未見其存在，況且，依前文所述，我國之

《強制汽車責任保險法》為達確保受害人之損失獲得填補之功能，設有強制締約之規定，以求聚集眾人力量、分散個別損害，同時另一方面亦強制保險人負擔承保義務，在在顯示成立或維持本強制責任保險契約存在之決心，然而，本複保險撤銷權竟反其道而行地賦予契約當事人使契約溯及消滅之權利，其立法目的究竟何在？尤其可提出質疑是，責任保險本質上屬於「消極保險」，以及在目前偏低之法定保險金額(新台幣 150 萬元正)，縱使複保險之存在並非值得鼓勵之狀態，然其弊端是否強烈到須賦予契約當事人所謂之撤銷權？有認為重複訂立本強制汽車責任保險，或許與強制汽車責任保險法保障汽車交通事故受害人之未必有所不合，甚至可能再加強對汽車交通事故受害人之保障。是以，我國《強制汽車責任保險法》第 22 條規定之重複投保撤銷權是否為良善之立法？又是否存在可改進之處？凡此問題皆應值得加以深入檢討。此外，在大陸《條例》尚未規範前，若能就我國之立法提出修正建議，亦將有助於其參考。

一般認為，依據我國司法院大法官解釋第五百七十六號解釋文⁹⁵，以及最高法院七十六年台上字第一一六六號判例⁹⁶，由於複保險之立法目的乃為避免不當得利，是以，複保險之適用範圍僅及於財產保險，而不及於人身保險，以下端以財產保險(於本文中即指強制汽車責任保險)為論述前提，合先敘明。

⁹⁵ 我國司法院大法官解釋第五百七十六號解釋文：「契約自由為個人自主發展與實現自我之重要機制，並為私法自治之基礎，除依契約之具體內容受憲法各相關基本權利規定保障外，亦屬憲法第二十二條所保障其他自由權利之一種。惟國家基於維護公益之必要，尚非不得以法律對之為合理之限制。」

保險法第三十六條規定：「複保險，除另有約定外，要保人應將他保險人之名稱及保險金額通知各保險人。」第三十七條規定：「要保人故意不為前條之通知，或意圖不當得利而為複保險者，其契約無效。」係基於損害填補原則，為防止被保險人不當得利、獲致超過其財產上損害之保險給付，以維護保險市場交易秩序、降低交易成本與健全保險制度之發展，而對複保險行為所為之合理限制，符合憲法第二十三條之規定，與憲法保障人民契約自由之本旨，並無抵觸。

人身保險契約，並非為填補被保險人之財產上損害，亦不生類如財產保險之保險金額是否超過保險標的價值之問題，自不受保險法關於複保險相關規定之限制。最高法院七十六年台上字第一一六六號判例，將上開保險法有關複保險之規定適用於人身保險契約，對人民之契約自由，增加法律所無之限制，應不再援用。」

資料來源：全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw/> 最終瀏覽日：2008/5/15

⁹⁶ 我國最高法院 76 年台上字第 1166 號判例：「所謂複保險，係指要保人對於同一保險利益，同一保險事故，與數保險人分別訂立數個保險之契約行為而言，保險法第三十五條定有明文。依同法第三十六條規定，複保險除另有約定外，要保人應將他保險人之名稱及保險金額通知各保險人。準此，複保險之成立，應以要保人與數保險人分別訂立之數保險契約同時並存為必要。若要保人先後與二以上之保險人訂立保險契約，先行訂立之保險契約，即非複保險，因其保險契約成立時，尚未呈複保險之狀態。要保人嗣與他保險人訂立保險契約，故意不將先行所訂保險契約之事實通知後一保險契約之保險人，依保險法第三十七條規定，後一保險契約應屬無效，非謂成立在先之保險契約亦屬無效。」

資料來源：全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw/> 最終瀏覽日：2008/5/15

為免複保險之法律狀態造成被保險人之不當得利，從而，若為善意複保險，多以「複保險之銷除」及「保險給付最高額限制」處理之；若為惡意複保險，為貫徹保險契約之最大善意原則，即應全面否定其所訂立之保險契約之效力。於我國《保險法》中規制複保險者，已存在第 38 條後段規定事後保險給付最高額限制，以及同法第 37 條規定惡意複保險歸於無效，但並未規定有事前之複保險銷除權，是否應增訂之？又，有無於《保險法》之外，另於《強制汽車責任保險法》增訂之必要性？按契約一旦訂立，原則上雙方當事人皆應予以遵守，賦予當事人撤銷權，意味當事人可以跳脫契約之拘束，而不履行契約約定之義務，此實質上是對私法自治原則、契約自由原則之一種限制，必須要有充分理由方可為之，否則即形成對契約自由之侵害。

在善意複保險之情況下，若數個保險人之間並不知悉複保險之存在而各為給付，可能產生被保險人不當得利之結果，縱使未發生不當得利之結果，同一損害由多數保險人共同處理，亦徒增損害之成本，並使法律關係複雜化，況且，要保人既無法獲得超過保險價額之保險給付，則其超額部分之保險費負擔，即屬浪費，因此，即使是善意之複保險，亦屬一種不宜長期存在之法律狀態，法律上似應賦予當事人消除此一狀態之機會，是以，有學者即主張立法上應參考德國保險契約法第 60 條第 1 項規定，賦予要保人請求撤銷訂定在後之保險契約，或請求將後契約之保險金額減少之權利。⁹⁷然而，另有認為我國《保險法》中雖無事前銷除複保險狀態之明文規定，但並不表示沒有銷除之可能，蓋於同法第 23 條第 1 項規定：「以同一保險利益，同一保險事故，善意訂立數個保險契約，其保險金額之總額超過保險標的之價值者，在危險發生前，要保人得依超過部分，要求比例返還保險費。」既要保人可要求比例返還保險費，同時契約所定之保險金額亦應相對地減少，因此，在解釋上，亦應認為此保險費返還請求權具有形成權之性質，一經行使，保險契約之保險金額也應同時依保險費之降低程度而減低，從而，使「超額」之情況獲得解除，不過，本文以為，雖要保人之保險費請求權亦可避免不當得利之情形，但並無法解決上述由於數個保險人存在，而造成多數保險人之複雜法律關係，徒增保險事故發生後理賠之勞費，職是之故，欲完整解決複保險之問題，我國之《保險法》似乎仍應以修法方式明訂善意複保險契約之效力才是。

必須注意者為，在「消極保險」中，依其特性，僅能至保險事故發生時，也就是「損害額」出現時，始能判斷其是否有「超額」之情事，而無從成立複保險，是以，於多數同意強制汽車責任保險屬於責任保險，亦即

⁹⁷ 劉宗榮著，《保險法》，1995 年 8 月初版，三民書局，頁 202-203。

屬於消極保險之前提下，似無增訂給予當事人「重複投保撤銷權」之必要性。

既於消極保險中並無規定銷除複保險之必要性，我國《強制汽車責任保險法》第 22 條又據何以制定之？其立法理由為何？是否確有制定之必要？此等問題皆有待檢討。本條之立法理由第二點謂：「要保人重複訂立本保險時，擬參考《民法》第 88 條⁹⁸關於意思表示錯誤撤銷之法理，第一項賦予要保人及保險契約生效在後之保險人得撤銷生效在後之保險契約之權利，使契約溯及既往失效，且縱使於汽車交通事故發生後亦不影響其撤銷權。」⁹⁹由此可見，立法理由似乎未由防止不當得利之方向出發，反倒是以《民法》第 88 條意思表示錯誤撤銷之法理為據，事實上，善意地重複投保本保險，既非意思表示內容之錯誤，亦非表示行為之錯誤，因此，《民法》第 88 條在此應無適用餘地，推其立法意旨，或許認為基於保險法理中之不當得利禁止原則，無論訂立幾件保險契約，要保人均不得獲有超額利益，若其「誤認」重複投保可以獲得重複之保障，實際上是要保人對整體法律效果之誤解，並造成保險費之浪費，因此，立法者將重複投保認為屬於類似動機錯誤之態樣之一¹⁰⁰，而同法第 88 條第 2 項對於動機錯誤之意思表示之撤銷，須以「交易上認為重要」為要件，頗為嚴格，為使要保人較容易脫離此種與投保動機不符之法律拘束，故於《強制汽車責任保險法》增訂第 22 條，以資適用。若此一推測立法本意者為真，其認為「要保人誤認重複投保可以獲得重複之保障」之觀念，似有可討論空間，蓋：（一）強制汽車責任保險法乃採取基本保障制，其給付項目以及給付金額皆有所限制，面對民事侵權行為制度之無限責任，被保險人本無法透過單一強制汽車責任保險契約來移轉所有責任風險；（二）於我國現行制度下，立法者認為除了強制投保本保險契約外，要保人可依其自身需求，依其自由意志前往投保任意汽車責任保險，不過，比較「重複投保強制險」與「加保任意責任險」二者，基於保險費率、保障範圍之考量，前者對於要保人而言為較有利之途徑，此外，前者有關受害人之直接請求權、因被保險人事由之除外條款以及限額無過失條款，亦對受害人而言較為有利，是以，強制要保人不得重複投保強制險，無異於強制其捨棄保障較周全者，而前往加保一對己不利保險。（三）《強制汽車責任保險法》第 22 條規定，可行使此重複投保撤銷權者除了要保人之外，亦包括保險契約生效在後之保險人，自要保人之方面而言，若保險事故尚未發生，其將因撤銷權之行使，

⁹⁸ 台灣《民法》第 88 條規定：「意思表示之內容有錯誤，或表意人若知其事情即不為意思表示者，表意人得將其意思表示撤銷之。但以其錯誤或不知事情，非由表意人自己之過失者為限。（I）當事人之資格或物之性質，若交易上認為重要者，其錯誤，視為意思表示內容之錯誤。（II）」

⁹⁹ 同前揭註 12 書，頁 86。

¹⁰⁰ 相同見解參汪信君，〈論強制汽車責任保險法修正條文-補償與賠償之再省思〉，台灣本土法學第 68 期，頁 95-96。

陷入可能面對民事無限之危險責任之中，要保人似乎不可能行使此權利，若保險事故已經發生，其行使撤銷權，亦無異於拋棄自己的給付金請求權；相對的，自保險人而言，若保險事故尚未發生，其危險承擔義務仍屬未知數，由於有保險費收入之獲利，其顯然將欠缺行使撤銷權之動機，而事故後撤銷權反倒提供保險人一個值得觀望之獲利機會，保險事故發生，即可利用此權利撤銷保險契約，以溯及地免除自己之給付義務。職是之故，可以發現的是，立法者於本法第 22 條之立法理由不但無法自圓其說，有關本條之規定又造成當事人間地位不當之傾斜，而有檢討本條是否有存在之必要。

吾人可以發現，立法者透過本法第 22 條複保險之撤銷權，所宣示的是執行「單一強制保險原則」之決心，若再加上本法所採取之「法定保險金額制」，似將造成強制汽車責任保險與任意責任保險間既割裂又銜接之不當關係。進言之，所謂割裂，係指強制汽車責任保險與任意責任保險並非適用同一套法律關係，受害人以及被保險人在二種法律關係之下所獲得之保障差別懸殊；所謂銜接，則指無論在強制保險之法定金額之內或之外，要保人均有投保責任保險之需求，蓋強制汽車責任保險之保障範圍與民法侵權行為責任有所出入¹⁰¹，既然要保人之責任風險在現行制度下無法獲得完全之填補，當然另有尋求保障之需求，直接防止要保人重複投保保障較周全之強制保險，而強制至多僅能另行投保保障較弱之任意保險，是否能貫徹被保險人欲藉由本責任保險達到分散責任風險之本意？從而，有論者提出，為求落實本法第 1 條基本保障制度，可借鑑德國法制度，認為應排除強制與任意汽車保險之分界，採取「法定最低金額保障制」，亦即，汽車所有人所訂立之汽車責任保險契約，至少應符合所規定之最低保險金額，但不以此為限，保險人僅在法定最低保險金額之範圍內有承諾義務，此外，要保人可以訂立一個超過最低保險金額之汽車責任保險契約，超過最低保險金額之部分，亦一體適用強制汽車責任保險法，而可同時提供受害人一個有利之法律地位，另由於未設最高投保金額之限制，要保人得藉由單一保險契約移轉所有風險，且於同一契約中高額投保，在保險費率上較分別訂立數契約將更為有利，此時即可適當地消除重複訂立本保險契約之法律狀態，而較於本法中增訂複保險之撤銷權更為合理適當。

第三目 結語

¹⁰¹ 《民法》之損害賠償及於財產損害以及人身損害，《強制汽車責任保險法》僅及於人身損害；於人身損害中，《民法》之損害賠償項目，因受害人死亡而產生「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」，因受害人受傷而產生「喪失或減少勞動能力」、「醫療費用等增加生活上需要者」以及「慰撫金」，而《強制汽車責任保險法》之給付項目為「傷害醫療費用給付」、「殘廢給付」以及「死亡給付」，兩者間似無法完全重疊；《民法》之損害賠償請求權人有直接受害人以及間接受害人，而《強制汽車責任保險法》僅及於直接受害人。

責任保險性質上屬於消極保險，而消極保險，依其特性，僅能至保險事故發生時，也就是「損害額」出現時，始能判斷其是否有「超額」之情事，而無從成立複保險，是以，本文以為，似無增訂給予當事人重複投保撤銷權之必要性。

立法者藉由此重複投保撤銷權所揭示者為「單一強制保險原則」之決心，再加上「法定保險金額制」，要保人與受害人之保障，只能藉由任意汽車責任保險來加強，惟現行制度下任意責任保險對於要保人以及受害人之地位保障，不如強制汽車責任保險來得周全，是以，重複投保撤銷權似無存在之理論基礎，我國《強制汽車責任保險法》第 22 條規定宜予刪除。

本文以為，解決本問題之可行方式有二：(一)參酌德國法，我國改採「法定最低金額保障制」，使要保人得藉以單一保險契約分散責任風險，排除複保險之認定問題，同時確保汽車交通事故受害人之法律地位，排除強制與任意汽車責任保險之區分，適用統一之法律關係。¹⁰²(二)既然強制與任意汽車責任保險間，存在對汽車交通事故受害人保障周全性差距，應容許要保人投保一個以上強制汽車責任保險契約之可能性存在，一旦保險事故發生，或可適用保險競合之概念，由各保險人依承保比例分攤損失。

由此而論，大陸目前採取單一強制保險原則搭配法定保險金額制，其《條例》中並未規定重複投保撤銷權者，應屬妥適之立法，堪值稱許。

第三節 本章結論

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》
當事人	被保險人	將被保險人限縮於經要保人允許使用或管理汽車之人，堪值肯定	
	請求權人	已將「受益人」修訂為「請求權人」	無此爭議
	加害人	恐與《民法》中「加害人」	無此爭議

¹⁰² 葉啓州，〈強制汽車責任保險之複保險撤銷權與法定保險金額制-新強制汽車責任保險法第二十二條評析〉，法學叢刊第 206 期，2007 年 4 月，頁 35-58。

與 關係人		定義有出入，本文建議刪除	
	受害人	解釋論上，宜同《民法》，擴及於直接受害人與間接受害人	本文建議宜將「駕駛人以外之本車人員」(及車上乘客)列入「受害人」之範疇
契約之 成立與 消滅	投保強制	本法第 6 條規定應值肯定	本法第 2 條應將投保義務人之順序加以明文
	承保強制	僅列舉兩種保險人毋庸受到承保強制之拘束情形，盡量限縮契約不成立之可能，並搭配擬致承諾制度，應值肯定	雖有承保強制規定，但未慮及對保險人不公平者而漏未設置承保強制之例外規定，並未搭配擬致承諾制度，本文建議宜參照我國《強汽法》增訂之
	契約成立之 書面文件	此將涉及受害人可確實受到本保險保障之時點問題，本文建議，我國以及大陸，似可參考德國之「暫時性保障制度」增訂之。	
	要保人維持 契約義務	本文建議，本法第 6 條第 3 項應修訂為「本法之投保義務人應維持保險契約之有效性」，以免掛一漏萬之失	雖允許法定例外情形下解除契約，但其法效實則相當於我國《民法》之終止，是以，此等立法並無可議
	保險人消滅 契約之限制	本文建議，《強汽法》第 20 條第 1 項以及《條例》第 14 條應修訂為「保險人不得為使契約消滅之行為」，以求周全。 此外，《強汽法》第 20 條第 5 項應增訂「要保人未交付保險費者，應繳付按日數比例計算終止前已到期之保險費予保險人」之文字	
	複保險 撤銷權	建議刪除本法第 22 條規定	未規定重複投保撤銷權，整體上並無疑義。