

現行強制汽車責任保險對消費者的保護夠嗎？——階梯式強制汽車責任保險之初探

沈士弘*

壹、前言

貳、汽車責任保險理論基礎及文獻探討

一、汽車責任風險與風險管理的概念

二、汽車責任保險理論基礎及相關文獻

（一）預期效用理論與風險態度

（二）預期效用理論的進階運用：保險需求決策

（三）影響個人財產與責任保險需求之因素

參、階梯式強制汽車責任保險相關問題分析

一、階梯式強制汽車責任保險規劃背景

（一）就責任基礎而言

（二）就給付項目而言

（三）就給付限額而言

（四）就費率因素而言

二、階梯式強制汽車責任保險架構

（一）第一層強制汽車責任保險：基本賠償限額（primary policy limit）

（二）第二層強制汽車責任保險：第一溢額賠償限額（first surplus policy limit）

（三）第三層強制汽車責任保險：第二溢額賠償限額（second surplus policy limit）

肆、結論及後續研究建議

* 國立政治大學風險管理與保險學系博士生/國立台中科技大學保險金融管理系兼任講師。

【研究緣起】

我國「強制汽車責任保險法」於民國85年12月27日完成相關立法程序，並於民國87年1月1日開始實施，民國88年1月1日亦將機車納入強制投保範圍，這群龐大的汽機車所有人、使用人或管理人就成為「強制汽車責任保險法」所規定下的必然消費者，如何制定完善的汽車責任保險內容，乃成為政府遂行「消費者保護」的責任。該法第一條條文即開宗明義說明此法之立法目的，係為了使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全。綜言之，該法實施之後，汽車及機車之所有、使用或管理之人，必須強制投保汽車第三人責任保險，以保障汽車交通事故受傷或死亡之受害人，這是讓汽機車駕駛人勇於面對肇事責任的表現，亦是人類現代文明進步的表徵。但是，這麼一個立意良善的制度是否應該隨著時代的變化而有所彈性調整？這個問題頗值得玩味。一個單純簡單的思考點是：出現了什麼無法解決的難題嗎？或許是因為作者的研究領域是風險管理與保險，每當新聞標題出現法院判賠高額交通事故賠償金，諸如「無力賠償！貨車駕駛攜妻女燒炭」¹、「史上最高…撞人成殘判賠1952萬」²、「車禍判賠2726萬肇事人擺明不付」³、「開車撞癱騎士判3134萬高額賠償」⁴、「平均450萬！車禍和解金大幅提高」⁵、「兒車禍無力賠父自殺獲救」⁶「水電工開車撞老翁判賠近1千6百萬元」⁷……等，作者必然聯想車禍受害人及其家庭的慘狀自不在話下，但是車禍加害人及其家庭的後半輩子也可能因此毀了，一場車禍同時毀了兩個家庭，這樣慘重的社會成本值得嗎？現行的社會制度出現了什麼問題？

¹ 2007年5月1日【TVBS新聞】【記者：李若慈 攝影：陳儒桓 台北報導】

http://www.tvbs.com.tw/news/news_list.asp?no=blue20070501120006

² 2009年8月20日【聯合報】【記者：蘇位榮 沈旭凱 台北報導】

http://interush.tw/news_list_1_detail.php?fname=5088469.xml

³ 2010年2月3日【自由時報電子報】【記者：林良哲 台中報導】

<http://www.libertytimes.com.tw/2010/new/feb/3/today-so13.htm>

⁴ 2010年12月29日【公視新聞網】<http://news.pts.org.tw/detail.php?NEENO=167490>

⁵ 2011年4月22日【華視新聞網】【記者：顏真真 台北報導】

<http://news.cts.com.tw/nownews/money/201104/201104220719639.html>

⁶ 2011年9月29日【sina全球新聞】【中央社記者：陳守國 高雄報導】

<http://dailynews.sina.com/bg/tw/twlocal/cna/20110929/02162806989.html>

⁷ 2012年3月29日【華視新聞網】【社會中心 綜合報導】

<http://news.cts.com.tw/nownews/society/201203/201203290968974.html>

難道幫不上什麼忙？這其中一個很大的問題點是在於現行強制汽車責任保險主要目的僅止於提供「基本保障」而已，它並不是解決汽車交通事故賠償責任的萬靈丹，或許有太多駕駛人都因為誤解而過度相信或依賴，覺得有投保政府規定的強制責任險就好了，應該不需要再投保其他險種，或是根本不知道如何投保一個保障周全的任意汽車第三人責任保險，致使日後不幸陷入無法順利脫離的賠償責任困境。一場車禍不僅毀了受害人及其家庭，加害人及其家庭亦因此陷入巨額判賠金額陰霾而無重獲天日的機會。這樣的社會問題，難道政府相關單位就這麼冷漠、無視？一個有積極作為的政府是否可以多預想一步，完整規劃一個較安全無虞的強制汽車責任保險制度？如果強制汽車責任保險實施初期只是定位於提供「基本保障」，並將之視為過渡時期的因應，人民應該感謝政府並珍惜這項福祉，畢竟人類文明因為這個制度的實施已向前跨了一大步；但是，隨著社會的改變及進步，如果負責保護人民並提供基本生活安全的政府並不主動提出高瞻遠矚的修正制度，是否說明這個政府讓這個社會在這個階段出現「文明停滯」現象？本文的提出，即是希望喚起一些議題，促使完善制度的建立，期能收拋磚引玉之效。

壹、前 言

汽車科技的誕生，為人類社會帶來莫大的衝擊，機會與挑戰同在，有利亦有弊。駕駛人能夠更快速、方便且舒適的兩地之間移動，打破地域之間的限制障礙，促使人類社會更緊密地互動發展，是其優點；但是一旦發生交通事故，駕駛人、乘客或車外第三人所受到的傷害或損失，其嚴重後果往往超乎想像，如何運用智慧善加處理，將是不小的挑戰。例如人員的受傷、殘廢或死亡，財產的毀損滅失，以及後續的侵權賠償責任，這樣的事故及損失，並不是一般個人、家庭或企業能夠容易承擔。不幸地，汽車數量及汽車碰撞事故並沒有因為人們害怕車禍所帶來的嚴重後果而減少。根據交通部統計資料，臺閩地區機動車輛登記數（Number of Registered Vehicle）⁸從民國87年底的1596萬輛，增加至民國100年底的2223萬輛⁹，增加速度之快，令人詫舌；道路交通事故（Road Traffic Accidents）¹⁰件數也由

⁸ 所謂「機動車輛登記數」係指向主管監理單位辦理登記領有統一牌照之車輛數。軍車及未領牌照或領有臨時牌照車輛均不包括在內。參閱交通部「交通統計」之「交通統計名詞定義」。

⁹ 參閱交通部2012「交通統計」之「機動車輛登記數」統計報表。

¹⁰ 所謂「道路交通事故」係依「道路交通事故處理辦法」第2條規定，指車輛或動力機械

民國89年底大約一年5萬件，迅速竄升至民國100年底大約一年24萬件¹¹，而且每年的機動車輛登記數及道路交通事故件數仍呈不斷成長趨勢。另外，這些車輛在民國100年共造成2117人死亡及315201受傷¹²。由此可知，令人陷入愁雲慘霧的車禍事件，不斷造成整個社會成本的龐大付出，影響個人、家庭及企業甚巨。這是一個世界性問題，各國情況皆然（詳見表1、表2、表3及表4資料）。如何面對汽車交通事故所引發個人、家庭或企業不安全問題，並藉由政策實施來降低整體社會成本，儼然成為各國政府無法逃避且須謹慎處理的重要議題。

表1 1999-2010各國機動車輛登記數

單位：萬輛

年別	中華民國	美國	日本	英國	法國	德國	義大利	加拿大	韓國	新加坡	香港	中國大陸
1999	1,632	22,046	8,482	2,837	...	4,979	3,835	1,753	1,116	69	57	4,225
2000	1,702	22,582	8,543	2,890	...	4,993	3,993	1,788	1,206	69	58	5,381
2001	1,747	23,533	8,609	2,975	...	5,148	4,111	1,810	1,291	71	59	6,133
2002	1,791	23,462	8,661	3,056	...	5,236	4,209	1,862	1,395	71	59	7,156
2003	1,850	23,676	8,700	3,121	...	5,128	4,322	1,880	1,459	71	59	8,004
2004	1,918	24,301	8,733	3,226	...	5,162	4,314	1,908	1,493	73	60	9,411
2005	1,986	24,742	8,806	3,290	...	5,205	4,323	1,934	1,540	75	60	10,738
2006	2,031	25,084	8,857	3,307	3,914	5,323	...	2,007	1,590	80	61	11,845
2007	2,071	25,440	8,862	3,365	...	5,523	...	2,059	1,643	85	62	13,080
2008	2,109	25,592	8,826	3,388	3,992	...	4,626	2,109	...	89	64	14,146
2009	2,137	...	8,782	3,396	...	...	...	2,139	...	93	64	...
2010	2,172	...	...	3,412	...	...	...	...	...	95	66	...

說明：德國每年10月1日統計，日本每年4月1日統計，其餘國家地區每年12月底統計。

資料來源：1. International Road Federation (IRF)，World Road Statistics，2001~2011年版。

2. 各國及香港相關業務網站。

在道路上行駛，致有人受傷或死亡，或致車輛、動力機械、財物損壞之事故。自民國89年1月1日起各類道路交通事故分類如下：A1類：造成人員當場或24小時內死亡之交通事故。A2類：造成人員受傷或超過24小時死亡之交通事故。A3類：僅有財物損失之交通事故。

¹¹ 參閱「中華民國交通部統計查詢網」。http://stat.motc.gov.tw/mocdb/stmain.jsp?sys=100

¹² 參閱行政院主計總處民國101年6月第557期統計月報。

表2 1999-2010各國道路交通事故件數

單位：件

年別	中華民國	美國	日本	英國	法國	德國	義大利	加拿大	韓國	新加坡	香港	中國大陸
1999	2,487	2,054,000	850,363	235,048	124,500	395,689	225,646	153,746	275,938	6,552	14,714	412,860
2000	52,952	2,070,000	931,934	233,729	121,200	382,949	229,034	158,499	290,481	7,226	14,949	616,971
2001	64,264	2,003,000	947,169	229,014	116,700	375,345	235,409	154,268	260,579	7,091	15,631	754,919
2002	86,259	1,967,000	936,721	221,751	105,470	362,054	265,402	159,667	231,026	6,879	15,576	773,137
2003	120,223	1,963,000	947,993	214,030	87,000	354,534	252,271	156,904	241,832	6,443	14,436	667,507
2004	137,221	1,900,444	952,191	207,410	85,400	339,310	243,490	151,321	220,755	6,845	15,026	517,889
2005	155,814	1,854,252	933,828	198,735	84,525	336,619	240,011	147,360	214,171	6,706	15,062	450,254
2006	160,897	1,784,648	886,864	189,161	80,309	327,984	238,124	...	213,745	7,499	14,849	378,781
2007	163,971	1,748,435	832,454	182,115	81,300	335,845	230,871	...	211,662	8,325	15,315	327,209
2008	170,127	1,664,172	766,147	170,591	74,500	320,614	218,963	...	215,822	8,590	14,576	265,204
2009	184,749	1,547,797	736,688	164,000	...	310,806	...	...	...	8,505	14,316	238,351
2010	219,651	...	725,773	154,414	...	288,297	...	...	...	...	14,943	...

說明：中華民國交通事故1999年（含）以前僅含A1類交通事故（係指造成人員當場或24小時內死亡之交通事故），自2000年起納入A2類交通事故（指造成人員受傷之交通事故）。

資料來源：1. International Road Federation（IRF），World Road Statistics，2001~2011年版。

2. 各國及香港相關業務網站。

表3 1999-2010各國道路交通事故死亡人數

單位：人

年別	中華民國	美國	日本	英國	法國	德國	義大利	加拿大	韓國	新加坡	香港	中國大陸
1999	2,392	41,717	9,006	3,423	8,583	7,772	6,633	2,985	10,756	198	217	83,529
2000	3,388	41,945	9,066	3,409	8,172	7,503	6,410	2,926	10,236	213	171	93,853
2001	3,344	42,196	8,747	3,450	8,254	6,977	6,682	2,778	8,097	194	173	105,930
2002	2,861	43,005	8,326	3,431	7,743	6,842	6,736	2,930	7,222	199	171	109,381
2003	2,718	42,884	7,702	3,508	6,126	6,613	6,065	2,766	7,212	212	202	104,372
2004	2,634	42,836	7,358	3,221	5,232	5,842	6,122	2,731	6,563	193	166	107,077
2005	2,894	43,510	6,871	3,201	5,318	5,361	5,818	2,898	6,376	173	151	98,738
2006	3,140	42,708	6,352	3,172	4,709	5,091	5,669	2,884	6,327	190	144	89,455
2007	2,573	41,259	5,744	2,946	4,620	4,949	5,131	2,761	6,166	214	160	81,649
2008	2,224	37,423	6,023	2,538	4,275	4,477	4,725	2,419	5,870	221	162	73,484
2009	2,092	33,808	5,772	2,222	4,273	4,152	4,237	2,209	5,838	183	139	67,759
2010	2,047	...	4,863	1,850	...	3,648	...	...	...	...	117	...

說明：1. 中華民國、日本皆以24小時內死亡為計算標準。

2. 其他國家地區皆以肇事後30天內死亡為計算標準。

資料來源：1. International Road Federation（IRF），World Road Statistics，2001~2011年版。

2. 各國及香港相關業務網站。

表4 1999-2010各國道路交通事故受傷人數

單位：人

年別	中華民國	美國	日本	英國	法國	德國	義大利	加拿大	韓國	新加坡	香港	中國大陸
1999	1,636	3,236,238	1,050,397	316,887	167,600	521,127	322,999	222,551	402,967	8,933	19,422	286,280
2000	66,895	3,188,750	1,155,697	316,874	162,117	504,074	321,796	227,403	426,984	9,598	19,258	418,721
2001	80,612	3,032,672	1,180,955	309,859	153,945	494,775	335,029	221,158	386,539	9,303	20,145	546,485
2002	109,594	2,925,758	1,167,855	299,174	137,839	476,413	378,492	...	348,149	9,075	20,429	562,074
2003	156,303	2,888,601	1,181,431	287,099	115,900	462,170	356,475	...	376,503	8,023	18,108	494,174
2004	179,108	2,788,378	1,183,120	277,619	108,700	445,968	343,179	206,229	346,987	8,439	19,236	480,864
2005	203,087	2,699,000	1,156,633	267,816	108,727	433,443	334,858	204,764	342,233	8,226	19,069	469,911
2006	211,176	2,575,000	1,098,199	255,232	102,125	427,428	332,995	199,994	340,229	9,706	18,729	431,139
2007	216,927	2,491,000	1,034,445	244,834	103,201	431,419	325,850	192,762	335,905	10,352	19,465	380,442
2008	227,423	2,346,000	945,504	228,367	93,798	409,047	310,745	176,433	338,962	10,760	18,522	304,919
2009	246,994	2,217,000	910,155	219,924	90,934	397,671	307,258	172,883	361,875	10,748	17,999	275,125
2010	293,764	...	896,208	206,798	...	371,170	...	...	...	...	19,007	...

說明：中華民國交通事故1999年（含）以前僅含A1類交通事故（係指造成人員當場或24小時內死亡之交通事故），自2000年起納入A2類交通事故（指造成人員受傷之交通事故）。

資料來源：1.International Road Federation（IRF），World Road Statistics，2001~2011年版。

2.各國及香港相關業務網站。

車禍事件的處理並非想像中容易，其影響範圍常牽涉現代社會規範的法律責任，包括民事責任（civil liability）、刑事責任（criminal liability）與行政責任。就保險學理而言，刑事責任並非可保危險（insurable risk）¹³，保險人（insurer）所提供保險商品之保障範圍皆是針對民事責任部分，汽車駕駛人或所有人可以依據個人風險管理（risk management）策略或保險需求¹⁴來購買其適合的保險商品。但是並非所有的駕駛人或所有人都能具備購買保險的風險管理觀念或提供足夠的財務保證¹⁵來處理車禍衍生的損害賠償責任，或是雖已購買汽車第三人責任保險（third-party auto liability insurance），但牽涉保單限額（policy limit）太低而無法足額賠償受害人；另外，汽車責任保險保單所採用的理賠基礎一般皆採「過失責任

¹³ 關於可保危險之定義及特徵，請參閱陳彩稚（2004），pp.38-45。

¹⁴ 影響個人保險需求之因素，請參閱陳彩稚（2006），pp.30-34。

¹⁵ 我國在民國87年1月1日實施「強制汽車責任保險法」之前，容許汽車或電車運輸業採取強制投保與提供保證金之雙軌制；美國有些地區亦採用「財務責任法」（financial responsibility law），確保駕駛人有足夠財務能力來應付必要之傷害賠償。參閱陳彩稚（2006），pp.189-190及施文森、林建智（2009），pp.263-268。

原則」(negligence rule)(此原則亦為一般侵權法所採用)，亦即被保險人(insured)因有過失而必須負賠償責任時，保險人方負給付之責。在此原則下，受害人必須舉證加害人有過失，才能得到加害人的賠償。實務運用上，受害人能在車禍發生之時順利舉證，並非易事，況且法諺有云：「舉證之所在，敗訴之所歸。」因此，車禍受害人往往無法順利舉證而喪失向加害人求償的機會。綜上觀之，車禍受害人或其家庭可能因為駕駛人未投保、投保額度不足或受限於保單「過失責任」原則而必須負舉證責任時，往往陷於極為弱勢地位，最終淪落家庭破碎的不幸結果。因為車禍頻繁造成破碎家庭不斷出現，並不是一個負責任的政府所樂見，這正是二十世紀以來，各國政府先後立法實施強制汽車責任保險(compulsory auto liability insurance)的緣由。

為了確保車禍受害人的權益，各國政府立法強制汽車駕駛人或汽車所有人投保強制汽車責任保險，此正確作法無庸置疑。但是各國強制汽車責任保險的理賠基礎是採「過失責任」(negligence rule)原則、「推定過失責任」(liability for presumption)原則或是「無過失責任」(liability without fault)原則¹⁶？或是三者的混合？保單賠償限額又有多少？其給付項目是否包括體傷醫療、殘廢、死亡或財損？以上諸項皆會影響各國政府立法主導的強制汽車責任險的方向及實質內涵，車禍事件雙方的加害人(駕駛人)及受害人更是最直接的受影響者。台灣於民國87年1月1日開始實施強制汽車責任保險，給付項目包括傷害醫療費用給付、殘廢給付與死亡給付三項，採限額無過失責任基礎的方式，只要車禍受害人無犯罪或故意行為，不管加害人有無過失¹⁷，請求權人在法定限額內皆可獲得保險給付或補償¹⁸。這樣的制度規劃立意甚佳，根據主管機關(行政院金融監督管理委員會)為瞭解社會大眾對本保險的投保情形與滿意程度所進行的四次滿意度調查，其滿意度都高達九成以上¹⁹。然而，本制度的「限額無過失」只能提供基本保障，而且

¹⁶ 關於這三種汽車法律責任基礎的定義及演進過程，請參閱施文森、林建智(2009)，pp.14-16；江朝國(2006)，pp.29-34，pp.119-124及陳森松、吳瑞雲(2007)，pp.231-234。

¹⁷ 我國強制汽車責任保險法第七條：「因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者，不論加害人有無過失，請求權人得依本法規定向保險人請求保險給付或向財團法人汽車交通事故特別補償基金(以下簡稱特別補償基金)請求補償。」

¹⁸ 依強制汽車責任保險法第七條規定，向保險人請求者，稱之「保險給付」；向財團法人汽車交通事故特別補償基金請求者，稱之「補償」。

¹⁹ 參閱強制汽車責任保險網站：「歷年滿意度調查」。<http://www.cali.org.tw/consumer6.aspx>。行政院金融監督管理委員會，分別於民國九十年、九十三年、九十五年及九十九年

給付項目並不包括財物損失，這與民法所規定的侵權賠償責任有很大落差²⁰，「額度」與「項目」這兩個問題正是帶給車禍受害人與強制汽車責任保險被保險人極大困擾與不安的癥結所在。例如上述賠償限額太低問題，過去有研究指出台灣每人平均國內生產毛額約為日本的42%，但是強制汽車責任保險的死亡給付只有日本的17%，這樣的保險金額顯然偏低²¹。換言之，台灣目前的強制汽車責任保險應該擺脫制度實施初期的「試辦」心態，不應只提供「過渡階段」的「基本」保障金額及項目為滿足，能否以「止於至善」的心態積極主動規劃一套「終極版」強制汽車責任保險制度，一方面使車禍受害人能獲得應有的足額賠償，汽車駕駛人或所有人亦能擁有無虞的賠償限額及賠償項目，這正是本文的研究緣起。

觀諸當今世界各國所實施之強制汽車責任保險，大都有其強調的重點及特色，各自發展的結果猶如多頭馬車，總難免陷入顧此失彼之窘境。本文主要目的，係藉由探討汽車責任保險（auto liability insurance）中的強制汽車責任保險及汽車第三人責任保險（或稱任意汽車責任保險（voluntary auto liability insurance））²²兩者的角色定位及實質內涵，試圖建構一個全新的「階梯式強制汽車責任保險」，整合保險賠償限額、給付項目（包括體傷醫療、殘廢、死亡及財損）及理賠責任基礎（過失責任、推定過失責任及無過失責任）於同一保險制度之中，並且費率釐定亦能充分發揮所得重分配的社會正義功能，達成政府正義公平角色發揮、車禍受害人保障充分無虞、汽車所有人或駕駛人風險管理策略完整，這樣三贏的局面，豈不令人期待？

本文在接下來的部分將介紹汽車責任保險相關理論及文獻探討；第三部分提出階梯式強制汽車責任保險相關問題分析，以說明階梯式強制汽車責任保險實施之可行性；最後部分為結論及後續研究建議。

請產險公會委請專業媒體對社會大眾進行了四次滿意度調查，一方面檢視制度實施成效，一方面做為未來擬定調整方向與宣導策略的參考，其滿意度分別為87%、92%、90%及93%。

²⁰ 關於此議題，學者多有討論，參閱施文森、林建智（2009），pp.24-26，pp.44-45；江朝國（2006），pp.35-38，pp.337-349及葉啟洲（2011），pp.317-318。

²¹ 參閱陳繼堯（2006），p.53及鈴木辰紀（2008），pp.9-10。

²² 參閱陳彩稚（2006），p.162。亦有學者將汽車保險分為車體損失保險及第三人責任保險兩大類，再將第三人責任保險分為強制保險與任意保險兩種，請參閱陳繼堯（2006），p.31。

貳、汽車責任保險理論基礎及文獻探討

一、汽車責任風險與風險管理的概念

機動車輛帶給人們便利及享受，但是也可能發生碰撞等意外事故。就保險學理而言，駕駛汽車是一項「危險因素」(hazard)²³，只要有駕駛行為存在，就會提高車禍損失發生的頻率或幅度；車禍碰撞事件則會造成人員傷亡或財物毀損滅失，這種經濟價值降低的情況，即是一項「損失」(loss)²⁴，因此，車禍碰撞事件就是一項保險學理上所稱的「危險事故」(peril)²⁵。一旦造成第三人身體傷亡或財物損失，駕駛人就可能因車禍而衍生額外的侵權賠償責任，這種侵權賠償責任讓駕駛人面臨極大的不確定性(uncertainty)²⁶，這種不確定性即是一種風險(risk)²⁷，而保險學理上常使用「損失曝險」(loss exposure)²⁸的概念來表達可能面臨危險而有潛在損失的意涵。人身或事物均可能具有損失曝險，例如開車可能發生碰撞而造成車體毀損或撞傷他人，因此有財產損失曝險及責任損失曝險。汽車的使用或管理，可能讓汽車駕駛人或所有人面臨對第三人的賠償責任，造成汽車駕駛人或所有人的經濟損失，即上述的汽車責任損失曝險。在此，我們必須進一步了解這種賠償責任的內涵。在保險學理上，所謂的「責任危險」(liability risk)²⁹，乃是針對法律賠償責任，亦即個人或組織可能因違反法律規範，而須面臨賠償責任之潛在經濟損失。這種關於經濟上賠償責任的法律規範，一般屬於法律責任中的民事責任，大都規範於民法條文中，而且這些賠償責任也都可滿足保險學理

²³ 「危險因素」是指增加損失發生頻率或幅度之條件或狀況。參閱陳彩稚(2006)，p.6。

²⁴ 在保險學理上，損失是指未經規畫、不希望發生之經濟價值降低，可區分為「直接損失」(direct loss)與「間接損失」(indirect loss)。參閱陳彩稚(2006)，p.5。

²⁵ 「危險事故」是指損失發生之起因。參閱陳彩稚(2006)，p.6。

²⁶ 不確定性是一種個人主觀的認知，無法用一般的衡量標準來評估，但是資訊(information)愈多，不確定性就可降低。參閱Williams, Jr. and Richard, M. (1989) p.11及Williams, Jr. et al. (1998), pp.10-14。

²⁷ 「風險」是指實際結果與預期結果間差異程度之不確定性，可簡化稱為預期結果之不確定性。參閱陳彩稚(2006)，p.4。

²⁸ 「損失曝險」是指任何具有發生損失可能性之狀況或條件，而不論該狀況是否實際發生損失。參閱陳彩稚(2006)，pp.5-6。

²⁹ 參閱陳彩稚(2006)，p.15。關於責任危險經濟損失之分類及詳細說明，參閱陳彩稚(2006)，pp.20-22。

上可保危險條件之要求。相反地，法律責任中的行政責任及刑事責任並非可保危險，故不在本文討論範圍。

車禍風險的存在，讓個人、家庭及企業產生很大的成本，如何降低風險產生的成本，端賴風險管理策略³⁰之運用。目前，學理上大致將風險管理的工具分為風險控制（risk control）及風險理財（risk financing）兩大類。風險控制最主要的兩個工具是損失預防（loss prevention）及損失抑制（loss reduction），其作用係分別針對預期損失中的損失頻率（loss frequency）及損失幅度（loss severity）³¹之降低；而保險（insurance）則是風險理財最主要、最有效率的工具之一，其目的是要提供意外事故發生之後的經濟損失補償，並期望快速回復至損失發生前的狀態。就汽車道路交通事故的風險管理而言，政府單位應制訂周全的交通安全法規、改善道路及相關交通設施，全力降低車禍發生的損失頻率及損失幅度，另外，更應強制立法要求汽車所有人、使用人或管理人投保強制汽車責任保險，以達成風險管理中風險理財的目標；就汽車製造業而言，如何設計更安全的車體結構（如防撞鋼樑）、車內安全保護設施（如安全氣囊）、提升操控性能（如車身穩定系統、防鎖死煞車系統等），甚至更進一步改善車體材料，降低車外行人被撞傷的嚴重程度，這些作為皆足以有效達成風險管理中損失預防及損失抑制的目標。最後，就汽車駕駛人及所有人而言，切實遵守交通安全法規、養成良好駕駛習慣、隨時注意汽車安全性能及保養，以降低損失頻率及幅度；在風險理財方面，必須配合政府立法投保強制汽車責任保險的要求，甚至在強制汽車責任保險賠償限額與項目皆不足的情況下，進一步投保任意汽車責任保險，規畫一份個人最完善的風險管理策略。

二、汽車責任保險理論基礎及相關文獻

汽車責任保險只是一般商業保險中的一項險種，其理論基礎與一般商業保險相同。茲將一般商業保險的理論基礎說明如下：

³⁰ 風險管理策略的內涵包括風險管理之目標、程序及方法。參閱陳彩稚(2006)，pp.22-27。

³¹ 「損失頻率」指特定期間內損失可能發生的次數；「損失幅度」指特定期間內損失可能發生的嚴重程度。參閱Rejda,G.（1998），p.42。

（一）預期效用理論與風險態度

在經濟學理中，對於財富的不確定性，常利用「預期效用理論」（expected utility theory）³²作為分析工具。預期效用理論是由Von Neumann及Morgenstern兩位學者於1944年提出，這個理論為後續不確定經濟學的蓬勃發展奠下良好的研究基礎，例如Arrow（1963）、Mossin（1968）及Smith（1968）利用效用極大化理論研究個人購買保險的行為即是。預期效用理論指出消費者在不確定的情況下，會根據預期效用值的高低來進行消費決策，而經濟學理論通常假設效用（utility）會隨著財富（wealth）的增加而增加，但隨著同樣單位財富增加所帶來的效用增加率（即邊際效用marginal utility）則會呈現遞增、不變及遞減三種不同情況，這也衍生出三種不同風險態度（attitude toward risk）³³的消費者特性：

1. **風險趨避（risk averse）**：財富增加所帶來的邊際效用呈現遞減的趨勢（見圖1），此類消費者並不愛冒險，在相同期望值之下，他會選擇愈穩定愈好。
2. **風險中立（risk neutral）**：財富增加所帶來的邊際效用呈現固定不變的情況，此類消費者對於風險並無偏好或厭惡，他只會選擇期望值最高的機會。
3. **風險愛好（risk love）**：財富增加所帶來的邊際效用呈現遞增的趨勢，此類消費者喜愛冒險，在相同期望值之下，他會選擇波動較大的機會。

根據上述三類不同風險態度消費者的特性，得知風險中立及風險愛好者對於冒險增加財富所造成的邊際效用並不會減少，換言之，他們對於不確定風險並不厭惡，因此他們並不需要保險的保障。相反地，風險趨避者對於冒險增加財富所造成的邊際效用呈現減少趨勢，亦

³² 預期效用理論是指個人在不確定下的行為，若能符合相關的公理（axiom），則個人必然會選擇能使預期效用值極大的機會。定義及相關公理參閱Von Neumann and Morgenstern（1944）。

³³ 關於風險態度的衡量，經濟學者J. W. Pratt 於1964年提出「絕對風險趨避指標」（absolute risk-aversion index），此指標值愈大，代表此人趨避風險的程度愈大。參閱J. W. Pratt（1964）。

即不確定風險會減損他的效用水準，而保險保障正好可以減少或免除此風險，因此，只有風險趨避者才會購買保險³⁴。

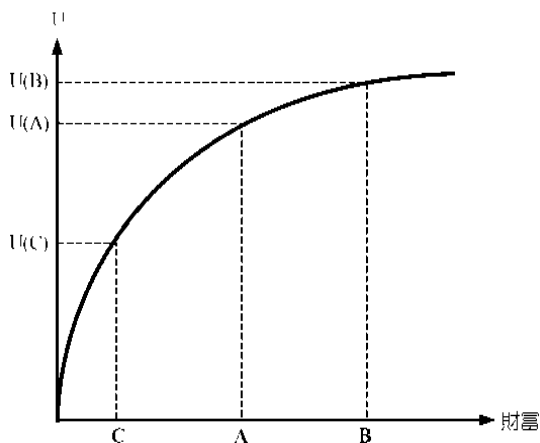


圖1 風險趨避者的邊際效用遞減曲線：
當 $CA = AB$ 時， $U(B) - U(A) < U(A) - U(C)$

（二）預期效用理論的進階運用：保險需求決策

上文提及只有風險趨避者才有意願購買保險，換言之，風險趨避者願意支付一筆保費，使自己從不確定的風險狀態轉換成確定的無風險狀態。在經濟學理論中，衡量消費者為了規避風險所願意支付的一筆金額，即稱為「風險貼水」（risk premium）³⁵。風險趨避程度愈高，風險貼水也就愈大。關於風險趨避者的保險需求決策，如圖2所示，B點表示原來的財富水準，其對應的效用水準為 $U(B)$ ；損失發生之後，其財富水準減少為C點，效用水準變成 $U(C)$ 。A點是其財富期望值，沒有購買保險時，效用水準為 $U(D)$ ，但是購買保險之後，不管損失是否發生，其財富水準固定在A點，而所對應的效用水準為 $U(A)$ ，顯然高於沒有購買保險所對應的效用水準 $U(D)$ ，這就印證上述風險趨避者會購買保險的結論。

³⁴ 關於此方面的論點，詳見下文保險需求理論分析。

³⁵ 關於風險貼水的詳細說明，參閱Varian, H. (1992), pp.181-182及Pratt (1964), pp.124-125。

但是，就風險趨避者而言，為了規避風險而願意付出的最高代價（如果購買保險，這個代價就是保險費）到底是多少？由圖2觀之，AB的長度為預期損失，也就是純保險費（pure premium），但是保險公司收取的總保險費（又稱營業保險費）還包括一筆附加保險費（loading），附加保險費的極大值就是圖中的x值（即DA距離）。若保險公司收取x的附加保險費，此時消費者繳交的總保險費為DB，其財富水準就固定在D點（不管保險事故是否發生），效用水準為U(D)，與沒有購買保險情況下（財富期望值為A點）的效用水準一樣；但是，一旦附加保險費大於x值，購買保險的效用水準將會低於沒有購買保險時的效用水準，這種情況下，消費者怎麼會購買保險呢？換言之，風險趨避者雖然會因為他的邊際效用遞減特性而購買保險，但是他所願意付出的最高代價（即風險貼水），就是圖中的x值。至於每人所能接受附加保險費之大小，則與其風險態度有關。愈是風險趨避者，其效用曲線之曲度愈大，所能接受的附加保險費就愈大，購買保險的金額就愈高(Szpiro, 1985)；反之則愈小。³⁶

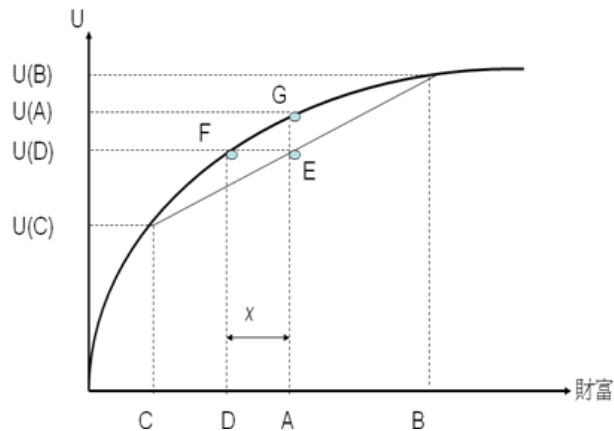


圖2 風險趨避者的保險需求決策

³⁶ 參閱陳彩稚（2006），pp.31-32。

（三）影響個人財產與責任保險³⁷需求之因素

預期效用理論以簡潔的架構，分析不同風險態度者對保險需求的影響，奠定一部分保險需求理論的基礎。基於預期效用假說的保險需求理論，研究發現個人³⁸購買保險的決策受到諸多因素的影響，包括所得、財富、保險價格、風險趨避程度及損失發生機率等（Mossin, 1968；Szpiro, 1985）。另外，附加保費、是否有其他賠償來源、估計損失的資訊與技術、政府法令或其他機構之規定、稅賦等，也會影響個人對保險的購買（陳彩稚，2006；許文彥，2011）。除了上述項目，更有學者進一步研究個人購買財產與責任保險的影響因素還包括外國保險公司在國內保險市場占有率、都市化程度（urbanization）³⁹與司法制度（legal system）（Browne M.J., Chung J.W. and Frees E.W., 2000）。一般來說，保險價格、附加保費高低、是否有其他賠償來源，皆是與購買保險的意願與金額呈負相關；政府法令或其他機構之規定與稅賦優惠因素，則是與購買保險的意願與金額呈正相關。至於財富這一項，目前保險學理上關於此變數對保險需求之影響，尚無一致看法⁴⁰。至於其他影響財產與責任保險購買因素，說明分析如下：

1. 所得

Mayers and Smith (1983)將保險視為個人的投資組合之一，其研究指出保險購買決策會受到所得或其他資產報酬的影響。一般而言，所得與保險消費金額呈正相關，因此，所得愈高，花在購買財產與責任保險的消費金額就愈高（Beenstock, Dickinson and Khajuria, 1988；Browne M.J., Chung J.W. and Frees E.W., 2000）。另外，愈是高度經濟發展的國家，其財產與責任保險的消費亦相對較高（Outreville, F. J., 1990）。有趣的是，如果將汽車保險分為汽車損失保險與汽車責任保險，研究發現汽車損失保險的消費意願受到所得的影響程度較高（

³⁷ 我國保險法第13條將保險分為財產保險與人身保險，歐美國家實務上皆將保險分為「人身保險」（life insurance）與「非人身保險」（nonlife insurance），「非人身保險」即是此處所說的「財產與責任保險」。詳細說明可參閱陳彩稚（2006），p.1。

³⁸ 企業的保險需求理論並不在本文討論範圍。

³⁹ 都市化程度係指一國人口居住在都市區域的比例。參閱Browne M.J., Chung J.W. and Frees E.W.（2000），p.79。

⁴⁰ 參閱陳彩稚（2006），pp.33-34。

Browne M.J., Chung J.W. and Frees E.W.,2000），換言之，汽車責任保險是一般民眾的基本需求，就算所得不高，亦會購買此險種，但是只有收入增加時，才會考慮購買汽車損失保險。

2.風險趨避

Pratt（1964）,Arrow（1965）及Szpiro（1985）指出，愈是風險趨避者，他的保險需求就會愈高。Mossin（1968）則探討有關財產保險購買決策，並研究全部保險的最大可接受保費、最適的保險金額及自負額，結果發現當個人為遞減的風險趨避態度，財富愈多者會選擇自負額較大的保險方案。Schlesinger（1981）則進一步發現消費者的最適保險決策與他的風險趨避程度（degree of risk aversion）有關，研究指出損失機率較高、風險趨避程度較高、原始財富較低者，會購買較多的保險。Browne and Kim（1993）研究風險趨避程度與教育程度的關係，當教育程度愈高時，風險趨避程度也愈高，因此，愈能了解保險的需求及重要性。Browne M.J., Chung J.W. and Frees E.W.（2000）的研究卻有不同的有趣結果，他們發現教育程度較高者會利用專業技能及知識使自己成為較多的風險承擔（risk taking）者，因此，較高的教育程度者就會變成較低的風險趨避者。

3.損失發生機率

一般認為損失發生機率與購買保險，兩者的關係應是呈正相關。Mossin（1968）認為個人願意為足額財產保險付出的最大保險費，會隨著損失發生機率及損失額度的增加而提高。Smith（1968）發現財產與責任保險的最適保額（optimal amount）是隨著損失發生機率的增加而改變。Schlesinger（1981）也認為一個損失發生機率較高的人，將會購買較多的保險。

4.外國保險公司在國內保險市場占有率

Skipper（1987）研究發現許多國家會設定貿易障礙來避免國外保險公司的競爭，藉以保護其國內保險公司及消費者，但是卻造成國內消費者購買保險時必須付出較高的保險費。Kim（1992）也發現為了避免競爭而將外國保險公司排除在外的話，將造成國內保險商品的品質較低，保險費也較貴的現象。Browne M.J., Chung J.W. and Frees E.W.（2000）研究發現，當外國保險公司在國內保險市場占有率較高

時，因為競爭的緣故，保險商品的品質較高，保費亦較便宜，所以該國對於一般責任保險的消費亦較高。

5.都市化程度

都市化的定義如前面附註所述，一般研究認為都市化程度較高的區域，其損失頻率（frequency of losses）通常亦較高，這是因為人們之間互動頻率較高所造成的結果。Danzon（1986）利用「都市化」變數來分析醫師醫療不當的訴訟賠償，發現都市化程度確實與訴訟求償的頻率呈正相關。Browne M.J., Chung J.W. and Frees E.W.（2000）卻發現較低都市化的國家，其人民較會購買一般責任險保單，但是這個結論必須進一步確認，因為這個變數的模型分析結果並不顯著。

6.司法制度（legal system）

英美法系（又稱「海洋法系」或「普通法（common law）系」）與歐陸法系（又稱「大陸法系」）並稱為當今世界最主要的兩大法系。與歐陸法系相比，英美法系多採不成文法，尤其是判例法，強調「遵循先例」原則。各國司法制度採用何種法系是否成為影響保險購買的因素，應是一個很有趣的問題。Syverud, Bovbjerg, Pottier, and Witt,(1994)研究美國的責任保險購買率為何居於世界領導地位，原因之一即是美國所採行的普通法制度（common-law system），在保險公司、律師、司法制度及政治體系聯合運作之下，造成美國在責任保險過度消費的現象。Browne M.J., Chung J.W. and Frees E.W.（2000）研究發現，採用普通法（common law）（即英美法系）的國家，不管是汽車損失保險或汽車責任保險，這兩項的保險消費皆高於採用成文法（statutory law）（即歐陸法系）的國家。究其原因，應是判例法所造成的影響結果。

參、階梯式強制汽車責任保險相關問題分析

鑑於對車禍受害人保護的世界潮流，以及消費者自我權益保護意識高漲，世界各國政府莫不積極立法推行強制汽車責任保險，避免車禍賠償無法妥善解決而以不同途徑（例如訴訟）耗費社會資源，已施行國家亦大力投入研究，以求此制度臻於完善。世界經濟合作與發展組織（OECD，Organization for Economic

Cooperation and Development) (其會員國保險市場大約占全世界保險市場的95%) 特別撰文主張世界各國應將汽車責任保險以強制方式來施行 (automobile liability insurance should be made compulsory)⁴¹，可見強制汽車責任保險在世界先進國家受重視的程度。我國強制汽車責任保險於民國87年1月1日正式實施，其賠償限額 (以死亡給付為代表) 由一開始的新台幣120萬元，經過多次修正調整，目前死亡賠償限額雖於民國101年3月1日提高至新台幣200萬元，但與世界先進國家的強制汽車責任保險相比，仍呈現極大落差。茲將台灣與其他國家或地區之強制汽車責任保險內容及其「平均每人國內生產毛額」⁴²整理比較於表5。表格資料顯示，在相對的量化數據下，由「每人死亡賠償限額」對「平均每人國內生產毛額」之比值分析，台灣強制汽車責任保險死亡給付水準只有日本的38%，法國的7%以及德國的4%，顯然我國目前強制汽車責任保險賠償限額嚴重偏低，這必然導致車禍受害人無法獲得應有額度賠償以及汽車駕駛人無法擁有無虞賠償限額作為賠償後盾等潛藏的嚴重問題。

⁴¹ 文章標題為“Insurance Guidelines for Economies in Transition”。參閱

http://www.oecd.org/document/44/0,3746,en_2649_37411_1857580_1_1_1_37411,00.html

⁴² 「國內生產毛額」(Gross Domestic Product, GDP) 是指一國境內所有生產者在一定期間內生產商品及服務的附加價值總和，為一國生產的總成果，生產者再將生產成果分配給提供勞動力、資本及土地等生產要素之個人及家庭，成為其所得來源，因此，一國GDP 不僅代表國家整體的經濟規模，亦意味人民可獲取的經濟資源；為剔除人口規模的影響，除以全國人口數即得「平均每人GDP」。平均每人GDP 為衡量一國經濟水準的常用指標，瑞士洛桑管理學院 (IMD) 世界競爭力評比 (World Competitiveness Yearbook)、世界經濟論壇 (WEF) 全球競爭力報告 (The Global Competitiveness Report) 等均以此項指標衡量各國經濟層面之發展概況。

表5 台灣與其他國家或地區強制汽車責任保險比較分析

	台灣	中國大陸 ⁴³	日本	英國	法國	德國 ⁴⁴	美國	香港
強制汽車責任保險賠償限額(2012)	死亡200萬 殘廢200萬 醫療20萬 (新台幣)	死亡傷殘 12萬元/ 財產損失 2000元(人民幣)	死亡3,000 萬元/醫療 120萬元/殘 廢75--4000 萬元	死亡無限額/財 損不低於25萬 英鎊	死亡500 萬法郎/ 財損300 萬法郎	死亡250 萬歐元/ 財損50萬 歐元	各州規定不同	無限額
每人死亡賠償限額(美元) ⁴⁵	66028	19066	386747		937000	3235500		
包含財損	否	是	否	是	是	是	是	是
責任基礎	無過失責任	無過失責任/推定過失責任	推定過失責任	過失責任	無過失責任(人)/推定過失責任(財損)	無過失責任	過失責任/無過失保險	過失責任
法規	強制汽車責任保險法(2010)	機動車交通事故責任強制保險條例(2006)	自動車損害賠償保障法 Automobile Liability Security Law	道路交通安全法	交通事故法	汽車持有人強制責任保險法(1965)	各州強制汽車責任保險法	汽車保險(第三者風險)條例 Motor Vehicles Insurance (Third Party Risks) Ordinance
實施日期	1998	2006	1956	1931	1959	1940	1927 (麻州)	
平均每國內生產毛額(美元) 2011	20122	5430	45813	38548	43860	43701	48366	34458
比值 ⁴⁶	3.28	3.51	8.44		21.36	74.04		

資料來源：1. 行政院主計總處「2010社會指標統計表」

<http://www.stat.gov.tw/ct.asp?xItem=29593&ctNode=538&mp=4>

2. 國際金融統計(國際貨幣基金)，中國統計年鑑，中國經濟景氣月報，各國官方網站。

3. 本研究整理

⁴³ 被保險人在道路交通事故中無責任的賠償限額分別按照以上三項限額的20%計算。

⁴⁴ 參閱葉啟洲(2009)，p.8及p.14。

⁴⁵ 以2011/12/31匯率換算為美元。

⁴⁶ 係為「每人死亡賠償限額」對「平均每國內生產毛額」之比值。

本文主要目的是要架構一個全新的階梯式強制汽車責任保險制度，除了結合台灣現制的強制汽車責任保險及任意汽車第三人責任保險，更加上目前有些國家已實施的無上限強制汽車責任保險，以三層階梯的方式，建構一個全方位的強制汽車責任保險。關於責任基礎部分，不同階段的給付項目及賠償限額分別搭配無過失責任基礎、推定過失責任基礎與過失責任基礎，不僅能夠保障受害人的求償權益，也能顧及加害人的賠償能力，企盼創造一個能夠公平、正義處理車禍賠償困境的機制。另外，為因應理賠金額提高並達成「無盈無虧」的財務目標，保險費率除了現有的從人與從車因素，階梯式強制汽車責任保險的保費設計，更將「汽車價格」納入費率因素，考量原因係購車價格大致與個人或家庭所得呈正相關，社會高所得者負擔較高的強制汽車責任保險保費，將能發揮所得重分配的社會正義功能，而這些額外增加的些許強制車險保費與其高額車價相比，可說是微乎其微。茲將本文所架構之階梯式強制汽車責任保險相關內容，敘述如下：

一、階梯式強制汽車責任保險規劃背景

綜觀世界各國實施強制汽車責任保險現況，諸多制度規畫各有擅場，大體上可就下列幾點分析：

（一）就責任基礎而言

針對強制汽車責任保險的施行，世界各國採用的責任基礎大致有三種，即過失責任基礎、推定過失責任基礎與無過失責任基礎，分別說明如下：第一種方式為過失責任基礎，此方式對車禍受害人較嚴格，這是一般民事法對侵權行為的處理原則，但是舉證責任在受害人身上，欲順利獲得車禍加害人的汽車責任保險理賠並非易事，因此，無法迅速提供車禍受害人應有的保險理賠是其缺點；但就保險成本而言，因為保險理賠必須是被保險人有過失才會支出，保費負擔相對較便宜，也造成汽車責任保險以強制方式推行較無阻力的優點。採用此種方式的國家或地區有英國及香港等。第二種方式為推定過失責任基礎，當車禍事故發生，在此方式下一般認定是加害人的過失，必須對受害人負賠償責任，除非加害人能證明自己無過失才能免責，因此，舉證責任落在加害人身上。觀諸舉證責任的轉換，就車禍受害人的保護而言，此方式顯然比過失責任基礎周延；但是車禍加害人亦有可能利用冗長繁複的訴訟制度來拖延其對受害人應有之賠償，因此，車禍受

害人亦無法迅速獲得應有賠償，曠日廢時之下，其家庭經濟容易陷入困頓窘境，此為推定過失責任基礎的缺點。日本即是採用此方式。第三種方式為無過失責任基礎，在此方式下，車禍受害人可以獲得最高的保護機制，因為不論加害人有無過失，受害人皆可向加害人投保的強制汽車責任保險申請理賠。但是為了兼顧基本保障與保費成本，一般皆會有最高賠償金額規定，也因而衍生出一套「限額無過失」的保險理賠機制，台灣與中國大陸皆是採用此責任基礎。

基於上述三種責任基礎皆有國家採用，著眼點可能是公平、基本保障、保費負擔或是該國特殊時空背景因素，亦或是政府實行政策性保險的過渡階段考量。本文目的即是考慮此三種責任基礎的特性與優缺點，試圖將這些責任基礎搭配於不同階段的賠償責任限額內，讓政府能夠建構一套終極完善的政策性保險⁴⁷，使車禍受害人與加害人皆能獲得公平、合理的對待。

（二）就給付項目而言

車禍事故發生所造成的損害賠償責任，不外乎人身傷亡與財物毀損滅失兩方面，兩者相較，孰輕孰重，顯而易見，世界各國大多數強制汽車責任保險的給付項目只有包括人身傷亡，例如傷害醫療費用給付、殘廢給付、死亡給付……等（台灣與日本即是），相關給付的細項規定各國並不相同。另外，有的國家所規定的給付項目不僅包括人身傷亡，財產損失亦包括在內（例如中國大陸、英、法、德……等國家）。給付項目的差別，可能是制度實施初期力求簡單易行，或是保費負擔不宜太重的成本因素，各制度皆有其特殊的規畫及背景考量。

就本文觀之，強制汽車責任保險的主要目的，是要提供車禍受害人能夠迅速獲得基本保障，另外，也讓被保險人（或加害人）對受害人依法應負賠償責任時，能夠提供一份基本的財務後盾，但是，不管世界各國採用上述何種責任基礎，最終依循的賠償法源仍是該國民事法的相關規定。綜觀世界所有國家的民事法，並沒有任何國家法律規定可以不必對財物損失項目負賠償責任，換言之，給付項目只包含人身傷亡的強制汽車責任保險，並不是一套能讓被保險人或車禍受害人

⁴⁷ 關於政策性保險詳細說明，參閱陳繼堯（2006），pp.6-15。

完全放心的制度，其原因可能是基本保障、簡單易行或過渡階段的考量。就我國民法觀之，汽車交通事故侵權行為的賠償責任主要規範在民法第184條⁴⁸、第191條之2⁴⁹、第192條、第193條、第194條、第195條，由這些法條得知，汽車事故加害人必須賠償因汽車交通事故所生的一切損害，當然包括人身傷亡及財物損失，可見我國現行強制汽車責任保險的給付項目有明顯缺漏之處，這正是前文新聞報導關於汽車交通事故造成加害人與受害人陷入財務困境之所在。因此，就強制汽車責任保險的完善目標而言，給付項目同時包含人身傷亡與財物損失，方能提供車禍受害人與加害人較周全的保護。

（三）就給付限額而言

世界各國強制汽車責任保險的給付限額大致分為兩類，一為無上限，一為有限額規定。採無上限者，大都以過失責任基礎為主，雖然提供被保險人較完全無虞的賠償責任保障，但是卻無法兼顧受害人迅速求償的權益；採限額者，大都以推定過失責任基礎或無過失責任基礎為主，雖然基於照顧受害人而免除受害人的舉證難題，但受害人求償與加害人賠償的額度卻無法在此制度完全解決，雙方可能必須另外尋求其他途徑平息雙方爭端，只是徒然耗損社會資源。如此單獨的制度規畫，究其原因，不外乎過渡階段、費率成本因素或道德危險的考慮。本文主張採行階梯式的規劃架構，在無上限賠償限額前提下，將賠償限額區分三階段，再搭配不同的責任基礎，如此，不僅可以提供受害人最迅速的基本保障，當損失金額超過基本保障並依法（經由法院判決）應由加害人負賠償責任時，受害人不必擔心加害人的賠償意願及賠償能力問題，昔日常常出現受害人經由冗長訴訟最終只是獲得一張「紙上判決」而無法實質獲得金錢賠償之亂象將可杜絕；相對地，這套制度可以提供加害人完全無虞的賠償責任保障，不僅達成政府實施政策性保險以保障汽車交通事故受害人的基本目標，更可進一步走

⁴⁸ 民法第184條對於侵權行為責任，開宗明義說明：「因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。……」。此處所言「他人之權利」即包含財物損失項目在內。

⁴⁹ 我國民法第191條之2主要是規範動力車輛駕駛人之責任，條文如下：「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。」

在世界前端來提供終極完善制度讓強制汽車責任保險的消費者使用。

（四）就費率因素而言

世界各國強制汽車責任保險費率計算項目，包括從人、從車或其他因素。根據相關文獻研究（陳繼堯，2006；陳彩稚，2006；陳森松、吳瑞雲，2007；許文彥，2011），從人因素項目有年齡、性別、婚姻狀況、駕駛經驗、違規紀錄、理賠紀錄……等，從車因素項目有廠牌、使用類別、車齡、行駛里程、總重量、載客人數、排氣量、最大輸出馬力……等，其他因素有行駛區域(市區或郊區)的考量。影響強制汽車責任保險費率的因素雖有上列諸多項目，但各國政府為求方便計算與實施效率，或有其他特殊考量而只選用部分項目納入費率計算因素，或制定額外規定⁵⁰等，不免引發浪費保險資源或犧牲若干傷害賠償之社會正義與公平合理原則的問題，但最主要的原則⁵¹不外乎公平、適當、適法。強制汽車責任保險是各國政府為達成特定政策目的⁵²而實施的一種政策性保險，本文除了上述諸費率因素，特別將「汽車價格」納入費率計算，其目的係要達成「所得重分配」效果。蓋各國針對此險種保費高低問題，都著眼於強制投保所帶來的效應，深怕保費太高會影響汽車所有人的投保意願，不利於本保險的推行。殊不知此險種的關鍵問題在於「汽車」本身，「汽車所有人」正是有義務必須訂立強制汽車責任保險契約之人，而汽車價格往往與汽車所有人的所得或財富呈正相關。換言之，汽車價格愈高者，其所有人的保費負擔能力亦必然較高，政府可藉由讓這群擁有高價汽車的所有人負擔較大比率的強制汽車責任保險保費來源，如此，不僅能達成「所得重分配」的政府功能角色，亦能不必擔心保費來源或窮人保費負擔過重問題，而無法

⁵⁰ 例如縱有將理賠次數紀錄納入保費計算的從人因素，但是仍有最高保費限額之規定，引發高危險群被保險人之保費受到補貼的不公平現象。參閱陳彩稚（2006），p.217。

⁵¹ 關於財產與責任保險費率釐定作業的基本原則有：充分適當（adequacy）、不得過高（not excessive）、不得差別待遇（not unfairly discriminatory）、促進損害防阻（promotion of loss control）、反映理賠成本變動（responsiveness）、維持穩定性（stability）、簡單易行（simplicity）。參閱陳彩稚（2006），pp.424-426。

⁵² 例如我國強制汽車責任保險法第一條：「為使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全，特制定本法。」即是說明此政策性保險的目的。

規劃出較高水準與較完整的強制汽車責任保險來保護車禍加害人與受害人。

另外，基於費率精算公平原則，肇事紀錄（主要採計年度賠款總金額，賠款次數次之）亦必然列入次年度費率計算因素；至於惡性累犯的駕駛人，其累積的巨額賠償相對於其繳交的保險費，勢必造成極嚴重的保費「補貼情形」（subsidization）⁵³，相關單位可進一步強制吊銷駕照以限制其危險駕駛行為，此配套措施可留待進一步討論。

二、階梯式強制汽車責任保險架構

本文所述「階梯式強制汽車責任保險」，係將保險理賠機制之啟動分為三階段，各階段的給付項目皆相同，但各有其不同的責任基礎與給付限額。從圖3可大致了解階梯式強制汽車責任保險之架構。至於此保險制度之詳細內容，說明如下：

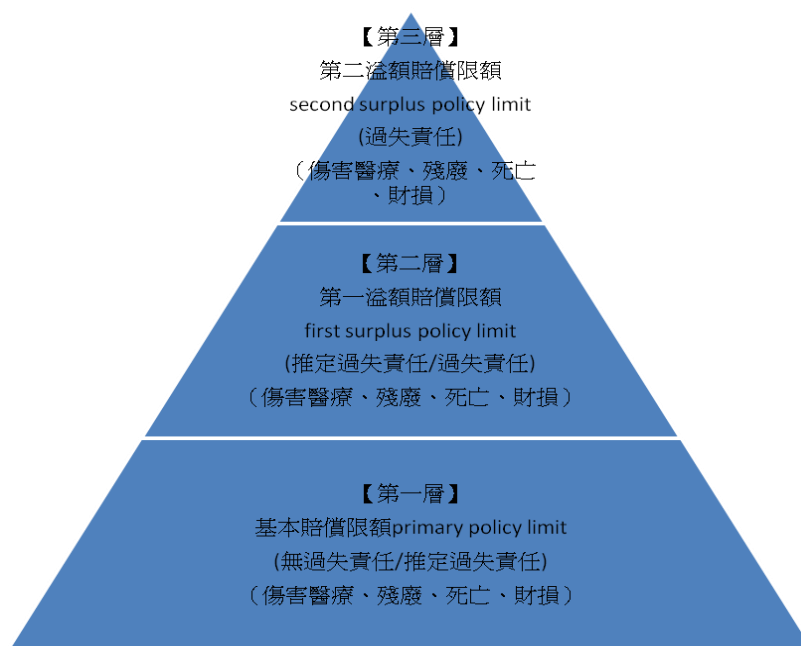


圖3 階梯式強制汽車責任保險主要架構

⁵³ 補貼現象係指某些要保人並未繳納與其保單預期損失相當之保險費，而由其他同組群之要保人補貼其部分保險費。參閱陳彩稚（2006），p.48。

（一）第一層強制汽車責任保險：基本賠償限額（primary policy limit）

1.給付項目

第一層強制汽車責任保險給付項目包括傷害醫療費用、殘廢給付、死亡給付及財損，這些項目足以將駕駛人在汽車交通事故對第三人應負的賠償責任皆囊括在內，讓加害人與受害人儘速從車禍事故中回復，避免求償無門或無力賠償之困境。傷害醫療費用給付、殘廢給付及死亡給付皆可比照目前實施之強制汽車責任保險法與相關法規辦理。另外，關於財損部分則應有自負額（deductible）⁵⁴之設計，自負額除了可以避免小額理賠的繁瑣（小額理賠易浪費行政成本並導致保費提高）及道德危險之誘發，更積極的作用，它可以提高駕駛人損害防阻的意願，盡量避免車禍事故發生，造成社會成本無謂浪費。

至於為何將財損給付以推定過失責任原則納入階梯式強制汽車責任保險的第一層給付範圍？其必要性如何？首先，就受害人而言，自負額的設計已將小額損失排除在此保險制度的給付之外，超過自負額的損失金額將可能成為個人或家庭的沉重負擔，為了避免受害人陷入向加害人求償無門的困境，以強制投保方式來確保加害人的賠償能力，為有效解決車禍紛爭的方案，亦能避免訴訟成本的無謂浪費。其次，就加害人而言，車禍事故發生的對照汽車，其價格隨著經濟發展及國民消費能力提升而日漸昂貴，損失金額可能超乎想像⁵⁵，並非一般個人或家庭所能負擔⁵⁶。如果未將此項車禍財損納入強制汽車責任保險給付範圍，極易形成個人或家庭風險管理策略的漏洞，而且就法律規定來看，財損也是一項加害人無法免除的賠償責任。就此觀之，

⁵⁴ 「自負額」指保險標的因被保險事故而受有損失時，保險人在提供損失賠償前，將先扣除一筆金額，此筆金額由被保險人自行負擔，稱為自負額。產險保單設置自負額之目的，參閱陳彩稚（2006），p.70。

⁵⁵ 經濟日報（2010.6.20）：「……台中港務局統計，今年前五月累計進口汽車6,600多輛，市價約200餘億元，較去年同期成長近50%，為公庫帶來約70億元稅收。依照目前市場需求熱度，今年進口雙B轎車將超過9,000輛，比去年同期6,600輛成長約30%。如果加計其他品牌高級轎跑車，今年台中港進口高級車的數量，可望突破1萬輛。……」由6600輛市價200億元資料估之，平均一輛進口汽車市價約新台幣303萬元，為同年平均每戶可支配所得（約88.9萬元）的3.4倍。

⁵⁶ 根據行政院主計總處2010年「家庭收支調查」統計資料，當年度平均每戶所得總額為1123761元，平均每戶可支配所得為889353元。

其必要性不容忽略。

2. 賠償限額

第一層賠償限額的給付為基本額度，其主要目的猶如我國強制汽車責任保險法第一條⁵⁷所言：「……使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障……」。關於「基本保障」之決定，係由主管機關（金融監督管理委員會）考量社會及經濟之實際情況，國內其他責任保險之保額、交通事故所致死亡訴訟案件之判決金額及與本保險相關之其他資料⁵⁸因素決定之，所以此金額是會隨總體經濟環境變化而改變。由於此層保單限額是影響費率高低的主要因素，另一方面亦須顧及「基本保障」的首要考量，因此其金額不宜太高或太低。就本文階梯式（共三層）角度而言，可採用目前（2012年3月1日起）強制汽車責任保險所提供傷害醫療20萬元、殘廢或死亡給付200萬元（每一個人合計最高給付220萬元）之基本保額，每一事故給付總額仍採無上限之規定。財損方面，每一事故自負額可參考目前責任險保單所採用的2500元，較能符合社會大眾的普遍認知而獲得認同；其限額可參考國民平均薪資⁵⁹的相關倍數為依據，避免太高或太低。

3. 責任基礎

就傷害醫療給付、殘廢給付與死亡給付而言，這些給付項目係攸關人身傷害，基於保護受害人的人道立場，應提供車禍事故受害人即時、基本的金錢賠償，另外亦較無誘發道德危險之慮⁶⁰，因此，採行無過失責任原則是較佳方式，這樣的做法，文獻上亦有其他學者認同

⁵⁷ 我國強制汽車責任保險法第一條：「為使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全，特制定本法。」

⁵⁸ 參閱強制汽車保險網頁：「費率調整依據及相關事宜說明」。<http://www.cali.org.tw/index.asp>

⁵⁹ 根據行政院主計總處2012年5月「薪資及生產力統計」最新統計資料，當月各行業受僱員工平均薪資為41,826 元。參閱 <http://www.stat.gov.tw/public/Attachment/27201033371.pdf>

⁶⁰ 強制汽車責任保險法第13條與第28條分別排除駕駛人及請求權人的道德危險、保險公司加強與憲警機關及財團法人保險犯罪防制中心合作、主管機關要求保險業者之內稽內控...等，皆可有效防止道德危險發生。參閱強制汽車責任保險網站：「強制汽車責任保險保額提高是否會引發道德危險？」（101.4.2）<http://www.cali.org.tw/index.asp>

⁶¹。另一方面，就財損給付而言，除了上述原因而採行自負額機制外，由於多數較不嚴重的車輛碰撞只是造成車體或其他財物的損失，其急迫性與重要性相較於人身傷亡似顯輕微，如果採用無過失責任原則，極易引發理賠成本高漲及高度誘發道德危險的弊端。就此點觀之，財物損失部分應採行推定過失責任基礎較為妥適。

（二）第二層強制汽車責任保險：第一溢額賠償限額（first surplus policy limit）

1. 給付項目

此部份與第一層強制汽車責任保險相同，不再贅述。

2. 賠償限額

第二層強制汽車責任保險的設置目的，主要針對第一層強制汽車責任保險的基本賠償限額使用完畢仍不夠理賠時，接著由第二層的賠償限額發揮填補理賠缺口的功能，故本文稱之「第一溢額賠償限額」（first surplus policy limit）。此處採「溢額」（surplus）一詞，乃源自於「溢額再保險」（surplus reinsurance）⁶²的概念。根據學者陳繼堯解釋，「溢額」有「盈科而後進」之意，就是將水流灌滿坎穴後再繼續往前流的道理。而為何「溢額」通常以“surplus”表示？蓋“sur”為“cover”，“plus”為“more”之意，綜合之，為溢盈之意⁶³。綜上所述，當被保險人對汽車交通事故受害第三人之賠償責任超過第一層強制汽車責任保險的基本賠償限額時，超過部分即自動為第二層強制汽車責任保險的溢額賠償限額所容納承受，俾提供汽車交通事故受害人求償與加害人賠償更高層的保障。適當金額之決定，以世界各國目前強制汽車責任保險所提供保單限額對平均每人國內生產毛額之比值（詳

⁶¹ 鈴木辰紀：「……強調加害人之無過失責任原則，已遠超過日本強制汽車保險之推定過失責任。從此點以觀，台灣強制車險的不追究任何過失相抵原則，是日本所採行之「重過失減額」的姑息救濟政策所無法比擬。……」。參閱鈴木辰紀（2008），pp.119-120。

⁶² 「溢額再保險」指對於一個危險標的，視其保險金額是否超過原保險人自留之額度，倘有超過，超過部分即自動為溢額再保險所容納承受。但在海上保險業者，則另以“excess”表示，稱溢額再保險為“excess cover”。參閱陳繼堯（1993），p.141。關於同類保單但有優先順序的情況下，亦有學者主張損失賠償依序由「基本保障」（primary coverage）先賠，超過基本保障部分，再由「超額保障」（excess coverage）負責賠償。參閱陳彩稚（2004），p.409及陳彩稚（2006），p.74。

⁶³ 參閱陳繼堯（1993），p.141。

見表5) 為參考依據，另外亦必須配合費率精算的保費負擔，此部分有待後續進一步精算研究，提出參考數據，使被保險人保費負擔合理可行。

3. 責任基礎

第二層強制汽車責任保險所採責任基礎，與第一層一樣，仍舊按照人身傷亡與財物損失兩大類而有所不同。由於人身傷亡與財物損失對個人或家庭的影響程度與急迫性並不相同，人身傷亡應受到較大重視及妥善處理才是。況且本文規劃之階梯式強制汽車責任保險，其架構為何有三層設計，即著眼於三層皆有不同的目的與使命。第一層主要是提供車輛交通事故受害人即時迅速的基本補償；第二層則提供適當的溢額賠償限額以彌補第一層基本賠償限額不足的部分，避免受害人求償無門與加害人無力賠償的狀況發生；第三層則是為了損失頻率較低的巨額賠償責任而設置，以提供受害人求償與加害人賠償的更高階保障。每層各有其設置目的，其適用的責任基礎自然不同。

第二層溢額賠償限額適用的責任基礎，可分二方面說明。首先，就人身傷亡而言，以人道立場出發來提供車禍受害人基本保障的目標，已由第一層的基本賠償限額完成，因此第一層的基本賠償限額採無過失責任原則；第二層強制汽車責任保險的溢額賠償限額主要是彌補第一層不足賠償的部分，較無「迅速補償」的時效性，此時就必須多扮演一些「公平」的角色，此時，「推定過失責任原則」是一較佳選擇。由推定過失責任原則來發揮公平的角色，可從加害人（或被保險人）的角度說明之：第一，推定過失責任原則的舉證責任是在加害人身上，基於公平立場，只要加害人能夠證明自己沒有過失，就不需對受害人負賠償責任，這層「第一溢額賠償限額」也就不需給付出去。對受害人而言，因為不必舉證加害人有過失，受害人要獲得高於第一層基本賠償限額的差額賠償機會亦較大，仍不失保護弱勢的世界立法趨勢。第二，相較於第一層的無過失責任原則，此層採用推定過失責任原則的理賠成本必然較低，被保險人可以獲得較公平合理的保費負擔，如此，可確保此制度之財務收支安全無虞。

其次，就財物損失而言，第一層採用推定過失責任基礎，係較偏向保護受害人一方，但為避免理賠浮濫與道德危險造成保費成本太高

，因而有自負額機制之設計。如上所述，階梯式強制汽車責任保險第一層的任務皆以達成提供受害人迅速而基本的補償為首要，故對受害人提供較多保護有其必要；第二層則必須針對成本與公平的考量，因此財物損失的責任基礎採過失原則，使加害人的理賠成本負擔能獲得相對公平的對待。

（三）第三層強制汽車責任保險：第二溢額賠償限額（second surplus policy limit）

1. 給付項目

此部份與第一層及第二層強制汽車責任保險相同，故不贅述。

2. 賠償限額

設置本層的目的，是要填補第一層基本賠償限額（primary policy limit）與第二層第一溢額賠償限額（first surplus policy limit）仍無法完成的損害賠償責任差額，因此，此層的保單限額以「第二溢額賠償限額」（second surplus policy limit）稱之。將「保險」規劃為風險管理工具的主要目的，主要係針對損失頻率低且損失幅度高的風險⁶⁴，相較於損失頻率，損失幅度是更重要的考慮因素。昂貴汽車或其他財物的市場價格，隨著富人的奢華消費而日漸提升，由世界各國政府相繼課徵富豪稅或奢侈稅可窺知一二。這些價格不斐的頂級汽車（如前文附註所述，2010年平均一輛進口汽車市價約新台幣303萬元，為同年平均每戶可支配所得的3.4倍）出現於一般道路的機會愈來愈大，發生汽車碰撞事故的狀況亦相對提高許多，就駕駛人而言，這些都是超出加害人賠償能力甚多的汽車責任損失曝險。另外，就人身傷害的賠償來看，雖有各種不同方法來「計算」一個人死亡的「價格」⁶⁵，縱然如此，俗諺「生命無價」可說是幫車禍加害人可能面臨的極高額賠償作了最佳詮釋，世界上也有相當多的國家實施無上限的強制汽車

⁶⁴ 參閱陳彩稚（2006），p.25。作者以預期損失之二個項目（損失頻率與損失幅度）作為維度而編列風險管理矩陣，俾為選擇風險管理方法之參考。

⁶⁵ 例如「人類生命價值法」（human life value approach）、「資本自留法」（capital retention approach）、「家庭需求法」（needs approach）、「淨收入彌補法」、「遺族需要法」或「所得替代法」即是。詳細內容參閱陳彩稚（2004），p.269；凌氫寶陳森松（2010），pp.174-187；許永明（2006），pp.39-45；林鴻鈞（2005），pp.81-88；Rejda G.E.（1998），pp.287-292。

責任保險，提供車禍受害人及加害人最不用擔心的求償及賠償保障。綜上所述，不論人身傷亡或財物損失，無上限的賠償額度正是此層「第二溢額賠償限額」的最理想規劃。

3. 責任基礎

由於此層的保單限額已採最高的無上限賠償額度，世界各國採取此方式者，其責任基礎莫不採用過失責任原則，舉證責任落在受害人身上，主要是基於理賠成本的考量。然而，一旦經由訴訟獲得極高額的賠償金判決，車禍受害人與加害人皆不會因為受限的個人財務能力而無法獲得與支付高額賠償金，換言之，縱然透過訴訟程序解決車禍賠償紛爭，但是車禍受害人獲得賠償金及加害人給付賠償金皆能獲得無虞保障。依照各國強制汽車責任保險採無上限額度者，沉重的保費負擔必然成為主要的焦點問題，如何精算一套公平、適當、可行的費率，將是規劃此階段無上限賠償限額的重要課題。

肆、結論及後續研究建議

隨著汽車數量快速增加，汽車交通事故已成為一項困擾個人及家庭並造成社會不安的重大問題，強制汽車責任保險儼然成為各國政府遂行保護車禍受害人求償權利的最有效率工具，這也是世界上最多國家實施的一種政策性保險。各國強制汽車責任保險因其時空背景與不同考量因素，完全呈現不同的多樣風貌。賠償限額有採無上限者，亦有設限者；給付項目有僅包含人身傷亡者，亦有同時包括財物損失者；關於賠償責任基礎，採「無過失責任」有之，採「推定過失責任」有之，採「過失責任」亦有之。

台灣於1998年開始實施強制汽車責任保險，秉持讓汽車交通事故受害人「迅速獲得基本保障」的政策目標，採用「限額無過失」責任原則。給付項目僅包括傷害醫療費用給付、殘廢給付及死亡給付，財物損失部分並不包括在內，這與民法侵權行為應負損害賠償責任的範圍有明顯落差。另外，就本文擷取台中港務局2010年一段期間進口汽車6600輛市價200億元計算，平均一輛進口汽車市價（約303萬元）為同年平均每戶可支配年所得（約88.9萬元）的3.4倍，一旦發生車禍，這樣的數據資料，怎不令車禍加害人憂心其財損賠償責任？另一方面，殘廢及死亡給付賠償限額雖於2012年3月1日調高為200萬元，但是將台灣、中國、日本、法國

與德國的強制汽車責任保險死亡給付賠償限額量化於同一比較基準之下，發現台灣給付水準只有日本的38%，法國的7%以及德國的4%，甚至不及中國大陸，顯然我國目前強制汽車責任保險賠償限額嚴重偏低，這必然導致車禍受害人無法獲得應有賠償額度以及汽車駕駛人無法擁有無虞限額作為賠償後盾等潛藏的嚴重問題。政府既然強制汽機車之所有人、管理人與使用人必須購買主管機關所規劃之汽車責任保險，這些被強制購買汽機車責任保險者，即是政府所規劃這套制度的消費者，在這樣的購買消費關係下，政府應有責任提供一套賠償與求償無虞的強制汽車責任保險內容，以照顧這群購買強制汽車責任保險的消費者及其對照人（汽車交通事故之受害人），進而消除因車禍求償、賠償所引發的社會不安現象。

本文主張強制汽車責任保險應跳脫「過渡時期」只提供「基本保障」的角色，政府必須積極主動規畫一套臻於至善的「終極版」強制汽車責任保險制度，一方面使車禍受害人能獲得應有的足額賠償，另一方面，汽車駕駛人或所有人亦能擁有無虞的賠償限額與賠償項目。本文以「給付項目」、「賠償限額」、「責任基礎」為構面，融合再保險的「溢額再保險」概念，架構一套全新的「階梯式強制汽車責任保險」，將強制汽車責任保險理賠機制之啟動分為三個階段，各階段的給付項目皆包含人身傷亡與財物損失，但各有其不同的賠償責任基礎與給付限額。另外，費率因素除了配合各國制度特殊考量而延用現有「從車」與「從人」費率項目外，基於「汽車」是強制汽車責任保險的特殊關鍵角色，政府可利用「汽車價格」與「汽車所有人的所得或財富」呈正相關的特性，將汽車價格列為「階梯式強制汽車責任保險」的費率因素之一。如此，不僅可以憑藉「無盈無虧」精神遂行收支相等原則的目標，政府亦可藉由讓這群擁有高價汽車的所有人負擔較大比率的強制汽車責任保險保費，來達成「所得重分配」並伸張社會公平正義的政府功能角色。另外，上文提及惡性累犯的駕駛人，其累積的巨額賠償相對於其繳交的保險費，勢必造成極嚴重的保費「補貼情形」（subsidization），相關單位可進一步研究配套措施以茲因應，確保本制度之財務安全。如果可以把費率結構因素重新規劃，政府將不必擔心保費來源、窮人保費負擔過重或理賠成本過巨問題，一套可用來保護車禍加害人與受害人且給付水準無虞的強制汽車責任保險將可應運而生。

「階梯式強制汽車責任保險」制度架構完成之後，關於保險相關法規立法可能引發的後續成本，亦必須納入考慮。學者Hoyt, R.E. and Lankau, C.A. III（2006）研究美國人民訴訟所面臨資訊揭露及後續引發保險保費成本問題，當被告必須依

循相關法規⁶⁶揭露自己的保險內容（包含項目及額度），文獻實證研究發現，保險保障內容的揭露與保費成本呈正相關。換言之，當政府法規強制規定汽車責任保險之被保險人必須揭露自己的保險保障內容時，會造成保費成本的提高。本文所架構的階梯式強制汽車責任保險，其三層的賠償限額與項目一旦強制納保，無異是將汽車所有人、使用人或管理人的汽車第三人責任保險內容做完全公開的揭露，依據上述文獻研究結果所示，新制度實施之後可能引發後續年度保費升高問題，應是必須持續觀察研究的重點。

⁶⁶ 例如聯邦民事訴訟程序法（Federal Rules of Civil Procedure）第26條（Rule 26（a）（1）（D））規定，訴訟的一方無須等到另一方提出資訊揭露的要求，應主動提供保險契約內容的影本以供對方檢視。參閱Hoyt,R.E. and Lankau,C.A.III（2006），p.55。

參考文獻

一、中文書籍

- 江朝國，《強制汽車責任保險法》，二版，元照出版公司，2006。
- 林鴻鈞，〈人身風險理財〉，擷取自風險管理學會主編之《人身風險管理與理財》，智勝文化公司，2005。
- 施文森、林建智，《強制汽車保險》，元照出版公司，2009。
- 許文彥，《保險學：風險管理與保險》，三版，新陸書局，2011。
- 許永明，《保險學》，三民書局，2006。
- 凌氫寶、陳森松，《人身風險管理》，四版，華泰文化公司，2010。
- 陳彩稚，《保險學》，二版，三民書局，2004。
- 陳彩稚，《財產與責任保險》，智勝文化公司，2006。
- 陳森松 吳瑞雲，《財產保險學》，華泰文化公司，2007。
- 陳繼堯，《汽車保險：理論與實務》，智勝文化公司，2006。
- 陳繼堯，《再保險論：當前趨勢與各型態研究》，三民書局，1993。
- 葉啟洲，《保險法實例研習》，二版，元照出版公司，2011。

二、中文期刊論文

- 鈴木辰紀 著，廖淑惠 譯，“台灣強制汽車責任保險法之修訂” 《強制汽車責任保險實施十週年回顧專輯》，2008，保險事業發展中心。
- 葉啟洲，“德國強制汽車責任保險之法律性質及第三人直接請求權之構造”，2009，風險管理學報，第11卷第1期，pp.5-34。

三、英文書籍與期刊

- Arrow, Kenneth J., “Uncertainties and the Welfare Economics of Medical Care”, 1963, American Economic Review, 53, pp.941-973.

- Beenstock, Michael, Gerry Dickinson, and Sajay Khajuria. "The Relationship between Property-Liability Insurance Premiums and Income: An International Analysis." ,1988, The Journal of Risk and Insurance, vol. 55, pp. 259-272.
- Browne, Mark J., and Kihong Kim. "An International Analysis of Life Insurance Demand." ,1993,The journal of Risk and Insurance, vol. 60, pp. 617-634.
- Browne M.J., Chung J.W. and Frees E.W., "International property-liability insurance consumption",2000, The Journal of Risk and Insurance,pp73-90.
- Danzon, Patricia M. , "The Frequency and Severity of Medical Malpractice Claims: New Evidence." ,1986, Law and Contemporary Problems, vol. 49.
- Hoyt, R.E. and Lankau, C.A. III, "Insurance Coverage Disclosure Laws and Their Impact on Automobile Insurance Costs" , Winter 2006 , Journal of Insurance Regulation ; 25,2, pp.53-69.
- John von Neumann and Oskar Morgenstern, "Theory of Games and Economic Behavior", 1944, Princeton University Press published.
- John W. Pratt, "Risk Aversion in the Small and in the Large", 1964, Econometrica, Vol. 32, pp. 122-136.
- Kim, Kihong. "International Analysis of Life Insurance Consumption." Unpublished Ph.D. dissertation, University of Georgia.
- Mayers, D. and C. W. Smith, "The Interdependence of Individual Portfolio Decisions and the Demand for Insurance", 1983, Journal of Political Economy, pp.304-311.
- Mossin, J., "Aspects of Rational Insurance Purchasing", 1968 , Journal of Political Economy, pp.553-568.
- Outreville, Francois J. "The Economic Significance of Insurance Markets in Developing Countries." ,1990, The Journal of Risk and Insurance, vol. 57, pp. 487-498.
- Rejda, G. "Principles of Risk management and Insurance" 6 th ed., 1998, Addison Wesley Longman, Inc.

Schlesinger, Harris. "The Optimal Level of Deductibility in Insurance Contracts." ,1981,The Journal of Risk and Insurance, vol. 48, pp. 465-481.

Skipper, Harold D., Jr. "Protectionism in the Provision of International Insurance Services." ,1987,The Journal of Risk and Insurance, vol. 54, pp. 55-85.

Smith, Vernon L. "Optimal Insurance Coverage." ,1968, Journal of Political Economy, vol. 76, pp. 68-77.

Syverud, Kent D., Randall R. Bovbjerg, Steven W Pottier, and Robert C. Witt. "On the Demand for Liability Insurance: Comments." ,1994,Texas Law Review, vol. 72, pp. 1629-1702.

Szpiro, George G., "Optimal Insurance Coverage." ,1985,The Journal of Risk and Insurance. vol. 52, pp. 705-710.

Varian,H. "Microeconomic Analysis"3rd ed., 1992, New York :W.W. Norton & Company , Inc.

Williams,Jr. and Richard,M. "Risk Management and Insurance"6th ed.,1989,McGraw-Hill Book Co.

Williams,Jr. ,Smith,M. and Young,P. "Risk Management and Insurance"8th ed.,1998,McGraw-Hill Inc.

四、網站資料

OECD , "Insurance Guidelines for Economies in Transition" 。 參閱
http://www.oecd.org/document/44/0,3746,en_2649_37411_1857580_1_1_1_37411,00.html

sina全球新聞 。 <http://dailynews.sina.com>

TVBS新聞 。 <http://www.tvbs.com.tw>

大陸保監會： www.circ.gov.cn

日本損害保險協會： www.sonpo.or.jp

公視新聞網 。 <http://news.pts.org.tw>

行政院主計總處：家庭收支調查 。 <http://win.dgbas.gov.tw/fies/index.asp>

行政院主計總處：薪資及生產力統計。<http://www.stat.gov.tw/public/Attachment>

自由時報電子報。<http://www.libertytimes.com.tw>

香港汽車保險局：www.mibhk.com.hk

強制汽車責任保險網站：「強制汽車責任保險保額提高是否會引發道德危險？」（101.4.2）。<http://www.cali.org.tw/index.asp>

強制汽車責任保險網站：「費率調整依據及相關事宜說明」。
<http://www.cali.org.tw/index.asp>

新加坡MIB：www.gia.org.sg/consumer_mib.php

華視新聞網。<http://news.cts.com.tw>

【現行強制汽車責任保險對消費者的保護夠嗎？ —階梯式強制汽車責任保險之初探】摘要

就損失頻率與損失幅度而言，汽車交通事故已成為一項困擾個人、家庭並造成社會不安的重大問題，強制汽車責任保險儼然成為各國政府遂行保護車禍受害人求償權利的最有效率工具。汽車的所有人、使用人或管理人在政府的「強制」之下，必須購買政府所規劃的汽車責任保險，就此角度觀察，所有購買強制汽車責任保險者即是政府推行強制汽車責任保險的「消費者」，政府如何規劃一套完善制度以保護這群「被強制消費」的消費者及其後續的賠償對象，實乃政府施政要務之一。各國強制汽車責任保險因其時空背景與不同考量因素，關於賠償限額、給付項目與賠償責任基礎皆呈現不同的多樣風貌。台灣於民國87年開始實施強制汽車責任保險，秉持讓汽車交通事故受害人「迅速獲得基本保障」的政策目標，採用「限額無過失」責任原則。給付項目僅包括人身傷亡，財物損失部分並不包括在內，這與民法侵權行為應負損害賠償責任的範圍有明顯落差。另一方面，死亡給付賠償限額雖於民國101年3月1日調高為200萬元，但是將各國強制汽車責任保險死亡給付賠償限額相對量化於同一比較基準之下，發現台灣給付水準只有日本的38%，法國的7%以及德國的4%，甚至不及中國大陸，顯然我國目前強制汽車責任保險賠償限額嚴重偏低，這必然導致車禍受害人無法獲得應有賠償額度以及汽車駕駛人無法擁有無虞限額作為賠償後盾等潛藏的嚴重問題。本文主張強制汽車責任保險應跳脫「過渡時期」只提供「基本保障」的角色，為了使車禍受害人能獲得應有的足額賠償，也讓汽車駕駛人或所有人能擁有無虞的賠償限額及項目，本文試圖以「給付項目」、「賠償限額」與「責任基礎」為構面，融合再保險理論的「溢額再保險」概念，架構一套全新的「階梯式強制汽車責任保險」，將強制汽車責任保險理賠機制之啟動分為三個階段，各階段的給付項目皆包含人身傷亡與財物損失，但各有其不同的賠償責任基礎與給付限額。另外，費率因素除了延用現有「從車」與「從人」項目，基於「汽車」是強制汽車責任保險的特殊關鍵角色，政府可利用「汽車價格」與「汽車所有人的所得或財富」呈正相關的特性，將汽車價格列為「階梯式強制汽車責任保險」的費率因素之一。如果把費率因素結構重新規劃，政府將不必擔心保費來源或窮人保費負擔過重問題，藉由這群擁有高價汽車所有人負擔較高比率的保險費，不僅可滿足本保險以

「無盈無虧」精神遂行「收支相等原則」的目標，另外，政府亦可發揮「所得重分配」的社會公平正義角色，並規劃出一套較高給付水準的強制汽車責任保險來保護車禍受害人及其被保險人。

