

台湾“强保法”低投入高保障的法律分析

何丽新,王鹏鹏

(厦门大学 法学院 福建 厦门 361005)

摘要:台湾“强制汽车责任保险法”为汽车伤害受害人构筑了“强制汽车责任保险”与“汽车交通事故特别补偿基金”双重给付保障机制,以高于大陆地区近四倍的保险保障在台湾良好运行。台湾强制汽车责任保险作为不以盈利为目的的政策性保险,专注于填补受害人的人身损害而放弃弥补财产损失,使得投保人缴纳较低的保费而获得高额人身保险保障,并赋予受害人直接请求权,便于受害人迅速获得保险保障。与此同时,“强制汽车责任保险法”所规定的汽车交通事故特别补偿基金,为弥补强制汽车责任保险的赔偿不足而设置,并通过代位求偿权保持资金的动态平衡,以使加害人因汽车事故造成受害人的损失在汽车责任保险和特别补偿基金两方面得到高赔付。

关键词:“强制汽车责任保险法”;特别补偿基金;低保费高给付;保险保障

中图分类号: D927.58 **文献标识码:** A **文章编号:** 1002-1590(2018)03-0057-08

DOI:10.14157/j.cnki.twrq.2018.03.007

1996年台湾地区通过了“强制汽车责任保险法”(以下简称“强保法”)。为使“强保法”符合社会发展的需要、更周全地保护保险消费者权益,台湾于2005年修正该法,主要涉及特别补偿基金分担额、保险人业务费用及特别准备金等问题。^[1]该法在受害人保护给付方面,设计了“强制汽车责任保险”(以下简称“强保险”)与“汽车交通事故特别补偿基金”(以下简称“特补基金”)双重给付保障机制,以低保费高保障在台湾得以良好地运行。台湾民众对该法的满意度高达90%。^[2]

大陆地区2006年颁布《机动车交通事故责任强制保险条例》(以下简称《交强险条例》),其“高保费低保障”,不仅民众颇有微词,而且造成保险公司连年亏损的困境。中国保险业协会发布的数据显示,从2006—2016年,“交强险”运行十年以来,几乎连年处于亏损状态,累计亏损538亿元。^[3]另外,大陆地区所确立的道路交通事故社会救助基金对受害人的救助范围过于狭窄、赔偿限额缺失,存在先天不足与缺陷。^[4]以小型客车为投保标的,大陆地区“交强险”与台湾地区“强保险”的数据比较如表1:

表1 大陆地区“交强险”与台湾地区“强保险”的最高赔偿限额和保费缴纳一览表

	大陆地区	台湾地区	大陆/台湾
最高赔偿限额	人民币 12.2 万	新台币 170 万(折合人民币约 37.46 万) ^[5]	0.33
小客车保费	人民币 950 元/年	新台币 2 893 元/年(折合人民币约 637.4 元/年)	1.49

作者简介:何丽新,女,法学博士,厦门大学法学院教授、博士生导师;
王鹏鹏,男,厦门大学法学院民商法专业博士研究生。

从上表数据可以发现:与大陆地区相比,台湾地区的“强保险”实现了低保费投入,高赔偿限额保障。那么,相较于大陆地区的《交强险条例》,台湾“强保法”构筑的保险保障体系缘何实现了低投入高保障?

一、台湾“强保法”低投入的制度支撑

台湾“强保法”建构了“强保险”赔偿和“特补基金”补偿两种不同的损失填补方式。“强保险”是投保人与保险人签订保险合同,享受保险服务;而在“强保险”无法对被保险人进行赔偿时,“特补基金”对受害人进行法定补偿。从定位上看,“强保险”作为保障社会安宁稳定的工具,是非盈利的政策保险;^[6]从损失填补范畴上看,“强保险”并不补偿受害人的财产损失,仅填补受害人的人身损害。由于保险人承保风险范围缩小,降低了投保人的保费标准;而从直接请求权的制度设计来看,则避免了投保人卷入繁琐的诉讼程序,也相应地降低了其诉讼费用的支出。

(一) “强保险”是不以盈利为目的的政策性保险

“强保险”是社会治理的工具。^[7]台湾“强保险”是公权力介入风险重新分配,其主要政策目的在于使受害人损失迅速获得基本的弥补或保障,尽可能迅速地恢复正常的生活。“强保法”对传统责任保险的机理进行了改良:首先,“强保险”以无过失责任为归责原则;其次,保险赔偿范围仅含人身伤害引起的医疗赔偿、致残和死亡赔偿等;最后,“强保险”对于被保险人恶意行为造成受害人损害的,也予以赔偿。可以说,上述三项基本制度的设计就是台湾“强保险”政策目的实质所在。

“强保险”的基础在于强制投保人投保和保险人必须接受投保。从投保人的角度看,“强保法”第16条规定投保人在申请汽车牌照、临时通行证以及“强保险”期间届满前,须以每辆汽车为单位向保险人申请订立汽车责任保险合同,否则公路监理机关不得发放相关牌照。同时,为落实“强保险”政策目的,“强保法”采用事前规制的手段强制要求所有的车辆投保,保障了汽车投保率。数据显示,台湾“强保险”投保率接近98.6%。^[8]责任保险合同的订立,原本是当事人自由协商的结果,如果公权力不介入予以管制,任由汽车所有人进行投保,危险赔偿转移给责任保险的目的将削弱乃至落空。强制责任保险的目的除填补损害外还具有安定社会的功能。^[9]从保险人承保的角度看,经营“强保险”的保险人需经主管机关许可,并且接受严格监督,以保证“强保法”立法目的的实现。因此,基于主管机关对于保险人营业资格的严格遴选以及“强保险”的政策性,“强保法”规定保险人必须接受投保人的投保,不得拒绝承保。汽车责任保险须予以“强制”方式建立承保模式。

同时,一般的责任保险需要加害人对加害结果存在过失才负有赔偿责任,但若要使受害人证明加害人存在过失,无疑会提高受害人求偿的难度。^[10]为更好地保护交通事故受害人,汽车损害赔偿责任日趋严格化,逐步发展成为无过失责任。该归责原则的确立,不仅能够确保受害人获得赔偿,而且能够减轻加害人的赔偿责任。^[11]从逻辑上可以认为:由于无过失责任的适用,导致被保险人在交通事故中无论是过失还是故意,都需要对受害人进行赔偿。而被保险人因交通事故对受害人的人身损失赔偿,由保险人承担。概言之,“强保法”将“强保险”的归责原则确立为无过失责任,加重了保险人的赔偿责任,强化了对汽车交通事故受害人的保护,是社会政策的基本考量。

台湾“强保法”所规定的“强保险”不以盈利为目的。“强保法”第1条规定“为汽车交通事故所致伤害或者死亡之受害人,迅速获得基本保障。”可见,“强保险”在遵循大数法则的前提下,兼顾受害人与加害人的利益平衡,填补受害人的人身损失,并不以盈利为目的。^[12]因此,保险公司在核定费率时只考虑成本因素,不设定预期利润率。基于此,它才能作为强制保险予以推行。当然,从

另一方面分析,在公权力机关以行政管制的方法强制推行的情况下,也必然不能以盈利为目的。正是由于“强保险”的政策性、强制性以及非盈利等特性,其保费相应低廉。

(二) “强保险”仅填补人身损害以降低保费

台湾“强保法”第27条规定保险仅仅填补人身损害,包括汽车伤害引起的医疗费用、致残补偿以及死亡补偿,即交通事故导致的人身损害。从侵权法的角度而言,交通事故所造成的损害后果,包括人身损害、财产损失,加害人都应该予以赔偿。但若“强保险”对财产损失也予以补偿,将会导致保费提高。大陆地区“交强险”的保障范围则包括:死亡伤残(11万)、医疗费用(1万)和财产损失(0.2万)。虽然,财产损失在“交强险”的赔偿限额中所占比例很小,几乎可以忽略不计,但是依然会影响到保费计算,增加保费数额。

台湾“强保法”对医疗费用明确界定范围。按照“行政院金融监督管理委员会”“交通部”共同发布的《强制汽车责任保险给付标准》第2条的规定,医疗费用包括急救费用、诊疗费用以及看护费用,其他费用则不属于该保险的赔偿范围。第3条规定,残废指受害人经治疗后,再行治疗也不能达到期待的治疗效果,或者经一年以上治疗尚未痊愈,并经合格的医生诊断为永久不能恢复原状。该标准将残废分为15个等级,补偿标准从4万新台币至150万新台币(折合人民币约0.89万—33.3万)不等。对于交通受害人死亡的保险给付,为“给付给每一个人新台币150万元”。“强保险”采取分项限额赔偿模式,限额的计量单位是单一受害人,即交通事故中每一受害人均能获得单独的170万新台币保险额度(约37.78万人民币),其中医疗费用赔偿额度20万元新台币,致残或死亡赔偿额度150万新台币。“强保险”的风险计算基础是被保险人对于受害人造成人身损失的概率。因交通事故所造成的人身损失的概率基本一致,所以理应享有相同的责任赔偿限额。此外,台湾“强保险”采用的分项限额赔偿模式,也在一定程度上限定了投保人的保费缴纳。按照保险给付均衡的基本原理,保险人对于被保险人损失填补的额度是限定的,因此投保人所缴纳的保费也可以是确定且为小额的。

综上所述,台湾地区“强保险”和大陆地区“交强险”所约定的保险事故均为因交通事故而引起的损失。台湾“强保险”专注于填补人身损害,使投保人缴纳的保费较为低廉,获得的人身损害的保险保障较为全面,而且每个受害人都能享有单独的赔偿限额。大陆“交强险”的保障范围包含人身损害和少量的财产损失,承保范围略有扩大,保险费用较高。

(三) 直接请求权制度的确立控制了投保人的诉讼费用

直接请求权的设置是为了受害人在交通事故发生后可以直接向保险人请求赔偿,而无需经由被保险人辗转取得,使得被保险人从繁杂的诉讼业务中解脱,相应也控制了诉讼费用。^[13]依据债的相对性理念,被保险人对保险人有保险金给付请求权,受害人对加害人有损害赔偿请求权。但在实践中,由于索赔手续的繁琐和理赔程序的缓慢,受害人得待被保险人向保险人请求给付保险金后,才可能向被保险人请求给付赔偿。台湾“强保法”第7条通过立法的方式赋予受害人向保险人的直接请求权,突破了债的相对性原则。^[14]按照固有的责任保险理论,该保险由两种法律关系叠加而成:一是加害人和受害人之间形成的侵权关系,此时加害人需要对受害人承担损害赔偿赔偿责任;二是保险人与被保险人之间形成的保险关系。当保险合同载明的保险事故发生时,被保险人可以向保险人请求保险给付。被保险人与加害人重合后,经由责任保险将“损害赔偿赔偿责任”转化为“保险金给付责任”,其直接后果就是保险人依据保险合同约定向受害人给付保险赔偿金,以填补被保险人本应赔偿的损失。台湾“强保法”规定了对保险人的直接请求权,扭转了受害人的不利局面。当交通事故发生后,受害人既可以基于侵权责任向加害人请求损害赔偿,也可以基于“强保法”所赋予

的直接请求权向保险人请求保险给付。无论加害人是否怠于向受害人履行赔偿责任,都不会影响受害人的保险权益保护。受害人可以在“强保险”限额内迅速地向保险人请求给付,不足部分仍可以向加害人请求赔偿,受害人可以得到更为全面的保障。

另者,受害人直接请求权的确认,相应提高了投保人缴纳保费的积极性。汽车使用人或者管理者在驾驶汽车过程中,难免造成第三人损害。汽车所有人或者管理者通过缴纳较为低廉的保险费用,将对第三人造成损失的风险转移给保险人,从而转移其对受害人的赔偿责任。^[15]投保人投保“强保险”后,当发生交通事故时,完全可以让受害人直接向保险人请求赔偿,避免了被保险人卷入繁琐的诉讼程序,降低了诉讼费用的支出。概言之,投保人通过小额保费的缴纳,将对被害人的繁琐的赔偿程序转移给保险人,从而提高了投保人投保的积极性。

二、“强保法”中“强保险”高赔付网的编织

“强保险”以被保险人对第三者依法应负的赔偿责任为保险标的。作为强制责任保险,其从横向和纵向编织了高赔付的网络,并在横向和纵向的交接节点上,予以确认赔付。从横向上看,“强保法”扩大了责任主体;从纵向上,“强保法”拓宽了受害人范围;在节点上,“强保法”规定了故意伤害行为的保险给付。

(一)“强保险”下的责任主体扩大化

为强化对受害人的保护,台湾将被保险人的范畴扩大,引入加害人概念。“强保法”第9条规定,被保险人指保险人承保的投保人或者经投保人同意使用或管理被保险汽车的人。第10条规定,加害人指因使用或者管理汽车造成汽车交通事故的人。从上述的规定看,加害人的范畴明显要大于被保险人。

“强保险”以被保险人或者其许可使用的合格驾驶员为限。^[16]被保险人所驾驶的投保车辆造成的交通事故损失,保险人应该进行赔偿给付。未经投保人同意而使用或者管理被保险车辆的人员并不属于被保险人,“强保险”则无法予以赔偿。

从“强保法”的结构设计看,被保险人之外的加害人所造成的损害由汽车交通事故特别补偿基金予以补充给付。加害人是实施侵权行为的人,即在交通事故中使用汽车的行为人。加害人的行为需要与交通事故存在因果关系,才是“强保法”所保障的范围。立法者通过“使用或者管理汽车”这一媒介,将加害人的行为与损害结果进行连接,以明确二者的因果关系。

可见,“强保法”对加害人与被保险人进行区分,设计了不同的损失补偿方式,扩大了保障范围。反观大陆地区“交强险”,其责任的主体范围仅限于被保险人,而对于非被保险人造成的人身损害,则不予赔偿。概言之,台湾地区扩大责任主体来强化对于受害人的权利保障,凸显了“强保险”的高保障功能。

(二)“强保险”下的受害人范围扩大

“强保险”属于责任保险,是替代被保险人承担对第三人的损害赔偿。“强保法”所强调的责任以侵权法确定的赔偿责任为基础。^[17]当发生交通事故时,其不仅对车外的第三人,也对车内的乘客承担赔偿责任。“强保险”的产生,是以被保险车辆发生交通事故而导致损害赔偿责任的产生为基础。换言之,只要被保险人产生赔偿责任,“强保险”就应予以替代赔付。该法第10条规定,受害人是指因交通事故遭受伤害或者死亡的人。^[18]因此,“强保法”规定:对于交通事故的受害人,不论其处于车内还是车外,都依法进行赔偿。

该法第13条规定“汽车交通事故是指使用或者管理汽车致乘客或者车外第三人伤害或者死亡之事故。”从法条可知,“强保险”定义的受害人排除了驾驶人,但包括车内的乘客。责任保险的基础在于受害人向被保险人享有损害赔偿请求权,保险人按照保险合同约定对该损失进行填补。在交通事故中,无论车上乘客是基于营运关系,还是基于好意同乘,所造成的损害都可以向加害行为人请求赔偿,这是“强保险”损失填补的基础。车上乘客与车外第三人对于加害人的损害赔偿请求权没有法益上的优劣,需得到同等保护,“强保险”也应予以同等赔付。

(三)“强保险”对故意损害行为予以赔付

“强保险”是基于保护交通事故受害人而设置的,保险给付带有强烈的政策性倾向。^[19]台湾“强保法”第29条规定,被保险人由于故意行为致使受害人损失的,保险人仍对此进行保险赔偿。“强保法”缘何做出如此规定?

为防止道德风险的发生,对于被保险人故意行为所致的事故,保险一般不予赔偿。^[20]同时,被保险人恶意行为,如酒驾、毒驾等造成第三人损害的风险显然不是保险精算的基础,无法纳入赔偿范围。^[21]但是,为实现“强保险”给付迅速、保护受害人合法权益的政策目的,台湾地区通过立法将被保险人故意行为所造成的损失纳入了赔偿范围。同时,为规制被保险人的道德风险、警戒其恶意行为,保险人在对被保险人故意行为所引起的损失进行赔偿后,享有向被保险人的代位求偿权。

此代位求偿权与“保险法”中规定的一般代位求偿权有所不同。“强保法”代位权的请求对象是被保险人,一般保险的代位权的对象则为保险关系外的第三人。“强保法”中的代位求偿权,不仅保障了受害人的合法利益,还使“强保险”保险基金维持大抵平衡的状态。保险人向被保险人代位求偿所得的赔偿金,能够弥补其之前的赔付。相反,若交通事故系被保险人非故意行为导致,保险人对第三人进行赔偿给付后,则不享有对被保险人的代位求偿权。

三、“强保法”中“特补基金”对高给付网漏洞的填补

对“强保险”无法保障的交通事故,台湾地区“强保法”设置了汽车交通事故特别补偿基金。“特补基金”补偿条件、补偿范围、补偿限额等与“强保险”无异,本质上是对责任保险体系之外的补充给付,是对“强保险”漏洞的填补。^[22]“特补基金”与“强保险”共同构成了“强保法”的高赔付网络。

(一)“特补基金”的设置是为弥补“强保险”不足

“特补基金”以财团法人方式运作,弥补“强保险”保障之不足。它是独立于保险人之外的机制,当“强保险”无法补偿受害人损害时,由该基金进行补充补偿,以落实“迅速获得基本保障”的公共政策目的。

“特补基金”的资金来源,按照“强保法”第39条规定,主要包括保费分担、代位求偿所得、资金孳息、无请求权人获得的资金以及其他收入。从资金来源性质看,“强保险”和“特补基金”均来源于保费的收取,属于危险源的共同分担方式,符合保险风险共担的目的。此外,“特补基金”不以政府拨款的方式维持运转,主要原因在于由全体纳税人来承担特定的汽车所有人或者管理者所造成之特定风险,不甚妥当。有数据显示,该基金九成以上的财务资金是保险费所含的分担额。^[23]“特补基金”的沉淀资金所产生的孳息,属于该基金的所得。因无请求权人对交通事故的损害进行索赔,“特补基金”行使赔偿请求权后,将所得资金留存作为资金来源。总之,代位求偿所得、资金孳息、无请求权人获得的资金是对赔偿支出的平衡,以维持基金总额的大体平衡。

总之,“特补基金”在性质上属于财团法人,其作为“强保险”的补充给付方式,扩大了交通事故

受害人的保障范围。该基金通过保费分担等方式筹集财源,在制度上保障了基金的有效运转。

(二)“特补基金”的补偿以无法获得“强保险”给付为前提

“强保法”第40条规定了“特补基金”补偿的要件,其前提是“未能依照‘强保法’规定向保险人请求保险给付”,主要适用的情形包括:(1)事故汽车无法查究;(2)事故汽车为未保险汽车;(3)事故汽车是未经被保险人同意使用或者管理的被保险汽车;(4)事故汽车全部或部分无需订立本保险契约的汽车。简言之,基于保障交通事故受害人的合法权益,凡是不能依照“强保法”向保险人请求赔偿的,受害人都可以先行向“特补基金”申请补偿。

“特补基金”对于补偿的基础没有明确说明。我们认为,“特补基金”作为“强保险”的补充给付方式,其给付前提是损害由交通事故所造成,二者之间存在因果关系。理论上讲,损害的发生有可归责主体,且由交通事故所造成,“特补基金”才有赔偿义务。在归责原则上,“强保险”以无过失为原则,所以“特补基金”在确定补偿的原则上,也以该原则确定事故责任的损害赔偿。只要因交通事故发生损害赔偿,无论加害人是否存在过错,“特补基金”在“强保险”无法进行赔偿时,均予以事先给付补偿。

“特补基金”补偿的适用情形主要在于无法查究事故车辆,多是交通肇事后车辆逃逸所引起。事故车辆逃逸可以区分为两种:一种是肇事者主观上并无恶意,并不知悉其已经造成交通事故,而继续前行;另一种则是肇事者主观上恶意,造成事故后不但不进行施救,反而驾车离开肇事现场。按照“强保法”规定,无论肇事者是否主观恶意,“特补基金”都将进行补偿。当查明事故车辆后,若为保险车辆,“特补基金”将向保险人请求返还已赔偿的款项。该条文未明确当事故车辆系非投保车辆时的处理方式。以理推测,在“特补基金”已经向受害人进行补偿后,其有权向加害人行使代位请求权,要求其返还已赔偿款。

(三)“特补基金”的资金平衡以代位求偿权为基础

“强保法”第42条规定了“特补基金”的代位权行使问题。从理论上讲,“特补基金”向受害人补偿后,在补偿范围内享有向实际加害人代位求偿的权利;从实务上看,“特补基金”代位行使后所获得的资金,是基金财务来源,保证了基金永续发展。

“特补基金”对受害人进行的补偿,应该视为加害人履行给付损害赔偿金额的一部分。当受害人再向加害人请求赔偿时,自然应该在补偿限额内进行扣除。“强保法”第42条重申了这一理念。“特补基金”的本质是与汽车交通事故赔偿的加害人共同承担赔偿责任,在责任认定上可视为“共同债务承担人”,只不过这是法定债务共同承担的具体呈现。当然,“特补基金”向受害人快速补偿后,可以向实际加害人进行代位求偿。代位权的基础是“特补基金”已经向受害人补偿相应的损失,代位请求的主体是加害人,请求的范围是其已经向受害人补偿的部分。此种请求权的产生是受害人对于加害人请求权的合理让渡,法理基础是避免受害人获得双重赔偿,以平衡加害人、受害人以及“特补基金”三者的法益,维持基金的财务来源。“特补基金”在这种代位权的求偿下基本处于平衡。^[24]

综上所述,“特补基金”是对“强保险”给付漏洞的填补。该基金的填补项目、金额与“强保险”相连接,^[25]对于交通事故受害人的损失填补与“强保险”的保障范围基本一致,二者共同构筑了受害人保护体系。

四、结语:对大陆地区“交强险”的启示

台湾“强保法”之所以能够成为领域模范法,^[26]主要原因是其在保障交通事故受害人、促进社

会安定上发挥了积极作用。“强保法”的基本规范体系是汽车所有人按照规定订立保险合同,并且设立了“特补基金”。不论加害人是否有过失,是否存在主观故意,汽车交通事故受害人都可以向保险人请求保险给付,或者向财团法人“特补基金”请求补偿。其运行机制如下:

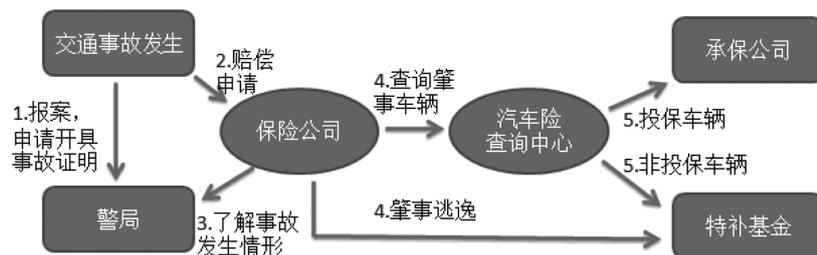


图1 台湾“强保法”构建的受害人损害给付保障运行体系

台湾“强保法”所呈现的“低投入高保障”并不违背保险的大数法则和给付均衡原则。从法律的角度分析,大数法则建构的基础在于有足够多的投保人面临相同的风险,保险人将此类风险集聚并通过收取保费在该群体中进行风险分散,以实现风险共担的目的。从目前的运行上看,台湾“强保险”运行良好,不仅没有出现亏损,而且还有所盈余。此外,“强保法”所构建的体系专注于保障受害人的的人身风险,而放弃财产风险,降低了风险发生的概率,改良了保险精算的基础模型,实现了“强保险”的给付均衡。

反观我国大陆地区的《交强险条例》,虽然也构建了汽车损害第三人赔偿的基本体例,但还存在不足:(1)“交强险”的赔偿范围除了人身损失,还包括财产损失,诸如汽车本身损失、车上财物损失等,造成保费标准偏高而赔付金额较低的状况;(2)“交强险”未赋予受害人直接请求权,使受害人无法向保险人直接请求保险给付,加重了当事人的诉讼成本;(3)“交强险”排除车内乘客作为“第三人”,使得车内乘客无法获得因交通事故所引起的损害赔偿,加重了被保险人赔付负担;(4)道路交通事故社会救助基金给付范围仅限于受害人的丧葬费以及部分抢救费用,比台湾“强保险”的补偿范围缩小很多。

综上所述,台湾地区“强保法”对大陆《交强险条例》的修订有如下可资借鉴之处:首先,从保险对价平衡的角度看,“交强险”的保障范围应限定在人身损害上,相应降低保费;其次,赋予受害人向保险人的直接赔偿请求权,提高对受害人的保障,避免由于被保险人怠于行使损害赔偿请求权而造成的赔偿不及时;再次,将车内乘客纳入“交强险”保障范围,这不仅将有效保障车内乘客的权益,而且也将减轻被保险人对车上乘客的赔偿责任;最后,扩大道路交通事故社会救助基金的保障范围,完善社会救助基金的运行机制,以使受害人迅速获得基本保障。

注释:

- [1] 江朝国《强制汽车保险法》,台北:元照出版有限公司,2006年,第22页。
- [2] 陈继尧《强制汽车责任保险法实施的期待与展望》,《强制汽车责任保险实施十周年回顾专辑》,台北:台湾财团法人保险事业发展中心,2008年,第102页。
- [3] 李晨阳《中保协:去年全国交强险承保亏损49亿元》,《经济日报》2017年4月3日,A1版。
- [4] 赵明昕《道路交通事故社会救助基金之制度定位研究》,《保险研究》2014年第3期。
- [5] 以2017年11月26日汇率为折算标准,1人民币=4.5388新台币,本文的人民币折算汇率均以此计算。
- [6] 陈龙《保险法论》,台北:瑞兴图书股份有限公司,2010年,第323页。
- [7] 陈忠五《强制汽车责任保险的立法目的之检讨》,《台湾本土法学杂志》(台北)2005年第5期。

- [8] 叶启洲 《强制汽车责任保险法中被保险人的保护》,《月旦民商法杂志》(台北) 2014 年第 6 期。
- [9] 刘宗荣 《新保险法: 保险契约法的理论与基础》,台北: 翰芦图书出版有限公司, 2011 年, 第 421 页。
- [10] 邱聪智 《新订民法债编通则(上)》(新订 2 版),台北: 承法数位文化有限公司, 2014 年, 第 236 页。
- [11] 王泽鉴 《侵权行为法(第 1 册)》,台北: 元照出版有限公司, 2002 年, 第 9-11 页。
- [12] 陈继尧 《汽车保险: 理论与实务》,台北: 三民书局, 2010 年, 第 55 页。
- [13] [19] 江朝国 《强制汽车责任保险法修正新法评析》,《月旦法学杂志》(台北) 2005 年第 8 期。
- [14] 林群弼 《保险法论》,台北: 三民书局, 2008 年, 第 483 页。
- [15] 张冠群 《强制汽车责任保险保险金请求权消灭时效之起算时点》,《月旦法学教室》(台北) 2014 年第 5 期。
- [16] 王泽鉴 《动力车辆驾驶人责任与强制汽车责任保险制度》,《台湾本土法学杂志》2005 年第 8 期。
- [17] 汪信君 《论强制汽车责任保险法的修正条文》,《台湾本土法学杂志》2005 年第 3 期。
- [18] [21] 江朝国 《强制汽车责任保险法给付制度之特殊性与给付请求权之继承》,《月旦法学杂志》2006 年第 10 期。
- [20] 汪信君 《酗酒驾车、犯罪行为与强制汽车责任保险之保障范围》,《月旦法学教室》2015 年第 7 期。
- [22] 叶启洲 《保险法实例研习》,台北: 元照出版有限公司, 2013 年, 第 335 页。
- [23] 陈定辉 《政策性保险法制化过程重要原则初探——以新修正强制汽车责任保险法为例》,《台湾本土法学杂志》2005 年 3 月, 第 68 期, 第 91 页。
- [24] 邱瑞利 《汽车交通试图特别补偿基金制度的运作及检讨》,《月旦法学杂志》2001 年第 11 期。
- [25] 施文森、林建智 《强制汽车保险》,台北: 元照出版有限公司, 2009 年, 第 241 页。
- [26] [日] 铃木辰纪 《台湾强制汽车责任保险法之修订》,廖淑惠译,《强制汽车责任保险实施十周年回顾专辑》,台北: 台湾财团法人保险事业发展中心, 2008 年, 第 118 页。

(责任编辑: 张文生)

A Legal Analysis of Low Premium and High Security of Compulsory Automobile Liability Insurance Law in Taiwan

He Lixin , Wang Pengpeng

Abstract: The “Compulsory Automobile Liability Insurance Law” in Taiwan establishes a double payment security mechanism for the victims of automobile injury , namely the “compulsory automobile liability insurance” and the “special compensation fund for automobile traffic accidents”. The law works well with the coverage nearly four times more than that in the mainland. As the policy insurance not for profit , the compulsory automobile liability insurance focuses only on filling up the victim’s personal injury but not on making up for the loss of property , which makes it possible for policy holders to pay “low input” premium but obtain “high” personal insurance protection , and at the same time , endow the victim with the direct claim right convenient for him to get the insurance protection quickly. On the other hand , the special compensation fund for automobile traffic accidents stipulated in the Law is set up to compensate for the insufficient compensation for compulsory automobile liability insurance and maintain the dynamic balance of funds through subrogation so that the inflictor who causes the loss of the injured person due to the traffic accident can get “high security” compensation from the “automobile liability insurance” and “special compensation fund”.

Key Words: Compulsory Automobile Liability Insurance Law , special compensation fund for automobile , low premium and high payment , insurance security