

序

世界各國實施強制汽車意外責任保險的最主要目的，在保障車禍受害者或可能受害者的權益。祇是在推行這種強制保險的責任型態，並國並不一致。如大英國協的過失責任制，歐陸各國的絕對責任制，以及美國若干州的實施的無過失責任制。日本於一九五六年實施的「汽車損害賠償保障法」(Automobile Liability Security Law)，即為該國強制汽車責任保險的法律基礎。日本所採用的乃是「過失推定制」(Presumption of Negligence)，這種「過失推定制」的實際運作，是透過「汽賠法」的「責任分離」，以轉移舉證責任，來推定汽車所有人有過失，達到保障車禍受害者為目的。依照本法的規定，汽車所有人(holder)與駕駛人的責任分開。汽車所有人依「汽賠法」負舉證責任，而駕駛人則依一般民法的侵權行為負責任。在某些情況下，同一車禍事件駕駛人可免負責，而汽車所有人仍須負賠償責任。這是日本「汽賠法」轉移過失舉證責任的重要精神所在，日本自一九五六年實施強制汽車責任險卅年來，因舉證未負賠償的案件，不及已付賠案的百分之一。因此，日本國內的學者專家均認為此一制度已接近西歐各國的絕對責任制或美國的無過失制。

日本實施強制汽車責任保險制度最成功的案例，是由於政府

與保險業者採共保聯營制度，在此一制度下，政府接受強制保險業務百分之六十（125CC以下機車不在內），其餘百分之四十由保險業組成一個共保聯營組織 Pool），按事先協議的成數共同分配。由於日本的汽車保險（強制或任意）的規章條款與費率，係由該國一個獨立的財團法人「汽車保險費率算定會」（Automobile Insurance Rating Association），經過一定程序的研議並報經大藏省核准後施行，全體保險業必須共同遵守。因此，共保聯營制並不受該國「反獨佔法」（Anti-Monopoly Act）的管制。而強制汽車責任險採共保聯營制，具有一項更重要的目的，即是可以避免業者間惡性競爭外，可藉此消除保險公司因承受過多「劣質業務」（Poor Risks）導致虧損，達到損失平衡化目的。因此，對於這些「劣質業務」不必採用美國式的「危險分派計劃」（Assigned Risk plan）。

日本強制汽車保險的責任金額自最初的卅萬日圓，提高到今天的貳仟伍佰萬日圓（幾近新台幣六百萬元），卅年間提高八十餘倍，反觀我國自民國四十六年實施「汽車投保意外責任險辦法」，規定最低責任金額為新台幣四萬元，死亡每人為一萬伍仟元，體傷為七仟伍佰元，卅年來迄未調整。我國對外貿易自民國五十年的一億多美金，到今天的六百多億，整個國家的經濟發展已由「無」到「有」，而強制汽車保險的責任金額仍停留在卅年前的四萬元，難怪我們被譏為「最富有的窮人」！

陳瑞與廖述源二位先生，平素對於汽車保險的理論與實務頗多研究，尤以對於費率釐訂的數理及精算，更具心得。此次着手

於日本強制汽車責任保險的編著工作，對於資料蒐集的廣泛，與多次深入的討論，經數月始完成，全書經本人審閱後付梓。值茲我國正研議實施強制汽車第三人責任保險，本書的出版，無疑地對於主管官署政策層面的研議，社會大眾的參予，以及保險業的堅定配合，應有其正面的價值。

楊培元 謹識

76年11月28日