

「特別補償基金」之存在功能釋疑——

游斯然

回應「車禍受害者補償制度之研究」之文

拜讀蔡垂銓君大著「車禍受害者補償制度之研究」乙文，（刊載於財團法人保險事業發展中心出版之「保險經營與制度」第七卷第一期，2007，pp.35-77），其中結論提及我國若採美國之無過失保險制，質疑「特別補償基金」設立是否必要？茲謹就無過失保險制度之保障缺口與「特別補償基金」之功能，簡陳下列意見，謹供卓參。

一、自一九七一年起，美國有二十幾州相繼實施「無過失保險制」，並大都搭配原已實施多年之過失責任保險及無保險汽車保險一併實施，而為強制汽車保險之主要保單。

無過失保險雖為第一人保險，但其仍有保障缺口，而受害人無法請求保險公司理賠。茲舉美國紐約州為例：有鑑於行人設無其他強制汽車保險保障，而受肇事逃逸車或未保險車撞傷時，無法向保險公司求償。故美

國紐約州雖實施「無過失保險」，惟為避免保障缺口存在，乃於一九七七年起，汽車交通事故補償基金MVAAC (Motor Vehicle Accident Indemnification Corporation，自一九五八年成立)增加無過失補償 (PERSONAL INJURY PROTECTION (P.I.P.) Benefits) 以資救濟。本基金亦曾數度前往美國紐約拜訪該補償機構，觀摩學習相關制度及實務經驗，供制定及修正我國強制汽車責任保險法有關設置特別補償基金之法規及制度之參考。

二、依強制汽車責任保險法（以下簡稱本法）第三八條第一項規定：「為使汽車交通事故之受害人均能依法規定獲得基本保障及健全本保險制度，應設置特別補償基金。」

特別補償基金對受害人因下列情形而致傷亡者，提供基本保障：

(一) 事故汽車無法查究。

(二) 事故汽車為未保險汽車。

(三) 事故汽車係未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車。

(四) 事故汽車全部或部分為無須訂立本保險契約之汽車。」

上述四種情形之汽車交通事故受害人皆非我國強制汽車責任保險（下稱本保險）保障範圍，其他世界各主要保險先進國家也有類似保險所不能涵蓋之事項，故均另設有補償機構辦理補償事宜，以填補保險契約所不及之缺□，非由承保強制車險之保險公司兼辦補償；據悉，從未因有「疊床架屋」之批評，而不另設置補償機構之事例。

三、本基金除辦理補償業務外，更有本法所賦予「健全本保險制度」之責任。例如，宣導本保險、即時提供修正本法之興革建議、研擬本保險相關措施（理賠制度建立、修正建議、人員訓練等）、協辦本保險自律稽核作業。再如英國汽車補償機構MIB (Motor Insurers' Bureau)，除辦理補償業務外，更為歐盟各國家汽車之自由跨國行動所致人員傷亡而辦理相關補償作業（稱Green Card系統），及建立英國汽車保險資訊系統。故部分保險主要國家之補償機構已非僅單純辦理補償及求償業務，

渠等之功能並非能由保險公司取代。

四、美國實施「無過失保險」係為改善傳統之汽車責任保險（即過失責任）課受害人舉證之責之不利條件，而二者同時並存，成為強制汽車保險之主要保單，並非從「無過失責任保險」進化至「無過失保險」。「無過失責任保險」及「無過失保險」，前者為責任保險，後者為傷害保險（或健康保險），兩種制度各有其法律基礎、目的及時空背景，不宜以絕對優劣做比較。美國實施「無過失保險」，並未廢除傳統之過失責任保險。顯見二者相輔並存，未有「無過失保險」優於「過失責任保險」或「無過失責任保險」之說。

五、本基金自一九九八年成立以來，截至二〇〇八年底，在主管機關之督導及產險公司協助下共計受理補償案件一四、九八九件，已決一四、八二二件，已給付補償金額高達五十億八百萬元（不含未決金額為二千一百萬元），提供一萬多之汽車交通事故受害人家庭基本經濟保障，已達成本法政策性目的。此外，本法第三十八條在二〇〇五年五月二日修法後，亦賦予本基金健全本保險之積極功能，展望未來，我國「特別補償基金」扮演之角色與功能將更形重要！

（作者：財團法人汽車交通事故特別補償基金秘書）