

有關汽車無過失保險

游斯然

與汽車交通事故補償機制——以紐約州為例

本文介紹有關汽車「無過失保險」(No-Fault Insurance)及汽車交通事故補償機制，並舉美國紐約州為例。我國自一九九八年實施強制汽車責任保險以來，在主管機關之積極認事與督導下，已落實其政策性功能且普遍為人所稱道，依現代保險雜誌社繼二〇〇一年、二〇〇四年及二〇〇六年進行三次調查，三次滿意度分別為百分之七十九、百分之九一·七及百分之八九·八。但本文結論建議將機車駕駛人強制納入，可使台灣機車駕駛人獲得更周詳之保障。

一、各國強制汽車保險的體系

強制汽車保險之責任險本質，有「保障加害人之經濟損失」及「受害人能迅速獲得基本理賠」兩大核心，其

應採行何種制度，始能達到目的，不僅屬於立法衡量之間題，亦涉及其是否與各國民事侵權行為責任法律體系相配合等問題。是以各國所採取之措施不同，大致可區分為二種，一為無過失保險制(No-Fault Insurance)，另一為責任保險制(Liability Insurance)。前者如美國紐約州等二十幾州採行，後者如歐盟、日本等國家。

二、美國無過失保險(No-Fault Insurance)演變

表一：美國無過失保險的演變

年份	立法或學說	內容
一九六五	哈佛大學 Robert E. Keeton 及伊利諾大學 Jeffrey O'Connell 提出「交通事故被害人之基本保護，汽車保險之改革藍圖」報告。	對於每一車禍受害人，不論過失之有無，均予一定基本保障，並在基本保護給付範圍內免除被保險人之侵權行為責任。

<p>一九七〇</p>	<p>美國麻薩諸塞州將 torts 與 O'Connell 所提基本保護計畫加以修正，通過「強制汽車人體傷害法」，並於隔年生效實施。</p>	<p>不僅對第一人（要保人兼被保險人）提供保障（First-Party Liability），亦擴大將第二人責任（Second - Party Liability）（車上乘客之傷亡）與第三人責任（Third-Party Liability）（車外行人之傷亡）納入保障範圍，於被保險人駕駛被保險汽車肇事後，不論其過失與否，保險人對其所造成之上述三種損害一概予以賠償。</p>
<p>一九七〇目前</p>	<p>全美有將近二十州相繼採行。</p>	

由上表整理得知美國強制車險之法律制度的演變是從「過失責任」至「過失責任」兼「無過失保險制」並行，並無類似我國的「無過失責任保險」制度。美國汽車交通事故引發之損害賠償責任，原則是建立在「侵權行為法」（Law of Torts）之上。另實施無過失制的背景主要原因因為避免受害人舉證困難或漫長之訴訟程序以及減少大幅訴訟費用以致增加保費負擔等原因，故有無過失保險制度的創設。

三、美國無過失保險 (No-Fault Insurance) 的特色

- (一) 無過失保險所提供之補償項目，原則上限於人身損害之實際損害(如醫療費或所得喪失等經濟上損害)，至於實際規定之限額則因各州而異。
- (二) 被害人直接自本身投保之保險人領取保險金，且單一車輛事故亦為補償之對象。
- (三) 設立「起訴基準」(Threshold)，凡受害人所受之損害未符起訴基準者，不得依侵權行為法之規定，訴請賠償。
- (四) 強制汽車保險計畫為局部無過失之方式。即一定限額內，無論有無過失一律給付。惟無過失險並非完全取代責任保險之功能，因無過失險僅及於法定基本給付，超過部分被保險人則投保其他任意責任險。
- (五) 無過失保險制度與責任保險制度並不相同，以紐約州之無過失保險為例，在實際作法上，無過失保險之實施，並非廢棄責任保險，而是於傳統責任保險單，附加強制人身傷害保障批單，稱為無過失保險批單。
- (六) 美國創設無過失保險制度之保障對象乃包括

駕駛人本人以及乘客在內。換言之，無過失保險制度之保障對象，有謂無過失保險所包含之險種有第一人傷亡損害之傷害險、因致第二人（即乘客）與第三人（即行人）傷亡所負損害賠償責任之責任險在內，可說為一種人身保險（傷害險）與財產保險（責任險）之綜合保險。

四、強制車險法律體系的比較

強制汽車保險若規定由行為人舉證，除非證明損害之發生由於不可抗力或不可避免之事由，否則即應負責，稱之「推定過失責任基礎」（Presumption of Negligence），即舉證責任從受害人轉向汽車駕駛人，必須證明本身沒有過失，或損害之發生係因受害者之過失或故意，或其他不可抗力之事故所致。

我國強制汽車責任保險法之「無過失責任保險」制，係在使交通事故之受害人迅速獲得保障之限額無過失責任。我國行政院草擬本法案時，參酌美、日、英、德等國立法例及斟酌我國情形而擬成，惟美國之無過失保險制度與德、日兩國以危險責任搭配責任保險之制度有重大不同，將其不同制度之立法例作為我國法立法之依據。另

外，本法第五條（舊法）規定採取所謂「限額無過失主義」（無過失主義賠償）考其條文之參考依據，乃「：仿照美國麻州及紐約州強制汽車責任保險法之例，明定在法定限額內，加害人不論有無過失，受害人均得請求保險賠償給付，至於超過限額部分之損失，則依民法及其他相關法規認定其責任：」自此看來，我國強制汽車責任保險法似乎欲採行「無過失保險制」，惟自其他條文之立法理由說明中，卻又一再提及強制汽車責任保險法採行「責任保險」、「限額無過失責任」、「無過失責任保險」實際上，我國目前強制汽車險體系兼具美國無過失及德、日等國過失責任兩種體系之特色。

各國強制車險體系建立，其創設背景與立法目的不盡相同。例如強制車險體系中有「無過失制」僅美國20多州及加拿大部分省實施，目前大多數國家均採過失責任或推定責任，很少如我國採無過失責任制度。

五、汽車交通事故補償制度

對於美國實施無過失保險制的二十多州，一般以紐約州為代表，茲以美國紐約州保險局網站（www.ins.

state.ny.us) 及其汽車交通事故補償基金 (www.mvaic.com) 為參考，介紹如下：

(一) 美國紐約州之強制汽車保險計畫以美國紐約州之強制汽車保險包含無過失保險與責任保險，有三分：

一、No-Fault：承保對象含駕駛人、車內乘客或被保險汽車撞傷行人之醫藥費用及工作損失。限額每一人保險金額最高50,000美元

二、Liability：承保被保險人駕駛汽車或經被保險人允許駕駛被保險汽車所致第二人之體傷或財物損失。

三、Uninsured Motorists：保障被保險人或其家屬及乘客遭受肇事逃逸汽車或未保險車所致之傷害。

從其保障內容可以發現，有些保險保障缺口存在，舉例如下：

- 一、行人被無保險車或肇事逃逸車撞傷。
- 二、行人被不需領牌之機動車輛撞傷或被未經允許駕駛車輛所致。

(二) 為彌補保險缺口，紐約州成立汽車交通事故補償基金MVAIC (Motor Vehicle Accident Indemnification Corporation) 紐約州為彌補「無過失責任保險」之保障缺口，乃成立汽車交通事故補償基金MVAIC (Motor Vehicle Accident Indemnification Corporation)，保障內容：

- 一、非在紐約州登記之未保險車。
- 二、業經肇事逃逸之汽車。
- 三、在紐約州登記但未保險車。
- 四、被盜竊車。
- 五、未經被保險人同意而使用駕駛汽車。
- 六、被保險汽車使用於非保單允許之用途所致事故。
- 七、未登錄之汽車。

(三) 實例說明紐約州交通事故受害人申請保險或補償關係：

(一) 行走中受肇事車輛傷害，可能有二種情形：

1. 肇事汽車有保險

2. 肇事汽車逃逸

3. 肇事汽車為未保險車

如為情況1應向該汽車之無過失保險單請求賠償；如為情況2則應向汽車交通事故補償基金MVAIC；如為情況3下，行人若具備無過失保險之被保險人資格，例如自己或同居家屬有購買紐約州強制汽車保險，則向自己之無過失保險單申請理賠；如不具備無過失保險之資格，則應向汽車交通事故補償基金MVAIC提出申請。

(二) 兩車相撞，如一車有保險，一車無保險，二車乘客及駕駛均受傷。則無保險車之駕駛人及乘客傷亡則不能向對方之No-fault保單求償，亦不能向MVAIC申請，僅能以過失責任求償。但有保險車之乘客及駕駛先向自己購買之無過失保險申請理賠，在體傷「起訴基準」(Threshold) 理賠金額以下不得提起訴訟。

(三) 貨車或客運之司機或乘客，應優先向該貨車

或客運之保險人提出理賠申請，若該貨車或客運無保險時，則視受害者是否具備無過失保險之資格，若有，則向自己保險人提出申請，若無，則應向汽車交通事故補償基金MVAIC提出申請。

六、結論與建議

美國紐約州強制汽車保險計畫為局部無過失之方式，無過失保險(not-fault insurance)只是其中一部分，其實質上為傷害險與責任險的結合，與我國強制汽車第三人責任保險為第三人保險不同。另我國對於受害人之傷害、殘廢，係以限定金額及限制範圍內，實支實付(上限二〇萬元)給付傷害醫療費用，及殘廢以定額(上限一五〇萬元)給付方式為之，但因殘廢認定等待時間，往往長達一年，不利交通事故雙方商確殘廢等級及和解金額，有違被保險人購買責任險的目的。

另紐約州MVAIC規定，受害人因肇事汽車逃逸之汽車交通事故，排除非實體碰撞(MVAIC does not provide benefits for any of the following... Hit and run claims which did not involve physical contact by a hit and run

motor vehicle. . .) 所致，但我國強制汽車責任保險法除外條款並無類似規定（如第三十六條，並無排除非「實體碰撞」所致之規定），顯然對交通事故用路人之保障，更為周延。

依有關機車駕駛人之交通事故之報導及統計資料，顯示我國在世界主要先進國家道路交通事故，死亡率高居第一，近年來平均死亡件數中，約每一百件有六十件因機車交通事故，比次高的法國的二十三件，高出一·六倍。若以人數計算，二〇〇八年為例，有二、五七三人死於車禍，其中一、六四六人是機車事故所致，比例高達百分之六十四，二〇〇九年為例，有二、二二四人死於車禍，其中一、三五七人是機車事故所致，比例高達百分之六十一，而大部分機車死亡事故是駕駛人死亡。

實務上，機車交通事故舉證較為困難，如無法證明有其他汽車涉案，而無法認定為汽車交通事故，則機車駕駛人（有些狀況下，駕駛人可能因死亡無法舉證），以機車族群通常較為經濟弱勢，反而更需要保障時，對機車駕駛人並不公平。另外，依現行規定，對二車交通事故之規範，亦有所不盡合理之情形，例如對同樣都是機車駕駛

人，因所撞到客體不同，而有不同之認定，若撞到停放路旁汽車，即受強制汽車責任保險之保障，若撞到路旁樹木受傷，駕駛人不受保障，應可評估於強制汽車責任保險中強制加入機車駕駛人傷害險批單之可行性。

（作者：財團法人汽車交通事故特別補償基金業務處秘書）

