

國立臺灣大學法律學院法律學研究所

碩士論文

Department of Law

College of Law

National Taiwan University

Master Thesis

論強制汽車責任保險法上之責任基礎

The Liability Foundation of Compulsory Automobile Liability Insurance Law

陳克明

Ke-Ming Chen

指導教授：陳忠五 博士

Advisor : Chung-Wu Chen, Ph.D.

中華民國 97 年 7 月

July, 2008

謝辭

這篇論文終於得以完成，我的學生階段也即將告一段落。雖然這篇論文還有很多不足的地方，而論文本身的價值或意義也許並不是那麼重要，但是在撰寫論文這整個不算短的過程中，其實要感謝許多人，不論是針對論文本身或者在這段過程中，都為我帶了許多幫助和鼓勵。

給予我最直接也最重要幫助的人，當然是指導教授陳忠五老師，大學時代其實並未有機緣上過老師的課，卻深受老師文章清晰而條理的風格吸引。在研究所聆聽老師的講課後，對於老師關懷社會的精神更是打從心底由衷地尊敬。接受老師指導的過程中，除了學業上的教育外，老師對於學生真誠的關心，也令我感念在心。另外，劉宗榮老師和汪信君老師在口試時所給予的指正，以及對於論文整體方向的提點，也都帶給我更多不同的思考角度。

也要謝謝懷閔、秋君、明慧等同學，不論是在論文的內容或者進程序上，給常搞不清楚什麼時間該做什麼事的我很多幫助。謝謝洪邦桓、小毛、陳信价、陳奕融、李燦宇、wizz…在我低潮時所曾給我的關心和加油，或許我們已經過了那坐在路邊喝杯啤酒聊心事或者跑步後談論人生困境的日子，不過擁有你們這些朋友仍是令人開心的事。謝謝宗翰，最後一個多月兩人共同努力的時光，雖然最終你沒考好，但未來的人生仍有許多驚奇等著你的。還要謝謝劉允正不時的關心，李奇穎對我法律問題的解答，劉庭禎饒富興味的話語……

最後，當然要感謝我的父母，從小到大對我的照顧和教育，父親嚴謹認真的態度，母親溫和包容的關懷，不但為我的教育打下了重要的基礎，也已在無形中深深影響了我。還有詩婷，陪我度過了這段過程中的所有困難，尤其還要忍受我的壞脾氣，對於這一路以來的付出，我除了滿滿的感謝，也懷抱著歉意，我想說「你很棒，你是”叮叮”」

中文摘要

我國之強制汽車責任保險法於 2005 年修正後，確立其責任保險之制度，其亦為我國面對動力車輛交通事故時，處理受害人損害填補之重要制度。惟其責任基礎何在則有疑問，蓋縱觀我國法上與汽車交通事故相關之損害賠償責任，包括民法第 191 之 2 的動力車輛駕駛人責任在內，其責任成立要件皆無法與強制汽車責任保險法之保險給付要件相對應，破壞了「無責任即無責任保險」之基本原理。換言之，在我國現行法上實係欠缺與強制汽車責任保險相對應之責任基礎。

因此，針對強制汽車責任保險，應有提出一新責任基礎之必要。而回頭觀察強制汽車責任保險法上之規定，其實似已蘊含一責任基礎在其中。如確可自強制汽車責任保險法上推導出此一責任基礎，則其責任體系之內容為何，責任要件之概念又應如何介定，即為本文研究之重點。

由於我國關於危險責任或無過失責任之立法或學說理論，相較於傳統的侵權責任，發展之歷程較短，研究之數量亦相對較少。因此在建構此一強制汽車責任保險法之新責任基礎時，實有先為比較法觀察之必要。除了向來為我國法繼受對象之德國、日本外，法國傾向保護被害人之制度亦可提供我國不同面向之思考。透過外國立法例之比較，加深對於危險責任之原理及內涵的了解，藉以協助建構我國強制汽車責任保險法上之新責任基礎。

另外，由於此一強制汽車責任保險法上之新責任基礎，其責任要件須配合責任保險之保險給付要件，而為相一致之解釋。因此在整個責任體系中，有不少因牽就強制汽車責任保險法現行規定所推導之結果。一方面固然係屬不得不然之產物，但另一方面亦藉此顯現出危險責任為了更加迅速、確實保障被害人之目的，而朝向與傳統民法上過失侵權責任脫勾、獨立之方向發展。

關鍵詞：危險責任、無過失責任、損害賠償責任、交通事故、動力車輛交通事故、汽車交通事故。

Abstract

After the amendment of Compulsory Automobile Liability Insurance Law in 2005, the liability insurance institution has been established. But the most important problem is what the liability foundation of Compulsory Automobile Liability Insurance is. To view the compensation liability about automobile traffic accident in the existing law, there is no liability whose liability constitutive elements can agree with the insurance provision elements of the liability insurance. So that a new liability foundation of Compulsory Automobile Liability Insurance should be advanced.

No matter the theory or legislation of strict liability is not very enough in Taiwan, so perspective of comparative law before the establishment of the new liability system is necessary. With reference to the comparative subject, this article select Germany, Japan and France whose compensation system is also the way of strict liability collocating with liability insurance. Expecting that through perspective of comparative law, the contents of strict liability could be more acquainted and useful to the establishment of the new liability system.

At last, this article would attempt to establish the new liability system of Compulsory Automobile Liability Insurance Law. About the contents of the new liability foundation, besides deliberating the spirit of strict liability theory, agreeing with the insurance provision elements of the liability insurance must be noticed. Therefore, the feature of the new liability system is departing from the tort law in the civil law.

Keywords: strict liability, traffic accident, compensation liability, Compulsory Automobile Liability Insurance, liability foundation.

論文簡目

第一章 緒論	1
第一節 問題提出	1
第一項 「汽車交通事故賠償責任」與「強制汽車責任保險」不合致	1
第二項 實務案例	1
第二節 問題背景	3
第三節 研究動機	3
第四節 研究方法與範圍	5
第一項 研究方法	5
第二項 研究範圍	6
第五節 論文架構	6
第二章 提出一新責任基礎之必要性	8
第一節 現行法之檢討：欠缺與強制汽車責任保險相對應之責任基礎	8
第一項 民法上之侵權行為責任？	8
第二項 民法或特別法上之無過失責任？	10
第二節 再論民法第 191 條之 2	13
第一項 過渡之責任基礎？	13
第二項 仍舊難以解決問題之責任基礎	16
第三節 小結	23
第一項 歸責原理之省思	23
第二項 與傳統侵權責任體系之脫勾	25
第三章 比較法觀察	26
第一節 德國——道路交通安全法	26
第一項 損害賠償主體	27
第二項 責任成立要件	29
第三項 責任效力	33
第二節 日本——汽車損害賠償保障法	36

第一項 損害賠償主體	38
第二項 責任成立要件	63
第三項 責任效力	77
第三節 法國----1985年7月5日法律.....	91
第一項 損害賠償主體	92
第二項 責任成立要件	97
第三項 責任效力	104
第四章 我國責任體系再建構.....	108
第一節 損害賠償主體.....	108
第一項 責任主體	108
第二項 請求權主體	119
第二節 責任成立要件.....	130
第一項 汽車交通事故	131
第二項 損害	144
第三項 因果關係	146
第四項 免責事由	150
第三節 責任效力.....	155
第一項 損害賠償之項目與範圍	155
第二項 與有過失	163
第三項 消滅時效	166
第五章 結論.....	170
附錄.....	173
參考文獻.....	177



論文詳目

第一章 緒論	1
第一節 問題提出	1
第一項 「汽車交通事故賠償責任」與「強制汽車責任保險」不合致.....	1
第二項 實務案例.....	1
第二節 問題背景	3
第三節 研究動機	3
第四節 研究方法與範圍	5
第一項 研究方法.....	5
第二項 研究範圍.....	6
第五節 論文架構	6
第二章 提出一新責任基礎之必要性	8
第一節 現行法之檢討：欠缺與強制汽車責任保險相對應之責任基礎	8
第一項 民法上之侵權行為責任？.....	8
第一款 「過失責任原則」之採取.....	8
第二款 「不問加害人過失」之保險給付要件.....	9
第三款 小結：無法合致之責任基礎.....	9
第二項 民法或特別法上之無過失責任？.....	10
第一款 加害人之身分限制.....	10
第二款 「不問加害人身分」之保險給付要件.....	11
第三款 小結：無法合致之責任基礎.....	12
第二節 再論民法第 191 條之 2	13
第一項 過渡之責任基礎？.....	13
第一款 「動力車輛交通事故之損害賠償責任」之定位.....	13
第二款 責任構造之特點.....	13
第三款 作為過渡責任基礎之可能性.....	14
第一目 「等同於無過失責任」的實務運作.....	14
第二目 其他法律要件的彈性解釋.....	15
第二項 仍舊難以解決問題之責任基礎.....	16
第一款 無法跳脫過失歸責原理的推定過失責任.....	16
第一目 未能落實舉證責任倒置的實務運作.....	17

第二目 訴訟成本難以降低的問題.....	19
第二款 並非基於危險歸責原理的推定過失責任.....	20
第一目 無法擴大「責任主體」之範圍.....	20
第二目 無法限制「與有過失」之適用.....	22
第三節 小結.....	23
第一項 歸責原理之省思.....	23
第二項 與傳統侵權責任體系之脫勾.....	25
第三章 比較法觀察.....	26
第一節 德國----道路交通安全法.....	26
第一項 損害賠償主體.....	27
第一款 責任主體----汽車保有人.....	27
第一目 保有人之定義.....	27
第二目 案例類型之具體認定.....	27
(一) 未經保有人同意而擅自利用汽車者.....	27
(二) 租賃關係.....	28
第二款 請求權主體.....	29
第一目 被害人.....	29
第二目 爭議類型.....	29
(一) 好意同乘.....	29
第二項 責任成立要件.....	29
第一款 汽車交通事故.....	29
第一目 汽車.....	29
第二目 交通事故.....	30
第二款 損害.....	31
第三款 因果關係.....	31
第四款 免責事由.....	31
第一目 不可抗力之免責.....	32
第二目 擅自駕駛之免責.....	32
第三目 對於同乘者之免責.....	33
第三項 責任效力.....	33
第一款 損害賠償之項目與範圍.....	33
第二款 與有過失.....	34
第三款 消滅時效.....	35
第二節 日本----汽車損害賠償保障法.....	36
第一項 損害賠償主體.....	38

第一款 責任主體.....	38
第一目 運行供用人之定義.....	38
(一) 以「運行支配力」及「運行利益」為要件	38
(二) 與「汽車保有人」之關係.....	39
第二目 運行供用人之認定標準.....	40
(一) 運行供用人之要件：由「二元說」至「一元說」	41
(二) 「運行支配力」之內涵：由「直接支配」至「間接支配」再至「支配義務」	42
(三) 舉證責任之事項：由「具體說」至「抗辯說」	44
第三目 案例類型之具體認定.....	45
(一) 租車業者.....	46
(二) 擅自駕駛.....	47
(1) 受僱人之擅自駕駛	47
a. 受僱人為司機.....	48
b. 受僱人非司機.....	48
(2) 親屬之擅自駕駛	48
(三) 竊盜駕駛.....	49
(四) 家族共用車.....	53
(五) 受僱人自有車通勤事故.....	55
第四目 小結.....	56
第二款 請求權主體.....	58
第一目 被害人.....	58
第二目 爭議類型.....	58
(一) 好意同乘.....	59
(1) 責任肯定說	59
(2) 他人性阻卻說、責任相對說	59
(3) 比例責任說、修正責任相對說	60
(4) 小結.....	61
(二) 共同運行供用人.....	61
(1) 「非同乘型」的代表判例---提出新解的最判昭和 50 年 11 月 4 日.....	61
(2) 「同乘型」之代表判例---飽受批評的最判昭和 57 年 11 月 26 日.....	62
第二項 責任成立要件	63
第一款 汽車交通事故.....	63
第一目 汽車.....	63
第二目 交通事故.....	64
(一) 定義與主要學說.....	64
(二) 早期見解---原動機說、行駛裝置說	65
(三) 卸貨事故與固有裝置說	65
(四) 固有裝置說之不足以及車庫出入說的重新理解	67

第二款 損害	68
第三款 因果關係.....	68
第一目 相當因果關係與學說爭議	68
第二目 爭議案例.....	70
第四款 免責事由.....	71
第一目 自賠法第 3 條但書之免責	71
第二目 不可抗力之免責.....	76
第三目 正當防衛之免責.....	76
第三項 責任效力	77
第一款 損害賠償之項目與範圍.....	77
第一目 傷害所生之損害.....	78
(一) 積極損害	79
(1) 治療關係費	79
(2) 文書費	79
(3) 其他費用	79
(二) 休業損害.....	79
(三) 慰撫金.....	80
第二目 殘障所生之損害.....	80
(一) 逸失利益.....	80
(二) 慰撫金.....	81
第三目 死亡所生之損害.....	81
(一) 殯葬費.....	82
(二) 逸失利益.....	82
(三) 死亡本人之慰撫金.....	83
(四) 遺族之慰撫金.....	83
第四目 小結.....	83
第二款 與有過失.....	85
第一目 重大過失始有與有過失之適用	85
第二目 與有過失比例之判定.....	86
第三目 小結.....	87
第三款 消滅時效.....	87
第一目 對運行供用人之損害賠償請求權之消滅時效	87
(一) 侵權行為損害賠償請求權之消滅時效之適用	87
(二) 時效起算點之爭議.....	88
(1) 「事故發生時」	88
(2) 「症狀固定時」	88
(3) 小結---實務傾向以「症狀固定時」作為消滅時效起算點.....	89
第二目 對責任保險人之直接請求權之消滅時效.....	89

第三節 法國---1985年7月5日法律	91
第一項 損害賠償主體	92
第一款 責任主體	92
第一目 車輛之管領人及駕駛人	92
(一) 管領人.....	93
(二) 駕駛人.....	93
第二目 小結：強調形式意義的責任主體	94
第二款 請求權主體	95
第一目 被害人	95
第二目 爭議類型	95
(一) 具責任主體身分之被害人.....	95
(二) 好意同乘.....	96
第二項 責任成立要件	97
第一款 汽車交通事故	97
第一目 汽車	97
第二目 交通事故	98
第二款 損害	99
第三款 因果關係	99
第一目 因果關係之限制	99
第二目 牽連關係之放寬	100
第四款 免責事由	100
第一目 免責事由之種類及內容	100
(一) 不可抗力---排除適用的免責事由.....	101
(二) 第三人之行為---排除適用的免責事由.....	101
(三) 被害人之過錯---部分適用的免責事由.....	101
(1) 「駕駛人以外之被害人」.....	101
(2) 「身為駕駛人之被害人」.....	102
(四) 被害人之故意---全面適用的免責事由.....	103
第二目 小結	103
第三項 責任效力	104
第一款 損害賠償之項目與範圍	104
第二款 與有過錯	105
第三款 消滅時效	106
第四章 我國責任體系再建構	108
第一節 損害賠償主體	108
第一項 責任主體	108
第一款 「加害人」之定義：使用或管理汽車之人	109

第二款 從比較法詳論加害人之概念.....	110
第一目 包含「駕駛人」否？.....	110
第二目 再論「支配」之內涵.....	112
第三款 附論：與「被保險人」之異同？.....	116
第二項 請求權主體.....	119
第一款 請求權主體之定義與範圍.....	119
第一目 受害人受傷時.....	120
第二目 受害人死亡時.....	121
(一) 受害人之遺屬.....	121
壹、與民法之衝突.....	121
貳、分析：受有扶養權利喪失及精神上痛苦之人.....	122
參、殘存問題：與民法脫勾之解釋.....	124
一、喪失扶養權利之人.....	124
二、受有精神上痛苦之人.....	126
(二) 支出殯葬費之人.....	128
第二款 小結：與民法損害賠償責任體系相異之評價.....	128
第二節 責任成立要件.....	130
第一項 汽車交通事故.....	131
第一款 汽車之定義與範圍.....	131
第一目 強制汽車責任保險法上之汽車.....	131
第二目 「應訂立本保險契約之汽車」及「無須訂立本保險契約之汽車」之區分？... 135	135
第二款 交通事故之定義與範圍.....	138
第一目 使用或管理汽車所致之事故.....	138
第二目 交通事故發生地點之限制？.....	139
第三款 從比較法探討我國「汽車交通事故」定義之妥當性.....	142
第一目 汽車.....	142
第二目 交通事故.....	143
第二項 損害.....	144
第一款 現行規定下之「損害」：僅限於人身損害.....	144
第二款 立法論層次之檢討：未來擴及於財物損害？.....	145
第三項 因果關係.....	146
第一款 “相當”因果關係？.....	146
第二款 比較法之探討.....	147
第三款 因果關係之再建構：牽連關係.....	148
第四款 爭議案例.....	149
第四項 免責事由.....	150
第一款 本法第 28 條之免責事由.....	150
第二款 不可抗力之免責事由？.....	151

第三款 從比較法檢討本法之免責事由.....	153
第三節 責任效力.....	155
第一項 損害賠償之項目與範圍.....	155
第一款 現行規定之解讀.....	156
第一目 受害人受傷時.....	156
(一) 傷害醫療費用給付.....	156
(二) 殘廢給付.....	157
第二目 受害人死亡時.....	159
(一) 死亡給付.....	159
第二款 現行規定之檢討.....	162
第二項 與有過失.....	163
第一款 無「與有過失」之適用.....	163
第二款 從比較法探討本法規定之妥適性.....	164
第三項 消滅時效.....	166
第一款 規範依據之尋找.....	166
第一目 民法第 197 條之短期消滅時效.....	166
第二目 時效進行之方式.....	168
第二款 小結.....	168
第五章 結論.....	170
附錄.....	173
參考文獻.....	177



第一章 緒論

第一節 問題提出

第一項 「汽車交通事故賠償責任」與「強制汽車責任保險」不合致

依據強制汽車責任保險法第 7 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特別補償基金請求補償。」本條係受害人向責任保險人之直接請求權的規定。因此汽車交通事故中受傷或死亡之受害人，不論加害人有無過失，皆可向強制汽車責任保險之責任保險人請求保險給付。

但民法第 191 條之 2 動力車輛駕駛人責任為一推定過失責任，若汽車交通事故中之加害人能舉證證明其無過失，加害人即無需負損害賠償責任。從而，「汽車交通事故賠償責任」與「強制汽車責任保險」產生了無法合致、對應之問題，按責任保險之法理乃「無責任即無責任保險」，然而在我國現行法下，當加害人就交通事故中之發生不具過失時，即不需負損害賠償責任，但受害人卻仍得向強制汽車責任保險之責任保險人請求保險給付，造成了「無責任卻有責任保險」之情況發生。¹

第二項 實務案例

就前述損害賠償責任與責任保險未能合致之情形，茲舉一實務案例如下：

【後車駕駛人死亡案】

(一) 某乙駕駛汽車，於路口等停紅綠燈時，遭某甲所駕駛之汽車由後方撞擊，

¹ 除了民法第 191 條之 2，尚可能有其他之損害賠償請求權基礎可供汽車交通事故中之受害人主張，但該等損害賠償責任結論上亦無法與強制汽車責任保險合致。故本文於此僅先強調問題之所在，至於較為詳細之檢討將於後再行論證說明。

某甲因而傷重死亡。

法院判決認為某乙於本件交通事故未有過失之處，因此無需對某甲之死亡結果負任何損害賠償責任。²

(二) 某乙將其所有之機車停放於騎樓。某甲駕駛汽車，原行駛於道路卻突然轉向，撞擊某乙停放於騎樓內之機車。某甲因而傷重死亡。

法院判決認為某乙就本件車禍事故並無過失，無需負損害賠償責任。³

上述兩個相似之案例中，法院均認為被告就交通事故之發生並無過失，因此死亡之受害人無法向其主張損害賠償責任。但依強制汽車責任保險法第 7 條，責任保險人仍須向該死亡之受害人為保險給付。又，如發生交通事故之汽車未訂立本法之強制責任保險時，依本法第 40 條應由特別補償基金向受害人為補償之給付，特別補償基金並得再依同法第 42 條向加害人行使代位權，然而此時卻因加害人無過失而使得特別補償基金無法向加害人請求賠償，造成特別補償基金應向受害人為補償卻無法向加害人請求賠償之現象。在此等損害賠償責任因加害人不具過失而不成立的情況，如令責任保險人或特別補償基金依民法第 179 條向受害人請求返還保險給付或補償金額，不僅對受害人實屬不利而使得強制汽車責任保險法保障受害人之目的落空，亦與本法第 7 條不論加害人有無過失之保險給付要件不符，然而亦不應任此種「無責任卻有責任保險」之情況於實務上不斷發生。

² 台灣台南地方法院 95 年度訴字第 1040 號民事判決

³ 台灣桃園地方法院 95 年度訴字第 383 號民事判決。本件案例事實尚涉及「責任主體」、「交通事故」及「因果關係」等之認定問題，如某乙之機車係處於停放之靜止狀態，而非引擎發動中之行駛狀態，則其是否該當於加害人亦值討論；又本件判決認為交通事故之發生原因係受害人某甲駕駛汽車自行操控失當駛出路外所致，則某乙與某甲死亡之結果間是否具備因果關係即有問題。關於此等「責任主體」、「交通事故」及「因果關係」等之定義、認定標準將於後相關章節詳加討論。

除了加害人就交通事故之發生不具過失時所產生之問題外，舉凡「因果關係」、「與有過失」乃至於「損害賠償主體」等皆有損害賠償責任與責任保險無法對應之問題，如何解決此一責任保險法理上之矛盾問題即有待探討。

第二節 問題背景

我國之強制汽車責任保險法在立法之初，曾就其性質究為「強制汽車責任保險」抑或「無過失汽車保險」有所爭論。但是在 2005 年之修法後，原則上可以確定採取責任保險之制度。但眾所皆知，「無責任即無責任保險」乃責任保險之原理，在確定我國採取責任保險之體制後，最大的問題即在於其責任基礎何在？縱觀我國法上與汽車交通事故相關之損害賠償責任，諸如民法第 191 條之 2 動力車輛駕駛人責任、民法第 184 條第 2 項違反保護他人法律之推定過失責任、民法第 184 條第 1 項前段之一般侵權行為責任、民法第 634、654 條運送人責任、公路法第 64 條運輸業者責任、消費者保護法第 7 條企業經營者之商品或服務責任等，不論就責任成立要件或責任主體，乃至於責任範圍，與強制汽車責任保險之保險給付要件皆未盡一致，而無法作為其責任基礎。

另一方面，強制汽車責任保險法第 7 條，即本法修正前之第 5 條，是否可以作為一無過失責任的責任基礎，亦是立法之初即存在於學說上的爭論。因此引起本文疑問的是，回過頭觀察強制汽車責任保險法後，可否在強制汽車責任保險法上建構一個新的汽車交通事故之損害賠償責任，作為強制汽車責任保險之責任基礎？甚或，在強制汽車責任保險法上是否其實隱含一個已存在的責任基礎？此即為本篇論文所欲論證者。並且，如前述問題所得之答案為肯定，則此一責任基礎之法律要件及法律效果為何亦待建構及說明。

第三節 研究動機

向來的過失責任原則，在近代生活型態改變、危險活動日增的時勢下，立法上有改採推定過失責任，乃至於改變過失歸責原則的危險責任亦逐漸增加。我國之立法在這樣的潮流中，大多採取了推定過失責任的模式，其中的理由往往是因為無過失責任對於加害人負擔過重，為平衡保護被害人的目的，以推定過失責任的模式倒置舉證責任，使加害人仍能保有舉證免責的機會。亦有論者指出，推定過失責任在我國實務的運作下，幾乎沒有讓加害人舉證免責成立的空間，殆同於無過失責任。然而，推定過失責任的模式是否真的是一個對被害人較佳的保護方式？抑或，能否提供被害人充分的保護？恐怕仍有疑問，因為加害人往往極盡舉證免責之可能，主張其就損害之發生並無過失。當事人雙方皆因而耗費相當之時間與精力在「過失」此一問題點之爭執，進而造成訴訟程序之拖延，即便最終責任仍能成立，對於被害人損害之填補亦已是遠水難救近火，難以迅速提供被害人充分之保障。

另外，傳統過失責任之所以重新受到檢討，即係因近代危險活動不論在數量與危害之程度上皆已達高峰，而不得不就危險活動中受害人之保障問題予以解決。在此趨勢下所發展出之無過失責任，係以「危險」之持有或支配等作為其歸責原理，而不再問加害人之過失有無，蓋過失已不再是歸責之原因。因此，我國法在此等危險活動之損害賠償責任所採取之歸責模式，亦實有重新檢討之必要。作為本篇論文研究對象之汽車交通事故，自亦屬一種現代型的危險活動，幾乎貼近於全體國民之日常生活更為其特色。儘管我國民法於 88 年修正時增訂第 191 條之 2 動力車輛駕駛人責任，以加強對汽車交通事故中被害人之保障，但其所採用之推定過失責任仍係本於過失之歸責原理，除與危險責任之原理相異外，對於被害人之保障亦仍有不足。因此，適逢前述強制汽車責任保險法上責任基礎與責任保險無法合致之問題，藉由建構強制汽車責任保險法上無過失責任之機會，亦可利用此一機會對於危險責任之內涵及架構進行更為深入之討論及理解，或可排除我國法對於無過失責任之疑慮並提高其接受之程度。

第四節 研究方法與範圍

第一項 研究方法

由於我國法上就無過失責任之立法數量及內容討論相對而言較為缺乏廣泛而深入之探討，然而無過失責任不論在責任主體之界定或責任成立要件之認定等環節上，皆與向來民法上之侵權責任體系有著不同的發展，如在因果關係、責任減免事由上皆有所突破，而逐漸具有獨立之性格及自成體系之特色。因此於建構強制汽車責任保險法上之無過失責任時，實有參考外國立法例之必要，藉由比較法之觀察，更深入了解無過失責任之內涵及原理，以助於建構我國法之責任體系。

至於在外國法參考對象之選擇上，主要以同採危險責任立法模式之國家為觀察對象，蓋世界各國於處理汽車交通事故之損害填補問題時，未必皆係採嚴格化之損害賠償責任搭配責任保險之制度，如美國麻州等二十幾州等即採無過失保險制度⁴，紐西蘭則係採行政損害補償制度⁵。因此本文在外國法之參考對象上選擇同樣係採損害賠償責任搭配責任保險之德國、日本及法國，以德國道路交通法之汽車保有人責任、日本汽車損害賠償保障法之運行供用人責任及法國之 1985 年 7 月 5 日法律作為比較法之觀察對象，並以提供被害人充分而迅速之保障為中心意旨，期能藉此建構出我國強制汽車責任保險法上無過失責任之責任體系。

⁴ 無過失保險制度係以第一人保險契約為基礎所建立之強制保險制度，其不僅對第一人(要保人兼被保險人)責任提供保障，亦擴大將第二人(車上乘客之傷亡)責任與第三人(行人之傷亡)責任，於被保險人駕駛被保險汽車發生交通事故時，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。

該等保險法制為保障所有因汽車交通事故受有損害之人，大幅擴大其保障範圍，已非單純責任保險或傷害保險可與比擬，其所包涵之汽車險種有第一人即要保人之傷害險、第二人即乘客之責任險與車外第三責任險在內，可以說是已經成為一種融合人身保險(傷害險)與財產保險(責任險)之綜合保險矣。參考江朝國，「強制汽車責任保險法」，30~31 頁，2006 年 10 月 2 版。

⁵ 張英磊，「由嚇阻功能與損害分散談損害填補機制之配置-以公共場所火災意外事故中強制公共責任保險政策為例」，國立台灣大學法律學研究所碩士論文，78~91 頁，民國 87 年 5 月。

第二項 研究範圍

由於本文之研究重點在於強制汽車責任保險法上之責任基礎，旨在確立此一責任基礎存在之必要性，並界定其責任體系之具體內容。因此將以侵權責任為本篇論文之中心，而不包含責任保險關係之部分。故舉凡特別補償基金之代位權、保險人向被保險人求償之問題、全民健康保險法第 82 條之代位權、其他侵權責任請求權競合等問題即不在本文討論範圍之內。

第五節 論文架構

本文於寫作之架構上，共分為五章。第一章「緒論」主要在點出我國強制汽車責任保險欠缺責任基礎之問題，並提出若干責任保險與責任基礎不合致之案例，以突顯此等理論上之矛盾在實務上所可能引發之問題。

第二章「提出一新責任基礎之必要性」則是將現行法上所明文規定與汽車交通事故相關之損害賠償責任，作一較為完整而詳盡的檢討，證明我國法上確無與強制汽車責任保險相對應之責任基礎。並就其中的民法第 191 條之 2 動力車輛駕駛人責任再作一較為深入之探討，蓋民法第 191 條之 2 的修法增訂，本係為了全面性地解決汽車交通事故之損害賠償問題，亦應係一般性地適用於所有或大部分汽車交通事故之損害賠償責任。因此若其妥適發揮功能，或可暫作為一過渡之責任基礎。但最終仍因其推定過失責任之歸責設計及規範於民法損害賠償責任體系內之限制，而使得此一假設未能成立，亦更加確信為強制汽車責任保險提出一新責任基礎之必要性。

第三章「比較法觀察」則係自外國法上為汽車交通事故所訂定之損害賠償責任之立法例出發，以作為建構我國責任體系之參考。觀察比較法上之發展，可發現無過失責任或危險責任在其責任體系之架構及內涵已有別於傳統之過失侵權責任。然而我國法上就無過失責任或危險責任其責任體系之內容卻缺乏較為廣泛

而深入的探討，因此於建構我國責任體系時，實需先就外國之立法例進行觀察，了解無過失責任在其損害賠償主體、責任成立要件及責任效力等構成上之特色及原理，以助於我國責任體系之建構。

第四章「我國責任體系再建構」係於進行比較法之觀察後，就我國強制汽車責任保險法上無過失責任之具體內容予以討論，並分為損害賠償主體、責任成立要件及責任效力三個部分分別論述。除了借助外國立法例作為本法解釋之參考外，由於須維持責任基礎與責任保險相互對應之原理，在某些法律要件之解釋上，不得受限於現行強制汽車責任保險法上之相關規定，而在責任體系之建構上予以過渡之配合。

第五章「結論」則係總合前述各章之內容作一結論，主要並就配合現行強制汽車責任保險法所建構出責任體系，在其規範上之缺失及未來可供修正之重點予以強調。



第二章 提出一新責任基礎之必要性

我國現行法所明文規範的損害賠償責任中，涉及動力車輛交通事故者，除了民法第 191 條之 2 以外，尚包含了若干民法與特別法上之規定。但其中並無任何與強制汽車責任保險相對應之責任基礎，甚且，亦未能有一個較為全面而廣泛地適用並妥當解決動力車輛交通事故的損害賠償責任。也因此，針對動力車輛之交通事故，實有提出一新責任基礎之必要性，本章以下即擬就此等現行法上之不足予以詳加論述。

第一節 現行法之檢討：欠缺與強制汽車責任保險相對應之責任基礎

在我國現行法之中，可能涉及動力車輛交通事故的損害賠償責任至少有民法第 191 條之 2 的「動力車輛駕駛人責任」、民法第 184 條以下的「侵權行為責任」、民法第 634 條及第 654 條的「運送人責任」、公路法第 64 條的「汽車或電車運輸業者責任」、消費者保護法第 7 條的「企業經營者之商品或服務責任」等。儘管存在諸多損害賠償責任之規定，但細究其損害賠償主體、責任成立要件，乃至於責任效力等，卻無法尋得任何得與強制汽車責任保險相對應的責任基礎，以下即分別就此等損害賠償責任予以檢討。

第一項 民法上之侵權行為責任？

第一款 「過失責任原則」之採取

在動力車輛交通事故的審判實務上，經常受到適用的民法上侵權行為責任，有民法第 191 條之 2、第 184 條第 2 項，及第 184 條第 1 項前段等。其中，民法第 191 條之 2 本即為動力車輛駕駛人之損害賠償責任，故於動力車輛交通事故發生時，被害人即得據此向駕駛人主張之；而由於交通事故之發生經常伴隨著違反保護他人之法律的情形，例如違反道路交通管理處罰條例或道路交通安全規則

等，因此實務上不乏以民法第 184 條第 2 項作為損害賠償請求權之主張；至於民法第 184 條第 1 項前段則為侵權行為責任的一般規定，就動力車輛交通事故自有適用餘地，在實務上亦經常為當事人所一併主張之。

上述之請求權基礎中，民法第 184 條第 1 項前段係侵權行為責任之一般規定，為一過失責任⁶。原則上應由被害人舉證加害人就交通事故之發生具有過失，損害賠償責任始能成立。而民法第 191 條之 2 及第 184 條第 2 項則皆屬推定過失責任，只要加害人舉證證明其就動力車輛交通事故之發生並無過失，即可依但書免除損害賠償之責任⁷。換言之，推定過失責任僅係將「加害人過失」此一要件之舉證責任倒置，減輕被害人之舉證責任，但損害賠償責任之成立仍需具備「加害人過失」此一要件，而推定過失責任亦仍係採取「過失責任原則」。

第二款 「不問加害人過失」之保險給付要件

強制汽車責任保險法之第 7 條，係汽車交通事故中受害人對於責任保險人之直接請求權之規定。依其規定，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，請求權人即得向責任保險人請求保險給付。簡言之，就強制汽車責任險之保險給付要件而言，並不以「加害人過失」為要件，僅以汽車交通事故造成受害人之~~人身~~損害即為已足。即便加害人就汽車交通事故之發生不具有過失，強制汽車責任險之責任保險人仍具有向受害人為保險給付之義務

第三款 小結：無法合致之責任基礎

⁶ 民法第 184 條第 1 項前段

「因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。」

⁷ 民法第 191 條之 2

「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。」

民法第 184 條第 2 項

「違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任。但能證明其行為無過失者，不在此限。」

由前述已知民法上可能涉及動力車輛交通事故之侵權行為責任，不是過失責任即為推定過失責任，皆非無過失責任，從而與強制汽車責任保險中不論加害人有無過失之保險給付要件無法合致。蓋如交通事故中之加害人被認為對於交通事故之發生不具過失，則其並不需負民法上之侵權行為責任，但依強制汽車責任保險法責任保險人仍需負保險給付之責任，造成無責任卻有責任保險的情況，不符「無責任即無責任保險」之理論。因此，民法上侵權行為責任之規定，皆無法作為強制汽車責任保險之責任基礎⁸。

第二項 民法或特別法上之無過失責任？

第一款 加害人之身分限制

除了民法上侵權行為之規定外，民法與特別法上亦有若干涉及動力車輛交通事故損害賠償責任之規定，如民法第 634 條⁹、第 654 條¹⁰之「運送人責任」、公路法第 64 條¹¹之「汽車或電車運輸業者責任」、消費者保護法第 7 條¹²之「企業

⁸ 除了上述三項請求權基礎外，在交通事故中也可能有民法第 188 條的僱用人責任或其他民法侵權行為責任的適用，但是一方面該等責任基礎亦非屬無過失責任而具有相同的問題，另一方面該等責任基礎亦明顯無法適用於全部或大部分的汽車交通事故，因此本文即不於此贅述。

⁹ 民法第 634 條

「運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。但運送人能證明其喪失、毀損或遲到，係因不可抗力或因運送物之性質或因託運人或受貨人之過失而致者，不在此限。」

¹⁰ 民法第 654 條第 1 項

「旅客運送人對於旅客因運送所受之傷害及運送之遲到應負責任。但因旅客之過失，或其傷害係因不可抗力所致者，不在此限。」

¹¹ 公路法第 64 條第 1 項

「汽車或電車運輸業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物損毀、喪失時，應負損害賠償責任。但經證明其事故發生係因不可抗力或因託運人或受貨人之過失所致者，不負損害賠償責任。」

¹² 消費者保護法第 7 條

「從事設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者，於提供商品流通進入市場，或提供服務時，應確保該商品或服務，符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性。」

經營者之商品或服務責任」等。例如在客運巴士發生交通事故時，客運巴士上之乘客如受有人身損害，得依民法第 654 條、公路法第 64 條或消費者保護法第 7 條向客運業者主張損害賠償；而客運巴士外之被害人，如路旁之行人、事故中其他車輛之駕駛人或乘客等，亦得依公路法第 64 條或消費者保護法第 7 條向客運業者主張損害賠償¹³。又例如汽車製造商就其所設計、製造之汽車未達符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性，如就汽車防止暴衝裝置之設計錯誤，因而造成交通事故時，事故中之被害人亦得依消費者保護法第 7 條向汽車製造商請求損害賠償。

上述所提及之損害賠償責任多屬無過失責任，即便責任主體不具有過失，仍需負損害賠償之責任。然而該等損害賠償責任其責任主體在身分上皆有所限制，如分別限定以「運送人」、「電車或汽車運輸業者」或「企業經營者」為責任主體。此外，民法第 634 條、第 654 條之運送人責任，尚以被害人與加害人間具有運送契約之關係為必要，並且民法第 634 條之損害賠償責任僅針對運送物之損害，第 654 條之損害賠償責任亦僅針對旅客人身或遲到之損害；至於公路法第 64 條的汽車或電車運輸業者責任、消費者保護法第 7 條的企業經營者之商品或服務責任，則不以被害人與加害人間具契約關係之存在為必要，亦未將損害限定於何等人身或財物上之損害。

第二款 「不問加害人身分」之保險給付要件

依照強制汽車責任保險法第 7 條，只要在汽車交通事故致受害人傷害或死亡時，不論加害人有無過失，責任保險人即有向受害人為保險給付之義務。除了不

商品或服務具有危害消費者生命、身體、健康、財產之可能者，應於明顯處為警告標示及緊急處理危險之方法。

企業經營者違反前二項規定，致生損害於消費者或第三人時，應負連帶賠償責任。但企業經營者能證明其無過失者，法院得減輕其賠償責任。」

¹³ 至於客運巴士之司機受有損害時，得否依公路法第 64 條或消費者保護法第 7 條向客運業者請求損害賠償亦係另一個值得探討之問題。惟其並非此處之重點，故本文不擬深究。

以加害人之過失為保險給付要件外，強制汽車責任保險法第 7 條亦未就加害人之身分有何限制，不論汽車交通事故中之加害人係客運業者抑或一般民眾，責任保險人皆有保險給付之義務。且強制汽車責任險之保險給付要件亦不問受害人與加害人間是否具有契約關係。另外，保險給付所填補的損害，從強制汽車責任保險法第 7 條可知其僅針對受害人受傷或死亡所生之損害，亦即限於人身損害。

第三款 小結：無法合致之責任基礎

在前述所提及之諸項民法或特別法上之無過失責任，雖然在其歸責原理上採取無過失原則，得以與強制汽車責任保險相對應。然而該等損害賠償責任在「責任主體」皆有若干身分上之限制，但強制汽車責任保險法就加害人之身分並未有所限制，不論加害人是否為「運送人」、「汽車或電車之運輸業者」或「企業經營者」，強制汽車責任險之責任保險人皆應向受害人為保險給付，從而該等損害賠償責任仍舊無法該當於強制汽車責任保險之責任基礎¹⁴。蓋若以此等損害賠償責任作為強制汽車責任保險之責任基礎，則在未涉及客運業者或汽車製造商等主體之交通事故時，同樣會產生無責任卻，有責任保險的情形，而與「無責任即無責任保險」之原則不符。

該等損害賠償責任與強制汽車責任保險之間，除了就責任主體之範圍無法合致之外，在被害人與加害人間是否需具有契約關係、損害之項目及範圍等要件上亦未盡一致，在責任體系與責任保險之整體對應上存在著諸多問題，益足證該等損害賠償責任非妥適之責任基礎。

¹⁴ 除了本節所提及之諸項損害賠償責任外，動力車輛交通事故亦可能涉及民法第 227 條之 1 或國家賠償法第 3 條等規定。例如前述所舉之客運巴士交通事故之例，受有人身損害之乘客除了得依民法第 654 條等向客運業者請求損害賠償外，亦得以民法第 227 條之 1 作為請求權基礎，惟民法第 227 條之 1 並非採取無過失責任，且須以契約關係之存在為必要，因此亦非強制汽車責任保險之責任基礎。又例如國家機關所建造或管理之路段有所欠缺，導致交通事故之發生時，受害人得依國家賠償法第 3 條請求賠償，惟國家賠償法第 3 條同樣在責任主體上有所限制，而非強制汽車責任保險之責任基礎。

第二節 再論民法第 191 條之 2

從前一節的檢討結果中，可以得知現行法下並無任何得與強制汽車責任保險相對應的責任基礎。然而本節中將再針對其中的民法第 191 條之 2 作較為深入的探討，蓋民法第 191 條之 2 乃現行法上動力車輛交通事故侵權責任之中心，在定位上亦係專門針對動力車輛交通事故。因此，民法第 191 條之 2 是否能確實發揮其應有之功能，妥適地解決動力車輛交通事故之賠償問題即為本節所欲探討者，若答案為肯定，或許可以透過解釋將其暫時作為強制汽車責任保險之責任基礎；反之，若答案為否定，則更益見提出一新責任基礎之必要性。

第一項 過渡之責任基礎？

第一款 「動力車輛交通事故之損害賠償責任」之定位

與其他動力車輛交通事故可能涉及的損害賠償責任相比，民法第 191 條之 2 係專門針對動力車輛交通事故之損害賠償問題而設，就此從其增訂理由「近代交通發達，而因動力車輛肇事致損害人之身體或財產者，日見增多，各國法律如義大利民法第 2054 條、西德道路交通法第 7 條、瑞士公路法第 37 條、日本汽車損害賠償保障法第 3 條等，對汽車肇事賠償責任均有特別規定。爰參考他國立法例並斟酌我國國情增訂第一項……」亦可略知一二。

換言之，民法第 191 條之 2 應係被定位於一全面性地適用於所有動力車輛交通事故損害賠償問題的請求權基礎。而本條立法所參考的外國法律，如德國之道路交通法第 7 條、日本之汽車損害賠償保障法第 3 條等，亦係本篇論文於建構新責任基礎之責任體系時所參考的對象。因此，若民法第 191 條之 2 得妥善發揮其功能，圓滿解決動力車輛交通事故之損害賠償問題，進而帶給事故中之被害人充分、迅速的保障，似亦可將其作為過渡之責任基礎。

第二款 責任構造之特點

民法第 191 條之 2 其損害賠償責任如欲成立，原則上須動力車輛之使用具有過失而造成他人之損害，且兩者間具有因果關係。其於責任構造上之特點，除了在歸責原理係採推定過失責任外，在責任主體上則係以動力車輛之駕駛人充之，而非如比較法上多以動力車輛之保有人或管領人等為責任主體¹⁵。

由於本條之增訂係置於民法之侵權行為責任體系內，而非以特別法之形式為之。因此在責任成立要件之解釋上，亦往往承襲或者配合向來民法侵權行為責任體系之概念。以因果關係為例，學說實務上仍多認為民法第 191 條之 2 在因果關係此項要件上應係以相當因果關係作為認定標準¹⁶，而似未曾有提出在危險責任中所經常採用的更為寬鬆的認定標準。

在損害賠償之範圍及方法，亦有相同的情形。例如在危險責任中，為避免責任過度擴張而經常搭配適用的最高限額賠償，或者為了更加保護被害人之目的而排除與有過失的適用等。凡此等危險責任制度上之特色，在民法第 191 條之 2 的動力車輛駕駛人責任似仍無適用的餘地，而應繼續適用民法上之規定算定損害賠償之範圍¹⁷。

第三款 作為過渡責任基礎之可能性

第一目 「等同於無過失責任」的實務運作

¹⁵ 雖然於民國 88 年民法債編修正時，行政院、司法院所提之草案本係令動力車輛之占有人與駕駛人負連帶賠償責任，即在本條第 2 項規定「前項情形，駕駛人非車輛之占有人者，其占有人應與駕駛人負連帶賠償責任。但占有人於防止損害之發生已盡相當之注意，或駕駛人係違反占有人的意思而為車輛之使用者，不在此限。」惟於立法院審議時，以「車輛肇事後，使占有人與駕駛人負連帶責任，對被害人固有加強保護之作用，然對車輛占有人無法監督之意外事故，亦有令其負責之虞，故第二項暫時保留，不予增訂，以免對社會結構產生重大衝擊，或是對借車讓人使用的情感交流活動產生巨大變化」為由，而將第 2 項占有人責任之部分刪除。有關民法第 191 條之 2 修法過程，係參考邱永豪，「汽車交通事故被害人人身損害填補之研究」，國立台灣大學法律學研究所碩士論文，154~155 頁，1999 年。

¹⁶ 參考王澤鑑，「侵權行為法（2）特殊侵權行為」，235~238 頁，2006 年 7 月。

¹⁷ 參考王澤鑑，「侵權行為法（2）特殊侵權行為」，241~242 頁，2006 年 7 月。

雖然民法第 191 條之 2 之責任成立要件與強制汽車責任保險之保險給付要件並不一致，尤其民法第 191 條之 2 在歸責原理採推定過失責任，仍以加害人之過失為責任成立之要件，反之強制汽車責任保險法第 7 條就保險給付要件之訂定，則不問加害人有無過失，責任保險人皆應向受害人為保險給付。但有論者謂推定過失責任在我國實務之操作下，甚難有令加害人舉證免責的機會，實質上已幾近無過失責任¹⁸。如果確實如此，即民法第 191 條之 2 的推定過失責任在實務運作下等同於無過失責任時，雖然民法第 191 條之 2 與強制汽車責任保險之保險給付要件在論理上並不合致，但在實際適用上或許無甚影響，則似仍得以民法第 191 條之 2 作為強制汽車責任保險過渡之責任基礎。

第二目 其他法律要件的彈性解釋

除了歸責原則之歧異如前所述之外，民法第 191 條之 2 在其他責任成立要件上固然與危險責任之原理或者比較法上之立法例有所差異，但若透過解釋使民法第 191 條之 2 的責任成立要件與強制汽車責任保險法的保險給付要件一致，則民法第 191 條之 2 仍得作為強制汽車責任保險之責任基礎，至於不符危險責任法理的部分或可待修法再予改正。

以「責任主體」為例，民法第 191 條之 2 已規定由「駕駛人」作為責任主體，而強制汽車責任保險法第 10 條 1 項¹⁹則係以「使用或管理汽車之人」作為加害人之定義，然而「使用或管理汽車之人」應如何解釋尚有彈性之空間。如為使責任保險與責任基礎得以合致，而將「使用或管理汽車之人」作限縮之解釋，將其限在「駕駛人」之範圍，亦非不可。尤其在責任保險制度之設立後，損害賠償責任之責任主體益趨於形式化，確定責任主體最主要之目的在於損害賠償責任成立後使得責任保險人得以出面填補被害人之損害。因此儘管以駕駛人作為責任主體

¹⁸ 如王澤鑑，「侵權行為法（2）特殊侵權行為」，234 頁，2006 年 7 月；

¹⁹ 強制汽車責任保險法第 10 條第 1 項

「本法所稱加害人，指因使用或管理汽車造成汽車交通事故之人。」

與危險責任之原理有所不符，但或許就實務上大多數之情形影響不大。

又如「因果關係」此項要件，儘管通說實務仍認為民法第 191 條之 2 應以相當因果關係作為標準，但觀察民法第 191 條之 2 及強制汽車責任保險法第 7 條之條文文字，多係以「因……致……」用語之方式表達因果關係此項要件之存在，因此單從條文推論，僅得出需具備因果關係此項要件，但未明定必須採何種認定標準判斷因果關係。換言之，如認為於此採用相當因果關係之標準來界定有所不當，應可透過學說上的討論重新界定此處之因果關係之內涵，實務上亦可逕以較為寬鬆的認定標準加以適用。

因此，關於民法第 191 條之 2 的責任成立要件與強制汽車責任保險的保險給付要件，或可透過解釋使兩者得以合致，不至造成無責任卻有責任保險之情形產生，以令民法第 191 條之 2 作為強制汽車責任保險過渡之責任基礎。

第二項 仍舊難以解決問題之責任基礎

雖然民法第 191 條之 2 似得透過前述之實務運作和解釋方式，使其作為強制汽車責任保險過渡之責任基礎。但基於本項下列之理由，本文認為民法第 191 條之 2 最終仍舊無法圓滿地解決有關動力車輛交通事故損害賠償的問題，同時也無法與強制汽車責任保險法中關於責任保險體系之規定作一契合地搭配。其原因可分為兩個方向加以探討，首先是民法第 191 條之 2 推定過失責任的立法模式在實務的運作下是否真能達到如同無過失責任所給予被害人之保障程度恐有疑問；另一方面係民法第 191 條之 2 終究因為受到民法侵權行為責任體系的限制，解釋上仍有若干難以突破之問題，不但無法與強制汽車責任保險法相對應，亦無法賦予被害人較為充分之保障。以下即分別就這兩個方向予以闡述，藉以論證民法第 191 條之 2 無法作為強制汽車責任保險過渡之責任基礎。

第一款 無法跳脫過失歸責原理的推定過失責任

第一目 未能落實舉證責任倒置的實務運作

民法第 191 條之 2 所採用的推定過失責任，係將「加害人之過失」此一要件之舉證責任倒置，以減輕被害人之舉證責任，如加害人欲免除損害賠償責任，再由其自行舉證其就動力車輛交通事故之發生不具過失。並且誠如諺語所云「舉證之所在，敗訴之所在」，因此推定過失責任於理論上即可透過舉證責任之倒置提高被害人損害賠償請求權成立的可能性，進而達到更加保護被害人之目的。

儘管推定過失責任之設計旨在保護被害人，而法學界普遍的印象亦認為推定過失責任在實務的運作下甚難令加害人成功地舉證免責，實質上之已接近無過失責任。但本文觀察實務上關於動力車輛交通事故的判決，認為其中存在一現象即審判實務上似乎並未落實舉證責任倒置的操作。詳言之，法院往往不論加害人有無主張其就交通事故之發生並無過失，即逕於判決中針對加害人的過失部分予以判斷，或許係因為推定過失責任的歸責原因仍在於「過失」，而使得實務無法跳脫以「有無過失侵害他人……」之邏輯來判斷侵權行為責任之成立與否。從而儘管推定過失責任具有舉證責任倒置的設計，但實務上此種認事用法之情形，卻使得被害人一方反而連推定過失責任所賦予最基本的保護都無法享有，實際上法院仍依個案具體事實逕行判斷加害人之行為有無過失，使得民法第 191 條之 2 的推定過失責任在實務運作的結果下反倒與過失責任較為相似，而非與無過失責任相近²⁰。

而即便是在加害人確有主張其就交通事故之發生不具過失，在此情況下，被害人亦必定會極力地反面舉證證明加害人之過失，如此一來法院的審理其實某程

²⁰ 在民法第 184 條第 2 項亦有類似的情形，動力車輛交通事故中的駕駛人如有違反道路交通管理處罰條例或道路交通安全規則的情形，該等道路交通安全法令即可能被視為保護他人之法律，進而適用民法第 184 條第 2 項的推定過失責任，在加害人難以舉證推翻的情況下，似與適用無過失責任之效果相差無幾。但觀察實務判決，在不少案例中雖然加害人有違反道路交通安全法令的情形，但是法院並不一定會直接據以適用民法第 184 條第 2 項來成立加害人之損害賠償責任，而仍會視整體之事實來判斷加害人有無過失侵害的行為。

度上已回到了過失責任的模式，因此亦難謂其對於被害人較為有利。

另外，在動力車輛交通事故的審判實務上，雖然有時加害人承認其就交通事故之發生具有過失，而不再就加害人有無過失此一要件為爭執。但其仍主張被害人就交通事故之發生亦與有過失，如此即等同於令法官必須就兩造之過失比例進行判斷，而被害人亦需就雙方之過失程度盡力為有利於己方之主張及舉證。亦即，儘管損害賠償責任已屬成立並無疑問，但被害人仍需為了所能獲得損害賠償之範圍，耗費精力舉證證明加害人之過失程度。尤其在我國動力車輛交通事故之審判實務上，認定與有過失的情形十分普遍、寬泛，而被害人與有過失之比例判定亦屬偏高，對於動力車輛交通事故中的被害人實屬不利。

總之，實務在動力車輛交通事故的案例中適用民法第 191 條之 2 的推定過失責任時，似未謹守先推定加害人之過失，待加害人欲舉證推翻此推定時，再予以審酌加害人是否能證明其確無過失，而係直接逕行判斷加害人有無過失。且在加害人主張其並無過失，或主張被害人與有過失之情形，亦使得舉證責任倒置之效果不如預期。而實務上於適用民法第 191 條之 2 的判決中亦非未曾出現加害人成功舉證免責的案例²¹。另外被害人於訴訟中一併主張民法第 184 條第 1 項的情況可謂十分普遍，倘若民法第 191 條之 2 對於被害人確屬有利，相信一併主張民法第 184 條第 1 項之情形應會較為少見才是。

凡此等上述之情形，均使得推定過失責任欲以舉證責任之倒置來保護被害人的立意大打折扣。民法第 191 條之 2 的增訂及其所採用的推定過失責任規範模式，一方面係為了更加保護動力車輛交通事故中之被害人，另一方面又欲維護民法之過失原則，雖期於兩者之間達到平衡，但恐怕仍難跳脫過失歸責原理下所產生之缺點，亦無法達成提高被害人保護之目的。究其結論，甚難認為民法第 191 條之 2 得以提供動力車輛交通事故中之被害人如同無過失責任般的保護程度，審

²¹ 如台灣桃園地方法院 95 年度訴字第 383 號民事判決、台灣台南地方法院 95 年度訴字第 1040 號民事判決。

判實務於判斷民法第 191 條之 2 責任成立與否的方式和結果，對於被害人之保護而言，恐怕未較傳統之過失責任有何大幅之進步。

第二目 訴訟成本難以降低的問題

關於民法第 191 條之 2 的推定過失責任，即使實務運作上能落實舉證責任之倒置，然而加害人亦經常主張自己就動力車輛交通事故之發生並無過失，使得訴訟程序仍耗費相當的成本在加害人過失的判斷上。蓋相較於無過失責任，推定過失責任畢竟留予加害人較大之免責可能性，亦往往使得加害人亟欲掌握這最後一絲機會。一旦加害人主張其無過失，則當事人雙方必然就加害人具有過失否一事耗費相當之精力、時間進行舉證攻防等，而法院亦需花費更多的資源在審酌加害人之過失上，勢必會造成訴訟程序的拖延，使得訴訟之成本難以降低，亦造成了當事人程序上之不利益。

另一方面，不論加害人有無主張自己就動力車輛交通事故之發生並無過失，亦經常主張被害人與有過失，同時審判實務上肯定被害人與有過失的情形也十分普遍，如此使得法院在判斷過失相抵的比例時，仍需衡量加害人的過失程度來決定過失相抵的比例，同樣需耗費相當的訴訟成本在加害人的過失上，仍舊對當事人產生了程序上的不利益。

相較於此，無過失責任並不以「過失」為歸責之原因，亦不以加害人之過失為損害賠償責任成立之要件。由於不必檢討加害人有無過失至為明矣，損害賠償責任之成立幾無疑問，且亦無甚耗費訴訟之成本，不僅在實體法面向賦予被害人更高之保障，同時在程序法面向亦能兼顧被害人之程序利益，使被害人得以較為迅速地獲得損害填補。以公路法第 64 條之汽車或電車運輸業者責任為例，其實際進入訴訟程序之案件比例極低，即應係因為無過失責任之規範模式搭配上責任保險之制度所致²²。一方面由於無過失責任之規範模式使得當事人對於損害賠償

²² 此處所言係針對人身損害之部分而言，蓋就財物損害之部分，由於具有較為優惠運輸業而訂

責任之成立與否較無疑義，另一方面亦係由於責任保險之制度不但擔保了責任主體的賠償能力，同時也減輕了其財務上之負擔。對於加害人而言，無需甚至也無從爭執其損害賠償責任之減免，在此情況下，被害人一方即可更迅速地獲得損害之填補。

總結而言，民法第 191 條之 2 所採取的推定過失責任，其於我國實務之運作下是否已確實如同無過失責任仍有相當疑問，不論在實體法與程序法的面向，恐怕皆無法提供動力車輛交通事故之被害人如同無過失責任之保護程度，不但未能如同其立法目的所言圓滿地解決現代動力車輛交通事故之問題，且仍舊無法與強制汽車責任保險不問加害人過失之保險給付要件相互對應。

第二款 並非基於危險歸責原理的推定過失責任

民法第 191 條之 2 所採用的推定過失責任，維持了民法之過失責任原則，而仍係本於過失歸責原理，除了因而無法擺脫若干過失責任之缺點外，亦由於其非基於危險歸責原理²³，而受到了一定的限制，在某些法律要件的解釋適用上無法突破傳統民法侵權行為責任體系的規範，而朝往對於被害人更為有利的方向，以下即就此等民法第 191 條之 2 無法具備之危險責任之特性分別予以說明。

第一目 無法擴大「責任主體」之範圍

由於危險責任係以特定危險之實現為歸責原因，因此亦多係以危險源之持有人為責任主體，一方面固係因為危險源之持有人製造了危險來源、創造了危險實現的機會，另一方面亦係因為持有人得以一定程度地控制支配該危險源，同時其

定的最高賠償金額限制，經常使得受害人就尚未獲得填補之損害部分仍需以債務不履行等其他之請求權基礎另行起訴請求賠償。

²³ 雖然有認為如民法第 191 條之 2 等新興立法在性質上屬於「推定過失之危險責任」，雖係本於過失歸責原理，但同時亦帶有危險責任之性質。然而本文仍認為一個損害賠償責任之歸責原因應無法同時為「過失之行為」及「危險源之持有」，因此在此認為基於過失歸責原理的民法第 191 條之 2 無法兼具有危險責任之特性。

亦從危險源之利用中獲取了一定的利益。因此，如動力車輛交通事故之損害賠償責任之責任主體，從危險歸責原理出發時，理應以動力車輛之持有人作為責任主體較符危險責任之法理。比較法上亦多遵行此一原則，如德國之道路交通法第 7 條即以汽車保有人為責任主體，日本之汽車損害賠償保障法第 3 條則以運行供用人為責任主體，法國 1985 年 7 月 5 日法律亦以動力車輛之管領人及駕駛人為責任主體。其中的「汽車保有人」、「運行供用人」、「動力車輛之管領人」等概念在解釋上即多以事實上對於動力車輛有利用、支配或控制等權限之人加以界定。

然而民法第 191 條之 2 則係以動力車輛之駕駛人為責任主體，而動力車輛之駕駛人原則上係指交通事故時實際操控動力車輛之人而言。固然動力車輛之駕駛人有時會與動力車輛之保有人、管領人等有所重疊，但兩者之範圍仍有不同。以僱用司機駕車為例，於發生交通事故時，民法第 191 條之 2 僅能以身為駕駛人之司機為責任主體，但若依危險責任即可認為僱用人為汽車之保有人或管領人等，而以其為責任主體，蓋於此等情形中，僱用人始為對於汽車具有利用支配權限之人，亦應以其為損害賠償責任之責任主體較為合宜，尤其是在損害賠償責任屬於嚴格之無過失責任時。由此亦可推論，倘若民法第 191 條之 2 之推定過失責任之實際運作果如同無過失責任那般嚴格時，仍以動力車輛之駕駛人為其責任主體是否妥適亦恐生問題²⁴。

或謂危險責任之規範模式於責任嚴格化的同時，勢必搭配責任保險制度以避
免責任主體無力負擔日益嚴格之損害賠償責任，在實際負責填補被害人損害者逐

²⁴ 或謂於此等情形尚有民法第 188 條之僱用人責任可供適用，但依據民法第 188 條作為請求權基礎時，被害人需舉證僱用人跟受僱人間之僱傭關係，有時對於被害人的舉證活動而言是較為困難而不利的。實務上亦曾發生過類似之案例，亦即被告否認其與受僱人間之僱傭關係，使得僱傭關係的存在與否成為爭訟上之重點，如台灣宜蘭地方院 89 年度訴字第 306 號判決等。不論最後被害人之損害賠償請求權得否成立，勢必增加訴訟上之成本，亦延緩了被害人獲得損害填補之程序利益。反之，若依危險責任請求損害賠償時，被害人基本上只需舉證證明僱用人對於動力車輛的支配控制關係，例如對於汽車之所有權證明等，對於被害人而言應該是較為簡單而有利的。

漸轉移至責任保險人的情形下，損害賠償責任之責任主體已趨於形式化，僅係作為一形式之媒介好讓責任保險人出面填補被害人之損害。因此即便民法第 191 之 2 以動力車輛之駕駛人為責任主體，而非動力車輛之持有人、保有人或等領人等，但基於責任主體之形式意義，或許無甚影響。上述所言固然有理，但僅以駕駛人作為責任主體仍可能產生若干問題。例如在動力車輛有強制汽車責任保險法第 40 條第 1 項各款之情形，如事故車輛未投保強制責任險等，而由特別補償基金填補被害人之損害後，特別補償基金再依同法第 42 條行使代位權時，即需面臨應以何人作為責任主體以向其行使代位權之問題。若以動力車輛之駕駛人為代位權行使之對象，而非向汽車之持有人、保有人或管領人行使代位權，此時是否仍屬妥適即生疑問。

第二目 無法限制「與有過失」之適用

危險責任係源由於近代若干具高危險性之物品或活動而設，由於屬於較為新興之歸責原理，經常係以特別立法之方式為之。並且為了達到更進一步保護被害人之目的，有時亦會限制與有過失之適用。以動力車輛交通事故之危險責任而言，日本之汽車損害賠償保障法、法國之 1985 年 7 月 5 日法律皆對與有過失之適用有一定之限制。以日本汽車損害賠償保障法之運行供用人責任為例，僅在被害人就交通事故之發生具有 70% 以上之重大過失時，始有與有過失之適用，且亦僅為 20% 至 50% 間不等之減輕賠償金額，而非依被害人之過失比例減少賠償金額。而法國 1985 年 7 月 5 日法律則係依被害人之身分及損害之種類區分是否適用與有過錯，就非駕駛人之被害人的人身損害完全排除了與有過錯之適用。凡此等以不同之程度或方式在危險責任排除與有過失之適用，可謂係為了賦予動力車輛交通事故中被害人更優厚的保障程度、更充分的損害填補，基於此等政策上之目的所為的調整。

另外，排除與有過失的適用亦可節省訴訟成本，蓋如無與有過失適用之餘地，則雙方當事人亦無需就其與有過失或原因力之比例進行舉證等訴訟活動，而

法院亦得避免審酌雙方當事人的過失程度或與有原因力之比例以定其賠償之金額，勢必更能促進程序利益。當然，若不論係人身損害或財物損害，亦不論被害人之身分係駕駛人、乘客抑或車外之第三人，一律排除與有過失之適用，對於加害人是否過於嚴苛或有失衡平則係另一值得深入研究之問題。

但無論如何，民法第 191 條之 2 的動力車輛駕駛人責任，於理論上甚難排除與有過失之適用。蓋其係規範於民法之侵權行為責任體系中，於損害賠償之方法及範圍等皆應適用民法之相關規定，民法第 217 條有關與有過失之規定亦應包含在內。而民法第 191 條之 2 無法排除與有過失適用的結果，對於交通事故之被害人而言實屬極為不利，尤其我國動力車輛交通事故之審判實務適用與有過失之情形極為普遍，造成被害人幾乎只能獲得部分的賠償，難以充分地填補其損害。另一方面，民法第 191 條之 2 亦由於無法排除與有過失之適用，使其在損害賠償之範圍上無法與強制汽車責任保險之保險給付金額一致，而產生無法與強制責任保險相對應的問題。蓋強制汽車責任保險法就保險金額之給付並未有何等減額給付之規定，倘若以民法第 191 條之 2 作為其責任基礎，於適用與有過失後加害人僅需負擔部分之損害賠償責任，然而強制汽車責任保險之保險給付卻仍係為全額之給付，將衍生出損害賠償責任與責任保險無法對應之問題，亦將造成實務處理之困擾。

第三節 小結

綜合本章之檢討，可知現行法中之損害賠償請求權基礎中，並無與強制汽車責任保險相對應之責任基礎，甚且，亦無一個可以全面地妥適解決動力車輛交通事故的損害賠償責任。以民法第 191 條之 2 而言，其受垢病處除了推定過失責任之規範模式外，責任主體的範圍及與有過失的適用與否亦是重要之缺點，以下即就此等問題分別為若干延伸之探討作為本章之結論。

第一項 歸責原理之省思

關於推定過失責任其規範模式之討論，除如本章前述之特性及缺點外，就歸責原理本身之適當性亦為本文所感興趣者。詳言之，以過失作為動力車輛交通事故之損害賠償責任之歸責原則是否合適？向來認為侵權行為責任採取過失歸責原理的原因，一方面在於符合社會之正義標準，亦即個人應就自己過失行為所肇致之損害負賠償責任；另一方面亦在於透過這般社會道德標準的宣誓，建立起大眾應遵行的行為規範，以嚇阻或預防肇致損害的行為一再發生。

就第一個理由而言，衡量事故雙方當事人的過失程度以定其負擔損害賠償責任之比例，固然符合大眾的道德價值。然而有時正因為此種「對 \leftrightarrow 錯」層次的道德標準，導致交通事故發生後，雙方當事人往往急於指責他方的錯誤、他方的過失，同時也選擇性地忽視自己的錯誤、過失。這固然為人性中所難以避免的本性，但這般欠缺反省的社會價值難道又為人所樂見？

其次，就第二個理由，亦即預防損害之功能而言，此亦經常為傾向採取過失歸責原則之論者於批評無過失責任之缺點時所提及。然而過失歸責原則或危險歸責原則之採擇，對於一般大眾從事陸上交通活動時之注意程度具有何等影響力尚待探究。此一問題牽涉了大眾對於法律認識的程度，以及此等認識對於其應遵守行為義務的影響程度，能否抱持肯定態度看待這兩項因素恐有疑問。尤其就後者而言，本文認為「安全性之認知」對於陸上交通活動參與者遵守行為義務的影響程度，應遠勝於其對法律之認識。因此，對於責任嚴格化將使行為人注意程度下降的看法亦不表贊同。

若上述過失歸責原理所欲維繫之社會功能並不存在時，關於侵權責任之功能即應將重心置於受害人損害之填補上。從而一個能充分及迅速提供受害人保護的歸責原理即為較佳之規範模式，則放棄以「過失」而改以「危險」作為歸責原因之危險責任，應係較為妥適之歸責原理。當然責任嚴格化後勢必需搭配責任保險等相關制度，以便損害能迅速及確實地獲得填補，如此也將使得侵權責任的角色弱化。同時，就「填補受害人之損害」此一目標，亦未必非得以侵權責任搭配責

任保險之方式爲之，以其他社會保障制度之方式亦無不可。然而就動力車輛交通事故之損害填補而言，在我國已採用強制責任保險之制度，且亦行之有年的情況下，建構一新的損害賠償責任體系似爲變動最小之適當方式。

第二項 與傳統侵權責任體系之脫勾

除了歸責原則的問題，關於侵權責任體系中的其他法律要件，爲了達到更加保護被害人之目的，其內涵亦有著不同於以往之思考方向，例如責任主體之範圍擴大、因果關係之標準放寬，與有過失之排除適用等，此等環節上之轉變皆與傳統的侵權責任體系有所歧異。

而其中某些法律要件的轉變係向來民法之侵權責任體系所無法突破，益加證明規定於民法侵權責任體系中的第 191 條之 2 有其限制，無法作爲強制汽車責任保險之責任基礎，亦無法妥適解決動力車輛交通事故的損害賠償問題。此外，更應予注意的是，從而所提出的新責任基礎，應如何適時地與傳統侵權責任之體系脫勾，以建構其責任體系——包括了損害賠償主體、責任成立要件及責任效力——之內涵。除了參考危險責任之法理及外國法之相關規範，由於我國強制汽車責任保險法上並未有任何一條規定可直接據以作爲損害賠償請求權基礎，因此亦需透過強制汽車責任保險之保險給付要件推導出新責任基礎之體系，而此亦分別爲本文第三章及第四章之論述重點。

第三章 比較法觀察

第一節 德國----道路交通法

德國現行法中關於交通事故損害賠償責任的規定，分別有道路交通法及民法中侵權行為法的適用。道路交通法第 7 條²⁵係汽車保有人責任，而道路交通法第 18 條²⁶則係汽車駕駛人之推定過失責任，但是本條規定被認為實際意義不大，蓋其功能多為汽車保有人責任所涵蓋²⁷。而由於道路交通法於賠償範圍上有最高責任額限制，故被害人尚可依民法第 823 條之規定主張侵權行為責任，此依道路交通法第 16 條²⁸之規定可知道路交通法並未排除民法侵權行為規定之適用。由於本文欲在我國強制汽車責任保險法上所建構的無過失責任，在比較上與德國道路交通法第 7 條之「汽車保有人責任」最為接近，故以下僅以其做為介紹之主軸。

道路交通法係於 1952 年制定，其前身為 1909 年之汽車交通法。並於 2002 年時通過數項重要之修正，包括將汽車保有人責任適用之範圍擴及於「拖車」；不再區分有償運送或無償運送之旅客而一律適用汽車保有人責任；限縮汽車保有人之免責事由，由不可避免事由提升至不可抗力事由；以及大幅提高最高責任限額等。此等修正多為交通事故危險責任發展之重點，加上德國向為我國法學繼受

²⁵ 德國道路交通法第 7 條第 1 項

「利用動力車輛或動力車輛所曳引之拖車之際，致他人死亡、身體或健康受損，或財物受損，汽車保有人應對受害人負損害賠償責任。」

²⁶ 德國道路交通法第 18 條第 1 項

「於第 7 條第 1 項之情形，動力車輛或拖車駕駛人亦應依第 8 條至第 15 條規定負損害賠償責任。此一損害賠償責任，若其損害非因駕駛人之過失所招致者應予免除。」

²⁷ 參閱邱永豪，「汽車交通事故被害人人身損害填補之研究」，國立台灣大學法律學研究所碩士論文，36 頁，1999 年。惟在汽車保有人為被害人之情形，得依該條向駕駛人求償，是否可為其功能尚值討論。

²⁸ 德國道路交通法第 16 條

「依聯邦法律之規定，汽車保有人對於由動力車輛或拖車所致生之損害負較依本法之規定更廣泛之責任，或另有第三人對於該損害負責者，該聯邦法律之規定，仍適用之。」

之對象，關於德國道路交通法汽車保有人責任之內容實為建構我國強制汽車責任保險法上無過失責任之重要參考依據。

第一項 損害賠償主體

第一款 責任主體----汽車保有人

第一目 保有人之定義

德國道路交通法第 7 條所定之責任主體為汽車保有人，惟立法上並未就「保有人」有所定義，一般多認為保有人係指「為自己之利益計算而利用汽車，且以利用汽車為前提而對汽車有事實上處分權之人」。從此一概念可知保有人之概念須具備以下兩項要素：(1) 為自己之利益計算而利用汽車；(2) 對汽車有事實上處分權。這兩項要素即相當於「運行利益」與「運行支配權」之概念²⁹，此亦符合危險責任之歸責原理，蓋危險責任之歸責原因係建立在特定危險之實現上，而令一定程度得以掌控支配該危險源，並從中利用而獲取利益之人負起損害賠償的責任。

汽車保有人概念之掌握較著重於事實上、經濟上對於汽車之利用關係，而非法律上的關係。因此行車執照上所記載汽車所有人或被保險人之姓名，僅為判斷汽車保有人的參考依據，而非絕對的判斷依據。換言之，汽車所有人雖可能為汽車之保有人，但兩者之間並非劃上等號。

第二目 案例類型之具體認定

以下即舉若干在具體認定上較易發生爭議的事例，並藉此了解德國道路交通法上之汽車保有人實際上的判斷方式。

(一) 未經保有人同意而擅自利用汽車者

²⁹ 關於德國學說上就保有人之定義提出之「運行利益」與「運行支配權」概念，請參閱曾隆興，「汽車交通事故損害賠償制度之比較研究」，330 頁，1984 年四版。

未經保有人同意而擅自利用汽車者，例如汽車保有人之親友、受僱人（包含司機之受僱人或非司機之受僱人），乃至於竊賊等皆屬之。而該等擅自利用汽車之人是否即取代原保有人成為責任主體則不可一概而論，依照道路交通法第 7 條第 3 項之規定，應區分不同之情形作處理。

第 7 條第 3 項之規定如下：「未經汽車保有人同意而擅自利用汽車者，應代保有人負損害賠償責任。如係由於汽車保有人之過失，使其得以利用該汽車，保有人仍應負損害賠償責任。如該利用人係汽車保有人為利用汽車所僱用，或係由保有人委託其利用汽車者，不適用第 1 句之規定。第 1 句及第 2 句之規定，對於拖車之利用準用之。」

由上述之規定可知，未經汽車保有人同意而擅自利用汽車者，原則上取代原保有人而成為責任主體。但有任一下列三種情況時仍由原保有人作為責任主體：

(1) 出於保有人之過失而使汽車被擅自利用，例如車鑰匙保管不當或未鎖車門等情形即屬之；(2) 擅自利用汽車者為保有人所僱用之司機；(3) 係由保有人將汽車委託或交付於擅自利用者。

(二) 租賃關係

在較長期的租賃或融資性租賃，由於承租人對於汽車具有較為長時間的使用關係，且在此期間中可能尚需負擔使用費用或成本，如保險費、汽車稅捐、汽油費等，因此亦可被認定為保有人；反之，若係短期或特定行程之租賃，例如向汽車出租公司租車，則該承租人並不因此成為汽車保有人，因為其並無法自由地依照地點與時間決定該車之使用，亦即對於汽車並無事實上之處分權³⁰。總而言之，保有人之實際認定標準仍應以具體個案中是否對於汽車具有利用、掌控之權能作為標準。

³⁰ 參閱邱永豪，「汽車交通事故被害人人身損害填補之研究」，國立台灣大學法律學研究所碩士論文，38 頁，1999 年。

第二款 請求權主體

第一目 被害人

依據德國道路交通法第 7 條第 1 項及第 18 條第 1 項，請求權主體為「因汽車之駕駛而受有身體或物之損害之人」。因此不論在交通事故中受有人身損害或財物損害之被害人，皆得作為損害賠償請求權主體。並且，請求權主體依責任保險法第 3 條第 1 項，對於責任保險人有直接請求權。不過依據德國道路交通法第 8 條第 2 款，請求權主體不得在車輛使用中有所參與，例如協助修理、保養、裝卸貨物等。

第二目 爭議類型

(一) 好意同乘

依舊法第 8 條 a 之規定，僅限於有償、營業性之旅客運送，始有第 7 條危險責任之適用。若為無償之運送（如朋友）則無第 7 條危險責任之適用。但在 2002 年道路交通法修正後，依修正之第 8 條 a 之規定：「於有償、營業方式從事旅客運送之情形，汽車保有人依據第 7 條因旅客死亡或受傷之責任，不得以約定排除或限制之。縱由公法人或機構經營，亦不能排除其係以營業方式從事旅客運送者。」將危險責任之保護範圍擴大，不論有償或無償之運送皆有第 7 條危險責任之適用。只不過在無償運送的情形，可以特約方式排除或限制汽車保有人之責任。因此在所謂好意同乘者之情形，基本上仍有汽車保有人責任之適用。

第二項 責任成立要件

第一款 汽車交通事故

第一目 汽車

道路交通法中所指之汽車，依同法第 1 條第 2 項之定義，係指「無須依軌道，

而藉由機械力移動的陸上交通工具」。不過，依同法第 8 條「行駛速度不超過每小時 20 公里之汽車」不適用第 7 條之危險責任，理由在於該等速度較慢之車輛被認為危險性較低，因其行駛最高速度關係，肇事可能性與一般車輛有顯著差距，因此在立法上予以特別考量，將其排除在危險責任適用範圍之外³¹。另外，第 8 條所規定之車輛常見於農用車，故此一規定亦被認為有保護農業使其不致因過重之賠償責任而受影響³²。但是，關於上述危險性較低之理由及論點頗受德國學說上質疑，因為速度相對較慢之車輛在道路上反而往往成為危險之障礙物，因此不乏有學說主張應將道路交通法第 8 條之規定刪除³³。

2002 年道路交通法第 7 條第 1 項的修正，將拖車亦納入汽車之範圍。惟有論者認為此一規定之修正僅在動力車輛與拖車並非同一保有人時才有意義，蓋於實務上，受害人在意外發生時，經常只看到拖車的車牌號碼，而無法看到在前端的動力車輛的車牌號碼，因此在兩者並非同一保有人時，實施請求權即會遭遇困難³⁴，否則在兩者屬於同一保有人時，透過因果關係的解釋亦可令保有人負損害賠償之責任。

第二目 交通事故

「汽車交通事故」在德國道路交通法上即相當於其第 7 條第 1 項中「利用動力車輛或動力車輛所曳引之拖車」所造成之事故。而針對條文中的「利用」應該如何解釋，德國法院就此之見解，大致上係由「原動機說」轉變至「交通設備說」³⁵。

³¹ 參閱江朝國，「強制汽車責任保險法」，頁，2006 年 10 月 2 版。

³² 參閱邱永豪，「汽車交通事故被害人人身損害填補之研究」，國立台灣大學法律學研究所碩士論文，36~37 頁，1999 年。

³³ 參閱楊佳元，危險責任，台北大學法學論叢第 57 期，93 頁，2005 年 12 月。

³⁴ 黃立，德國民法損害賠償規範之研究，政大法學評論第 93 期，90 頁。2006 年 10 月。

³⁵ 參閱邱永豪，「汽車交通事故被害人人身損害填補之研究」，國立台灣大學法律學研究所碩士論文，38~39 頁，1999 年。

「原動機說」認為汽車之危險性在於其動力所造成的移動，因此僅於汽車發動到停止的這段期間，方符利用之概念。此說將交通事故侷限在行駛的移動狀態，但即便是停止中的車輛，亦可能造成極大之危險，常見者例如在卸貨之情形，或者因車輛故障而拋錨停於路邊等。

而「交通設備說」則認為所有由汽車本身與汽車之利用所產生的危險皆屬於第 7 條的利用。因此交通事故之範圍不再被侷限於「移動之狀態」或「因行駛而造成者」。「交通設備說」之採取擴大了「交通事故」定義與範圍，對於被害人之保障而言亦較為有利。

第二款 損害

從德國道路交通法第 7 條第 1 項：「利用動力車輛或動力車輛所曳引之拖車之際，致他人死亡、身體或健康受損，或財物受損，汽車保有人應對受害人負損害賠償責任。」可知，不論汽車交通事故所肇致之損害，係侵害生命、身體或健康所造成的人身損害，抑或侵害被害人財產所造成的財物損害，皆得成立汽車保有人責任，亦即人身損害或財物損害皆為汽車保有人責任所保護之範疇。

第三款 因果關係

德國通說認為危險責任並不適用相當因果關係，因為危險責任之歸責原因在於分配因特殊危險產生之損害，而特殊危險本即可能是不相當性的，若再適用相當因果關係，將該等侵害或損害排除，即與危險責任之歸責原因相抵觸³⁶。因此關於道路交通法之汽車保有人責任之因果關係，原則上只要損害之發生與汽車之利用在場所上及時間上有密切的關係，即應認為具備因果關係。

第四款 免責事由

汽車保有人責任之免責事由，依道路交通法之規定，包括了第 7 條第 2 項「不

³⁶ 楊佳元，危險責任，台北大學法學論叢第 57 期，103 頁，2005 年 12 月。

可抗力之免責」，同條第 3 項「擅自駕駛之免責」，以及第 8 條、第 8 條 a「對於同乘者之免責」。其中「擅自駕駛之免責」及「對於同乘者之免責」亦分別涉及了責任主體及請求權主體之界定問題，至於「可抗力之免責」則是在 2002 年之修正後始由不可避免提升至不可抗力。

第一目 不可抗力之免責

汽車保有人責任之免責事由，規定在德國道路交通法第 7 條第 2 項，在 2002 年修正以前係規定如下：「事故係非基於汽車構造上之缺陷或機能上之障害的**不可避免**事由所招致者，應免除其損害賠償責任。當事故係可歸責於被害人或非受僱從事利用汽車之第三人或動物，且保有人及駕駛人均已盡依事件所必要之注意時，其事故之發生視為不可避免。」而在 2002 年修正後，相當程度地縮減了保有人之免責事由，修正後之規定如下：「如交通事故係由**不可抗力**所造成者，汽車保有人不負損害賠償責任。」簡言之，保有人之免責事由從「不可避免」提升至「不可抗力」。依據德國聯邦法院之見解，不可抗力是由外而來的、不尋常的，盡最大注意仍無法預見或阻止的³⁷。例如地震或忽然從火車外向火車內擲入之物品。詳言之，若僅係盡最大注意仍無法預見或阻止之情事，而非外來之典型危險，雖然可該當於不可避免之事由，卻仍非不可抗力。

惟依第 17 條第 3 項，在數車事故之類型中，若交通事故係屬不可避免之事件所引起，且既非由於車輛特性之瑕疵，亦非由於車輛設備之失靈者，汽車保有人亦可免除損害賠償之義務。換言之，在數車事故中，保有人仍得以「不可避免」事由作為免責之事由。至於所謂不可避免之事由，則係指汽車保有人或駕駛人於交通事故發生時，均遵守當時應有之注意義務而言。

第二目 擅自駕駛之免責

第 7 條第 3 項之規定如下：「未經汽車保有人同意而擅自利用汽車者，應代

³⁷ 參考楊佳元，危險責任，台北大學法學論叢第 57 期，94~95 頁，2005 年 12 月。

保有人負損害賠償責任。如係由於汽車保有人之過失，使其得以利用該汽車，保有人仍應負損害賠償責任。如該利用人係汽車保有人為利用汽車所僱用，或係由保有人委託其利用汽車者，不適用第 1 句之規定。第 1 句及第 2 句之規定，對於拖車之利用準用之。」

由上述之規定可知，未經汽車保有人同意而擅自利用汽車者，原則上即取代原保有人而成為責任主體，而原來之汽車保有人即得免責。但有下列三種情況之一，仍由原保有人作為責任主體而不得免責：(1) 出於保有人之過失而使汽車被擅自利用，例如車鑰匙保管不當或未鎖車門等情形即屬之；(2) 擅自利用汽車者為保有人所僱用之司機；(3) 係由保有人將汽車委託或交付於擅自利用者。

第三目 對於同乘者之免責

對於同乘者之免責規定在道路交通法第 8 條及第 8 條 a。依第 8 條之規定，對於汽車利用之際受僱從事職務者，不負第 7 條之危險責任。常見者例如受僱之駕駛人即屬之。

而依第 8 條 a 在修正前之規定，僅限於有償、營業性之旅客運送，始有第 7 條危險責任之適用。若為無償之運送（如朋友）則無第 7 條危險責任之適用。但在 2002 年之修正後，依修正後之第 8 條 a 之規定：「於有償、營業方式從事旅客運送之情形，汽車保有人依據第 7 條因旅客死亡或受傷之責任，不得以約定排除或限制之。縱由公法人或機構經營，亦不能排除其係以營業方式從事旅客運送者。」將危險責任之保護範圍擴大，不論有償或無償之運送皆有第 7 條危險責任之適用。只不過在無償運送的情形，可以特約方式排除或限制汽車保有人之責任。

第三項 責任效力

第一款 損害賠償之項目與範圍

危險責任通常搭配有最高賠償數額限制之規定，以避免責任主體無法負擔巨

額之損害賠償責任，並使風險得以計算而透過保險將其分散。此一最高賠償數額限制之規定，在道路交通法之汽車保有人責任亦同。惟道路交通法於 2002 年之修正後，針對已逾 20 年未修正之最高限額，將其大幅提高。

依修正後之道路交通法第 12 條，在人身損害的部分，損害賠償額以 60 萬歐元為限，分期支付定期金者，每年不得超過 3 萬 6 千歐元；於多數人因同一汽車交通事故死亡或受傷時，除前列之最高限額，賠償總金額不得超過 300 萬歐元，每年所分期支付之定期金則不得超過 18 萬歐元。惟此一金額上限，於有償的旅客運送情形，對於旅客運送業者之汽車或拖車保有人並不適用。

至於在財物損害的部分，最高限額為 30 萬歐元，即便在同一汽車交通事故造成多數財物損害之情形亦同。

第二款 與有過失

依道路交通法第 9 條準用民法第 254 條過失相抵之結果，道路交通法上之汽車保有人責任原則上仍有與有過失之適用。惟在 2002 年德國損害賠償法之修正，於民法第 828 條第 2 項規定：「滿七歲未滿十歲者，對於汽車、依軌道行駛之車輛及纜車事故造成他人意外之損害，不負賠償之責任。但故意者不在此限。」且依其立法理由，該項規定亦適用於過失相抵之情形³⁸。換言之，當被害人為滿七歲未滿十歲之未成年人時，汽車保有人即不得對其主張與有過失³⁹。

因此儘管與有過失在汽車保有人責任仍有所適用，但對於十歲以下之被害人

³⁸ 參考楊佳元，危險責任，台北大學法學論叢第 57 期，114 頁，2005 年 12 月。

³⁹ 至於未滿七歲之未成年人，依民法第 828 條第 1 項「未滿七歲之人，就其加於他人之損害，不負責任。」換言之，其本不具責任能力，不得作為侵權責任之責任主體。而與有過失本質上即為一種比例負擔責任之思考，若該等主體不具責任能力而無法作為汽車保有人責任之責任主體，自亦無法對之主張因其與有過失而需自行負擔部分比例之賠償責任。因此自結論而言，在交通事故中，不論未滿七歲或滿七歲未滿十歲之被害人，皆不應適用與有過失之規定。

惟危險責任之成立是否需以責任能力作為要件在德國法上仍有爭論。詳見楊佳元，危險責任，台北大學法學論叢第 57 期，99~100 頁，2005 年 12 月。

則被排除適用。此一與有過失部分排除適用之規範，除了與德國 2002 年損害賠償法之修正重點----改善兒童在交通事故之法律地位----有關外⁴⁰，也益加說明了爲了改善交通事故中被害人法律地位，限制或排除與有過失之適用，是基於此等提升被害人保障之政策或目的所可採行的一種立法手段。

第三款 消滅時效

關於汽車保有人責任之消滅時效，係依德國道路交通法第 14 條準用其民法第 852 條之規定，即自請求權人知有損害或加害人時起，三年間不行使而消滅，自侵權行爲發生時起，逾三十年者亦同。



⁴⁰ 至於以十歲之年齡作爲界定標準，則係因立法者依據心理學上的知識，認爲兒童在滿十歲後才有生理與心理上的能力，認識交通上的特殊危險，並配合此一危險而爲適當之行爲。參考黃立，德國民法損害賠償規範之研究，政大法學評論第 93 期，90 頁。2006 年 10 月。

第二節 日本----汽車損害賠償保障法

汽車損害賠償保障法⁴¹係於 1955 年（昭和 30 年）制定，當時日本正處於戰後重建的年代，隨著汽車數輛的倍增，交通事故的發生頻率也急速上升，然而被害人的救濟仍僅能依循民法中關於侵權行為之規定，對於被害人之保護並不足夠，因此有了特別立法的必要性，自賠法第 1 條⁴²亦說明其立法目的係為強化對於汽車交通事故中被害人的保護及救濟，並使汽車交通健全發展。

自賠法的擬定大體上係以德國法作為基礎，採用相對的無過失責任並搭配強制責任保險制度作為賠償能力之確保。自賠法之責任基礎規定於第 3 條「為自己而將汽車供運行之用者，因其運行而侵害他人之生命或健康時，就因而所發生之損害，應負賠償責任。但證明自己及駕駛人關於汽車之運行未怠於注意，且被害人或駕駛人以外之第三人有故意或過失，以及汽車無構造上之缺陷或機能之障害者，不在此限。⁴³」其係仿效德國 1952 年道路交通法第 7 條，採取「相對的無過失責任主義⁴⁴」，亦即被害人無需舉證證明加害人之故意、過失，只有在加害

⁴¹ 以下用語將由日文的「自動車損害賠償保障法」簡稱為「自賠法」。

⁴² 自賠法第 1 條

「本法係以確立保障因汽車之運行而致人之生命或身體被侵害時之損害賠償制度，藉以保護被害人，並促進汽車運送之健全發展為目的。」

⁴³ 其原文為「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、これによつて生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない。」

本文關於自動車損害賠償保障法條文之中文翻譯係參考廖淑惠委員於「強制汽車責任保險法及相關子法修正專案工作小組之參考附件四『各國相關法令制度譯介』」中之翻譯版本，以下亦同，不再贅述。

⁴⁴ 日本學者對於自賠法第 3 條之規定多評價為「相對的無過失責任」或「接近無過失責任」，但本文認為自賠法第 3 條本質上終究不是無過失責任，真正的無過失責任應係完全不以「過失」作為歸責基礎，而自賠法第 3 條仍係以加害人之過失作為歸責基礎，僅係將舉證責任倒置之「推定

人能舉證證明自己無故意、過失，且被害人或第三人具有故意、過失時，始能免除損害賠償責任。

關於自賠法第 3 條之責任主體，創設了「運行供用人」的概念⁴⁵，成為日本法之特色，亦為日本自賠法中一項備受討論的重點。關於運行供用人的定義原則上係指對汽車有運行支配力以及受有運行利益之人，此一內涵原則上亦與危險責任的立意相符。

自賠法之責任體系尚有幾項特色，如關於免責事由之規定，自賠法雖然並未直接使用德國法上「不可避免」之免責事由⁴⁶，但是條文的內容又有部分的相似，因此有認為運行供用人責任之免責事由實質上其實與德國法無甚相違⁴⁷。不過自賠法與德國法相異之處在於運行供用人責任將財物損害排除在外，僅就「人身損害」的部分予以賠償，因此交通事故所致之財物損害如汽車修理費用等仍需回到民法之規定請求。另外，運行供用人責任僅在被害人與有重大過失時始適用過失相抵，並應依照法定標準之減額比例⁴⁸，此亦為保護被害人而作的一項制度調整。

過失責任任」或「中間責任」。

⁴⁵ 亦即第 3 條中之「為自己而將汽車供運行之用者」，其實「運行供用人」的概念也非日本所獨創，而應係翻譯自德國 1906 年時汽車交通法草案其中一個版本的用語“*derjenige, für dessen Rechnung das Fahrzeug betrieben wird*”(為自己而將汽車供運行之用者)。後來德國以類似其民法第 833 條「動物占有人」概念的「汽車保有人」代之作為責任主體，在德國法上「為自己而將汽車供運行之用者」與「汽車保有人」兩者的概念應解為相同。但日本之自賠法不僅將「保有人」與「運行供用人」之概念皆納入其規定，而且賦予兩者不同之意涵，並以「運行供用人」作為責任主體，也造就其後來獨特的發展，詳見吉野衛，「自賠法の立法過程」，「現代損害賠償法講座 3 交通事故」，4~22 頁，日本評論社，1972 年。

⁴⁶ 德國道路交通法於 2002 年的修正，已將不可避免之免責事由修正，提高至不可抗力始可免責。

⁴⁷ 參閱倉田卓次，「自動車損害賠償保障法三条但書による免責と主張、立証すべき事項」，民商法雜誌 63 卷 4 号 99 頁以下；以及後述關於「免責事由」之詳細介紹。

⁴⁸ 依「汽車損害賠償責任保險之保險金及汽車損害賠償責任共濟之共濟金等的支付基準」，只有在被害人與有 70% 以上的重大過失時，才分別有 20%~50% 不等的減額，詳細內容請見後述關於「與有過失」之相關章節。

第一項 損害賠償主體

第一款 責任主體

自賠法以「運行供用人」作為責任主體，運行供用人之概念在日本法上有相當廣泛而深入的探討，不僅在要件及內容上有所變化，針對不同類型之案例亦有豐富的討論，其中的發展十分值得參考。

第一目 運行供用人之定義

(一) 以「運行支配力」及「運行利益」為要件

自賠法第3條⁴⁹係以「為自己而將汽車供運行之用者」為責任主體，日本法上多稱之為「運行供用人」，而所謂的「為自己而將汽車供運行之用」係指具備「對汽車有運行支配力」及「具有運行利益之歸屬」兩項要件⁵⁰。

「對汽車有運行支配力」並不僅限於對汽車運行本身直接的、現實的支配，尚包含了對於汽車運行間接的或實質上的支配管理或指示控制的地位⁵¹。舉例而言，直接地操控或駕駛汽車對於汽車之運行固然具有支配力，但僱用司機指示其開車地點或方式等也會被認為對於汽車運行具有支配力。因此，只要對於汽車運行具有間接的支配，乃至於具有支配的可能性時，皆足以該當此項要件。甚且，實務上亦承認只要「依社會通念對於汽車具有應該監視監督之地位」即該當於運

⁴⁹ 自賠法第3條

「為自己而將汽車供運行之用者，因其運行而侵害他人之生命或健康時，就因而所發生之損害，應負賠償責任。但證明自己及駕駛人關於汽車之運行未怠於注意，且被害人或駕駛人以外之第三人有意或過失，以及汽車無構造上之缺陷或機能之障害者，不在此限。」

⁵⁰ 最判昭和44年9月18日(民集23卷9号1699頁)

⁵¹ 最判昭和45年7月16日(判時600号89頁)、最判昭和47年10月5日(民集26卷8号1367頁)、最判昭和48年12月20日(判時737号40頁)皆係採取此種見解的代表判例。另外，何謂汽車之「運行」亦是一個問題，就結論而言，不僅應包含動態的駕駛，亦應包含靜態的停車狀態等。換言之，應廣義地認為任何使用管理汽車的行為皆屬之，詳請參閱後述之「汽車交通事故」。

行支配⁵²，運行支配力之內涵甚至由事實上之支配力轉化為規範上之支配地位。此一由「直接支配」往「間接支配」再往「支配義務」的演變過程係運行供用人之內容中重要的發展，本文將於稍後再加詳述。

「具有運行利益之歸屬」此一要件則係指因汽車之運行而獲得事實上之利益而言，應從客觀的、外觀的角度觀察⁵³，未必單指經濟上之利益，即便廣義地社會生活上之利益亦屬之。運行利益的概念如同運行支配亦有著從直接意涵到間接意涵的發展，但由於運行利益的概念易流於抽象，亦較難以掌握，相關之討論未如運行支配般蓬勃。

（二）與「汽車保有人」之關係

相較於自賠法上之汽車「保有人」，運行供用人所指涉之範圍較大。保有人依自賠法第 2 條第 3 項⁵⁴係指「汽車之所有權人或其他有使用汽車權利之人，為自己而將汽車供運行之用者」，換言之，保有人係有使用汽車權利之運行供用人。例如自用客車之所有人，計程車、營業用貨車等之客貨運輸業者，汽車租賃業者，代保管汽車之修理業者，汽車銷售業者等皆屬汽車保有人；但若為未經保有人同意而使用汽車之人，例如汽車竊賊，其雖無使用汽車之權利而非汽車之保有人，然仍該當於運行供用人之概念。

如同上述，在自賠法上「運行供用人」與「保有人」為兩個有所區別的概念，但是作為責任主體的運行供用人，在實務上發展的過程中，卻有越來越趨近於保有人趨勢。尤其在幾種特定類型的案例，例如租車業者出租汽車、受僱人或親屬之擅自駕駛、竊盜駕駛等情形中發生交通事故時，實務往往傾向令保有人負擔運

⁵² 最判昭和 50 年 11 月 28 日(交民集 8 卷 6 号 1595 頁)

⁵³ 最判昭和 46 年 7 月 1 日(民集 25 卷 5 号 725 頁)

⁵⁴ 自賠法第 2 條第 3 項

「本法所稱保有人，係指汽車之所有權人或其他有使用汽車權利人，為自己而將汽車供運行之用之人。」

行供用人責任。其背後之原因在於加強對被害人之保護，因為保有人通常是較具經濟實力者，雖然在運行供用人非保有人之情形，例如承租汽車之消費者、擅自駕駛之受僱人或親屬、竊盜者等，被害人亦可由政府保障事業獲得損害填補⁵⁵，但是政府保障事業所提供之給付內容，相較於汽車損害賠償責任保險，對於被害人是較為不利的⁵⁶。因此透過解釋的方式改變運行供用人的內涵，使得保有人在各種案例類型中仍具有對汽車之運行支配及運行利益，從而該當於運行供用人之角色。這樣操作的結果使得運行供用人和保有人這兩個原本相異的概念，在範圍上愈加地趨於一致，事實上這兩項概念在其所源由的德國法上，本被認為是相同的，傳遞到日本後從立法上的相異歷經解釋上的趨近，其中值得省思的是在汽車交通事故被普遍地認為有課予危險責任之必要的同時，應如何從其歸責原理之本質以及政策上之採擇尋找出其責任主體，而非迷失於繁複之抽象概念中。

第二目 運行供用人之認定標準

運行供用人之定義如前所述係以「運行支配力」與「運行利益」為要件，但是在具體案例中作為判斷的這兩項要件，實係歷經了三項重要的變化，這三項變化也深深影響了運行供用人的內涵。早期實務所採取的「二元說」、「直接支配說」、「具體說」，在東京地方法院法官吉岡進於昭和 44 年（1969 年）提出「一元說」、「抽象(支配)說」、「抗辯說」後⁵⁷，逐漸為下級審法院所接受而成為主流。這三項變化除了實際影響了運行供用人於具體事案中的認定，也反映出論者對於運行供用人責任本質的不同認知——報償責任抑或危險責任，以下即分別介紹這三

⁵⁵ 依自賠法第 72 條第 1 項「政府於……責任保險之被保險人及責任互助之被互助人以外之人，依第 3 條之規定負損害賠償責任時，亦應依被害人之請求，在政令所定金額限度內，填補其所受之損害。」

⁵⁶ 政府保障事所支付金額之標準及限額雖與汽車損害賠償責任保險相同，但是與汽車損害賠償責任保險相比仍有下列諸點差異：(1)須扣除其他社會保險之給付；(2)保障金之給付需適用過失相抵，而非適用自賠責保險中之重過失減額；(3)於複數車輛事故時有所限制。

⁵⁷ 吉岡進，「交通事故訴訟の課題」，「実務民事訴訟講座 3」，20 頁，日本評論社，1969 年

項運行供用人認定標準的變化。

(一) 運行供用人之要件：由「二元說」至「一元說」

運行供用人的內容包含了對汽車有運行支配力及具有運行利益之歸屬兩項要件。而初期在運行供用人之認定上，即當然要求「運行支配力」與「運行利益」兩項要件皆須具備，稱之為「二元說」⁵⁸。但是後來的實務見解將認定運行供用人之重點轉移到運行支配力上，並認為運行利益其實不過就是運行支配力的表彰，一個受有運行利益的人對於汽車的運行即具有支配力，此即稱之為「一元說」。

這兩說的區別背後還有一個原因：在自賠法立法之初，第 3 條的運行供用人責任被認為是民法第 715 條僱用人責任的特別規定⁵⁹，兩者同樣係根基於報償責任的思想。而報償責任的原理，係認為在獲利過程中為他人招致損害者，必須自其所獲利益中賠償他人之損害。因此，肯認運行供用人責任係根基於報償責任者，即會認為運行供用人應須具備受有運行利益的要件。另一方面，運行供用人責任亦係根基於危險責任的思想，危險責任既係對於管領控制危險源者課以損害賠償責任，故運行供用人亦須具備對於汽車此一危險源具有支配力的要件。如此即形成了所謂的二元說。

但是亦有學說認為自賠法第 3 條之運行供用人責任與民法第 715 條的僱用人責任兩者間並不具有連續性，毋寧說與民法第 717 條工作物所有人責任、第 718 條動物占有人責任較具關聯，因而主張運行供用人責任的基本理念僅係根基於危險責任的思想⁶⁰。承續這樣的思考邏輯，即形成了一元說⁶¹，其認為運行供用人

⁵⁸ 最判昭和 43 年 9 月 24 日(判時 539 号 40 頁)

⁵⁹ 我妻榮，「自動車損害賠償補償法について」，比較法研究 13 卷 10 号 12 頁。

⁶⁰ 川井健，「運行供用者責任の根本理念」，判タ 212 号 12 頁以下。

⁶¹ 支持一元說者有：吉岡進，「交通事故の訴訟課題」，「実務民事訴訟法講座(3)」，21 頁；宮崎富哉，「交通事故における使用者責任と運行供用者責任との関係」，民事実務ノート 3 卷 142 頁；荒井八太郎，「運行供用者」，現代損害賠法講座(3)，48 頁；浜崎恭生，「運行供用者責任の新展開」，ジュリ 431 号 7 頁；伊東武是，「名義残り、名義貸人」，判タ 268 号 78 頁；佐佐木一

的認定基準只需要求運行支配力此一要件即可，而運行利益其實不過就是運行支配力的一項表徵。

實務上早期係採用二元說⁶²，但是稍後最高法院針對此一問題產生了歧異的見解⁶³。不過一元說逐漸影響了下級審的審判實務，並在下級審法院中被廣泛地接受，最高法院昭和 50 年 11 月 28 日判決亦被認為改變了過往最高法院二元說的見解⁶⁴，其中一部分的原因亦在於運行利益的內容過於抽象，將之作爲判定運行供用人的標準亦令人難以掌握。

(二)「運行支配力」之內涵：由「直接支配」至「間接支配」再至「支配義務」

由於一元說成爲主流，學說實務上發展的重點也多著重在運行支配力的探討，運行支配力的內容及認定標準在日本法上有著十分重要的變遷，也深切影響到運行供用人的認定。

針對「運行支配力」的認定，最高法院最早係採取「直接支配說」的見解⁶⁵，例如在租車業者的案例中，依直接支配說的認定，承租汽車之人始爲直接使用汽車者，租車業者亦因而失去了對汽車的支配力⁶⁶。但是直接支配說的見解明顯地

彥，「親の責任」，判タ 268 号 103 頁。

⁶² 代表之最高法院判例爲「最判昭和 43 年 9 月 24 日」(判時 539 号 40 頁)，其後尚有昭和 44 年 1 月 31 日(判時 553 号 45 頁)、昭和 44 年 9 月 18 日(民集 23 卷 9 号 1699 頁)、昭和 46 年 1 月 26 日(民集 25 卷 1 号 126 頁)等最高法院判決皆係以二元說作爲判斷基準。

⁶³ 在上列註解中最高法院判決作成的同時，亦出現了一些採取一元說的最高法院判決，如最判昭和 43 年 10 月 18 日(判時 540 号 36 頁)、最判昭和 44 年 9 月 12 日(民集 23 卷 9 号 1654 頁)、最判昭和 46 年 1 月 26 日(判時 621 号 35 頁)等。

⁶⁴ 最判 50 年 11 月 28 日(民集 29 卷 10 号 1818 頁)不僅改變了過往最高法院二元說的立場，亦對「運行支配力」的內容作了重要的變更，詳見後述關於「運行支配力」之內涵的討論。

⁶⁵ 如最判昭和 39 年 12 月 4 日(民集 18 卷 10 号 2043 頁)

⁶⁶ 當時實務尚係採二元說之見解，而就「運行利益」的部分，最高法院亦認為租車業者係爲取得租金利益而利用汽車，該等利益並非使用汽車而獲得之直接利益。除了顯示最高法院當時在「運行支配力」與「運行利益」皆係採「直接」之判斷標準外，也突顯了「運行利益」概念難以掌握之處。

限制了運行供用人的範圍，對於被害人而言實屬不利，在飽受批評之後實務見解逐漸緩和了認定的標準。

在同屬租車業者案例類型的最高法院昭和 46 年 11 月 9 日判決中，最高法院就運行支配力的認定採取了間接支配說的標準，而肯定租車業者為運行供用人。其認為就如同出租人對於租賃物具間接占有，租車業者對於出租之汽車亦具有支配力⁶⁷。而實務見解的改變一方面是為了尋找一個更有經濟實力的責任主體，另一方面也是希望讓運行供用人與保有人的範圍趨於一致。

不過即使採取了間接支配說的判斷標準，在「家族共用車」的案例類型中，由於家族成員對於家族共用車的利用態樣有多種類型，應如何認定運行供用人仍舊成爲一個困難的問題⁶⁸。而實務見解最終亦仍傾向以較具經濟實力的家中主宰者作為責任主體，在最高法院昭和 50 年 11 月 28 日判決中，最高法院認為應以「依社會通念應該監視、監督汽車之運行令其不爲社會帶來惡害者」作為運行供用人⁶⁹。換言之，不論是直接支配或間接支配終究皆屬一種事實上存在的支配狀

⁶⁷ 同時最判 46 年 11 月 9 日(民集 25 卷 8 号 1160 頁)亦針對「運行利益」的部分改採「間接」的認定標準，而認為運行利益並不限於使用、駕駛汽車本身所帶來的利益，即便是出租汽車之收益亦包含在內。

⁶⁸ 關於家族共用車的此一案例類型中，運行供用人認定的問題，詳見後述「參、具體案例類型之認定」中「(四) 家族共用車」的介紹。

⁶⁹ 同樣是「家族共用車」之案例，早在最判昭和 45 年 7 月 16 日(判時 600 号 89 頁)，最高法院即以「關於汽車之運行應能指示、控制者」作為運行供用人，已經具有以應負支配義務者為責任主體的想法。

不過因爲一方面該案例中之汽車係爲家中事業之目的而使用，有點類似僱用人與受僱人的關係；而在最判昭和 50 年 11 月 28 日(民集 29 卷 10 号 1818 頁)之案例，汽車之使用目的、相關費用之支付等則是完全指向某位家庭成員，但是最高法院仍課予家中主宰者運行供用人責任。另一方面，最判昭和 45 年 7 月 16 日(判時 600 号 89 頁)係以「指示、控制」之用詞；相較之下，最判昭和 50 年 11 月 28 日(民集 29 卷 10 号 1818 頁)則是使用了涵義範圍更爲寬廣的「監視、監督」的用語。因此本文認為最判昭和 50 年 11 月 28 日(民集 29 卷 10 号 1818 頁)對於「支配義務說」的確立及意義更爲重大，而最判昭和 45 年 7 月 16 日(判時 600 号 89 頁)則仍舊帶有間接支配說的意味在其中。

態，但是「支配義務說」突破了這種事實上對汽車必須有所支配的觀點，只要被認為對於汽車之運行負有監督管理的責任，即具有支配之義務，支配義務說使得運行供用人的內涵從事實上之支配轉變成規範上之支配。

（三）舉證責任之事項：由「具體說」至「抗辯說」

依照「具體說」，關於被告為運行供用人之具體事實，即「為自己而將汽車供運行之用」，應由原告主張並證明。日本早期的實務見解採取此說，最判昭和39年2月11日即為代表⁷⁰，本案判決係受僱人擅自駕駛僱用人所有之汽車的案例，於該判決中最高法院要求被害人應舉證證明「汽車所有人與駕駛人間之僱傭關係」、「日常之汽車駕駛及管理狀況」等事實，始可認定身為僱用人之汽車所有人係為運行供用人⁷¹。但是諸如汽車保有人與駕駛人間之僱傭、親屬等密切關係，或汽車之日常使用管理狀況等事實，皆為被告一方當事人內部之事情，由身為被害人之原告負舉證之責，不僅對原告不利，對於訴訟之進行亦造成困難。基於上列實務經驗所顯現之缺點，逐漸有論者開始提倡抗辯說。

採「抗辯說」者則認為，汽車之所有權或其他使用汽車之權利如租賃權等之內涵即包含了運行支配力的地位。故被害人僅需證明被告具有汽車之所有權或其他使用汽車之權利即可，假如身為汽車所有人或其他具有使用汽車權利之保有人之被告，認為駕駛人係非經其同意而擅自駕駛汽車，使被告喪失運行支配力之地位，應由被告主張其已不再該當於運行供用人並舉證證明該等喪失運行支配力之事由⁷²。由於抗辯說減輕了被害人的舉證責任，因此迅速獲得了大多數下級審法院的支持，學說上亦多予以贊同，因此逐漸取得了通說的地位。

⁷⁰ 其他適用具體說的判決尚有最判昭和40年9月7日(判タ184号146頁)

⁷¹ 本案詳細之事實及判決內容，參閱野村好弘，「自動車事故の民事判例」，56-57頁，有斐閣，1970年。

⁷² 吉岡進，「民事交通訴訟の回顧と展望」判タ268号17頁。採取抗辯說者大抵上亦支持一元說，因此可發現在其論述中，有待當事人舉證之事實皆未包含運行利益。

其實初期實務所採取的具體說，就如同前述運行供用人要件之二元說，亦受到民法第 715 條僱用人責任的影響⁷³。由於認為自賠法第 3 條之運行供用人責任在性質上係民法第 715 條之僱用人責任的延長，從而具體說受到了關於僱用人責任中「外形理論」的影響。所謂「外形理論」是針對僱用人責任中「執行職務」這項要件的判斷標準，簡言之，受僱人之行為在外觀上被認為係執行職務時即屬之。總而言之，具體說受到僱用人責任的影響，在前述「受僱人擅自駕駛」的案例類型中，將重點置於「人的關係」，並要求被害人舉證證明此一「人之關係」，亦即汽車所有人與駕駛人間之僱傭關係。但是反對者主張運行供用人責任與僱用人責任並不具有連續性，反而應與工作物所有人責任或動物占有人責任較具關聯性。從而運行供用人責任之重點其實在於「物之關係」，因此抗辯說認為被害人僅需證明被告對於汽車的支配地位即可，亦即對汽車之所有權或其他使用汽車之權利，而這一點即便是在「受僱人擅自駕駛」的案例類型亦同，若被告有喪失運行支配力之情形則由其自行主張舉證。

第三目 案例類型之具體認定

運行供用人的認定經過了上述的諸項演進，認定之標準趨於明確化，暫且不論學說上部分爭執，實務上的見解已趨於統一，裁判的可預測性也相對提昇。不過在幾種案例類型中就運行供用人之認定仍有若干歧見，例如在竊盜駕駛、家族

⁷³ 民法第 715 條之僱用人責任之所以會對自賠法第 3 條之運行供用人責任產生相當程度的影響，係因為在自賠法制定前，實務上對於汽車交通事故的處理經常以民法第 715 條作為請求權基礎，在自賠法制定後，自賠法第 3 條亦被認為民法第 715 條之特別規定。

但是民法第 715 條係根基於責任主體於侵權行為人之僱用關係，屬於一種人的關係；而自賠法第 3 條毋寧說是根基於責任主體對於汽車該項危險源之支配關係，屬於一種物的關係。由此衍生出的諸多不同，終究使得根源於民法第 715 條僱用人責任的「二元說」、「具體說」遭到了淘汰。

關於運行供用人責任與民法僱用人責任的相關研究，請參考薦田茂正，「自賠法における責任と使用者責任」，「現代損害賠償法講座 3 交通事故」，23~45 頁，日本評論社，1972 年。茅沼英一，「運行供用性の基礎としての運行支配と運行利益」，「現代損害賠償法講座 3 交通事故」，76~82 頁，日本評論社，1972 年。

共用車、受僱人自用車通勤事故等類型。故以下即就日本法上幾種較具爭議或者曾造成實務見解變遷的案例類型加以介紹，透過這些不同型態的案例，可以了解到運行供用人之內涵以及認定標準的演變。惟須注意者，在各個案例類型中的討論，並非代表絕對的結論，實務判決所累積之見解僅係反映其所持之判準以及傾向，但是在個案中仍可能依照具體之事實而對於何人該當運行供用人產生不同之認定。

（一）租車業者

關於租車業者就其出租汽車所發生之交通事故，依現今之實務見解幾乎大多肯定租車業者之運行供用人責任⁷⁴。而租車業者之案例類型在運行供用人的概念發展上亦有其意義，由於傾向令較具經濟實力且同時亦為汽車保有人之租車業者負擔運行供用人責任，使得實務將運行支配之意涵由直接支配改變為間接支配，亦即以租車業者得透過要求承租人出示駕照及身分證件，租車契約中關於使用汽車之目的、預定返還時間及地點、里程限制等事項之約定等，對於出租汽車保有間接之運行支配。

不過需注意的是租車業者並非全然沒有免除責任的空間，在承租人逾期仍未返還汽車的情形，若租車業者對於汽車之收回已盡適切之努力，例如積極催促承租人返還、向警方報案等，實務多肯認租車業者對於汽車運行支配力之逸脫，從而否定其運行供用人責任⁷⁵。在承租人逾期仍未返還汽車的情形，其實已接近擅自駕駛或竊盜駕駛的性質，也因此實務採取了類似的處理方式，提供租車業者一個舉證其喪失運行支配之空間以免除運行供用人責任⁷⁶。但是這樣的見解是否妥

⁷⁴ 最判昭和 46 年 11 月 9 日(民集 25 卷 8 号 1160 頁)、最判昭和 50 年 5 月 29 日判決(交民集 8 卷 3 号 595 頁)

⁷⁵ 例如大阪地判昭和 62 年 5 月 29 日(判夕 660 号 203 頁)、東京地判昭和 62 年 4 月 17 日(交民集 20 卷 2 号 497 頁)。但同樣是租車業者就汽車之收回已盡適切努力，實務上亦有仍舊肯定其運行供用人責任之裁判例：神戶地判平成 3 年 11 月 27 日(交民集 24 卷 6 号 1488 頁)。

⁷⁶ 在竊盜駕駛發生交通事故的情形，實務上亦肯定汽車保有人得舉證證明其運行支配力之喪

適似值探究，蓋運行支配力之內涵已不僅限於事實上的直接或間接支配，而是提升至「依社會通念對汽車具有監視監督義務之地位」。換言之，只要具有「應該支配汽車之地位」即該當於運行支配，從而該當於運行供用人。不論其事實上對於汽車有無支配力或者是否喪失支配力，都應該負擔運行供用人責任才是⁷⁷。

（二）擅自駕駛⁷⁸

擅自駕駛係指駕駛人未得到保有人之允許即擅自利用其車輛。就此意義而言，竊盜駕駛本質上亦屬於一種擅自駕駛，但是日本法上所稱之「擅自駕駛」原則上係指駕駛人與保有人間有一定之身分關係的情形，例如僱傭關係或親屬關係。向來之學說實務皆將兩者區分討論，結論見解亦有差異，惟同樣屬擅自駕駛之本質是否會因為擅自駕駛者之身分而有不同的處理實值討論。以下即先分別介紹「受僱人之擅自駕駛」及「親屬之擅自駕駛」，並待下一類型「竊盜駕駛」中一併討論兩者之異同。

（1）受僱人之擅自駕駛

「受僱人之擅自駕駛」案例類型引發了不少學理上的討論，如具體說與抗辯說的歧異即為著例。受到德國法的影響⁷⁹，日本也依受僱人是否為僱用人之司機

失，至於喪失運行支配之理由包括「自汽車被竊盜後至交通事故發生之間已經過相當時間上或場所上的關係」、「保有人已向警方報案或其他為阻止竊盜駕駛之行為」。

⁷⁷ 不過所謂「『依社會通念』具有應該支配汽車之地位」似乎也保留了一些不同認定的空間，亦即，在「家族共用車」的案例，最高法院認為依社會通念父親對於子女之汽車運行有應該支配之義務。可是在汽車已被竊盜或者他人不予返還的情況，似乎也有認定依社會通念已不具應該支配汽車之義務的空間。但不論如何，以「喪失現實上之運行支配力」為由否定保有人之運行供用性是不妥的，因為極易混淆對運行支配力內涵之認識。

⁷⁸ 此處雖然使用「駕駛」之用詞，但並不限於以動力使汽車移動的狹義概念，即便是靜止狀態中造成交通事故，亦包含在內。蓋依日本法對於「運行」之解釋原則上已採「車庫出入說」，不論以動態或靜態之方式使用汽車皆包含在內，故此處採「擅自駕駛」之用語僅係方便敘述。

⁷⁹ 德國道路交通法第 7 條第 3 項之規定如下：「未經汽車保有人同意而擅自利用汽車者，應代保有人負損害賠償責任。如係由於汽車保有人之過失，使其得以利用該汽車，保有人仍應負損害賠

區分處理：

a. 受僱人爲司機

於此情形，由於汽車保有人與駕駛人間有僱傭之密切關係，且從日常之汽車駕駛、管理狀況，在客觀之外表上足以認爲駕駛人係爲汽車保有人而駕駛，亦即僱用人預定使司機對汽車爲繼續之支配，而司機之擅自駕駛僅係此繼續支配之延長現象，故僱用人仍被認爲對汽車具有運行支配力而成立運行供用人責任。

b. 受僱人非司機

雖然受僱人非司機，但與汽車保有人間仍有僱用關係存在，日本實務上以僱用人對汽車管理不周，而認定在此情形，僱用人對汽車仍具有運行支配之延長，從而須負運供用人責任。

對於受僱人擅自駕駛之案例，日本的判例初期時曾否定汽車保有人之運行供用人責任，但是最判昭和 44 年 9 月 12 日，認爲在沒有特殊的情況下，受僱人之使用管理汽車，仍屬於僱用人的支配範圍之內，而且所謂「特殊的情況」，並不包含受僱人擅自駕駛之情形。其後，最判昭和 46 年 7 月 1 日也採取類似的看法。在受僱人擅自駕駛的案例，日本實務可以說已經全面肯定了僱用人之運行供用人責任，不論受僱人是否爲司機、是否有正式之僱傭契約，甚至是已離職之員工亦包含在內。

(2) 親屬之擅自駕駛

償責任。如該利用人係汽車保有人爲利用汽車所僱用，或係由保有人委託其利用汽車者，不適用第 1 句之規定。第 1 句及第 2 句之規定，對於拖車之利用準用之。」

由上述之規定可知，未經汽車保有人同意而擅自利用汽車者原則上取代原保有人而成爲責任主體。但有任一下列三種情況時仍由原保有人作爲責任主體：(1) 出於保有人之過失而使汽車被擅自利用，例如車鑰匙保管不當或未鎖車門等情形即屬之；(2) 擅自利用汽車者爲保有人所僱用之司機；(3) 係由保有人將汽車委託或交付於擅自利用者。

於此情形，除非能舉證證明保有人喪失運行支配力，否則仍無法卸除運行供用人之責任。由於大多難以證明運行支配力之喪失，日本實務上亦多認定汽車保有人仍須負運行供用人責任⁸⁰。

（三）竊盜駕駛

在開始探討「竊盜駕駛」之類型前，本文欲強調「竊盜駕駛」與前述之「受僱人或親屬等之擅自駕駛」兩者在本質上皆屬「擅自駕駛」。在日本法上向來將兩者區分討論，發展之方向與見解也略有不同。但是值得思考的是兩者是否真有區分之必要？即便區分結論是否必然不同？以下即先就日本學說及實務上之見解介紹，並檢討其見解上之旨點，期能針對危險責任中責任主體的特性有更明確的勾勒。

相較於作為自賠法母法之德國法明定竊盜駕駛之處理方式，日本自賠法並未有明文之規定，這也使得竊盜駕駛之案例中，究應以何人為運行供用人的問題在日本法上有了不同見解的空間。不過即便未採取與德國法相同的規定方式，德國法之規定對於日本法依舊有重要影響，包含了類型區分的方式以及實際見解之內容。而依據德國道路交通法第 7 條第 3 項之規定：「未經汽車保有人同意而擅自利用汽車者，應代保有人負損害賠償責任。如係由於汽車保有人之過失，使其得以利用該汽車，保有人仍應負損害賠償責任。如該利用人係汽車保有人為利用汽車所僱用，或係由保有人委託其利用汽車者，不適用第 1 句之規定。第 1 句及第 2 句之規定，對於拖車之利用準用之。」由上述內容可知，在德國法上未經汽車保有人同意而擅自利用汽車者原則上取代原保有人而成為責任主體。但是在出於保有人之過失而使汽車被擅自利用時，仍由原保有人作為責任主體⁸¹，例如車鑰

⁸⁰ 東京地判昭和 36 年 7 月 13 日(下民集 12 卷 7 号 1664 頁)

⁸¹ 另外兩個仍由原保有人作為責任主體的例外是「擅自利用汽車者為保有人所僱用之司機」、「係由保有人將汽車委託或交付於擅自利用者」，但是這兩者之內容與「受僱人或親屬之擅自駕駛」較為相關，因此於此暫不贅述。

匙保管不當或未鎖車門等情形即屬之。

(1) 學說爭議及實務見解

針對上段德國法之規定，有論者認為自賠法並未仿效德國明文規定係立法者之意思，此時應以竊盜者為責任主體，並依自賠法第 72 條⁸²由政府保障事業填補被害人之損害⁸³。該項見解即為「自賠法第 3 條適用否定說」，其認為在竊盜駕駛造成交通事故的情形，汽車之運行並非基於保有人之意思，保有人就汽車已不具運行支配及運行利益，無需負運行供用人責任，頂多適用民法第 709 條的一般侵權行責任加以檢討。

依照「自賠法第 3 條適用否定說」的見解，儘管保有人不負運行供用人責任，被害人仍得由政府保障事業填補其損害，而其支付金額之標準及限額雖與自賠責保險相同，但是與自賠責保險相比仍有下列諸點差異⁸⁴：(1) 須扣除其他社會保險之給付⁸⁵；(2) 保障金之給付需適用過失相抵，而非適用自賠責保險中之重過失減額；(3) 於複數車輛事故時有所限制⁸⁶。因此對於被害人較為不利，反對者

⁸² 自賠法第 72 條第 1 項「政府於有因汽車之運行致生命或身體遭受侵害之人，因該汽車之保有人不明，以致被害人無法依第 3 條規定為損害賠償請求者，應依被害人之請求，在政令所定金額限度內，填補其所受之損害。責任保險之被保險人及責任互助之被互助人以外之人，依第 3 條之規定負損害賠償責任時（該責任如係因第 10 條規定之汽車之運行而生者除外），亦應依被害人之請求，在政令所定金額限度內，填補其所受之損害。」

簡言之，在加害車輛保有人不明之情形，以及在責任主體非自賠責保險之被保險人之情形，由於被害人無法受領自賠責保險之保險金，即由政府保障事業填補其損害。前者例如加害車輛肇事逃逸；後者例如加害車輛未加入自賠責保險，或者本處之竊盜駕駛。

⁸³ 加藤一郎，「注釈民法(19)」，101 頁，有斐閣，1965 年。

⁸⁴ 詳見羽成守、溝辺克己編，「交通事故の法律相談」，331~332 頁，青林書院，2007 年增補版。

⁸⁵ 依自賠法第 73 條第 1 項「被害人基於健康保險法(大正 11 年法律第 70 號)、勞動災害補償保險法(昭和 22 年法律第 50 號)或其他政令所定之法令，可以領得相當於依前條第 1 項規定之損害填補之給付者，政府於相當於該給付之金額限度內，免為依同項規定之損害填補。」

⁸⁶ 在複數車輛事故中，只要有一台汽車有加入自賠責保險，被害人即不得接受政府保障事業之保障金。而即便全部之車輛皆為無保險汽車，所有被害人亦只能就一份保障金之限度內受償。

認為在保有人就汽車保管上有過失之情形，保有人仍應負運行供用人責任，此一見解之內容亦與德國法上之規定相同，而其原則上也在日本的學說及下級審法院中取得了多數的贊同。不過其中依所持之理由可再分為「客觀容認說」及「管理責任說」。「客觀容認說⁸⁷」認為在保有人就汽車之保管有過失時，例如未拔車鑰匙之情形，客觀上可謂係汽車保有人允許第三者使用其汽車，相當於保有人透過第三者對於汽車保有支配地位，因此仍應負運行供用人責任。「管理責任說⁸⁸」則認為運行支配之內容已轉變為對汽車管理控制之義務，運行供用人的內涵即為對汽車之管理責任，在車輛保管上有所過失，且該過失與事故間有相當因果關係時，即係違反了管理責任，因此應負運行供用人責任。

而觀察實務上的裁判，最高法院曾在最裁昭和 48 年 12 月 22 日判決中就保有人未鎖車門且未拔車鑰匙致汽車被竊之案例，否定了保有人的運行供用人責任⁸⁹，但是就上述學說上的爭議並未表示意見。至於在下級審法院中，則多採取「客觀容認說」的見解⁹⁰，且針對類似上述之案例亦多得出肯定保有人之運行供用人

⁸⁷ 茅沼英一，「運行供用性の基礎としての運行支配と運行利益」，「現代損害賠償法講座 3 交通事故」，90 頁，日本評論社，1972 年。吉岡進，「交通事故訴訟の課題」，「実務民事訴訟講座 3」23 頁，日本評論社，1969 年。原田和徳，「被用者以外の無断運転」，「交通事故判例百選第 1 版」，24 頁，有斐閣。

⁸⁸ 荒井真治，「運行供用者」，「現代損害賠償法講座 3 交通事故」，60~61 頁，日本評論社，1972 年。

⁸⁹ 其他亦採相同基準而否定保有人之運行供用人責任者，尚有名古屋高判昭和 56 年 7 月 16 日(判時 1010 号 61 頁)、札幌高判昭和 59 年 5 月 31 日(交民集 17 卷 3 号 617 頁)。

⁹⁰ 例如札幌地判昭和 55 年 2 月 5 日(交民集 13 卷 1 号 186 頁)、大阪地堺支判昭和 46 年 7 月 15 日(判時 650 号 88 頁)、東京高判昭和 62 年 3 月 31 日(交民集 20 卷 2 号 316 頁)、高松地判昭和 47 年 3 月 30 日(交民集 5 卷 2 号 508 頁)、京都地判昭和 56 年 9 月 7 日(交民集 14 卷 5 号 1051 頁)、大阪地判昭和 61 年 3 月 27 日(交民集 19 卷 2 号 426 頁)。

但亦有採「管理責任說」者，例如大阪地判昭和 61 年 3 月 27 日(交民集 19 卷 2 号 426 頁)、名古屋地判昭和 63 年 6 月 10 日(判時 1317 号 10 頁)、大分地判昭和 46 年 3 月 31 日(交民集 4 卷 2 号 563 頁)

責任的結論⁹¹。

(2) 小結

雖然日本學說及下級審實務的主流所採取的「客觀容認說」，相較於完全否定適用自賠法第 3 條之見解，開放了些許讓保有人成立運行供用人責任的空間，對於被害人也更有利一些。但是不論在「客觀容認說」或「管理責任說」，都把運行供用人責任的成立建築在保有人就汽車保管的「過失」上，且皆肯定保有人得舉證其運行支配力之喪失以免除責任⁹²。這樣的論點使得運行供用人責任在理論上更靠近過失責任，雖然日本法上之運行供用人責任本來僅係屬於一種推定過失責任，但是依照客觀容認說或管理責任說，等於是要被害人先舉證證明保有人之過失，始得成立運行供用人責任，若保有人認其喪失運行支配力再自行舉證免責，這樣的操作相當於把運行供用人責任從推定過失責任推移至對被害人更不利的過失責任。更何況回到危險責任的本質，運行供用人被歸責的原因應該是基於管領汽車該項危險源之地位，而非任何使用或管理汽車上的過失，在其本人駕駛汽車發生事故時如此，在其汽車被竊後所發生之事故亦當如此⁹³。另外日本法上

⁹¹ 如札幌地判昭和 55 年 2 月 5 日(交民集 13 卷 1 号 186 頁)、大阪地界支判昭和 46 年 7 月 15 日(判時 650 号 88 頁)、高松地判昭和 47 年 3 月 30 日(交民集 5 卷 2 号 508 頁)、京都地判昭和 56 年 9 月 7 日(交民集 14 卷 5 号 1051 頁)、大阪地判昭和 61 年 3 月 27 日(交民集 19 卷 2 号 426 頁)。惟在上述之案例中，汽車所停放之場所皆係第三人可自由出入之處。相反地，在汽車所停放之場所非第三人可自由出入之處時，實務上則多否定了保有人之運行供用人責任，例如広島高判昭和 47 年 6 月 15 日(交民集 5 卷 3 号 648 頁)、大阪高判昭和 46 年 11 月 18 日(判夕 276 号 176 頁)、東京地判昭和 48 年 8 月 16 日(交民集 6 卷 4 号 1287 頁)、大阪地判昭和 57 年 10 月 7 日(交民集 15 卷 5 号 1331 頁)。

⁹² 傳統的客觀容認說認為自竊盜時起至交通事故發生時，可依時間上、空間上的關係認為保有人喪失運行支配力。實務上肯定保有人之運行供用人責任的事例，亦大多是竊盜與交通事故間在時空上較為接近的情形(約 1 小時)，相反地在竊盜後 18 小時、60 公里以外處之交通事故，則否定了保有人之運行供用人責任(札幌高裁昭和 59 年 5 月 31 日)。後來亦有論者提出若保有人向警方報案，即代表客觀上保有人並不允許第三人利用其汽車，因此不構成客觀容認。詳見田邨正義，「泥棒運轉」，「交通事故判例百選第 4 版」，19 頁，有斐閣，1999 年。

⁹³ 這樣的前提其實與「管理責任說」有部分的相同，只是本文認為依據「管理責任說」的前提

運行支配的內涵也從現實的支配力轉換為抽象的支配地位，由此角度保有人亦應已無主張喪失運行支配力的空間。綜合上述，受僱人或親屬之擅自駕駛與竊盜駕駛其實在本質上皆屬擅自駕駛而無太大差異，在前者之案例初期實務亦以僱用人對汽車管理不周作為責任成立之前提，但是稍後幾無僱用人不成立運行供用人責任之判決，而在後者之竊盜駕駛亦理應如此，倘若責任的課予皆係基於對汽車的支配地位，即不應因擅自駕駛之主體身分上的差異而有不同的結論。上述所見或許與日本法之現狀未盡相符，但亦可作為我國法上建構危險責任時之反思。

（四）家族共用車

在「家族共用車」案例類型中，有一個十分重要的最高法院判決——最判昭和 50 年 11 月 28 日，將運行支配之內涵正式帶往「支配義務說」。除了運行支配概念之改變外，「家族共用車」案例類型也突顯了日本實務有意以較具經濟實力者作為責任主體的傾向，而這樣的想法可以說是受到了英美法上的「Family car doctrine」的影響，又稱為「Family purpose doctrine」，其內容為「不論家庭中的哪一位成員，若係為了家庭之目的而駕駛家中之車輛並造成交通事故，則家中的主宰者須負擔損害賠償責任。」此原則之產生當然係為避免實際造成交通事故者為家庭中缺乏賠償資力者，因此由家庭中具有經濟實力的「主宰者」負擔損害賠償責任。

而日本實務上關於家族共用車之案例類型，大致可區分為三個類型：

（1）汽車之使用係為家庭目的：

此為「Family car doctrine」典型之例子，例如該車係為家中事業而使用或為家庭成員所共同使用，於此，家中主宰者的運行供用人責任無疑問地被肯定⁹⁴。甚至只要汽車平日係為家庭之目的而使用，則在交通事故發生時其運行目的為何

出發，並不需要以保有人在汽車保管上的過失才能成立責任。

⁹⁴ 如東京高裁昭和 59 年 5 月 9 日判決

亦在所不問⁹⁵。

(2) 汽車之使用係為個人目的，但汽車之價金費用等係由「主宰者」所支付：

於此，由於該汽車之購買價金、平時之維修保養等費用、稅金、保險費等係由家中主宰者所負擔，若非其經濟上之支援，則該家庭成員亦無從使用該汽車，故即便其汽車利用係為個人之目的，仍肯定主宰者之運行供用人責任⁹⁶。

(3) 車之使用係為個人目的，且汽車之價金費用等係由該「個人」所支付：

此為最具爭議之案例類型，肯定或否定主宰者之運行供用人責任的判決皆有⁹⁷。肯定者以「社會通念認為家中主宰者應該對於汽車之運行負監督管理之責任」為理由，而否定者則認為肯定者所述僅屬一種社會責任，尚難認定其具有運行支配之地位。

綜上所述，可發現使具有經濟實力之家中主宰者負擔損害賠償責任的傾向已成為趨勢，因此「Family car doctrine」中所要求的「為家庭之目的」使用汽車，也逐漸在家族共用車之案例的判斷要素中消失，無論是為「家庭之目的」或為「個人之目的」而使用家族共用車，可以說已不影響運行供用人之認定。事實上，這也與運行供用人之認定標準由二元說走向一元說的結果相符，蓋運行利益之歸屬必然會考慮到運行之目的。換言之，「一元說」的採取使得對於家中主宰者責任之認定由上列之類型一擴及為類型二，而「運行支配」概念之擴大則更使得上述之類型二進一步擴及為類型三，透過日本自賠法上對於運行供用人之解釋，其實已足以解決家中共用車之案例，無需再去引用「Family car doctrine」⁹⁸。

⁹⁵ 如最一小判昭和 45 年 7 月 16 日

⁹⁶ 如最三小判昭和 49 年 7 月 16 日、京都地判平成 4 年 3 月 27 日

⁹⁷ 肯定者如最高裁判昭和 50 年 11 月 28 日判決、那霸地判昭和 61 年 7 月 9 日、仙台地判平成 4 年 12 月 25 日等；否定者如福岡地柳川支判昭和 56 年 4 月 8 日、名古屋地判平成 3 年 3 月 27 日等。

⁹⁸ 福永政彥，實務法律大系 4 交通事故，196 頁。

（五）受僱人自有車通勤事故

於此種案例類型中，關於僱用人之責任追究，向來有民法第 715 條的僱用人責任以及自賠法第 3 條的運行供用人責任可供適用，尤其因為運行供用人責任僅針對人身損害予以賠償，因此兩者併用的情況並不罕見。不過觀察最高法院之判決，可以發現其判斷之重點已從僱用人責任逐漸轉移至運行供用人責任⁹⁹。

而首先應予以區別的是，在受僱人所有之汽車係為僱用人而作執行業務之用時，僱用人應負運行供用人責任並無問題。但是在受僱人以其所有之汽車作通勤之用時，受僱人本身固然應負運行供用人責任，惟於此情形，得否令僱用人亦負運行供用人責任即有所疑問，此亦為下述之重點。

從實務上發生的案例觀察，實務對於此一問題的判斷仍集中在汽車之利用型態與業務關聯之程度。因此在汽車平日的使用狀況即與業務執行相關之情形，例如常依上司之指示而往返於自家與公司，即傾向肯定僱用人之運行供用人責任¹⁰⁰。反之，在汽車平日的使用狀況即與業務執行不相關之情形，即多傾向否定僱用人之運行供用人責任¹⁰¹，甚至在僱用人禁止受僱人使用自己之汽車通勤、出差時，更當然採取否定之見解¹⁰²。承接此一觀點，在單純的受僱人自用車通勤事故

⁹⁹ 早期受到僱用人責任的影響，在運行供用性(即運行支配及運行利益)的判斷上，經常會引用僱用人責任中外形理論的概念作為判準，或者以審理僱用人責任相同的理由判斷運行供用人責任的成立與否，如最判昭和 46 年 4 月 6 日判決(判時 630 号 62 頁)、最判昭和 52 年 9 月 22 日判決(民集 31 卷 5 号 676 頁)。但是後來多以運行供用人責任本身的理論加以判斷，並且在人身損害的部分亦選擇以運行供用人責任為適用之依據，僅於伴隨財物損害的情形始併用僱用人責任，如最判昭和 52 年 12 月 22 日(判時 878 号 60 頁)、最判平成 1 年 6 月 6 日(交民集 22 卷 3 号 551 頁)。以上最高法院裁判例之推移詳見滕村啓，「マイカー通勤による事故」，「交通事故判例百選」，20~21 頁，有斐閣，1999 年第四版。

¹⁰⁰ 如最判昭和 52 年 12 月 22 日(判時 878 号 60 頁)、東京高判昭和 63 年 6 月 29 日(判時 1283 号 104 頁)。

¹⁰¹ 如仙台地判昭和 59 年 4 月 19 日(交民集 17 卷 2 号 572 頁)。

¹⁰² 如最判昭和 52 年 9 月 22 日判決(民集 31 卷 5 号 676 頁)。但是在最判平成 1 年 6 月 6 日(交民集 22 卷 3 号 551 頁)，雖然僱用人亦禁止受僱人以自用車通勤，但是並未嚴格要求，被法院認為

中，亦將被認為係受僱人為自己之便宜而利用汽車，與業務之執行不甚相關，因此僱用人並不該當運行供用人。

就結論而言，實務就此種案例類型的判斷其實與通勤與否關係不大，重點仍在於僱用人對於該汽車是否具有運行支配力及運行利益，而判斷之要素雖然包含僱用人的業務形態、車輛之保管狀況、僱用人對於該車指揮監督的可能性等，但是似乎最具影響力之重點仍然在於汽車利用與業務之間的關聯程度。倘若關聯性被肯定，即便在非通勤或執行職務時發生交通事故，仍可能肯認僱用人之責任¹⁰³。換言之，交通事故發生時汽車的用途並非絕對，更重要的是在於平日的使用狀況與業務執行之關聯程度。而這樣的結論與標準固然有其合理之處，蓋汽車之利用與業務間有所關聯，則僱用人即對汽車有支配管理的可能，並有監視監督的義務，從而該當運行供用人之地位。但問題是如此之判準使得被害人在舉證時必須就該僱用人與受僱人間之內部關係負舉證責任，產生了前述抗辯說對具體說批評之缺點。而就此似乎也無解決之道，因為在此一案例類型中，並沒有汽車所有權或其他利用汽車之權利可供彰顯僱用人對於汽車之支配地位，若不能證明其內部關係即無從追究責任。

第四目 小結

無過失責任制度著重的是現代活動的高危險性，爲了提高對被害人的保護，由於危險源的持有者一方面是一定程度得以控制該危險之人，另一方面也從中獲實際上係默許之狀態，因此仍肯認僱用人之運行供用人責任。

¹⁰³ 如最判昭和 46 年 4 月 6 日判決(判時 630 号 62 頁)，該案中，受僱人以其所有之貨車爲僱用人採砂石，由僱用人提供車輛燃料，甚至受僱人之薪資中亦包含貨車之使用對價，幾乎已等同於爲僱用人執行職務的程度。而交通事故發生時，係受僱人接送其妹妹時所發生，與執行職務無關，甚至非屬通勤之情形。但法院仍肯定僱用人之運行供用人責任。

反之，在汽車平日之利用狀況被認為與業務間並無何關聯時，即便實際上在事故發生時汽車之利用係與職務執行相關的，僱用人之責任亦仍可能被否定。例如最判昭和 52 年 9 月 22 日判決(民集 31 卷 5 号 676 頁)，僱用人禁止受僱人使用自己之汽車，但受僱人仍駕駛其所有之汽車出差，最後法院否定了僱用人的責任。但是本案與向來日本所採取的外形理論有所矛盾。

得利益，因此課予危險源的持有者無過失責任，並透過保險制度使風險分散。而日本自賠法以運行供用人為無過失責任的責任主體，並以其對汽車之運行支配力及運行利益來特定運行供用人之觀念，基本上與無過失責任的本質相符。而運行供用人其內涵之變化與發展，亦更往危險歸責原理靠近，在概念的掌握上愈加將焦點著重於汽車此一危險物之上。但在若干案例類型如竊盜駕駛，在論理上似仍有未能突破之處，責任主體最終之抉擇容有討論空間，惟理由之構成得否理論一貫地切合掌握運行供用人概念的本質應更為重要。

另外，關於具體說與抗辯說的歧見，乍看之下似乎是舉證責任如何分配的問題，不過其實也反映了兩說對於運行支配力之內容與認定標準有所不同，在一元說的走向之下，運行供用人之認定可以說是等同於運行支配力之認定，而具體說與抗辯說其實都不否認原告應該舉證證明被告對於汽車具有運行支配力之事實。只是兩說對於運行支配力之內容與認定標準不同，以引發兩說歧異之典型案例——受僱人擅自駕駛而言，「具體說」認為只要汽車保有人與駕駛人間具有僱傭關係，即便是受僱人擅自駕駛，僱用人對於汽車仍然具有運行支配之延長，換言之，原告需舉證證明汽車保有人與駕駛人間具有僱傭關係，即可導出汽車保有人對汽車具有運行支配力，而居於運行供用人之地位。「抗辯說」則認為汽車保有人之汽車所有權或其他使用汽車之權利，其權利之內容即包含了運行支配力之地位，因此，原告僅需舉證證明汽車保有人之所有權或其他使用汽車之權利，即可導出汽車保有人對汽車具有運行支配力。但如果汽車保有人可以舉證證明受僱人之擅自駕駛使其喪失對汽車之運行支配力，則汽車保有人即可脫離運行供用人之地位。從上述可知，具體說對於運行支配力之認定毋寧說較為寬鬆，即使是受僱人擅自駕駛，僱用人尚被認定具有運行支配力，只是相對地，原告所需舉證之事項也較多。而抗辯說對於運行支配力之認定則較為嚴格，汽車保有人之地位原則上即包含了運行支配力，故原告所負之舉證責任至此即可，但是若受僱人擅自駕駛，則有可能使汽車保有人喪失運行支配力，只是該部分需由被告負舉證責任。

就結論而言，抗辯說從物的關係出發應值贊同，有汽車所有權或利用權即對汽車具有運行支配力，而非如具體說尚需證明僱用關係。但是接續在後的問題是，保有人有無舉證主張其喪失運行支配力的空間，例如前面引發具體說與抗辯說爭論的案例---受僱人擅自駕駛，回到「支配義務說」的立場，答案應該是否定的。儘管現今日本通說在採取抗辯說下，亦甚少有肯定受僱人擅自駕駛令僱用喪失運行支配力的例子，但是似乎未見說理上補強，本文亦認為此為抗辯說理論上之缺失。也因此竊盜駕駛的案例類型中，仍見日本法上爭執未果，其實只要從「支配義務說」出發，不論是受僱人、親屬抑或竊盜擅自駕駛，汽車保有人皆應負運行供用人責任，如此理論上即可一貫地適用於該等諸多爭論的案例類型。

第二款 請求權主體

第一目 被害人

在請求權主體的部分，以被害人作為主體無甚疑問。而從自賠法第 3 條前段之規定「為自己而將汽車供運行之用者，因其運行而侵害『他人之生命或健康』時，就因而所發生之損害，應負賠償責任。」可知自賠法上之被害人僅限於受有生命或健康等人身損害之被害人，而不包含受有財物損害之被害人。另外，在被害人死亡時，得請求損害賠償之間接被害人其主體及範圍為何，就此自賠法雖未有直接規定，但觀察依自賠法第 16 條之 3 第 1 項¹⁰⁴所訂的「汽車損害賠償責任保險之保險金及汽車損害賠償責任共濟之共濟金等的支付基準」，於被害人死亡時可獲得慰撫金補償之遺族為父母、配偶及子女，與日本民法第 711 條之規定相同。因此關於自賠法上受害人之概念或範圍，基本上應係藉用民法損害賠償責任體系已經確立之內涵，認定上亦與之大抵相同。

第二目 爭議類型

¹⁰⁴ 汽車損害賠償保障法第 16 條之 3 第 1 項：「保險公司於支付保險金時，須依就死亡、殘障及傷害所定之支付標準。」

在自賠法第 3 條之架構下，交通事故中的被害人其實即為條文中之「他人」。然而傳統見解認為本條之「他人」係指「運行供用人、駕駛人及駕駛輔助人以外之人」¹⁰⁵。依此見解則，共同運行供用人受有損害時，即無法該當於他人，而向同一台汽車之其他共同運行供用人請求損害賠償，然而如此之結論對於被害人保護即有不足。此外，由於好意同乘者被認為亦具有一定程度的運行供用人性格，因此其可否該當於他人即有疑義。若肯定其得作為請求權主體，在賠償數額上是否又應以過失相抵或其他法理予以減低，凡此皆為日本法上較常發生之爭議，亦引起學說上較多的討論，以下即分別予以介紹。

（一）好意同乘

好意同乘者係無償地接受了運行利益，透過對於行駛路徑之要求等方式亦對運行產生了一定的影響，從而被認為有該當運行供用人之空間，因此其是否可該當於自賠法第 3 條中之「他人」即有疑問。

（1）責任肯定說¹⁰⁶

由於早期的學說、實務見解皆認為自賠法第 3 條之「他人」既係指運行供用人及駕駛人以外之人。而依形式上之判斷，好意同乘者並非運行供用人或駕駛人，自屬「他人」而得以作為請求權主體。最高法院在最高裁昭和 42 年 9 月 29 日第二小法庭判決亦採相同之見解而肯定好意同乘者之他人性。此即為初期之「責任肯定說」，雖然「責任肯定說」肯定好意同乘者之損害賠償請求權，但通常亦伴隨主張應酌減慰撫金或適用過失相抵。

（2）他人性阻卻說、責任相對說

¹⁰⁵ 例如最判昭和 37 年 12 月 14 日(民集 16 卷 12 號 2407 頁)、最判昭和 42 年 9 月 27 日(民集 88 号 629 頁)、最判昭和 47 年 5 月 30 日(民集 26 卷 4 号 898 頁)。

¹⁰⁶ 加藤一郎，「不法行為法の研究」，72 頁。野村好弘，「自動車事故と運行供用者責任(上)」，ジュリスト 384 号 127 頁。

好意同乘者在上述的推論下，雖然形式上該當於他人，但是實質上好意同乘者卻對運行支配有一定的影響，例如行駛路徑為其而改變等，亦享有一定的運行利益，本質上亦含有運行供用人的性格。因此在前揭最高法院的判決之後，學說上開始出現了討論，並提出為數不少的理論。其中，否定好意同乘者之損害賠償請求權者，有「他人性阻卻說」及「責任相對說」。

「他人性阻卻說¹⁰⁷」係從請求權主體的角度出發，認為好意同乘者對於運行之關聯性與運行供用者相同甚至更為直接，因此阻卻了好意同乘者之他人性，而不該當於請求權主體。

「責任相對說¹⁰⁸」則是從責任主體的角度出發，認為應以相對的觀點掌握運行供用人，亦即對於一般之受害人，運行供用人固應負其責任；但對於好意同乘者之受害人，則失其運行供用人之性格而使運行供用人免責。

(3) 比例責任說、修正責任相對說

相較於前述否定責任成立之見解，亦有論者認為不應全面排除好意同乘者之損害賠償請求權。而應以比例決定運行供用人之責任，在損害賠償之結果上予以一適當的評價。

「比例責任說¹⁰⁹」即為一代表，其認為運行供用人和他人之性質並非互斥，而係可同時併存，好意同乘者並非僅能該當於運行供用人或他人之角色，其具有一定比例之運行支配及運行利益，在此範圍之內可將其作為運行供用人理解，但在剩下的比例則應將其作為他人來理解。因此，對外而言，好意同乘者須依運行供用人之比例負其責任；對內而言，好意同乘者即得依他人性之比例受到保護。

¹⁰⁷ 吉岡進，「交通事故訴訟の課題」，「實務民事訴訟講座 3」，23~24 頁。舟本信光，「自動車事故民事責任の構造」，8 頁。

¹⁰⁸ 原田和德，「自賠法三条の他人の意義」，「民事法の諸問題 4」，124 頁。

¹⁰⁹ 伊藤高義，「好意同乘者の他人性と運行供用者性」，交通民集 3 卷索引・解説号，321~322 頁。

「修正責任相對說¹¹⁰」與前述之「責任相對說」同樣皆從責任主體的角度出發，而不論好意同乘者是否帶有運行供用人之性質。其認為在好意同乘者為受害人的情形，作為責任主體之運行供用人，即喪失了一定比例的運行供用人性質，從而在損害賠償之範圍上類推適用過失相抵。

(4) 小結

除了前述諸說之外，其他尚有「個別解決說¹¹¹」、「好意的協定關係說¹¹²」、「共同危險關連說¹¹³」等不同的學說。雖然學說上尚無較為一致的共識，但大體而言，皆肯定好意同乘者得作為請求權主體，且須在損害賠償的數額上予以酌減，只是在理論構成上有所不同。實務上處理之方式亦大致同此趨勢，好意同乘已成為一責任減免的事項，但由於並無明文規定的依據，於是有了各種不同的解釋論，如依自賠法第 4 條¹¹⁴準用民法之過失相抵即屬一例。

(二) 共同運行供用人

隨著汽車數量的增加以及利用型態的多樣化，加上受害人保護之需求升高而使得運行供用人之範圍隨之擴大，因此就同一台汽車存在複數運行供用人之情形也逐漸增加。在共同運行供用人之案例類型中，尚可分為「非同乘型」或「同乘型」：

(1) 「非同乘型」的代表判例----提出新解的最判昭和 50 年 11 月 4 日

若依照傳統見解對於「他人」之定義，共同運行供用人並無法該當於他人。

¹¹⁰ 倉田卓次，「無償同乘論」，交通事故賠償の諸相，48 頁。

¹¹¹ 並木茂，「無償同乘に関する反対説の要点」，「民事法の諸問題 4」，145 頁。

¹¹² 大村須賀男，「好意的協定關係について」，民商 62 卷 3 号 361 頁。

¹¹³ 本井巽，「好意同乗と減額」，交通法研究 12 号 35 頁。

¹¹⁴ 自賠法第 4 條

「關於為自己而將汽車供運行之用者之損害賠償責任，除依前條規定外，適用民法(明治 29 年法律第 89 號)之規定。」

不過最高法院在最判昭和 50 年 11 月 4 日判決中提出了一個不同的見解，雖然其仍否定了本案中受害人的請求，但其認為在複數共同運行供用人之間，對於運行支配之程度有所不同，由於本案中身為受害人之共同運行供用人，對於運行之支配係「直接的、顯在的、具體的」；反之，相較於受害人，被請求賠償之共同運行供用人對於運行之支配則為「間接的、潛在的、抽象的」，最高法院即以此做為理由否定本文中受害人作為請求權主體的適格。

但上述最高法院所提出之新見解仍有曖昧不明的空間，其於判決中對於何謂「直接的、顯在的、具體的」亦未提出更清楚的說明。就此有學說提出以（1）事故當時運行之直接目的係歸屬於何人、（2）運行之指示係由何人所授與或提供、（3）誰能避免運行所伴隨而來的危險，各點作為判斷的標準¹¹⁵。

不論如何，此一最高法院之判決仍影響了後來的實務見解，往後的裁判實務多承襲了此一判斷基準¹¹⁶，且不論是共同運行供用人案件中之「非同乘型」或「同乘型」皆予以適用。不過依此判斷標準，在「非同乘型」之案例中，在車外的共同運行供用人大多被認為其對於運行之支配係間接的、潛在的、抽象的，反之在車內的共同運行供用人則往往會被認定其對於運行之支配係直接的、顯在的、具體的，從而無法該當他人性而獲得賠償。

（2）「同乘型」之代表判例----飽受批評的最判昭和 57 年 11 月 26 日

最高法院在最判昭和 57 年 11 月 26 日第二小法庭判決中，認為本文中身為汽車所有人的受害運行供用人係居於事故防止之重心，而駕駛的運行供用人並無不服其就運行之支配或指示，因而認定受害之運行供用人具有較強程度的運行支

¹¹⁵ 佐佐木一彥，「他人性・好意同乘」，「新・現代損害賠償法講座 5 交通事故」，57 頁，日本評論社，1997 年。

¹¹⁶ 如最判昭和 52 年 5 月 2 日(交民集 10 卷 3 号 639 頁)、最判昭和 52 年 9 月 22 日(交民集 10 卷 5 号 1255 頁)、最判昭和 55 年 6 月 10 日(判夕 424 号 82 頁)、最判昭和 57 年 4 月 2 日(判時 1042 号 93 頁)。


配，從而否定其作為請求權主體之適格。該判決並未採取前述最判昭和 50 年 11 月 4 日所提出「直接的、顯在的、具體的」的用語，而係逕自比較共同運行供用人間對於運行支配之程度。

而最判昭和 57 年 11 月 26 日可以說招致了學說上許多的批評，其中最多數的批評主要在於該判例之標準過於嚴苛，使得「同乘型」案例中身為汽車所有人的受害人依此標準很難有獲得賠償的機會。另一方面，相較於「非同乘型」中就共同運行供用人間運行支配之比重較易判斷，在「同乘型」之案例中，欲以固定之標準判斷共同運行供用人間運行支配之程度則更為困難。

第二項 責任成立要件

第一款 汽車交通事故

第一目 汽車



依自賠法第 2 條第 1 項¹¹⁷之規定，自賠法上之汽車係指「道路運送車輛法第 2 條第 2 項規定之『汽車』」及「道路運送車輛法第 2 條第 3 項規定之『附有原動機自行車』」。而依道路運送車輛法之規定，就「汽車」之定義應係指「非依軌道或電力架線，而係依原動機，以在陸上移動為目的所製造者」，至於「原動機自行車」則係指排氣量在 50c.c.以下之機車，其定義與「非依軌道或電力架線，而係依原動機，以在陸上移動為目的所製造者」並無差異。

此外，自賠法將「以供農耕作業使用為目的而製造之小型特殊汽車」排除在自賠法之汽車範圍外，由於該種車輛在使用目的及性能上之特殊性，因此極少造成事故，危險性亦較低，從而在昭和四十一年修法時被排除在自賠法上之

¹¹⁷ 自賠法第 2 條第 1 項

「本法所稱『汽車』係指道路運送車輛法（昭和二十六年法律第一百八十五號）第二條第二項規定之汽車（以供農耕作業使用為目的而製造之小型特殊汽車除外）及同條第三項規定之附有原動機自行車。」

汽車以外¹¹⁸。

日本實務上曾被特別討論的是，專門在工廠內所使用的堆高機是否屬於自賠法第 2 條規定的汽車。就此問題，實務見解認為自賠法第 2 條僅將供農耕作業使用的小型特殊汽車排除，除此之外，不能另外附加法條上所無之限制，因此其仍為自賠法第二條所規定之汽車，必須適用自賠法之運行供用者責任¹¹⁹。

第二目 交通事故

(一) 定義與主要學說

「汽車交通事故」在日本自賠法上相當於第 3 條中的「運行」，而同法第 2 條第 2 項¹²⁰則對「運行」有所定義：「不問是否運送人或物，將汽車依該當裝置之用法而使用」，由於該定義本身未臻明確，因此對於「運行」之意義究竟為何尚有下列諸說：

(1) 原動機說：此說係將自賠法第 2 條第 2 項中的「該當裝置」解為原動機，而「運行」即指以原動機之作用使汽車移動。

(2) 行駛裝置說：此說則認為所謂的「該當裝置」應係行駛裝置，而行駛裝置不僅指原動機，如方向盤、剎車等亦包含在內。從而只要行駛裝置有所作用時即為「運行」，並不限於以原動機作用，例如汽車故障而被拖吊時，方向盤及剎車等若仍可操作，亦屬「運行」。

(3) 固有裝置說：此說認為非但行駛裝置，即便是汽車其他之固有裝置，亦應包含在「該當裝置」內，如起重機之吊具、車門等。該等設備之使用即為「運行」，

¹¹⁸ 木宮高彥、羽成守，「注釈自動車損害賠償保障法」，8 頁，有斐閣，1978 年。

¹¹⁹ 東京地判昭和 43 年 12 月 26 日交通民集 1 卷 4 号 1548 頁，參閱野村好弘，「自動車事故の民事判例」，37~38 頁，有斐閣，1970 年。

¹²⁰ 自賠法第 2 條第 2 項

「本法所稱『運行』，係指不問是否運送人或物，將汽車依該當裝置之用法而使用。」

例如起重機雖處於停止狀態，但於操作吊具時，即係依該等設備之目的而為操作，亦屬「運行」。

(4) 車庫出入說：此說認為所謂「該當裝置」就是指汽車本身。只要是基於行駛汽車之目的，自車庫出發時起，直到再將其停放回車庫為止，在此期間內皆屬於繼續使用汽車的狀態，而該當於「運行」之概念。因此即便是停車於路邊時，亦應認為汽車仍在使用狀態而該當於「運行」。

(5) 危險性說¹²¹：此說從自賠法第 3 條係屬危險責任作為出發點，認為凡與一般行駛之危險性相當的行為，即可解為「運行」。

(二) 早期見解----原動機說、行駛裝置說

「原動機說」係自賠法制定時立法者之見解，早期實務亦多採之¹²²。惟最高法院在最 3 判昭和 43 年 10 月 8 日判決中對於「運行」之定義放寬而採取「行駛裝置說」¹²³。不過由於這兩說對於「運行」之概念皆限於動態的行駛，對於受害人的保護不足，尤其是在操作起重機或卸貨作業這一類型的案例中，汽車往往是處於停止的狀態，若造成事故依「行駛裝置說」仍無法該當於「運行」。因而有「固有裝置說」的提出，將「該當裝置」的意義作更為擴張的解釋。

(三) 卸貨事故與固有裝置說

最高法院則是在最 1 判昭和 52 年 11 月 24 日判決中進一步採取了「固有裝置說」，往後之實務見解亦多從之。由於不乏此一類型之案例，實務上對於究竟何者係屬「固有裝置」，何種態樣之行為係屬「依其用法而使用」，有較為詳細的

¹²¹ 石田穰，「判例民法 第 1 卷」，224 頁，東京大学出版会，1977 年。

¹²² 例如神戶地判昭和 34 年 4 月 18 日判時 188 号 30 頁。該判決認為停車之狀態本身非屬運行，就停車中所發生之事故，除非事故之發生與停車前之運行有因果關係，否則並無自賠法第 3 條之適用。

¹²³ 最 3 判昭和 43 年 10 月 8 日民集 22 卷 10 号 2125 頁。本案係三輪小貨車因故障被他車以繩索牽引行走時，乘坐在該三輪小貨車後方車斗的兒童自車斗跳出，因撞擊頭部而死亡。

討論。最 1 判昭和 52 年 11 月 24 日判決之案例事實¹²⁴係關於起重機之吊具，從而可以推知例如水泥車之滾桶、堆高機之貨叉、挖土機或鏟裝機之挖斗或鏟斗、傾卸卡車之傾卸斗等皆可該當於「固有裝置」。不過在這些特種車輛之外，例如普通貨車之車斗（即放置貨物的平台）、汽車之車門等是否亦為「固有裝置」，從該判決來看尚無法明確得知¹²⁵。而若其被認為是「固有裝置」，是否又可進一步該當於「依其用法而使用」亦成問題，因為最 1 判昭和 52 年 11 月 24 日在判決中使用了「操作」的用詞，因而產生了爭議，例如就卸貨而言，貨車之車斗是否為一被使用的固有裝置？換言之，是否須有一動態的操作行為，始為自賠法第 2 條第 2 項的「使用」¹²⁶？而針對這個問題，實務見解多以「總合判斷」之方式為之，亦即以卸貨作業與停車前後之行駛在時間上的關連性、停車之處所等因素來判斷是否該當於「運行」¹²⁷。事實上實務也以「總合判斷」的方式同時判斷了因果關係的有無，這不但混淆了「運行」與「因果關係」兩者之概念，亦使得「運行」之定義益趨模糊，與原本之法條文字及學說理論背離¹²⁸。到了最 1 判昭和 63 年 6 月 16 日，最高法院不再採取此種「總合判斷」之方式，而逕行認為貨車

¹²⁴ 本案概略事實係起重機於迴轉吊臂時，由於碰觸高壓線，導致接觸吊勾的人員被電死。

¹²⁵ 不過地方法院就車門開關所生之事故，很早即有肯定其為「運行」之例。見大阪地判昭和 40 年 1 月 29 日判夕 183 号 185 頁。

¹²⁶ 同時亦可發現，在日本法上，一直難免陷於將「運行」聯想並限制在動態行為之內，從早期的原動機說和行駛裝置說皆將運行限制在動態的汽車移動狀態，到固有裝置說時亦不免認為固有裝置必須要有動態的操作行為。

¹²⁷ 例如東京地判昭和 58 年 7 月 26 日(判時 1088 号 100 頁)以事故係於停車約 10 分鐘後發生，且貨車於卸貨作業完成後即預定駛離，而認為卸貨作業與停車前後的行駛之間具連續性；另外事故發生之地點亦係一般人不能自由通行之場所，而肯定該案例中之卸貨該當於「運行」。

否定之例則有最 2 判昭和 56 年 11 月 13 日(判時 1026 号 87 頁)，本案之原審判決(大阪高判昭和 55 年 12 月 23 日交民集 14 卷 6 号 1261 頁)以事故係於停車一小時後所發生，且貨車未預定於卸貨作業完成後繼續行駛；另外事故現場亦不許(材料場)外部之人車進入為由，而否定該案例中之卸貨該當於「運行」。而最高法院亦肯定原審判決之見解。

¹²⁸ 相關批評見國井和郎，「民法判例レビュー 25 民事責任」，判夕 698 号 47 頁。

之車斗即為「固有裝置」¹²⁹，對於該裝置之使用即便非屬動態的操作行為仍該當於「運行」。此種見解不但改變了向來實務上所採取的「綜合判斷」的方式，亦擴大了最 1 判昭和 52 年 11 月 24 日對於「運行」概念之認定範圍，雖然表面上仍係採取「固有裝置說」，不過實質上已更加接近所謂的「車庫出入說」，其對於未來實務見解的影響則尚待觀察。在諸如卸貨作業、操作堆高機這類的案例，雖然實務上大多肯定其可包攝於「運行」之概念中，但是亦不乏有否定之例¹³⁰，特別是在受害人為作業員的情況，似有基於政策考量而認為應由勞災補償而非強制責任險來進行保護的趨勢，因而傾向認定其為單純之勞災事故¹³¹。

（四）固有裝置說之不足以及車庫出入說的重新理解

雖然日本之實務見解多採取「固有裝置說」，不過依據「固有裝置說」，在加害車輛處於單純停車的狀態，亦無使用汽車上何等設備或裝置之情形，是否可以該當於「運行」之概念則仍有疑問，因而又有「車庫出入說」的提出，使得「運行」之範圍更廣。然而「車庫出入說」遭受批評的地方亦在於此，亦即其所定義「運行」的意涵外延並不明確。這或許是因為「車庫出入說」有別於前述幾說，而以「地點」作為切入的角度。其實從經常被歸類為與「車庫出入說」同一說的「車自體說」去理解時，即可明確得知該說認為應將自賠法第二條第二項之「該當裝置」理解為汽車本身，而汽車之使用即為「運行」。從這個角度解釋時，既符合法條文義，亦可使「運行」概念之範圍擴張，而擴大保護受害人，因此日本學界採取此說者頗多¹³²。另外「車庫出入說」易被誤解之處在於認為當汽車位於

¹²⁹ 本案中之車斗並非普通貨車之車斗，而係專載木材之貨車車斗，具有固定木材之鐵製支柱和供堆高機之貨叉插入用的枕木裝置在其車斗上。因此可否以該最高法院昭和 63 年 6 月 16 日之判決即認為普通貨車之車斗亦屬「固有裝置」仍未能完全確定，不過一般仍認為應以肯定為宜，見「交通事故判例百選」，30~31 頁，有斐閣，1999 年第四版。

¹³⁰ 例如前述之最 2 判昭和 56 年 11 月 13 日(判時 1026 号 87 頁)。

¹³¹ 吉川吉衛，判評 368 号 36 頁。

¹³² 例如吉岡進，「交通事故訴訟の課題」實務民事訴訟講座 3，28 頁，日本評論社，1969 年。野村好弘，「自動車事故の民事判例」，38 頁，有斐閣，1970 年。

車庫內或停車場時即被排除在「運行」之範圍外，但是汽車的使用本即具有各式各樣的危險性，即便是單純的停車，不論停車地點何在，都沒有特別將其排除的理由，而仍該當於「運行」。

第二款 損害

損害賠償責任之成立當然須以實際上發生損害為必要，而在交通事故中，被害人可能受到的損害可分為「人身損害」與「財物損害」，惟依自賠法第3條前段之規定「為自己而將汽車供運行之用者，因其運行而侵害他人之『生命』或『健康』時，就因而所發生之損害，應負賠償責任。」由此可知，自賠法第3條之運行供用人責任，其損害填補之對象僅限於「人身損害」，而不包含「財物損害」。因此被害人就其因汽車交通事故所生之財物損害，僅得回歸適用民法上侵權行為之規定來請求損害賠償。

儘管如此，在立法之初即有論者認為未來應跟隨世界各國的潮流將財物損害亦納入運行供用人責任的範圍¹³³。而在裁判上若因人身損害或財物損害而適用不同的請求權基礎，並導致舉證責任的相異，就實務而言亦非妥適。

第三款 因果關係

交通事故與損害的發生之間應具有因果關係，運行供用人責任始成立。而因果關係之認定標準，依傳統以來之通說，大多採取相當因果關係，惟相當性之內涵常易混雜過失之概念，而與帶危險責任色彩之運行供用人責任有所扞格，就此學說上亦有主張若干不同之標準，於本款中將介紹學說上之諸種見解，以及實務上曾發生就因果關係成立與否有所爭論之案例。

第一目 相當因果關係與學說爭議

¹³³ 黒住忠行，「自動車事故のひかれ損を防止----立案中の自動車損害賠償保障制度」，時の法令163号4頁。

日本自賠法第 3 條運行供用人責任的因果關係，又稱之為「運行起因性」。學說實務上就其解釋或判準有下列諸種看法：(1) 相當因果關係說 (2) 事實上因果關係說¹³⁴ (3) 時空密切關係說¹³⁵。通說與實務大多採取相當因果關係說¹³⁶，不過即使採取相當因果關係說，也未必與一般侵權行為法上所了解的相當因果關係說相同，而所謂相當性的判斷基準亦因論者而異，大致上而言，有漸漸朝與汽車危險性相關連的方向解釋。

時空密切關係說則係仿照德國道路交通法第 7 條於 1952 年修正所作之解釋，依德國道路交通法之修正，只要損害之發生與運行在場所上、時間上有密切的關係，即可認為因果關係成立。

支持事實上因果關係之論者則認為相當因果關係之所以將不相當之結果排除，係因不相當之結果與個人自主無關，然而危險責任之歸責原因並非建立於個人之行為，而應屬單純之風險歸責，故不應適用相當因果關係，事實上因果關係與自賠法接近無過失責任立法的精神始較為合致。並認為時空密切關係實際上即為事實上因果關係說法則化後的結果，雖然有進一步宣示保護受害人的意義，不過就具體案例之適用上幾乎與事實上因果關係說沒有差異。從法條之用語來看，採事實上因果關係說亦較無文字上的問題¹³⁷。

對此相當因果關係說則認為，從免責事由來看日本之自賠法與德國之道路交

¹³⁴ 事實上因果關係即相當於條件關係，以「若無此行為，必不生此種損害」作為判準。中村行雄，「自賠法における『運行』及び『運行によって』」，「現代損害賠償法講座 3 交通事故」，113 頁，日本評論社，1972 年。

¹³⁵ 採取此說之學者及實務見解如下：木宮高彥、羽成守，「注釈自動車損害賠償保障法」，29~30 頁，有斐閣，1978 年；大阪地判昭和 46 年 5 月 12 日(判夕 266 号 253 頁)；福岡地小倉支判昭和 54 年 11 月 26 日(判時 962 号 106 頁)本案係受害人自走走停停的貨車車斗上摔下死亡。

¹³⁶ 最三小判昭和 43 年 10 月 8 日(民集 22 卷 10 号 2125 頁)；最三小判昭和 57 年 1 月 19 日(民集 36 卷 1 号 1 頁) (前兩者皆為 rope 事件)；大阪高判昭和 47 年 5 月 17 日(交民 5 卷 3 号 642 頁)

¹³⁷ 條文係採「運行によって」之用語，即為因為、依據之意。而時空密切關係之內容較趨近於日文中的「運行に際して」。

通法並不完全相同，自賠法本質上係屬推定過失責任，因此仍須依循民法上侵權行為之原則來解釋，而應採取相當因果關係。另一方面，由於通說對於「運行」的認定係採較寬鬆的車庫出入說，因此認為在因果關係的部分需採取相當因果關係作為控制。例如在最高法院的兩個類似的判決中，對於貨車的車斗為固有裝置皆予以肯定，但是在因果關係上則有不同的判斷，而導致責任成立之結果亦不同。在否定運行供用人責任之判決中，最高法院認為事故係因為其他起重機與被害人之汽車相撞而致，而與貨車無關因此不具因果關係¹³⁸。

由於相當因果關係與過失的概念在某些案例中參雜在一起的，因此有論者認為，若採取相當因果關係，同時亦需注意舉證責任的問題。亦即作為免責事由之一的加害人無過失，既係應由加害人一方負舉證責任，則運行與損害發生之間的因果關係亦應由加害人一方負舉證責任。否則若由受害人一方負相當因果關係的舉證責任時，將與自賠法第 3 條但書的規定意旨相違背¹³⁹。

第二目 爭議案例

日本法上有關因果關係的爭議案例，大多同時涉及了交通事故的認定問題，而涉及交通事故認定之案例多已於前述「交通事故」中述及，故以下僅就單純因果關係之爭議的案例類型「非接觸事故」討論。

所謂「非接觸事故」，常見之例即是受害人未能及時預見到加害車輛的行駛路徑，因而在緊急避開時自己跌倒或撞到其他車輛等情況。在這一類的案例中實務見解多認為此種心理層面受到影響的情況亦具有相當因果關係，實體上有無接

¹³⁸ 參閱「交通事故判例百選」，31 頁，有斐閣，1999 年第四版。

¹³⁹ 榮春彦，「自賠法三条の『運行によって』の意義」，「裁判実務大系 8 民事交通・労働災害訴訟法」，74~77 頁，青林書院，1985 年。廣島地判昭和 45 年 5 月 8 日(判タ 249 号 202 頁)亦同此旨。惟實務上亦有採取受害人應負舉證責任之見解，如東京地判昭和 46 年 9 月 30 日(判タ 271 号 348 頁)。

觸則在所不問¹⁴⁰。

第四款 免責事由

自賠法上之免責事由規定於自賠法第三條但書，運行供用人須證明以下三項要件：(1) 自己及駕駛人就汽車之運行未怠於注意；(2) 被害人或駕駛人以外之第三人有意或過失；(3) 汽車無構造上之缺陷或機能之障害。可能的例子如對方汽車超越中心線行駛自己路線、被追撞、行人不可預期之異常行為等。

自賠法第 3 條但書之免責要件事實須由運行供用人這一方負舉證責任，由於其必須證明自己及駕駛人就汽車之運行未怠於注意，因此自賠法第 3 條在類型上其實應係一「推定過失責任」，而非「無過失責任」。

另外日本學說上認為「不可抗力」(如天災)與「正當防衛」(如撞強盜)亦屬運行供用人責任之免責事由。

第一目 自賠法第 3 條但書之免責

依照自賠法第 3 條但書「……但證明自己及駕駛人就汽車之運行未怠於注意，且被害人或駕駛人以外之第三人有意或過失，以及汽車無構造上之缺陷或機能之障害，不在此限。」故運行供用人如欲依第 3 條但書免責，即須證明以下三項要件：(1) 自己及駕駛人就汽車之運行未怠於注意 (2) 被害人或駕駛人以外之第三人有意或過失 (3) 汽車無構造上之缺陷或機能之障害。而由於法條規定使用「以及」(並びに)的文字，故早期的實務見解多認為必須證明三項要件皆成立始能免責。

然而作為自賠法第 3 條模型之德國道路交通法第 7 條，其在 2002 年修正前的第 2 項規定為：「事故係非基於汽車構造上之缺陷或機能上之障害的不可避免

¹⁴⁰ 如最判昭和 47 年 5 月 30 日民集 26 卷 4 号 939 頁、最判昭和 54 年 7 月 24 日交民集 12 卷 4 号 907 頁、最判昭和 48 年 4 月 20 日判時 707 号 49 頁。但亦有否定之例，如東京高判昭和 48 年 4 月 17 日判時 711 号 94 頁。

事由所招致者，應免除其損害賠償責任。當事故係可歸責於被害人或非受僱從事利用汽車之第三人或動物，且保有人及駕駛人均已盡依事件所必要之注意時，其事故之發生視為不可避免。」詳言之，德日兩國之規定乍看之下雖然類似，但是有以下三點不同：(1) 首先，德國道路交通法在 2002 年修正前¹⁴¹原則上係以「不可避免」事由作為免責事由，且該不可避免事由須限於「非基於汽車構造上之缺陷或機能上之障害者」¹⁴²，亦即，該項要件係作為不可避免事由內容之一部。(2) 再者，第 2 句之「事故係可歸責於被害人或非受僱從事利用汽車之第三人或動物」、「且保有人及駕駛人均已盡依事件所必要之注意」這兩項要件僅係「不可避免」事由之例示。(3) 最後，從法條中亦可明確得知不可避免事由與交通事故間應具有因果關係。此為日本自賠法第 3 條但書所無。

因此，日本學說上不乏對於三項要件皆須具備之見解存疑者，而提出了各種不同的操作方式¹⁴³。目前的通說雖然仍認為自賠法第 3 條但書的三項要件皆須具備，始能令運行供用人免責，但若能證明其中某項要件之存否與事故之發生間並無因果關係，即便不具備該項要件仍可免責¹⁴⁴。其中一部分的理由也包括了運行供用人責任並不是一個完全的無過失責任，因此如果以一個與事故發生無相當因果關係的事由作為免責要件，於理論上並不合理。

以下分述三項要件之內容：

¹⁴¹ 2002 年修正後，改採更嚴格的「不可抗力」事由始得免責，詳見

¹⁴² 這與危險責任之原理有關，蓋汽車構造上之缺陷或機能上之障害本即汽車該項危險源所可能產生之一種危險，而危險責任之課予即係以該危險源為歸責之原因。若再以之作免責之原因，理論上即有矛盾之處。

¹⁴³ 例如認為自賠法第 3 條但書的第二要件「被害人或駕駛人以外之第三人有故意或過失」應作為第一要件「自己及駕駛人就汽車之運行未怠於注意」的補強證據；或者有認為自賠法第 3 條但書的免責要件應限於汽車範圍以外之原因等。詳見太田幸夫，「免責」，「裁判實務大系 8 民事交通・労働災害訴訟法」，116 頁，青林書院，1985 年。

¹⁴⁴ 谷水史，「民事交通事故訴訟の問題点」，「民事法の諸問題三卷」，98 頁。最判昭和 45 年 1 月 22 日(民集 24 卷 1 号 40 頁)

(1) 自己及駕駛人就汽車之運行未怠於注意

a. 在運行供用人與駕駛人為同一人的場合：其所負擔的即是駕駛上的注意義務。關於此一注意義務，一般認為與民法上的注意義務大致相同，亦以客觀上一般駕駛人的注意程度作為標準，內容則包含了交通規則的遵守義務、駕駛的安全確認義務及事故發生防止義務等。

實務上，最高法院引用了刑法上的信賴原則¹⁴⁵，所謂的信賴原則，係指當交通參與者信賴其他交通參與者會遵守交通秩序而適切的行動時，若因其他的交通參與者未遵守交通秩序而導致交通事故，對此亦無須由其負擔責任。換言之，駕駛人所被要求負擔的注意義務，不宜至過高的程度而反倒妨害了汽車於交通上本來的機能。

另外，如果所違反的注意義務與交通事故的發生間不具有因果關係，仍有可能被認定為未怠於注意。例如駕駛人不具駕照或者酒駕，但是在具體的駕駛上仍被認為適切時，即會認其就汽車之運行不具過失¹⁴⁶。

b. 在運行供用人與駕駛人非同一个人的場合：除了駕駛人本身必須盡到上段所述的駕駛上的注意義務外，在運行供用人方面，其所需負擔的注意義務包含了「對於駕駛人的選任監督義務」以及「對於汽車的保養檢查義務」，才能使運行供用人免責。

在「對於駕駛人的選任監督義務」方面，違反的例子如運行供用人所選任之駕駛人不具責任能力，或者運行供用人對於駕駛人之指示與交通事故間有所關聯等。而在運行供用人所選任之駕駛人突發地發生心神喪失的情形，例如癲癇發作或心臟麻痺等，學說上有認為若能證明運行供用人就此不具有預見可能性，即可

¹⁴⁵ 最判昭和 45 年 1 月 27 日(民集 24 卷 1 号 56 頁)

¹⁴⁶ 廣島地判昭和 42 年 5 月 31 日(下級民集 18 卷 5=6 号 607 頁)

解為免責¹⁴⁷，但實務上就此類型之案例，曾認為若不能同時證明被害人或駕駛人以外之第三人有故意或過失，仍不得令運行供用人免責¹⁴⁸，不過即便如此，學說上認為至少還可以檢討能否適用不可抗力之免責¹⁴⁹。

在「對於汽車的保養檢查義務」方面，經常會與「汽車無構造上之缺陷或機能之障害」該項免責要件之判斷重疊，因此這方面的問題大多會回歸至「汽車無構造上之缺陷或機能之障害」之免責要件來討論，不過實務上仍有出現過將其視為「運行供用人就汽車之運行未怠於注意」與否加以判斷¹⁵⁰。

(2) 被害人或駕駛人以外之第三人有故意或過失

a. 被害人之故意、過失

此處的被害人包含了被害人一方，例如在母親攜幼兒穿越馬路的情形，就被害人幼兒而言，亦須承擔其母親的過失¹⁵¹。而其他被害人就交通事故具有過失的例子，尚有被害人於夜間因酒醉而突然朝汽車正前方衝出的情形等¹⁵²。

b. 第三人之故意、過失

此處的第三人係指運行供用人、駕駛人及被害人以外的第三人，運行供用人與被害人本即自賠法上運行供用人責任之責任主體及請求權主體，故不在第三人之範圍內，而駕駛人於某些角度而言，係屬運行供用人之一方，此亦為前項要件將運行供用人及駕駛人並列之原因，從而自賠法第 3 條的條文中特別將駕駛人排

¹⁴⁷ 谷水史，免責の要件(1)，判夕 212 号 160~161 頁。不過亦有反對見解，見篠田省二，「自賠法における免責」，「現代損害賠償法講座 3 交通事故」，156 頁，日本評論社，1972 年。

¹⁴⁸ 名古屋地判昭和 38 年 8 月 20 日(訟務月報 10 卷 1 号 96 頁)

¹⁴⁹ 太田幸夫，「免責」，「裁判実務大系 8 民事交通・労働災害訴訟法」，117 頁，青林書院，1985 年。

¹⁵⁰ 東京地判昭和 48 年 1 月 30 日(判夕 302 号 242 頁)

¹⁵¹ 最判昭和 45 年 1 月 22 日(民集 24 卷 1 号 40 頁)

¹⁵² 松山地西条支判昭和 50 年 11 月 27 日(交民集 8 卷 6 号 1704 頁)

除在第三人的範圍之外。

而第三人就交通事故之發生具有故意或過失的情形，常舉的例子如土地上之工作物的管理者就工作物的設置、保存、管理等有所瑕疵；或者是動物占有人就動物之管束未為相當之注意而造成交通事故等。不過在野生動物造成交通事故的情形，則為不可抗力之免責的問題。

c. 多數方同時有故意或過失

在運行供用人一方與被害人一方就交通事故之發生皆具有故意或過失的情形，依照前述通說的見解，運行供用人欲免責原則上三項要件皆須滿足，而由於不具備運行供用人就汽車之運行未怠於注意的免責要件，因此運行供用人仍不得免責，此時僅涉及過失相抵的問題¹⁵³。

而在運行供用人一方與第三人就交通事故之發生皆具有故意或過失的情形，同樣無法令運行供用人免責，此時則涉及共同侵權行為的問題。

(3) 汽車無構造上之缺陷或機能之障害

「構造上之缺陷」係指汽車或其零件在設計或製造過程中所產生之缺陷而言，「機能之障害」則指汽車之設備未依其原設計而運作。而「汽車無構造上之缺陷或機能之障害」之所以作為免責之要件，一方面是因為運行供用人責任屬於危險責任之性質，危險責任歸責之原因本即在於汽車該危險源，若又以此一危險源之缺陷或故障等原因免除責任，理論上有所矛盾；另一方面亦因為若不將該風險由運行供用人負擔，則勢必需由汽車製造人負擔所謂的製造物責任，但是相較之下，製造物責任的追及是更加困難的¹⁵⁴。

¹⁵³ 不過在自賠法上，原則上只有在被害人具有 70% 以上的重大過失時，始有過失相抵的適用，詳見本節第三款第二目「與有過失」。

¹⁵⁴ 詳見篠田省二，「自賠法における免責」，「現代損害賠償法講座 3 交通事故」，160~161 頁，日本評論社，1972 年

關於本項要件之內涵或者認定標準，實務上曾提出若干見解，例如就汽車構造上之缺陷或機能之障害，應限於依當時機械工學上的知識及經驗所能預知之範圍而言¹⁵⁵。而如同前述，若能證明「汽車無構造上之缺陷或機能之障害」此項要件之存否與事故之發生間並無因果關係，仍可免責¹⁵⁶。

第二目 不可抗力之免責

不可抗力之免責事由如地震、山崩、野生動物突然衝出等，通常係指汽車範圍以外之原因，且無法作為最終法定責任歸屬之主體而言，不過實務上出現的多是否定之例¹⁵⁷。

第三目 正當防衛之免責

正當防衛之所以得作為運行供用人責任之免責事由，亦類同不可抗力之免責，皆係移植自侵權行為法上的概念。形式上則係依自賠法第 4 條¹⁵⁸適用民法第 720 條¹⁵⁹即侵權行為法中正當防衛免責的規定。

至於緊急避難雖亦係民法第 720 條之免責事由，但其僅針對財物損害免責¹⁶⁰，而自賠法上的運行供用人責任並不包含財物損害的賠償，故緊急避難並非運行供用人責任之免責事由。

關於日本法上所承認正當防衛之免責，實有若干疑義。蓋正當防衛係源自於

¹⁵⁵ 東京高判昭和 48 年 5 月 30 日(判時 707 号 59 頁)

¹⁵⁶ 福岡地小倉支判昭和 43 年 12 月 26 日(判時 551 号 77 頁)

¹⁵⁷ 如東京地判昭和 48 年 1 月 30 日(判夕 302 号 242 頁)就接受保養後輪胎破裂所造成的事故，否定其為不可抗力之原因；大阪高判昭和 53 年 3 月 15 日(交民集 11 卷 2 号 321 頁)就因大型車形成死角所造成的事故，亦認其非不可抗力之原因。

¹⁵⁸ 汽車損害賠償保障法第 4 條：「關於為自己而將汽車供運行之用者之損害賠償責任，除依前條規定外，適用民法(明治 29 年法律第 89 號)之規定。」

¹⁵⁹ 民法第 720 條第 1 項：「對於他人之侵權行為，為防衛自己或第三人的權利或法律上保護之利益，不得已為加害行為者，不負損害賠償責任……」

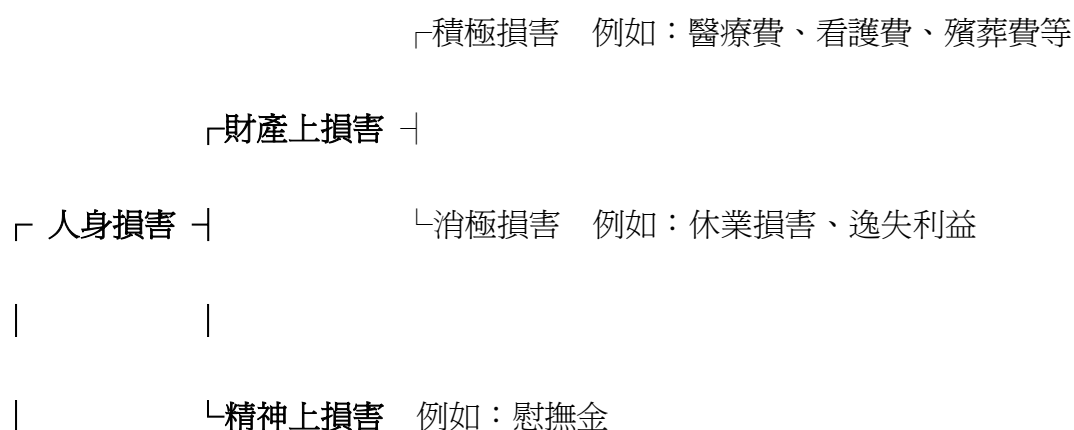
¹⁶⁰ 民法第 720 條第 2 項：「前項規定，於為避免由他人之物所生急迫之危難而毀損該物者準用之。」

違法性阻卻之概念，但是在危險責任中其實並沒有違法性該項要件，危險責任歸責之原因在於管領汽車該項危險源，但管領汽車一事本身並無違法性的問題。因此，欲以正當防衛阻卻違法性以達免責之效果，於論理上即有所欠缺。從而一般認為得依正當防衛免責之例子，在理論上亦仍應負運行供用人責任而不得免責。

第三項 責任效力

第一款 損害賠償之項目與範圍

若自賠法之運行供用人責任成立後，即產生損害賠償之效果。至於具體損害之項目及內容此等概念勢必參考向來民事損害賠償責任體系中已建立起之概念，在民事損害賠償體系中，損害之內容可分為人身損害與財物損害，人身損害包含了「財產上損害」及「精神上損害」，財產上損害又可分為「積極損害」及「消極損害」。「積極損害」意指被害人因事故發生而不得不支出之費用，「消極損害」則係指倘若事故不發生時被害人可獲得或預期獲得之利益。而在侵害生命、身體、健康等所造成的人身損害中，常發生之積極損害有醫療費、看護費、殯葬費、律師費等，消極損害之部分則如休業損害、後遺症之逸失利益及死亡之逸失利益等¹⁶¹。其關係約如下圖所示：



¹⁶¹ 逸失利益亦可廣泛地指稱包含休業損害等的消極損害，但本文為求類型區分及用語之清楚，並遵從「支付基準」之用語，故僅將逸失利益用於死亡及後遺症時勞動能力損失之情形，而不在休業損害中使用逸失利益的用語。

└ 財物損害

至於運行供用人責任其損害賠償之項目與範圍，雖然大抵上承襲了既有民事損害賠償責任體系之內涵，但仍有若干不同之處。首先，運行供用人責任所填補之損害對象僅限於人身損害，而不包含財物損害已如上節所述。除此之外，一方面為求損害賠償之迅速，另一方面亦為免責任嚴格化導致損害賠償過於擴大，自賠法在損害賠償之定型化及定額化上的特色更為明確而突顯。依自賠法第 16 條之 3 第 1 項¹⁶²所訂的「汽車損害賠償責任保險之保險金及汽車損害賠償責任共濟之共濟金等的支付基準」（以下簡稱「支付基準」），該「支付基準」分別就被害人傷害、殘障或死亡等不同情形而將損害之內容及範圍予以明定。雖然「支付基準」係針對責任保險所支付之保險給付項目及金額為規定，但依據責任保險之原理「無責任即無責任保險」，「支付基準」所規範之內容其實亦代表了運行供用人責任其損害賠償之項目及範圍。從而可謂運行供用人責任其損害賠償之項目僅限於「支付基準」中所訂定者，損害賠償之範圍亦依「支付基準」所訂之數額或計算方式而定。若被害人發生「支付基準」內容以外之損害，僅能依民法或其他法律之損害賠償請求權進行主張。而「支付基準」就被害人傷害、殘障或死亡等不同情形而分別訂定之支付總額上限，即為運行供用人責任其損害賠償之最高限額。以下即依被害人傷害、殘障或死亡三種情形，分別予以介紹被害人所得請求賠償之損害內容¹⁶³。

第一目 傷害所生之損害

¹⁶² 自賠法第 16 條之 3 第 1 項

「保險公司於支付保險金時，須依就死亡、殘障及傷害所定之支付標準。」

¹⁶³ 於此固然亦可依財產上損害及精神上損害之分類角度予以介紹，但由於我國強制汽車責任保險法關於損害賠償之項目及範圍依第 27 條亦係依傷害醫療費用、殘廢及死亡三種情形區分其情況，因此在此處即依循自賠法第 16 條之 3 第 1 項及其「支付基準」所規定之架構予以詳述，以利比較。

（一）積極損害

（1）治療關係費

治療關係費包含了急救、診療¹⁶⁴、住院、開藥、手術、看護等費用，往返門診、轉診或出院等之交通費用，和義肢、義齒或義眼等裝置費用，甚至就診斷書、其他雜費¹⁶⁵等亦有規範。在治療關係費之認定上多以「必要且妥當¹⁶⁶之實際支出」為其要件，並以其實際支出之數額作為損害計算之依據。不過就親屬看護之情形，雖未有實際支出費用，但由於現多已肯定其得請求與看護費用相當數額之損害賠償，因此在「支付基準」中亦肯認此等損害並明定其得請求之數額。

（2）文書費

文書費係指如發給交通事故證明書、被害人一方的印鑑證明書、戶口名簿等所需之費用，亦以必要而妥當之實際支出費用為限。

（3）其他費用

其他費用係指前兩項以外之損害，同樣以必要且妥當之實際支出作為認定標準。

（二）休業損害

休業損害係指被害人自因交通事故致受傷後，至傷害治癒或症狀固定為止之

¹⁶⁴ 診療之方式包含了按摩、針灸、柔道整復等。柔道整復係指以柔道之方式就脫臼、骨折等情形予以復位，類似我國中醫之推拿。

¹⁶⁵ 如營養品之購買費用、通訊聯絡費用等。

¹⁶⁶ 關於此等必要性或妥當性之判斷，多藉助醫師之認定。例如在看護費用之認定，原則上只要是依據醫生指示的看護，即可認其具有必要性。但即使不具醫生的指示，在綜合考量被害人受傷的部位、傷勢程度、年齡、治療方式等因素後，依據一般社會通念認為有看護之必要時，其看護費用亦仍可被認定為損害。而如往返門診、轉診或出院等交通費用之認定，交通方式之採擇是否具備妥當性應視被害人之傷勢而定，例如在被害人僅受輕傷的情形，即便被害人係搭乘計程車，仍僅能在大眾交通運輸工具的費用範圍內視為損害。

期間中，因為無法工作而減少之收入。「支付基準」原則上係以 1 日 5700 日圓之定額乘上其實際休業之日數作為計算方式。不過被害人若能舉證其實際收入高於 5700 日圓，得以其實際收入計算，但仍有最高額之限制¹⁶⁷。又若被害人為家事從事者，雖然實際上並無工作之收入，但現多肯定其在家庭管理上的付出亦具有財產價值，因此「支付基準」亦明定家事從事者視同受有休業損害。

（三）慰撫金

被害人受傷期間之慰撫金，以 1 日 4200 日圓計之，而日數之認定則依被害人傷害之態樣及其實際接受治療之日數等，以定出其治療期間之範圍。但當被害人為孕婦並發生死產或流產之情形時，得另予認定其慰撫金。

需注意的是被害人受傷時所能領取之保險金額以 120 萬日圓為上限，因此即便治療關係費、休業損害及慰撫金等合計金額超過此一上限，被害人之損害額仍僅能以 120 萬日圓計之。

另外，當交通事故中之被害人死亡時，就其死亡前因受傷所生之損害，「支付基準」亦明定得準用關於傷害所生之損害的規定請求賠償。

第二目 殘障所生之損害

（一）逸失利益

殘障之逸失利益係指被害人自症狀固定後，因殘廢導致勞動能力減損而減少之工作收入。其計算方式依「支付基準」如下：

年收入額 * 勞動能力喪失率 * 與就勞可能年數對應之中間利息扣除係數

¹⁶⁷ 依汽車損害賠償保障法施行令第 3 條之 2，以 1 日 19000 日圓為其限度。

不論就「年收入額」、「勞動能力喪失率」或「與就勞可能年數¹⁶⁸對應之中間利息扣除係數¹⁶⁹」皆附有對應的表格以供用適用。其中就「年收入額」之部分，更依「有職業者」、「幼兒、學生、家事從事者」及「其他有勞動意思和能力者」不同之身分而區別定其年收入額之方式¹⁷⁰。

（二）慰撫金

在被害人殘障之情形，係以殘障之等級¹⁷¹區分，依不同級別支付定額之慰撫金。而殘障等級之訂定係依「有介護必要之殘障」與「無介護必要之殘障」分別制定，在「有介護必要之殘障」，再依其所需介護程度分為兩級，第一級為 1600 萬日圓，第二級則 1163 萬日圓；在「無介護必要之殘障」，則係依身體殘障之程度分為 14 級，第一級為 1100 萬日圓，第十四級為 32 萬日圓。

第三目 死亡所生之損害

¹⁶⁸ 關於「就勞可能年數」之判定，原則上係以 67 歲作為就勞可能年齡之終點，亦即以被害人死亡時之年齡與 67 歲相減，作為就勞可能年數。不過在被害人尚未開始工作之情況，如幼兒、學生等，原則上以 18 歲作為其就勞年齡之始點。另外，在被害人的年齡接近 67 歲或超過 67 歲的情況，則另以簡易生命表中的平均餘年數的二分之一計算之，以兩者中較長者作為就勞可能年數。

¹⁶⁹ 由於逸失利益係將未來之損害於現在一次賠償，因此如不扣除中間利息，對於加害人並不公平。而中間利息扣除的方式，常出現在實務上的有「霍夫曼式」與「賴布律司法」，兩者之區別在於霍夫曼式採單利之計算方式，而賴布律司法則是採複利之計算方式。大體上而言，採取霍夫曼式的結果對於被害人較為有利，但是賴布律司法與銀行計算利息的方式較為相符，在就勞可能年數較長的情形使用霍夫曼式，對於被害人可能過於優厚而不合理，因此亦有建議在就勞可能年數短期的情形適用霍夫曼式，而在就勞可能年數長期的情形則適用賴布律司法。不過日本最高法院認為兩種方式皆有其合理之處，率皆予以承認。至於自賠法之支付基準則係採取賴布律司法。

¹⁷⁰ 在「有職業者」，原則上係以「被害人事故前一年之年收入」或「與被害人同年齡、同性別之平均年收入」較高者作為計算依據；在「幼兒、學生、家事從事者」原則上係以「全年齡之平均年收入」作為計算依據。詳細分類及其內容礙於篇幅在此並不贅述，僅大概說明其方式。重點在於此等依據類型區分計算之方式頗值學習，不但較能貼近被害人實際情形以符公平，在實務適用上亦能收明確、迅速之效。

¹⁷¹ 最新之殘障等級認定請見「後遺障害別等級表」<http://www.jikosoudan.jp/siryousyogai.html>

（一）殯葬費

依「支付基準」，殯葬費之損害原則上以 60 萬日圓之定額計之。但若能舉證超過此一數額者，以 100 萬日圓為上限，在此範圍之內就必要而妥當之實際支出費用亦得作為殯葬費之損害請求賠償。

殯葬費用的詳細內容其實相當的龐雜，至少包含了殯葬相關儀式的費用，例如火葬、土葬、誦經、法渡等費用，而墓地、墓碑、佛壇等的購買或建設費用實務上亦多肯定之¹⁷²。至於對弔祭者的飲食接待費、奠儀回禮等實務上則多否定¹⁷³。殯葬費用的具體內容不但相當細瑣，而其中哪些項目得作為損害以請求賠償亦尚未有完全確定之見解。儘管如此，自賠法所採取的定額化賠償的方式，使得這些較為細節的爭論相形之下沒有那麼重要，因為即便採取較為寬泛的認定，亦僅能在定額之範圍內求償。

（二）逸失利益

「死亡之逸失利益」係指被害人若未死亡而繼續生活時所能獲得的利益。依「支付基準」其計算方式原則上如下：

年收入額 * (1 - 生活費扣除率) * 與就勞可能年數對應之中間利息扣除係數

關於「年收入額」除如前述依「有職業者」、「幼兒、學生、家事從事者」及「其他有勞動意思和能力者」不同之身分而區別定其年收入額之方式，另外還針對「年金受領者」另行訂定計算其年收入額之方式。

在「生活費扣除率」¹⁷⁴，其扣除比率之標準依「支付基準」係依死亡之被害

¹⁷² 最判昭和 44 年 2 月 28 日(民集 23 卷 2 号 525 頁)

¹⁷³ 滝澤孝臣，「被害者の諸経費」，「裁判実務大系 8 民事交通・労働災害訴訟法」，215 頁，青林書院，1985 年。

¹⁷⁴ 生活費扣除的理由，會因為對逸失利益之本質採取不同見解而有不同的看法。差額說係基於損益相抵之理由；勞動能力喪失說則係認為生活費係維持勞動能力所需之費用，基於公平應予以扣除調整。但不論採取何說，對於扣除生活費皆係採取一致肯定的見解。

人是否有被扶養人而區別：如有被扶養人，由於其經濟負擔較重，用於個人的生活費也相對較少，因此適用較低之 35% 生活費扣除率；反之，如無被扶養人，則適用較高之 50% 生活費扣除率。

（三）死亡本人之慰撫金¹⁷⁵

在被害人死亡之情形，死亡之被害人本身之慰撫金為 350 萬日圓。

（四）遺族之慰撫金

被害人之父母、配偶及子女之慰撫金則視人數而定。1 人時為 550 萬日圓，2 人時為 650 萬日圓，3 人時為 750 萬日圓。另外在被害人有被扶養人之情況，上述金額可再加算 200 萬日圓。

第四目 小結

從上述「支付基準」所訂之內容可知自賠法就運行供用人其損害賠償之項目與範圍作了十分詳盡的規範，不論就損害項目之內容或其範圍計算之方式皆然。而其所規定之損害項目大體上亦與民法損害賠償責任體系上之概念相對應，就被害人於交通事故所必定或經常發生之損害幾無遺漏；就各項損害之範圍亦以定額之方式予以算定，且未免定額計算之方式忽略了當事人間之差異而造成未符公平之現象發生，其並依當事人之身分而區分損害計算之方式或定額之不同依據，適用上既達公平合理亦收明確之效。此等定型化及定額化之方向及作法皆值參考，不僅應就損害範圍之總額訂定一最高上限，亦應就損害之具體內容與計算方式予以明定才是。

¹⁷⁵ 關於交通事故之被害人死亡時的慰撫金，雖然曾有實務見解（大判明治 43 年 10 月 3 日（民錄 16 輯 621 頁）、大判大正 2 年 10 月 20 日（民錄 19 輯 910 頁））以慰撫金請求權係一身專屬權為由，而認為需視死亡之被害人本人是否曾有請求慰撫金之意思表示，來決定是否得由其繼承人繼承之。但由於此種見解將會造成不均衡的情況，學說上對此頗有批判，後來實務亦改變見解，認為在被害人死亡的情況，繼承人即當然地繼承取得其慰撫金請求權，見最判昭和 42 年 11 月 1 日（民集 21 卷 9 号 2249 頁）。

此外，儘管自賠法在損害賠償之項目與範圍大體上皆與民法損害賠償責任體系上之概念相互對應，但在若干細節上仍與民法有所差異，此等差異應可認為係因自賠法為求損害賠償之迅速及簡明所致。舉例而言，在損害項目定型化之確立與明定下，自賠法勢必無法如同民法就被害人所有之損害予以完全之填補，在被害人發生自賠法所未規定之損害時，即無法獲得自賠法之保障。另外，在損害計算之方式亦有類似的狀況，為求迅速和簡易明瞭，相較於審判實務在民法損害賠償責任體系所遭遇更為多樣之案例類型或適用更為細膩之計算方式，自賠法所為之規定勢必較為簡化。例如在死亡之逸失利益此項損害之計算，其所須扣除被害人原需支出生活費之部分，自賠法僅依被害人是否有被扶養人而分別適用 35% 或 50% 生活費扣除率，但審判實務就民法損害賠償責任之計算可能依被害人更為具體而細微之狀況決定不同比例之生活費扣除率，例如被扶養人人數之多寡、被害人之性別等因素¹⁷⁶。此等差異如發展已臻成熟，所歸納之類型區分亦能明確，即非不能於自賠法之「支付基準」中予以更為細膩之訂定，但如尚未有清楚而確

¹⁷⁶ 在日本裁判實務上，關於生活費扣除之比率大致上係依照下列之標準：

被害人之家庭地位	生活費扣除率
家庭經濟支柱，且被扶養者有 1 人	30~40%
家庭經濟支柱，且被扶養者有 2 人以上	30%
女子（包含家庭主婦、單身、幼兒）	30~40%
男子（包含單身、幼兒）	50%

此一生活費扣除比率係參考消費支出統計所定，而表中的區別則與被害人扶養的負擔有所關聯。簡言之，所需扶養之經濟負擔越重，被認定用於個人的生活費也相對較少，因此適用較低之生活費扣除率。不過，在女子與男子間扣除率的不同，則是為了調整損害額而致之結果。參考「交通事故判例百選」，112~115 頁，有斐閣，1999 年第四版；羽成守、溝辺克己編，「交通事故の法律相談」，89~90 頁，青林書院，2007 年增補版。

定之見解，則「支付基準」為迅速賠償之目的所為之簡化規定亦非無理。

第二款 與有過失

第一目 重大過失始有與有過失之適用

依自賠法第 16 條之 3 第 1 項¹⁷⁷所訂定之「汽車損害賠償責任保險之保險金及汽車損害賠償責任共濟之共濟金等的支付基準」，原則上只有在被害人具有重大過失時，才會將保險金額予以減額。詳言之，在被害人與有過失的比例未滿 70% 時，其仍得領取未遭減額的保險金額，而既然責任保險之保險金額未遭減額，即代表加害人所負的運行供用人責任需賠償被害人未予減額的損害，亦即，並無與有過失的適用。反之，僅在被害人具有 70% 以上的重大過失時，始有與有過失的適用，並應依「支付基準」適用其減額的比例，而其減額的標準與比例則如下表所示：

被害人的過失比例	減額比例	
	殘障或死亡關係之損害	傷害關係之損害
未滿 70%	不予減額	不予減額
70% 以上未滿 80%	減額 20%	減額 20%
80% 以上未滿 90%	減額 30%	
90% 以上未滿 100%	減額 50%	

尚需說明的則是，在適用重大過失減額的場合，當算定的損害額在保險金額以上時，由於本法採取最高限額責任，故應以保險金額乘上減額比例；反之，當算定的損害額未超過保險金額時，基於損害填補原則，則應以算定的損害額乘上

¹⁷⁷ 自賠法第 16 條之 3 第 1 項

「保險公司於支付保險金時，須依就死亡、殘障及傷害所定之支付標準。」

減額比例。

另外，在傷害關係之損害額的部分，若算定的損害額為未滿 20 萬日圓的情形，即便被害人與有重大過失，仍不予減額，以原算定的損害額支付之；或者減額後之金額在 20 萬日圓以下的情形，即便被害人與有重大過失，此時亦僅減額至 20 萬日圓為止，以 20 萬日圓支付之。

第二目 與有過失比例之判定

與有過失比例的判定，本應係委由法院依個案裁量，如此雖然可令法院在具體個案中考慮個別不同的因素以形成裁判，但是相對地也降低了法的安定性以及對於裁判的預測可能性。因此在交通事故激增的昭和 40 年代（1965~1974），提出過失相抵認定基準的必要性開始被提倡，在這段期間中有些從事交通事故審理的法官公開發表了其認定基準¹⁷⁸，至昭和 50 年（1975）時，東京地方法院民事交通部所屬的法官制定了「民事交通訴訟中過失相抵率之認定基準」，其後並經過三次修訂，最新版本係平成 16 年（2004）發表的「民事交通訴訟中過失相抵率之認定基準全訂四版」¹⁷⁹，可以說是交通事故中認定與有過失比例的重要參考¹⁸⁰，不過其亦僅作為一參考標準，而非絕對的指標，得依個案事件中諸要素，如道路交通法上的優先關係、各項應行遵守事項、實際的交通習慣、被害者保護的要求等，作適切的調整，確定最後的過失相抵比例。

¹⁷⁸ 例如東京地方法院的倉田卓次、福永昌彥法官提出「汽車事故中過失比率之認定基準」（判タ 229 号 24 頁、239 号 2 頁、270 号 32 頁），該認定基準又被稱為「倉田基準」。其他尚有濱崎、田中、佐佐木三位法官提出的「民事交通訴訟過失相抵比率之認定基準」（判タ 313 号 55 頁、314 号 57 頁、315 号 55 頁）；大阪地方法院的「木井、中村基準」等（判タ 285 号 32 頁）。

¹⁷⁹ 發表於別冊判例タイムズ 16 号。

¹⁸⁰ 其他重要的參考依據尚有財團法人日本律師聯合會交通事故評議中心東京支部所編的「民事交通事故訴訟損害賠償額算定基準」、財團法人日本律師聯合會交通事故評議中心所編的「交通事故損害額算定基準」，並亦因其封皮顏色分別被稱為「紅本」（赤い本）、「青本」（青本），而三者認定基準上並沒有太大的差異。

另外，在裁判上若無法確實證明認定與有過失比例所需的事實，例如加害人與被害人說法不一致而事故現場又無目擊證人，此時實務原則上傾向不作出被害人與有重大過失的判定。

第三目 小結

自賠法就運行供用人責任之與有過失之適用限制，應可認為係基於一種更為保護被害人之傾向所為之規範。與有過失制度固然可顧及當事人間之公平，而於具體個案中衡量當事人間之責任比例歸屬，但被害人之損害亦因而無從獲得完全之填補。如動輒開啓與有過失之適用，甚至在比例之認定上採取較為寬鬆之態度，將造成對被害人極為不利之情形，亦使得損害賠償責任中損害填補之功能大打折扣。如完全排除與有過失之適用，似又有失衡平，就此一問題涉及了法律背後的政策及價值判斷，顯然自賠法認為在被害人與有重大過失時，若仍未能適用與有過失將有失公平，使得被害人充分保障之價值順位必須一定程度地後退。

此外，一旦適用與有過失或者未將與有過失完全排除適用時，與有過失之比例在認定上係採取何種標準，又應適用何種判定程序，皆屬重要之課題。否則如未能建立當事人對於法律的預見可能性，勢必造成當事人對於與有過失比例認定之不服與爭議，進而造成損害賠償程序上之延宕，並損及被害人之程序利益。因此如日本法上將實務判定過失相抵比例之標準予以公開，不僅得以增添裁判或法律程序之公信力，亦可建立法安定性以減少爭議並促進程序。

第三款 消滅時效

第一目 對運行供用人之損害賠償請求權的消滅時效

（一）侵權行為損害賠償請求權之消滅時效之適用

自賠法中並沒有直接規定運行供用人責任的消滅時效，因此應依自賠法第 4

條¹⁸¹適用民法的規定，而依日本民法第 724 條關於侵權行為損害賠償請求權之消滅時效的規定如下：「因侵權行為所生之損害賠償請求權，自被害人或其法定代理人知有損害及加害人時起，3 年間不行使而消滅。自侵權行為時起，逾 20 年者亦同。」

（二）時效起算點之爭議

在交通事故造成人身損害的情況，較易出現疑問者為如何認定「知有損害及加害人時」的消滅時效起算點，因為某些身體上的傷害並不是在交通事故一發生時即為被害人所知悉，關於此點的認定主要有「事故發生時」及「症狀固定時」兩種不同的見解，以下即分別述之。

（1）「事故發生時」

此說認為在交通事故發生之後，所造成的人身損害雖然可能是陸陸續續地產生，但是損害與交通事故之間應具有相當因果關係，被害人如果知悉交通事故發生的事實，依據一般社會經驗法則，亦應可以預見相關聯的損害發生，故消滅時效應自交通事故發生時起開始進行。採取此說的考量主要應該是基於實務上的便利，因此以客觀的標準如一般社會經驗法則，擬制被害人於交通事故發生時即知悉損害的存在。

（2）「症狀固定時」

此說認為在交通事故造成人身損害的情況，具有損害逐漸具體化的特殊性。若自事故發生時即起算消滅時效，儘管事故發生經過三年時被害人尚在繼續治療當中，仍不得不提起訴訟，但是很多損害都還無法確定，例如治療的費用、休業損害……等，甚至如後遺症之逸失利益、後遺症之慰撫金等因為仍無法判定後遺

¹⁸¹ 自賠法第 4 條

「關於為自己而將汽車供運行之用者之損害賠償責任，除依前條規定外，適用民法(明治 29 年法律第 89 號)之規定。」

障害の等級，亦無法確定其損害額，不僅不利於被害人舉證，對於法院的審理亦造成困難。因而此說認為應自症狀固定時起算消滅時效，除了對被害人較為有利外，站在人性的觀點，亦不宜要求被害人於症狀尚未確定、治療仍在繼續時即耗費心力在訴訟的提起。

(3) 小結----實務傾向以「症狀固定時」作為消滅時效起算點

除了上述兩說外，亦有採取「區分說」的見解，亦即認為與傷害相關的損害賠償請求權，例如治療費用等，自事故發生時起算；而與殘障相關的損害賠償請求權，例如殘障之逸失利益等，則自症狀固定時起算。不過現在的實務見解不論就傷害關係的損害或殘障關係的損害一般皆是傾向以「症狀固定時」作為消滅時效的起算點。至少判例就殘障關係的損害已經明確採取症狀固定時作為消滅時效的起算點¹⁸²。

而在以症狀固定時作為消滅時效起算點的同時，如何認定症狀固定與否亦是另一個衍生的問題。具體而言，並不以被害人的主觀認知或其是否持續接受治療為斷，而係從醫學上的角度來判斷，換言之，即便被害人仍在接受治療，但已不見治療效果時，即可認定為症狀固定。

第二目 對責任保險人之直接請求權的消滅時效

自賠法第 16 條第 1 項賦予被害人對責任保險人有一直接請求權¹⁸³，而此一直接請求權的消滅時效依自賠法第 19 條則為兩年¹⁸⁴。由於自賠法第 19 條僅規定消滅時效的期間，並未規定時效的起算點，故有關直接請求權消滅時效的起算

¹⁸² 最判平成 16 年 12 月 24 日(交民集 37 卷 6 号 1529 頁)

¹⁸³ 自賠法第 16 條第 1 項

「保有人發生依第 3 條規定之損害賠償責任時，被害人得依政令所定，於保險金額之限度內，對保險公司為損害賠償額支付之請求。」

¹⁸⁴ 自賠法第 19 條

「第 16 條第 1 項及第 17 條第 1 項規定之請求權，經過兩年者，因時效而消滅。」

點，亦應依自賠法第 4 條適用民法之規定，即自民法第 724 條的「知有損害及加害人時」起算，解釋上亦應與前段之結論----「症狀固定時」相同，實務上之判例原則上亦採此一標準¹⁸⁵。



¹⁸⁵ 不過最高法院亦曾出現就傷害關係的損害以「事故發生時」作為消滅時效的起算點，詳見最高裁第三小法庭昭和 56 年 3 月 24 日判決(民集 35 卷 2 号 271 頁)。

第三節 法國----1985年7月5日法律

法國現行規範汽車交通事故損害賠償責任的主要法律依據為 1985 年 7 月 5 日法律¹⁸⁶。由於交通事故之頻繁發生，儘管民法第 1384 條「物的管領人責任」，在廢棄法院的解釋下不斷朝向責任嚴格化之方向發展，但仍因有其界限而難以提供交通事故之被害人足夠的保護¹⁸⁷，也因而促成了 1985 年 7 月 5 日法律的立法改革¹⁸⁸。

1985 年 7 月 5 日法律之最大特色在於其責任體系諸多之法律要件與傳統民事責任相異，包括了「責任主體範圍之擴大」、「因果關係之放寬」、「責任減免事由之縮減」等，而可稱之為「獨立性原則」。在獨立性原則之外，1985 年 7 月 5 日法律亦具有「排他性原則」，即在 1985 年 7 月 5 日法律之適用範圍內，排除民事責任普通法相關規定之適用。而由於上述獨立性原則之特色，使得 1985 年 7 月 5 日法律之損害賠償責任更易成立也更加嚴格，正如其副標題「以改善交通事故被害人地位以及加速損害賠償程序為目的」所言，1985 年 7 月 5 日法律在實體面與程序面上皆往更加保護被害人之前進。

1985 年 7 月 5 日法律之另一特色在於條文中並未明確使用民事責任之用

¹⁸⁶ 比較法上對於「1985 年 7 月 5 日第 85-677 號法律」該部法律有以「交通事故法」稱之，但由於該部法律僅為交通事故損害賠償責任之主要法律依據，而非唯一法律依據。因此本文遵從陳忠五教授於「法國交通事故損害賠償法的發展趨勢—以一九八五年七月五日法律的改革為中心」、「法國交通事故損害賠償法的適用範圍」等數篇文章之用語，而以「1985 年 7 月 5 日法律」稱之。其理由參考陳忠五，法國交通事故損害賠償法的適用範圍，台大法學論叢第 35 卷第 3 期，1 頁，2006 年 5 月。

¹⁸⁷ 關於法國民法第 1384 條「物的管領人責任」責任嚴格化之詳細過程及內容請參閱陳忠五，新世紀法國侵權責任法的挑戰—以交通事故損害賠償責任的發展為例—，台大法學論叢第 35 卷第 2 期，113~128 頁，2006 年 3 月。

¹⁸⁸ 關於法國 1985 年 7 月 5 日法律更為詳細的立法過程請參考陳忠五，法國交通事故損害賠償法的發展趨勢—以一九八五年七月五日法律的改革為中心，台大法學論叢第 34 卷第 1 期，81~111 頁，2005 年 1 月。

語，學界甚至一度對此有所爭議，由於法律規定的模糊與混淆，因此責任體系之諸多要件，需透過該法中第 1 條至第 7 條關於損害賠償權利的規定予以推論得出。

第一項 損害賠償主體

第一款 責任主體

第一目 車輛之管領人及駕駛人

1985 年 7 月 5 日法律上損害賠償責任之責任主體，基本上即係第 2 條中的「車輛之駕駛人或管領人¹⁸⁹」。將動力車輛之管領人及駕駛人皆納為責任主體，使其負擔同等嚴格的無過失責任，在比較法上並不多見¹⁹⁰。其主要理由在於擴大責任主體之範圍，使損害賠償責任易於成立，以便於責任保險人出面填補被害人之損害。

由於 1985 年 7 月 5 日法律並未就「管領人」及「駕駛人」有所定義，因此關於「管領人」及「駕駛人」之意義，即需仰賴學說及實務界定其概念之內涵，

¹⁸⁹ 1985 年 7 月 5 日法律第 2 條

「第 1 條所示車輛之駕駛人或管領人，不得以不可抗力事由或第三人之行為，對抗包括駕駛人本人在內之被害人。」

雖然本條係針對責任減免事由之規範，並未直接且明白地指出「車輛之駕駛人或管領人」即係責任主體，但法國學說及實務認為 1985 年 7 月 5 日法律中關於損害賠償責任之規定應以整體不可分的角度視之，並互相搭配適用，從而認為動力車輛之駕駛人及管領人即為本法損害賠償責任之責任主體。詳見陳忠五，法國交通事故損害賠償法的適用範圍，台大法學論叢第 35 卷第 3 期，70~72 頁，2006 年 5 月。

又，關於 1985 年 7 月 5 日法律條文之中文翻譯係參考陳忠五教授於「強制汽車責任保險法及相關子法修正專案工作小組之參考附件四『各國相關法令制度譯介』」中之版本，以下亦同，不再贅述。

¹⁹⁰ 同樣使駕駛人負嚴格責任之國家尚有西班牙、義大利和希臘，惟如德國、盧森堡、丹麥、葡萄牙、荷蘭等國，則係依危險責任之原理，令汽車之保有人負擔嚴格責任，至於汽車之駕駛人仍回歸適用傳統的過失歸責原理。參考 Christian Von Bar 著，張新寶譯，「歐洲比較侵權行為法（下）」，551~556 頁，元照出版，2002 年。

以下即分別予以介紹。

(一) 管領人

1985 年 7 月 5 日法律「動力車輛之管領人」，其意義原則上係比照法國民法第 1384 條第 1 項¹⁹¹「物的管領人」概念，即指「在損害發生時，對於物事實上獨立行使『使用、指揮及控制權限』之人」¹⁹²。

動力車輛之所有權人原則上被推定為動力車輛之管領人，但其若能舉證證明在損害發生時，已喪失獨立行使使用、指揮及控制動力車輛之權限時，所有權人即不再被認定為動力車輛之管領人；而其他動力車輛之現實占有人或利用人，如車輛之借用人、承租人，或竊盜、侵占車輛之人等，亦得為動力車輛之管領人。

(二) 駕駛人

相較於管領人，「駕駛人」在法國民法上則為一陌生概念。而依照廢棄法院之見解，駕駛人係指「在交通事故發生時，對動力車輛處於『某種操控狀態』的人」¹⁹³。

由於 1985 年 7 月 5 日法律將請求權主體區分為「駕駛人以外之被害人」及「身為駕駛人之被害人」而異其法律保護之程度，原則上對於前者的保護高於後者¹⁹⁴。因此就當事人是否該當於駕駛人的問題，在責任主體上之意義反倒不如在

¹⁹¹ 法國民法第 1384 條第 1 項

「人，不僅應就自己行為所造成之損害而負責，尚應就其所應負責之人之行為，或其管領下之物，所造成之損害而負責。」

¹⁹² 參考陳忠五，新世紀法國侵權責任法的挑戰—以交通事故損害償責任的發展為例—，台大法學論叢第 35 卷第 2 期，122 頁，2006 年 3 月。

¹⁹³ 參考陳忠五，法國交通事故損害賠償法的適用範圍，台大法學論叢第 35 卷 3 期，73 頁，2006 年 5 月。

¹⁹⁴ 例如在責任減免事由上，「駕駛人以外之被害人」並不適用「與有過錯」，僅在其有「不可原諒之過錯」，且該過錯為「事故發生之唯一原因」時，始得令責任主體免責；而「身為駕駛人之被害人」則仍有「與有過錯」之適用，若其過錯達到事故發生 100% 原因力程度時，亦得令責任

請求權主體來得重要。也因為如此，將駕駛人作較為限縮之解釋毋寧對於當事人較為有利¹⁹⁵。

第二目 小結：強調形式意義的責任主體

從比較法上觀察，爲了兼顧保護受害人之目的並避免加害人負擔過重，在責任嚴格化的同時必然伴隨著責任保險制度的搭配，因此損害填補的重心即從加害人移轉至保險人。從而將作爲損害賠償責任主體之加害人擴大解釋似無不可，一方面得以促使損害賠償責任易於成立，進而使得責任保險之保險人得以迅速地提供實質的損害填補；另一方面由於實際負擔損害填補之人亦非作爲損害賠償責任主體之加害人，將責任主體之範圍擴大亦不致使其動輒負擔龐大的賠償金額。

因而毋寧說 1985 年 7 月 5 日法律上損害賠償責任之責任主體已轉化爲形式媒介的功能。自此角度而言，相較於德國道路交通法上所設計「汽車保有人」的概念，及日本不斷擴張或轉化自賠法上「運行供用人」的意涵，法國 1985 年 7 月 5 日法律將責任主體設定爲「車輛之駕駛人或管領人」則是更爲直接而簡單明白地擴大了責任主體的範圍，亦使得責任主體之形式意義更形昭著。而這樣的規定也代表在 1985 年 7 月 5 日法律中，動力車輛之管領人及駕駛人皆被認爲是危險源之控制者，亦是危險實現之製造者。這與德日兩國從支配危險源之地位的角度界定責任主體有所不同，從支配危險源之地位角度出發，原則上僅以汽車保有人作爲危險源之控制者，並不考慮其是否實際駕駛汽車之因素。

而將「駕駛人」納入責任主體之範圍，固然擴大了責任主體的範圍，提昇損

主體免責。詳細內容請見後列相關篇幅之介紹。

¹⁹⁵ 譬如所謂「對動力車輛處於『某種操控狀態』」，是否限於車輛在行駛或發動之狀態？在停車狀態中是否屬之？在拋錨狀態中是否屬之？

但由於我國法上並未就被害人之身分是否爲駕駛人而賦予不同保護程度，因此本文不擬深論此一問題。詳細之討論請見陳忠五，法國交通事故損害賠償法的適用範圍，台大法學論叢第 35 卷 3 期，72~77 頁，2006 年 5 月。

害賠償責任成立的可能。但同時也造成「責任主體」與「請求權主體」重疊之機率提高，使得「具有責任主體身分之被害人」將大為增加。然而就「具有責任主體身分之被害人」應如何處之在比較法上尙有不同，理論構成亦有歧異。因此如就「具有責任主體身分之被害人」請求損害賠償之權利限制較為嚴格者，此一擴大責任主體範圍之立法模式恐將反致交通事故被害人不利之結果。

第二款 請求權主體

第一目 被害人

從 1985 年 7 月 5 日法律中關於損害賠償權利的條文，如第 1 條至第 7 條之規定，可得知該法上損害賠償責任之請求權主體為「被害人」，即汽車交通事故中法益被侵害而受有損害之人。同時依第 6 條¹⁹⁶關於間接被害人應承擔直接被害人責任減免事由之規定，亦可得知本法被害人之範圍包含了間接被害人。而就被害人之概念或範圍，一方面由於 1985 年 7 月 5 日法律並未有特別規定，另一方面亦由於在民法損害賠償責任體系中就此等問題已有相當程度之討論與發展，因此儘管本法具有獨立性之特色，然而在被害人之認定上仍需仰賴民法損害賠償責任體系之規定及概念。

第二目 爭議類型

(一) 具責任主體身分之被害人

身為請求權主體之被害人與責任主體兩者之間，在理論上似為相對立之概念。但在現實生活上，汽車之管領人或駕駛人同時亦為交通事故中之被害人的情形毋寧占了多數。尤其法國 1985 年 7 月 5 日法律將責任主體之範圍擴及於駕駛人，更使得責任主體與請求權主體重疊之機會升高。然而，同時具有責任主體身

¹⁹⁶ 1985 年 7 月 5 日法律第 6 條

「第三人基於交通事故肇致直接被害人損害之事實而受有損害時，其賠償，應將限制或排除直接被害人所受損害賠償的相關因素，納入考量」

分之被害人，是否仍為適格之請求權主體即有疑問。

首先需說明者，上述之疑問僅存在於「單一車輛事故」中。蓋於「複數車輛事故」時，一般多認為被害人即便具有其中某一汽車之管領人或駕駛人的身分，仍得以其他汽車之管領人或駕駛人為責任主體並向其主張損害賠償請求權。至於在「單一車輛事故」時，依法國廢棄法院之見解，應視請求權主體與責任主體是否完全重疊而定。詳言之，若被害人同時為汽車之管領人及駕駛人時，則請求權主體與責任主體即為完全重疊，此時被害人無法同時身兼請求權主體與責任主體之地位，損害賠償責任亦無從成立；但若被害人雖同時為汽車之管領人而非駕駛人，或同時為汽車之駕駛人而非管領人，則請求權主體與責任主體即未為完全重疊，此時被害人仍得該當於請求權主體，而以同車之另一駕駛人或管領人為責任主體，成立損害賠償責任¹⁹⁷。

法國實務就此問題所表示之見解，應已為民事責任體系下所能就被害人保護最為周到的作法。蓋於民事責任中，欲以同一人既為責任主體又為請求權主體，在邏輯上恐怕無法突破，亦難謂合理。至於在非完全重疊的情形，皆為可歸責之人，亦應合理。

（二）好意同乘

比較法上，有時認為好意同乘者，例如接受免費載送之親友、路人等，由於介入了汽車之利用行為如行駛途徑的影響等，而對於汽車此一危險源亦發生了支配、控制之地位，從而具有責任主體之特性或身分，產生前述「具有責任主體身分之被害人」的問題。

¹⁹⁷ 詳見陳忠五，法國交通事故損害賠償法的適用範圍，台大法學論叢第 35 卷 3 期，55~57 頁，2006 年 5 月。

但依 1985 年 7 月 5 日法律第 1 條¹⁹⁸之規定，不論被害人是否依據契約而被運送，皆得適用本法主張損害賠償之權利。雖然本條所稱之「契約」多係發生於「旅客運送契約」，但解釋上任何契約關係皆應包含在內，從而依據「無償契約」而被載送之好意同乘者依照第 1 條之規定，仍得作為本法損害賠償責任之請求權主體。

第二項 責任成立要件

第一款 汽車交通事故

第一目 汽車

依據 1985 年 7 月 5 日法律第一條，其損害賠償責任之成立於「陸上動力車輛」及「其拖掛車輛或半拖掛車輛」所引起之交通事故皆有適用，但「依固有軌道行駛之火車或電車」則被排除。而法國實務上對於「陸上動力車輛」之定義主要有三項概念上之特徵：(1) 具備運輸功能 (2) 使用於陸上 (3) 具有動力性¹⁹⁹。就第一點「運輸功能」而言，在比較法上較為少見，但是可以避免一些農用機具或工作器具亦符合汽車定義之情形，頗有其精確之處。

另外值得注意的是「陸上動力車輛之拖掛車輛或半拖掛車輛」的部分，解釋上該種車輛並不需具備動力性的要件，但是仍應具有運輸功能。例如農業用牽引車所拖掛的割草機或麥稈壓縮機、一般汽車後面拖掛的旅行或露營掛車、懸吊式客車廂或貨車廂等皆屬之。至於是否須以該種車輛已懸掛在陸上動力車輛為要件則尚未有定論，法國實務上僅有少數的裁判肯定未懸掛在陸上動力車輛之拖掛車

¹⁹⁸ 1985 年 7 月 5 日法律第 1 條

「本章規定，適用於因陸上動力車輛及其拖掛車輛或半拖掛車輛牽連其中，所引起交通事故的被害人，無論該被害人是否依據契約而被運送。但依固有軌道行駛的火車或電車，不在此限。」

¹⁹⁹ 詳閱陳忠五，法國交通事故損害賠償法的適用範圍，台大法學論叢第三十五卷第三期，8~14 頁，2006 年 5 月。

輛或半拖掛車輛亦有 1985 年 7 月 5 日法律的適用²⁰⁰。但無論如何，此一部分之規定仍使得該法律之適用範圍大為擴張，法國實務上並進一步將陸上動力車輛的其他附屬設施亦納入該法之適用範圍，例如油罐卡車上的輸送管線、汽車上之備胎等。

第二目 交通事故

1985 年 7 月 5 日法律上的「交通事故」，其意為「因使用陸上動力車輛所引起的意外事故」，係以「意外事故」及「有關於陸上動力車輛之使用」兩項特徵來掌握「交通事故」的概念，以下即分別述之。

就「意外事故」此一概念，欲從正面定義恐非易事，較被接受之定義係自反面將「故意所引起之事故」排除在外。此一定義雖然掌握了「意外—故意」的反義性，但隨之而來的問題為故意之主體是否有所限制？法國實務見解認為故意之主體並無區別的必要，因此不論是被害人、加害人或第三人的故意行為，皆非屬 1985 年 7 月 5 日法律上的「交通事故」。但（1）加害人或第三人的故意行為，對於被害人而言，仍屬於意外發生之事故。（2）加害人之過失行為，甚至無過失行為尚且應負損害賠償責任，然其故意行為卻反而因為不該當於交通事故，而不成立損害賠償責任，顯屬失衡。因此，不區分何等主體所故意引起之事故，一概排除在交通事故的範圍之外，恐有不當。然而，若僅排除被害人所故意引起之事故，以「意外事故」此項概念來界定「交通事故」即似無必要，蓋被害人之故意行為亦為 1985 年 7 月 5 日法律上損害賠償責任之免責事由，似乎透過免責事由即可排除損害賠償責任之成立，而無庸再於交通事故之定義加諸此一要件。

而就「有關於陸上動力車輛之使用」此項概念，由於法國實務對於「陸上動力車輛」之定義包含了「運輸功能」此項特徵，因此就陸上動力車輛之使用亦需

²⁰⁰ 詳閱陳忠五，法國交通事故損害賠償法的適用範圍，台大法學論叢第三十五卷第三期，14~16 頁，2006 年 5 月。

以「運輸目的」為必要，例如以汽車炸彈之方式使用汽車時，即因其使用不具備運輸目的而無法該當交通事故之概念。除了具備「運輸目的」此一要件外，法國實務就使用汽車之方式或形態基本上係採寬鬆認定的態度，不論汽車是否處於行駛或發動中之狀態，亦不論使用汽車之地點是否位於公共通行之道路上，即便汽車處於停車或拋錨之狀態，抑或於私人土地上使用汽車，只要其就汽車之使用致他人受到侵害，皆該當於交通事故之概念，若符合其他責任成立要件，損害賠償責任即行成立。

第二款 損害

動力車輛交通事故中所可能造成之損害，從侵害客體的角度出發可區分為人身損害與財物損害。雖然有些國家可能基於財務或政策上之考量而將危險責任之適用範圍限於人身損害，但 1985 年 7 月 5 日法律並未將財物損害排除在其保護範圍之外，因此不論「人身損害」或「財物損害」皆包含在內而屬於 1985 年 7 月 5 日法律上之損害。

雖然 1985 年 7 月 5 日法律並未將財物損害排除在其保護範圍之外，但依該法第 3 條至第 5 條，財物損害與人身損害所受 1985 年 7 月 5 日法律保護之程度有所差別。詳言之，該法區別被害人所受的損害係「人身損害」抑或「財物損害」，以決定其是否嚴格限制基於「被害人過錯」而減輕或免除損害賠償責任。基本在財物損害仍有與有過錯之適用，但在人身損害則提高其保護程度，而在與有過錯之適用上有所限制。

第三款 因果關係

第一目 因果關係之限制

關於侵權責任中就因果關係之判斷，法國實務並未有統一之判斷標準，而係

由法院依個案認定²⁰¹。然而在若干交通事故之案例中，因果關係之有無往往難以判斷。例如在「非接觸事故」，被害人未能及時預見到加害車輛的行駛路徑或停放位置，因而在緊急避開時自己跌倒或撞到其他車輛等，此時加害車輛與被害人間並未有物理性之接觸或碰撞，因果關係之有無即可能因不同法院之判斷而得到不同之結果。

第二目 牽連關係之放寬

由於若干案例中因果關係之認定疑義，往往即導致被害人無法獲得損害賠償，對於填補被害人之損害而言實屬不利。因此在 1985 年 7 月 5 日法律在「因果關係」此一要件採用了較為寬鬆的「牽連關係²⁰²」，依 1985 年 7 月 5 日法律第 1 條「本章規定，適用於因陸上動力車輛及其拖掛車輛或半拖掛車輛『牽連其中』，所引起交通事故的被害人……」換言之，只要動力車輛以某種形式介入交通事故，即該當於第 1 條之牽連關係²⁰³。不論動力車輛係處於停車狀態，或如前述之非接觸事故，皆屬「牽連其中」而有 1985 年 7 月 5 日法律之適用。「牽連關係」之採用，其目的即在擺脫民事責任普通法上「因果關係」概念的概制，可謂係一種極為寬鬆之因果關係，甚至在某個程度上已經取代了因果關係此一要件。

第四款 免責事由

第一目 免責事由之種類及內容

關於 1985 年 7 月 5 日法律之損害賠償責任的免責事由，主要是規定在該法

²⁰¹ 陳忠五，新世紀法國侵權責任法的挑戰—以交通事故損害賠償責任的發展為例—，台大法學論叢第 35 卷第 2 期，126~127 頁，2006 年 3 月。

²⁰² 其意係來源於 1985 年 7 月 5 日法律第 1 條中的“*impliqué*”，意指牽連、密切關係、牽涉等，本文遵循陳忠五教授於「法國交通事故損害賠償法的發展趨勢—以一九八五年七月五日法律的改革為中心」一文中的翻譯「牽連關係」，詳見陳忠五，法國交通事故損害賠償法的發展趨勢—以一九八五年七月五日法律的改革為中心，台大法學論叢第 34 卷 1 期，142 頁，2005 年 1 月。

²⁰³ 山野嘉朗，フランス交通事故法の各条項の解釈をめぐる最近の判例動向（3），愛知学院大学論叢法學研究第 44 卷第 1・2 号，215~217 頁，2003 年 1 月。

第 2 條至第 6 條之間，不過與其稱之為免責事由規定，倒不如稱其為限制適用免責事由之規定。由於 1985 年 7 月 5 日法律的獨立性原則，因此民法上侵權責任中之免責事由多被限制適用，不過這樣排除其適用的情形多限在「駕駛人以外之被害人」的「人身損害」。亦即，該法之免責事由因被害人的身分及損害的種類而有不同規定：

(一) 不可抗力----排除適用的免責事由

(二) 第三人之行爲----排除適用的免責事由

依該法第 2 條²⁰⁴，「不可抗力」或「第三人之行爲」皆非免責事由，且不論受害人是否為駕駛人，亦不論為「人身損害」或「財物損害」，皆不得以之作爲免責事由。

(三) 被害人之過錯²⁰⁵----部分適用的免責事由

(1) 「駕駛人以外之被害人」

就其「人身損害」的部分，若「駕駛人以外之被害人」對於交通事故之發生有「不可原諒之過錯」，且該過錯為「事故發生之唯一原因」時，依該法第 3 條第 1 項但書²⁰⁶，該「不可原諒過錯」得作為免責事由。

「不可原諒過錯」是傳統民法中較為陌生的概念，亦無法引用民法上已發展成熟的概念作為其內涵。依照實務的見解，「不可原諒過錯」之意義係指「無正

²⁰⁴ 1985 年 7 月 5 日法律第 2 條

「第 1 條所示車輛之駕駛人或管領人，不得以不可抗力事由或第三人之行爲，對抗包括駕駛人本人在內之被害人。」

²⁰⁵ 關於被害人之與有過錯亦規定於第 3 條至第 5 條間，但為避免紊亂並與我國法對應，本文於此僅就完全免除加害人責任之免責事由予以討論，而將部分排除加害人責任之與有過錯置於後述。

²⁰⁶ 1985 年 7 月 5 日法律第 3 條第 1 項

「陸上動力交通車輛駕駛人以外之被害人，就其人身被侵害所受損害，得受賠償，不得以其與有過錯予以對抗。但該過錯如為不可原諒之過錯，且為事故發生之唯一原因者，不在此限。」

當理由將自己暴露於應認識之危險中，例外而重大的自發性行爲²⁰⁷」所謂「例外而重大」代表反社會的性質²⁰⁸。例如跨越國道護欄²⁰⁹。非屬不可原諒過錯之案例則有行人穿越馬路²¹⁰。

不過「不可原諒過錯」之免責事由，在適用上仍有限制，依第 3 條第 2 項²¹¹，因被害人的「年齡因素」或「損害程度」達一定條件時，即便是「不可原諒過錯」亦不得作為免責事由。詳言之，當被害人之年齡在 16 歲以下或 70 歲以上時，或者達到百分之八十以上永久的喪失工作能力或殘障程度，加害人就被害人之人身損害仍須負賠償責任，無從免責。

至於在「財物損害」的部分，依該法第 5 條第 1 項²¹²，得適用與有過錯，因此理論上被害人之過錯如果達到事故發生 100% 原因力程度時，即相當於免除了加害人之責任。

(2) 「身為駕駛人之被害人」

當被害人兼具有駕駛人之身分時，依該法第 4 條²¹³，不論「人身損害」或「財物損害」，皆得適用與有過錯，因此理論上被害人之過錯如果達到事故發生 100% 原因力程度時，即相當於免除了加害人之責任。

²⁰⁷ 廢棄法院 1987 年 7 月 10 判決

²⁰⁸ 最新(3)，81~82 頁

²⁰⁹ 例如 Civ. 2e, 16 decembre 2004, Jurisp. Auto. 2005. 33, note G. Defrance.

²¹⁰ 例如 Civ. 2e, 7 octobre. 2004, Jurisp. Auto. 2004. 680, note G. Defrance.

²¹¹ 1985 年 7 月 5 日法律第 3 條第 2 項

「前項被害人，如為十六歲以下或七十歲以上之人，或不問其年齡為何，只要其在事故發生時持有最少等於百分之八十之永久喪失工作能力或身心障礙程度證書者，在任何情形下，就其人身被侵害所受損害，得受賠償。」

²¹² 1985 年 7 月 5 日法律第 5 條第 1 項

「被害人有過錯時，得限制或排除其所受財物損害之賠償。惟依據醫療處方所交付之醫藥用品或器具，其賠償，適用關於人身侵害損害賠償之規定。」

²¹³ 1985 年 7 月 5 日法律第 4 條

「陸上動力交通車輛駕駛人就其自己所受損害如有過錯，得限制或排除其損害賠償。」

(四) 被害人之故意----全面適用的免責事由

依該法第 3 條第 3 項²¹⁴，針對「駕駛人以外之被害人」的「人身損害」，得以「被害人之故意」作為免責事由。保護程度最高的「駕駛人以外之被害人」之「人身損害」尚且如此，從而「被害人之故意」不論被害人之身分是否為駕駛人、損害類型是人身損害或財物損害，皆得作為免責事由。

第二目 小結

1985 年 7 月 5 日法律對於免責事由之適用作了相當程度的限制，甚至將「不可抗力」此等比較法上諸如德日等國仍有適用之免責事由，亦予以完全排除適用，自比較法角度觀之，對於加害人實屬嚴格，亦可謂其特色，以下即再就此等免責事由限制適用之情況予進一步之討論。

如將免責事由依其是否與可歸責於被害人有關而區分，則諸如「不可抗力」、「第三人之行爲」此等免責事由與被害人是否有可歸責之情事無關，且其係被完全地排除適用，甚至不論被害人之身分是否為駕駛人，亦不論為人身損害或財物損害皆然，其何以採取如此嚴格之限制程度頗值探究。究其原因，一方面係因為在過往法國實務於適用民法第 1384 條物之管領人責任等民事責任普通法處理交通事故之損害賠償問題時，對於此類「非可歸責於被害人之免責事由」如「不可抗力」有認定過於氾濫之現象，對於被害人實屬不利，1985 年 7 月 5 日法律之立法亦為矯正此一實務現象。另一方面則因「不可抗力」或「第三人之行爲」本質上代表著因果關係的中斷或不存在，既然不具備因果關係，損害賠償責任即不成立。然而在 1985 年 7 月 5 日法律，作為責任成立要件之因果關係某程度上已被牽連關係所取代，因此這類的免責事由亦應被限制適用。

²¹⁴ 1985 年 7 月 5 日法律第 3 條第 3 項

「然而，前兩項所指之被害人，如係故意造成自己損害，不得就其人身被侵害所受損害，向事故加害人請求賠償。」

至於在「被害人之過錯」、「被害人之故意」此等被部分或全面適用的免責事由，皆係與可歸責於被害人之情事相關。或可認為 1985 年 7 月 5 日法律爲了充分地保護被害人，已大幅地限制免責事由之適用，但在被害人可有可歸責之原因，且可歸責之程度已達故意或不可原諒之過錯時，仍不得限制其請求損害賠償之權利。所謂「加害人之免責事由」的重心已然改變，並著重於由「被害人之不得獲償事由」的層面予以規範。換言之，隨著立法目的之重心放在被害人保障的關注，現在法律設計所應處理者毋寧不再是責任主體於何等情形得以歸責或免責，而是在何種情形下請求權主體不宜獲得法律保護之問題。僅有在損害發生可歸責於被害人本身時，才有限制其損害賠償權利的必要，此亦爲避免道德危險而形成的最後一道底線。

第三項 責任效力

第一款 損害賠償之項目與範圍

雖然 1985 年 7 月 5 日法律具有獨立性之特色，但該法第 1 條至第 6 條關於損害賠償權利之規定，其規範重點主要在於損害賠償責任之責任主體、責任成立要件、責任減免事由之限制適用等，而未就責任體系打造一套完整而詳細之規範架構。因此，就 1985 年 7 月 5 日法律未規定之部分，仍需仰賴一般民事損害賠償責任體系中已發展成熟而完備之規定，例如就損害之項目、損害賠償範圍之計算，乃至於損害賠償之方法、間接被害人之範圍等皆屬之。

因此關於本款損害賠償之項目與範圍，其內容基本上仍需依其民事責任普通法上之規定或概念。如被害人於交通事故中受傷時，其所可能請求賠償之損害包括醫療相關之費用、因喪失工作能力而減少之收入，非財產上損害等。而在被害人於交通事故中死亡時，支出喪葬費用之人、喪失扶養費用來源之人²¹⁵、受精神

²¹⁵ 除配偶、子女等法定扶養權利人外，尚可能包括被害人生前事實上繼續扶養之人。而事實上接受被害人扶養之人並不限於被害人之血親或姻親，未婚夫妻、同居人甚至其他無親屬關係之人

上痛苦之人等所受之損害亦得請求賠償。此等我國民法上所肯認之損害項目亦存在於法國法上，甚至其亦出現我國法上所少見者，如喪失家庭生活費用分擔等。

第二款 與有過錯

關於被害人與有過錯之適用範圍，規定於 1985 年 7 月 5 日法律第 3 條至第 5 條。與本法免責事由之規定相同，爲了改善被害人之法律地位，其就與有過錯之適用作了一定程度之排除，且亦係以「損害之種類」及「被害人之身分」進行區別，保護程度最高者仍爲駕駛人以外之被害人的人身損害。

依 1985 年 7 月 5 日法律第 5 條第 1 項²¹⁶，被害人之「財物損害」除醫療相關費用外，原則上仍有與有過錯之適用，不論被害人之身分是否爲駕駛人皆然。而醫療相關費用雖屬財產上之損害，但係因被害人之身體健康受到侵害所生之損害，應同於人身損害而有較高保護程度之必要，故適用關於人身侵害損害賠償之規定，依被害人之身分是否爲駕駛人而分別適用本法第 3 條或第 4 條之規定，以定其有無與有過錯之適用。

而依該法第 3 條第 1 項前段²¹⁷，就「駕駛人之外之被害人」的「人身損害」，排除與有過錯之適用。但若被害人爲駕駛人時，依該法第 4 條²¹⁸，就「身爲駕駛人之被害人」仍有與有過錯之適用。

亦可包含在內。參考陳忠五，法國交通事故損害賠償法的適用範圍，台大法學論叢第 35 卷第 3 期，138~139 頁，2006 年 5 月。

²¹⁶ 1985 年 7 月 5 日法律第 5 條第 1 項

「被害人有過錯時，得限制或排除其所受財物損害之賠償。惟依據醫療處方所交付之醫藥用品或器具，其賠償，適用關於人身侵害損害賠償之規定。」

²¹⁷ 1985 年 7 月 5 日法律第 3 條第 1 項

「陸上動力交通車輛駕駛人以外之被害人，就其人身被侵害所受損害，得受賠償，不得以其與有過錯予以對抗。但該過錯如爲不可原諒之過錯，且爲事故發生之唯一原因者，不在此限。」

²¹⁸ 1985 年 7 月 5 日法律第 4 條

「陸上動力交通車輛駕駛人就其自己所受損害如有過錯，得限制或排除其損害賠償。」

總結而言，在法國 1985 年 7 月 5 日法律，僅有「駕駛人之外之被害人」的「人身損害」得以排除與有過錯之適用。而此種區別保護之對待亦不難理解，相較於財物損害，對於被害人而言在人身損害獲得充分而完整的填補需求更高。而身為駕駛人之被害人，其實同時兼具了責任主體之角色，亦是實際掌控汽車此一危險源之人，顯然立法者認為於此當事人間公平性之要求仍居於優先順位，因而仍有與有過錯之適用。相較之下，駕駛人以外之被害人不論係車上乘客或路上行人等，或許在民事責任普通法中其等須承擔駕駛人或自己之過錯，但由於其顯非汽車此一危險源之實際操控者，就危險實現之參與力亦較為薄弱，因此保護被害人之要求即凌駕於當事人間公平性之上，從而作出與民事責任普通法不同之獨立規定，排除與有過錯之適用，使此等駕駛人以外之被害人的人身損害得以獲得完整之填補。

第三款 消滅時效

關於消滅時效係規定於 1985 年 7 月 5 日法律第 37 條至第 38 條，不過第 37 條及第 38 條其實是民法典的修正或增訂規定，僅是搭 1985 年 7 月 5 日法律制訂的便車，偶然地附著在該法律而已。蓋該等規定得適用於更廣泛的問題領域，不是僅專為交通事故損害賠償問題而設²¹⁹。

依 1985 年 7 月 5 日法律第 38 條²²⁰，該法上損害賠償請求權之係自損害發生或擴大時起，經十年而罹於時效。第 37 條²²¹則係關於時效中斷之規定。由於此

²¹⁹ 參閱陳忠五，法國交通事故損害賠償法的發展趨勢—以一九八五年七月五日法律的改革為中心，台大法學論叢第 34 卷第 1 期，119、149 頁，2005 年 1 月。

²²⁰ 1985 年 7 月 5 日法律第 38 條

「民法典第 2270 條之後，插入第 2270-1 條，規定如下：

第 2270-1 條 契約外的民事責任訴權，自損害發生或擴大時起，經十年而罹於時效。」

²²¹ 1985 年 7 月 5 日法律第 37 條

「民法典第 2244 條，規定如下：

第 2244 條 對吾人所欲阻止時效進行的相對人所為的訴訟傳喚，即使是緊急程序的訴訟傳喚、支付催告或扣押等通知，時效期間以及行為期限因此而中斷。」

等時效期間與時效中斷之規定實為民法典之規定，因此儘管本法之獨立性為其特色，但關於消滅時效之相關規定仍係藉助民事責任普通法之規定。



第四章 我國責任體系再建構

由於我國強制汽車責任保險法並未就損害賠償責任為一直接之明文規定，因此就責任體系之建構，需依「有責任始有責任保險」之法理，藉助本法之保險給付要件以推導出其責任成立要件，乃至於責任之效果等。另一方面，關於責任體系之諸多內涵，由於我國現行法上關於無過失責任之立法數量及學說之討論尚未至蓬勃，尤其關於動力車輛交通事故者更為稀少，因此亦需藉助比較法上發展較為成熟之危險責任體系，參考其規定及相關理論，以建構本法責任體系之內涵。

關於本法之無過失責任，除了歸責原理不以加害人之過失為要件外，關於責任主體、責任成立要件如因果關係等，皆與傳統侵權行為法體系之規範有所不同。此外，在受害人、損害賠償之項目及範圍等問題上，亦皆與民法有不同之發展，甚至已達需與民法脫勾而獨立解釋之地步。造成此一本法責任體系之特色的原因，除了一部分係因配合現行法規定而不得不然之解釋，更重要之原因亦在於本法特重受害人之保護，因此在責任體系之整體架構上皆係以此作為中心而貫徹及發展。

第一節 損害賠償主體

第一項 責任主體

在我國侵權行為法體系中，向以「加害人」為侵權責任之責任主體，而強制汽車責任保險法上之無過失責任亦應如此，本法中對於加害人定義之規定基本上符合危險責任中關於責任主體之概念意涵。儘管同法中有一些相關的概念使得責任主體的掌握趨於複雜以及混淆，但無論如何，本文認為從本法第 10 條第 1 項對於加害人的定義掌握責任主體之概念及範圍並無疑問，亦屬妥適，甚至未來可以透過學說與實務對於具體案例所累積的見解，依據此一定義彈性調整責任主體之概念內涵及認定標準。

第一款 「加害人」之定義：使用或管理汽車之人

本法上無過失責任之責任主體依據第 10 條第 1 項²²²對於加害人之定義，係指「因使用或管理汽車造成汽車交通事故之人」。此一定義包含了「使用或管理汽車」、「汽車交通事故」和「兩者間之因果關係」三項要素，其中「汽車交通事故」及「因果關係」亦為本法無過失責任之責任成立要件，從而責任主體之界定主要應係依據「使用或管理汽車」此項特徵²²³，蓋依危險責任之歸責原理，應係以支配、控制危險源之人作為責任主體，而「使用或管理汽車」正適足以作為「支配、控制危險源」之表徵。至於加害人定義中「汽車交通事故」與「因果關係」之部分則留待第二節「責任成立要件」中再予討論²²⁴。

如上所述，關於「加害人」概念之掌握重點應在於「使用或管理汽車之人」。但「使用或管理汽車之人」並非我國民法固有之概念，應如何界定其範圍誠屬疑問。如「使用或管理汽車」之「使用」、「管理」應如何理解？係「駕駛」汽車之人？或「管領」、「保有」汽車之人？抑或有其他之解釋方向？應如何解釋適用始符危險責任之歸責原理？凡此皆為定義本法上無過失責任之責任主體之重要問題。

關於此一問題，在本法第 13 條關於「汽車交通事故」定義之規定中，亦包

²²² 強制汽車責任保險法第 10 條第 1 項

「本法所稱加害人，指因使用或管理汽車造成汽車交通事故之人。」

²²³ 由本法第 13 條「本法所稱汽車交通故，指使用或管理汽車致乘客或車外第三人傷害或死亡之事故。」可知「使用或管理汽車」其實亦為界定「汽車交通事故」之重要特徵，相關之問題詳見下節第一項「汽車交通事故」所述。

²²⁴ 本法責任體系中之諸項要件，在定義上經常互相牽涉彼此之概念，例如此處之加害人，其定義尚包含了汽車交通事故、因果關係之概念；而受害人之定義則係包含了損害之概念；另外，汽車交通事故之定義亦包含了因果關係、損害等概念。雖然如此，本文在討論各項要件時，原則上僅取該項要件最重要之特徵，作為掌握其概念之重點。至於定義中所牽涉之其他要件，仍留待相關章節再予討論。

含了「使用或管理汽車」之用語，而觀察其立法理由²²⁵，應可認為條文採取了「使用」、「管理」之用詞係爲了擴張「利用汽車之方式、形態」的範圍。從而「使用」、「管理」之解釋原則上亦應朝向較爲寬泛的方向，事實上「使用」、「管理」之用詞也的確賦予了相當彈性的解釋空間。正由於如此彈性的解釋空間，究應如何定位加害人之內涵，尙需仰賴危險責任之歸責原理，以及比較法上各國之立法例作爲參考。

自危險責任歸責原理之角度出發，應係以「控制、支配汽車該危險源之人」作爲責任主體，因而「『使用』或『管理』汽車」應被解釋爲一種『支配』汽車的表徵，本法上之無過失責任應以「支配、控制汽車之人」爲責任主體，此亦應爲定位本法上「加害人」基本之立場及方向。至於更爲具體而詳細之內涵，則透過比較法之探討進一步予以詳論。

第二款 從比較法詳論加害人之概念

第一目 包含「駕駛人」否？

觀察比較法上汽車交通事故損害賠償責任之責任主體：法國 1985 年 7 月 5 日法律係以「車輛之管領人及駕駛人」爲責任主體；日本自動車損害賠償保障法則以「運行供用人」爲責任主體；而爲日本自賠法所師承之德國道路交通法，則係以「汽車保有人」爲責任主體。儘管在某些細部問題上有著些許的差異，但大體上而言，法國之「車輛管領人」、日本之「運行供用人」與德國之「汽車保有人」係屬類似之概念，亦即以「支配、控制汽車該危險源之人」爲其概念之核心。因此比較法上關於責任主體之規定可概分爲兩類，第一類如同德、日兩國，僅將

²²⁵ 舊法第 12 條之立法理由「……不論處於動態或靜態，凡汽車所致之事故均受本法之保障，爰參照現行汽車保險單及美國立法例，擴及因汽車之所有、使用或管理所致之事故，不以汽車之行駛或使用所致者爲限。」其中「因汽車之『所有』…所致之事故」於 2005 年修正時已被刪除。參考「強制汽車責任保險法令及業務參考資料彙編」，48~49 頁，中華民國產物保險商業同業公會編印，民國 95 年 4 月 2 版。

「控制汽車該危險源之人」作為責任主體；第二類則如同法國，除了將「控制汽車該危險源之人」作為責任主體之外，亦將「駕駛人」納入責任主體之範圍內。

如同上一款所言，我國法之「使用或管理汽車之人」擁有十分彈性的解釋空間。不論係仿效德、日兩國將「使用或管理汽車之人」限縮在「支配、控制汽車之人」範圍；抑或仿效法國將「駕駛人」亦解為『使用』汽車之人，而一併納入責任主體之範圍。兩者在解釋上皆無不可，因此應予以探討者，乃我國法之「『使用』或管理汽車人」是否應將「駕駛人」亦納入其內涵之中？針對此一問題，應先了解法國 1985 年 7 月 5 日法律將駕駛人納入責任主體之理由，並探討我國法上是否有同樣的需求？倘若本法將駕駛人亦入責任主體之範圍，是否會隨之產生其他的問題？

觀察法國 1985 年 7 月 5 日法律之所以將駕駛人亦納為責任主體之主要理由有二：(1) 駕駛人亦為有能力控制汽車該危險源之人 (2) 責任主體僅為形式上的媒介，實際上負責賠償損害者為責任保險人。若擴大責任主體之範圍，使損害賠償責任易於成立，亦可方便責任保險人出面填補被害人之損害。

然而本文認為：(1) 所謂「對汽車的支配、控制」，應如何掌握其概念有許多不同的觀點，固然可以主張駕駛人對於汽車具有一種直接之支配力，但是支配、控制之內涵亦包含了間接之支配力、甚至是一種應予支配之義務、地位等，何種支配係應被歸責之對象容有不同見解，尙值討論。比較法上向來被作為歸責主體者，例如汽車之保有人、管領人、運行供用人等，該等主體相同之處在於皆為將汽車置於可能實現之危險中的人。換言之，直接操控汽車與否並非向來尋找歸責主體時之重點。因此，若單以駕駛人對於汽車具有直接之操控而納為責任主體，理由恐怕尙未充分，而需加以考量其他政策上之理由。(2) 而針對第二個理由，固然擴大責任主體之範圍，對於被害人而言更為有利。但亦會隨之產生下列問題：第一，在本法第 40 條第 1 項各款之情形，例如第二款之事故汽車未投保強制責任險，而由特別補償基金負責填補損害後，特別補償基金依第 42 條向責

任主體行使代位權時，應向何人主張？汽車所有人？抑或駕駛人？倘若兩者皆被認為係責任主體，又應如何定其內部責任分擔？凡此皆為將駕駛人納為責任主體後所需面對之問題。第二，擴大責任主體範圍的同時，亦使得責任主體與請求權主體兩者重疊之機率提高，而就「具有責任主體身分之受害人」應如何處理在我國法上仍未有定論²²⁶，若就此問題未能採取較為寬鬆之認定以利於「具有責任主體身分之受害人」時，是否會反因擴大責任主體之範圍而造成不利於受害人之結果，恐怕亦值得考慮。

因此本文認為，若僅以比較法上汽車之保有人、管領人或運行供用人等概念作為本法上之責任主體已足以解決問題時，應無再將駕駛人納為責任主體之必要。若未來認為責任主體之範圍應再放寬，否則對於被害人之保護有所不足時，再利用規定上之彈性空間得將駕駛人亦解釋為「使用或管理汽車之人」。惟應注意者係上段所提之相關問題亦應預先明定配套之規定或妥適之見解。

第二目 再論「支配」之內涵

前已述及比較法上之「汽車保有人」、「動力車輛管領人」乃至於「運行供用人」等責任主體之概念，皆係自「支配、控制汽車該危險源之人」的觀點掌握其概念。而我國強制汽車責任保險法上之「使用或管理汽車之人」，亦應朝此方向解釋，惟所謂的「支配」、「控制」汽車，其詳細之內涵為何？在具體案例中又應如何認定？比較法上對於「支配」之內涵有何論述或見解可供我國參考？以下即就此等問題予以詳論。

首先，法國 1985 年 7 月 5 日法律上「動力車輛之管領人」，係指「在損害發生時，對於物事實上獨立行使『使用、指揮及控制權限』之人」；而德國對於「汽車保有人」之定義則指「為自己之利益計算而利用汽車，且以利用汽車為前提而對汽車有事實上處分權之人」。由此可知法國與德國就歸責主體之特徵皆包含了

²²⁶ 就此問題之詳細討論請見本節第二項「請求權主體」中第三款以下之內容。

對於汽車支配控制之權，且為一種「事實上」利用支配的權力或關係。在大部分的情形中，汽車之所有權人被認為對於汽車具有此種事實上利用支配的權力或關係。但其若能舉證證明於發生交通事故時，已喪失此種事實上利用支配的權力或關係，即不再該當於責任主體。例如汽車被竊盜、長期出租或借用他人等，此時這種事實上利用支配的權力或關係即移轉至竊盜者、承租人或借用人等。

而日本自賠法上之「運行供用人」亦以對於汽車具有「運行支配」為要件，初期對於「運行支配」之認定與上段所述之德、法兩國類似，亦係自一種「事實上支配力」的觀點掌握「運行支配」之概念。但後來日本最高法院針對「家族共用車」之案例，即便汽車係為子女所使用，且汽車之購買價金、維修保養費用、相關稅金等皆係由子女所支付，但最高法院仍認為父親為「依社會通念應該監視、監督汽車之運行，令其不為社會帶來惡害者」，而認定其為運行供用人²²⁷。此一見解其實已突破了「事實上支配力」的觀點，而使得「運行支配」之內涵轉變為「規範上支配義務」，只要被認為對於汽車之運行負有監督管理責任者，即具有此一「支配義務」。不過日本實務並未將此一「支配義務」的見解擴展至「家族共用車」以外的案例類型，因為在其他的案例類型中適用原來之判斷標準即足以確定所欲歸責之主體，因此尚不得謂日本在「運行支配」之內涵上已全面採取「支配義務」之見解。

但無論如何，日本法上此種「支配義務」概念之提出，仍可供我國參考，並思考在我國強制汽車責任保險法上的「『使用』或『管理』汽車」應解為「事實上的支配力」抑或一種「規範上的支配義務」。雖然在許多情形下，兩者之判斷結果並未有太大之差異。但基本上「規範上支配義務」的見解，其所容許之舉證喪失支配之空間更小，亦屬更為嚴格之責任。以汽車遭到竊盜後發生交通事故為例，從「事實上支配力」的角度，原則上會認為所有人²²⁸對於汽車之支配已喪失，

²²⁷ 最判昭和 50 年 11 月 28 日(民集 29 卷 10 号 1818 頁)

²²⁸ 此處被認為對於汽車喪失支配控制之權者，除了汽車所有人，也可能包含了汽車之承租人、

並移轉至竊盜者之支配之下²²⁹；但從「規範上支配義務」的角度，即可課予所有人對於汽車應予支配之義務，或謂應予管理之責任，因此即便汽車遭到竊盜後發生交通事故，仍應由所有人作為責任主體。

若採取「支配義務」之見解，將使得加害人與被保險人之範圍愈趨一致，蓋我國強制汽車責任保險法原則上係以所有人及其所同意使用管理汽車之人為被保險人²³⁰，而前述之例中之竊盜者即不在被保險人之範圍內。在加害人非屬被保險人時，即由特別補償基金填補受害人之損害。而在比較法上，如日本之自賠法，即有使加害人與被保險人之範圍趨於一致之傾向，蓋其政府保障事業（相當於我國之特別補償基金）之給付條件，相較於責任保險，對於被害人是較為不利的²³¹。而這樣的傾向同時也令汽車所有人之責任更為嚴格。

雖然「支配義務」的見解更趨於嚴格，但亦非毫無界限。以前述之例而言，汽車在被竊盜一定時間後，或業經報案後，始生交通事故，此時汽車之所有人是否仍具有此等支配義務之地位尚值探討。另外，採取「支配義務」之見解作為「支配」汽車之內涵，亦具有較不明確之缺點，蓋支配義務之存在尚需仰賴裁判權之認定，相較於事實上支配力的認定所依靠的是一種實然面的觀察，規範上支配義務的認定卻牽涉了應然面的義務課與，對於當事人而言，增加了若干法律上的不確定性。

關於我國強制汽車責任保險法上「『使用』或『管理』汽車之人」，究應採取「事實上支配力」抑或「規範上支配義務」作為其認定時之判斷標準？自結論而

借用人等，為免論述上之煩瑣，於此先以占大多數情形之「所有人」作為表達之用，以下亦同。

²²⁹ 關於此一問題，比較法上尚有不同見解，更詳細之討論請見本項第四款第一目「無權擅自駕駛」。

²³⁰ 參見強制汽車責任保險法第9條第2項「本法所稱被保險人，指經保險人承保之要保人及經該要保人同意使用或管理被保險汽車之人。」關於本條之詳細內容請見下款「附論：與『被保險人』之異同？」

²³¹ 例如須適用與有過失、須扣除其他社會保險之給付等，詳細內容之介紹請見頁。

言，在現行法之架構下，應僅能採取「事實上支配力」之見解。蓋依本法第 40 條第 1 項第 3 款，在「事故汽車係未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車」時，請求權人應向特別補償基金請求補償，而非向責任保險人請求保險給付。竊盜駕駛即屬未經同意而使用或管理汽車之情形，若採取「規範上支配義務」之見解，汽車所有人仍需負損害賠償責任，則受害人應向責任保險人請求保險給付才是。因此現行法既然規定受害人應向特別補償基金請求補償，即表示汽車所有人已非責任主體，而係由竊盜者作為責任主體，由於竊盜者並不在被保險人之範圍內，因此應由特別補償基金負責填補受害人之損害。從而在現行法之架構下，應係依「事實上支配力」解釋「『使用』或『管理』汽車之人」，於汽車遭到竊盜時，由於汽車所有人喪失對於汽車事實上之支配力，而此一事實上支配力已移轉至竊盜者，因此係以竊盜者作為「使用或管理汽車之人」，負本法上之損害賠償責任。

雖然我國在現行法的架構下，必須採取「事實上支配力」之見解，但未來有無必要透過相關規定之修正，使其改採「規範上支配義務」之見解？就此問題，應衡量採擇「支配義務」見解之優缺點。誠如前述，其最大之特點在於使加害人及被保險人之範圍益趨於一致。但在我國法上，似無需令加害人與被保險人在範圍上趨於重疊，蓋於加害人非屬被保險人時，原則上即由特別補償基金補償受害人之損害，而我國強制汽車責任保險法中就特別補償基金與保險給付在給付之標準及條件上殆無不同²³²。因此，自受害人保護之觀點而言，既然所獲得之損害填補並無不同，則加害人與被保險人之範圍是否益趨於一致亦非重點。另外，在政策上是否要朝往更加嚴格對待汽車所有人之方向亦值討論，且「支配義務」在比較法上之研究相對而言數量較少，其概念之內涵及界限尚待更深入之探討。因此，若欲採此等見解，亦應以具有明確之需求為前提，並確定相關之問題後始宜

²³² 原本在 2005 年修正前的第 39 條第 4 項規定受害人於受領特別補償基金之給付時，應扣除社會保險給付，造成特別補償基金之給付條件遜於保險給付。但修法後已將本項刪除，修正理由亦明確指出「……受害人因汽車交通事故受有損害，不應因加害人有無投保本保險而受差別待遇……」由此亦可認為立法者有意令特別補償基金與保險給付採行相同之標準。

爲之。

第三款 附論：與「被保險人」之異同？

在確定加害人之定義及範圍後，尚需注意者乃被保險人之定義，蓋責任保險中保險之標的即爲被保險人之民事責任，自此角度，被保險人其實即等同於加害人。然而本法上對於被保險人之定義是否與加害人相同？兩者之範圍是否應該完全相同？相關問題或案例應如何解釋？凡此皆爲本法上責任主體之重要問題。

首先在概念上應予澄清的是責任保險所擔保者固然爲被保險人之民事責任，而使得被保險人與加害人在本質上有其相同之處。但兩者之範圍未必全然相同，例如在未投保汽車發生交通事故的情況，由於未投保強制責任險，加害人必然不在被保險人之列，受害人必須依本法第 40 條第 1 項第 2 款向特別補償基金請求補償。由此可知，加害人與被保險人之範圍未盡一致，且加害人之範圍應較被保險人之範圍更爲廣泛，在加害人非屬被保險人的情況，即由特別補償基金負責填補被害人之損害。

依本法第 9 條第 2 項²³³對於被保險人之定義，**被保險人**係指「經承保之要保人」及「經該要保人同意使用或管理汽車之人」。首先就「**要保人**」的部分，由於本法性質爲一強制責任保險，要保人實質上亦爲投保義務人，而依第 6 條²³⁴投

²³³ 強制汽車責任保險法第 9 條第 2 項

「本法所稱被保險人，指經保險人承保之要保人及經該要保人同意使用或管理被保險汽車之人。」

²³⁴ 強制汽車責任保險法第 6 條

「I 應訂立本保險契約之汽車所有人應依本法規定訂立本保險契約。軍用汽車於非作戰期間，亦同。

II 前項汽車所有人未訂立本保險契約者，推定公路監理機關登記之所有人爲投保義務人。

III 第一項汽車有下列情形之一者，以其使用人或管理人爲投保義務人：

- 一、汽車牌照已繳還、繳銷或註銷。
- 二、汽車所有人不明。
- 三、因可歸責於汽車使用人或管理人之事由致汽車所有人無法管理或使用汽車。」

保義務人除了若干例外情況原則上即指「汽車所有人」。從此一角度而言，加害人與被保險人兩者之本質也並非完全歧異，蓋「使用或管理汽車之人」即指對於汽車該危險源予以利用、支配之人，而汽車所有人也經常就是所有並進而利用、支配汽車之人，因此兩者在本質上仍屬相同²³⁵。另外，從本法第 6 條之前身，即修正前舊法第 4 條之立法理由²³⁶「……配合公路主管機關驗車及換照作業，爰規定汽車所有人為投保義務人。惟其他使用或駕駛汽車之人所致之交通事故，其受害人亦均受保障。」可知本法以汽車所有人為投保義務人之理由在於使投保義務人之範圍易於確定，並配合交通監理作業，以便達成強制投保之目標²³⁷。從此一理由加以延伸，作為責任主體的加害人，與投保義務人乃至於與被保險人之範圍若未盡一致，亦屬合理。

而就「經該要保人同意使用或管理汽車之人」的部分，從立法理由²³⁸中可以得知將被保險人之範圍從汽車所有人加以擴張，係基於強制汽車責任險為一種為自己兼為他人利益之保險，從而以「共同（附加）被保險人」之概念擴大了被保險人的範圍。不過本文同時亦欲強調，責任保險之範圍能否充分擴張，以達保護

²³⁵ 另外，從第 6 條第 3 項亦可看出在此等事例中以使用或管理汽車之人為投保義務人。若其未投保強制責任險，發生事故時亦係以其為加害人。亦可資證明被保險人與加害人性質重複相同的一面。

²³⁶ 參考「強制汽車責任保險法法令及業務參考資料彙編」，22~25 頁，中華民國產物保險商業同業公會編印，民國 95 年 4 月 2 版。

²³⁷ 投保義務人的規定在立法例上有汽車所有人或責任主體兩種選擇，我國係採取以汽車所有人為投保義務人之方式。在一般情形，交通監理作業中（例如使用牌照、行車執照、汽車檢驗等）的登記名義人通常即為汽車所有人，但是不必然為汽車所有人，蓋汽車為動產，所有權之得喪變更以交付方式為之即可，相關的登記僅係為行政管理上的便利而設，亦即投保強制責任險之人未必即為汽車所有人。

儘管如此，且以責任主體為投保義務人較為符合責任保險之理論，但是責任主體的認定在若干案例中同樣有其困難或爭議之處，以行政作業的角度而言，亦非屬易事。惟投保義務人的規定方式並非此處的重點，因此本文不擬於此詳論。

²³⁸ 參考「強制汽車責任保險法法令及業務參考資料彙編」，36~37 頁，中華民國產物保險商業同業公會編印，民國 95 年 4 月 2 版。

受害人之目的，除了擴大被保險人的範圍外，也應考慮加害人之概念如何掌握。詳言之，若將汽車所有人之同意視為一種對於汽車支配的延長，例如父親同意其子女使用管理其汽車，仍得以汽車所有人作為責任主體，從而亦無於此擴張被保險人範圍之必要；但是如在受僱人以其所有之汽車為僱用人執行職務時，若認定應以僱用人作為責任主體，則將被保險人之範圍擴及於經所有人同意使用或管理汽車者，亦有其用處。總結而言，將「經該要保人同意使用或管理汽車之人」納入被保險人之定義應無何不妥之處。

但「經該要保人同意使用或管理汽車之人」此一規定亦突顯了加害人與被保險人兩者最顯著之不同，亦即「被保險人」之範圍不包含「未經同意使用或管理汽車之人」的部分。最為典型之例即竊盜駕駛造成交通事故，由於竊盜者並非汽車所有人所同意使用或管理汽車之人，因此竊盜者不在被保險人之範圍內，此時受害人應依本法第 40 條第 1 項第 3 款向特別補償基金請求補償，再由特別補償基金向身為加害人的竊盜者行使第 42 條的代位權。從此例中可再度看出，依據現行強制汽車責任保險法規定下的解釋，加害人之範圍係大於被保險人，而兩者間之關係其實涉及了如何認定加害人（亦即責任主體）的問題。詳言之，若認為只要對危險源具有一支配之義務、地位者即為責任主體，即便在竊盜駕駛造成交通事故的情形，對汽車具有支配義務之汽車所有人仍為責任主體，亦為強制責任險中之被保險人，受害人仍得向保險人請求保險給付。但是在現行法的規定下，由於受害人在竊盜駕駛造成交通事故時須向特別補償基金請求補償，再由特別補償基金向竊盜者行使代位權，換言之，即以竊盜者為責任主體。因此不得不將責任主體的認定標準定位於事實上之支配力，而認為汽車所有人在汽車被竊盜時已喪失其支配力而非責任主體。惟在立法論上，未來亦能考慮以支配地位作為責任主體之認定標準，如此一來，一方面使得加害人與汽車所有人的範圍更趨於一致，當然另一方面也加重了汽車所有人的責任，其間涉及了政策的考量以及對於責任主體歸責原因的探討。

第二項 請求權主體

依據本法第 7 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特別補償基金請求補償。」本條係請求權人向保險人之直接請求權的規定，其係以請求權人對於責任主體之損害賠償請求權為基礎。換言之，強制汽車責任保險法上對於「保險給付請求權人」之規定，亦為同法中「無過失責任之請求權主體」之規定。因此，以下即自本法第 11 條關於保險給付請求權人之規定出發，推導出本法上無過失責任之請求權主體的定義與範圍。

第一款 請求權主體之定義與範圍

依據本法第 11 條第 1 項²³⁹及第 3 項²⁴⁰，本法上無過失責任的請求權主體可依交通事故中受害人「受傷」或「死亡」兩種情形而區分：在受害人「受傷」時，依第 11 條第 1 項第 1 款以「受害人」本人為請求權主體；在受害人「死亡」時，依第 11 條第 1 項第 2 款及同條第 3 項所定之人為請求權主體，原則上即為「受害人之遺屬」，但其規定內容與向來民事損害賠償責任之請求權主體差異頗大，

²³⁹ 強制汽車責任保險法第 11 條第 1 項

「本法所稱請求權人，指下列得向保險人請求保險給付或向特別補償基金請求補償之人：

- 一、因汽車交通事故遭致傷害者，為受害人本人。
- 二、因汽車交通事故死亡者，為受害人之遺屬；其順位如下：
 - (一)父母、子女及配偶。
 - (二)祖父母。
 - (三)孫子女。
 - (四)兄弟姐妹。」

²⁴⁰ 強制汽車責任保險法第 11 條第 3 項

「受害人死亡，無第一項第二款所定之請求權人時，為其支出殯葬費之人於殯葬費數額範圍內，得向保險人請求給付或向特別補償基金請求補償。保險給付扣除殯葬費後有餘額時，其餘額歸特別補償基金所有。受害人死亡，無第一項第二款所定之請求權人，亦無支出殯葬費之人時，保險給付歸特別補償基金所有。」

應如何予以妥適解釋亦屬難題。至於僅受「財物損害」之受害人則非本法上之請求權主體。

以下即依照受害人受傷或死亡兩種情形分別界定本法上無過失責任之請求權主體，在受傷的場合，依本法係以「直接受害人」作為請求權主體；而在死亡的場合，如受害人之遺屬、支出殯葬費之人等，則屬於「間接受害人」之請求權主體。

第一目 受害人受傷時

誠如前述，在交通事故中受害人受傷時，請求權主體依第 11 條第 1 項第 1 款即為受害人本人。又依本法第 10 條第 2 項²⁴¹，受害人係指「因汽車交通事故遭致傷害或死亡之人」，依其定義即係指「直接受害人」而言。直接受害人並得依本法第 27 條及強制汽車責任保險給付標準請求傷害醫療費用給付、殘廢給付，就此部分大致上並無疑問。

另外，於受傷後不治死亡的情形，就受傷部分的損害，例如傷害之醫療費用，應認為得由直接受害人之繼承人繼承對加害人之損害賠償請求權及對保險人之保險給付直接請求權。

在直接受害人受傷的情形，間接受害人在民法上可能享有民法第 195 條第 3 項的慰撫金請求權。惟一方面依強制汽車責任保險法第 11 條第 1 項第 1 款，在直接受害人受傷時，間接受害人並無請求權主體的適格；另一方面依強制汽車責任保險給付標準，在直接受害人受傷時，所得領取之傷害醫療費用給付或殘廢給付，依其內容中亦無法推論出間接受害人之非財產上損害。綜合觀之，本法之無過失責任並未包含間接受害人於直接受害人受傷時關於慰撫金之損害賠償請求

²⁴¹ 強制汽車責任保險法第 10 條第 2 項

「本法所稱受害人，指因汽車交通事故遭致傷害或死亡之人。」

權，若間接受害人欲請求該非財產生之損害賠償，僅得適用民法或其他特別法上相關之損害賠償請求權。

第二目 受害人死亡時

於交通事故中之直接受害人死亡時，可能的請求權主體依本法第 11 條第 1 項第 2 款及同條第 3 項分別有「受害人之遺屬」及「支出殯葬費之人」。並且，由第 3 項可知，需無第 1 項第 2 款所定之受害人遺屬時，支出殯葬費之人始得作為請求權主體，因此支出殯葬費之人其順位係位於受害人遺屬之後，以下即依其順序分別予以說明。

（一）受害人之遺屬

壹、與民法之衝突

當交通事故中受害人死亡時，依第 11 條第 1 項第 2 款，係以「受害人之遺屬」為請求權主體，而其順位則如下：（一）父母、子女及配偶（二）祖父母（三）孫子女（四）兄弟姐妹。於受害人死亡時，該等請求權主體得依本法第 27 條及強制汽車責任保險給付標準請求 150 萬元之死亡給付，且在同一順位之遺屬有數人時，應依第 11 條第 2 項按其人數平均分配保險給付。

然而依民法第 192 條及第 194 條所定之間接受害人至少包含了喪失扶養權利之人、精神上受有痛苦之人、支出殯葬費之人、支出醫療及增加生活上需要費用之人。從而，本法上無過失責任之間接受害人與民法上損害賠償責任體系中之間接被害人相比，不論在間接受害人之範圍、順位上皆有相當之差異。但不論本款之增訂理由為何及其妥適性如何，自結論而言，皆須肯定本款第一順位至第四順位之受害人遺屬即為本法上無過失責任適格之請求權主體。否則在其受領保險給付或補償金後，若令保險人或特別補償基金得以其非適格之損害賠償請求權主

體為由，依民法第 179 條請求其返還不當得利之保險給付或補償金²⁴²，不僅使得責任體系與責任保險之規定相互衝突，對於政府以政策性保險提供保障之保護對象而言亦屬不公、不利。

雖然結論上必須肯定本款第一順位至第四順位之受害人遺屬皆為本法上無過失責任適格之請求權主體。但必須予以說明的是此等間接受害人所受之損害為何？換言之，其作為「受『害』人」之資格為何？關於此一問題，涉及了本法上損害之項目及其內容。並且，儘管本法無過失責任之責任體系需與民法之侵權責任體系作一定程度的脫勾，但關於「損害」之概念，仍需借助民法上已發展成熟之內涵。從而，關於間接受害人概念及範圍，亦需借助民法第 192 條及第 194 條所定之間接受害人概念，將兩者加以比較和對照，藉以界定本法上間接受害人之意涵。

貳、分析：受有扶養權利喪失及精神上痛苦之人

依民法第 192 條及第 194 條所定之間接受害人包含了喪失扶養權利之人、精神上受有痛苦之人、支出殯葬費之人、支出醫療及增加生活上需要費用之人。其中，「支出殯葬費之人」已被強制汽車責任保險法依第 11 條第 3 項置於較後順位之請求權主體，因此將其排除，不與此處即第 11 條第 1 項第 2 款所定之請求權主體互相對照。

而「支出醫療及增加生活上需要費用之人」，其所受損害之發生階段，與他者如扶養權利之喪失、精神上之痛苦、殯葬費等損害係於受害人死亡後發生不同，其係於受害人受傷後至死亡之間所發生，本應由交通事故之直接受害人逕向加害人請求賠償，如係由他人為直接受害人支出者，再由該他人向直接受害人或其遺產依無因管理或其他法律關係請求返還。民法第 192 條之所以令該他人得逕

²⁴² 亦有學者主張類似看法，而認為本法第 7 條直接請求權之請求權主體，應限於民法上所規定之範圍。參考江朝國，「強制汽車責任保險法」，203 頁，2006 年 10 月 2 版。

向加害人請求損害賠償，依其修正理由係為鼓勵熱心助人之風尚，及免除輾轉求償之繁瑣²⁴³。然而本法第 11 條第 1 項第 2 款僅以「受害人之遺屬」作為請求權主體，依同條第 3 項居於劣後順位之請求權主體亦僅有「支出殯葬費之人」，皆未將「支出醫療及增加生活上需要費用之人」納入其規定。固然支出醫療及增加生活上需要費用之人可能同時係受害人之遺屬或支出殯葬費之人，但若其並未重疊時，將造成法律適用不一致之問題。因此應認為「支出醫療及增加生活上需要費用之人」並非本法上無過失責任之請求權主體，此等「醫療及增加生活上需要之費用」亦非本法「死亡給付」所對應之損害。解釋上仍需以輾轉求償之方式為之，亦即由汽車交通事故中之直接受害人依本法請求傷害醫療費用給付後；如直接受害人已死亡，則由其繼承人繼承之。再由此等為其支出醫療及增加生活上需要費用之人向直接受害人或其繼承人、遺產管理人等請求返還。

從而本款所定「受害人之遺屬」在概念上應與民法中之「喪失扶養權利之人」或「精神上受有痛苦之人」加以比擬。惟本文認為本款所定「受害人之遺屬」無法類比為「喪失扶養權利之人」或「精神上受有痛苦之人」兩者中任一概念，而需將「受害人之遺屬」認為係同時「受有扶養權利喪失及精神上痛苦之人」。蓋不論將其比擬為其中任一概念，皆無法合理解釋何以本法僅保護其中之一者，而不保護另一種受害人。換言之，若將受害人之遺屬比擬至其中之一，則受有另一種損害之受害人勢必只能依民法或其他特別法之請求權基礎請求損害賠償，然而於此就不同的損害或不同的受害人間區別其法律保護程度，其理由何在恐怕無法給予一妥適之說理交待。因此僅能認為本款之「受害人之遺屬」為同時「受有扶

²⁴³ 民法第 192 條第 1 項之修正理由

「不法侵害他人致死者，其於被害人生前為之支出醫療及增加生活上需要之費用，固可本於無因管理或其他法律關係，請求被害人之繼承人或其遺產之管理人償還。但此項損害，原應由加害人負最後賠償責任，為鼓勵熱心助人之風尚，及免除輾轉求償之繁瑣，基於加害人對於支出殯葬費之人直接負損害賠償責任之同一立法理由，使此等支出醫療等費用之人，得逕向加害人請求損害賠償，爰修正第一項之規定。」

養權利喪失及精神上痛苦之人」。

參、殘存問題：與民法脫勾之解釋

雖然已將本款之「受害人之遺屬」比擬為同時「受有扶養權利喪失及精神上痛苦之人」，但並未完全解決問題。蓋不論民法上受扶養權利人之順位、要件，或者慰撫金請求權主體之範圍，皆與本法所規定之受害人遺屬存有諸多歧異，應如何予以解釋尚待探究。

至於解釋之方向及理由，除了需配合現行強制汽車責任保險法之規定而與民法作脫勾之解釋外，關於本款之修正理由亦值參考。其修正理由如下：「本保險理賠案件極多，保險人因無完整調查權，由其確認請求權人身分、支出項目及金額頗為費時，如因延宕理賠造成請求權人權益受損，亦與本法第 1 條規定『迅速獲得基本保障』立法目的有違。故為使保險給付快速可行，並參酌保險業者反應意見及理賠作業實務需要，關於請求權人之範圍及順位，參酌犯罪被害人保護法第 6 條規定，並兼顧民法第 194 條規定之利害關係人之權益，增訂第 1 項第 2 款規定。²⁴⁴」從中可以得知立法者之所以為本款之增修，一相當重要之原因即在於「迅速填補受害人之損害」，以下即依此等方向分別予以討論。

一、喪失扶養權利之人

首先就「喪失扶養權利之人」而言，本法第 11 條第 1 項第 2 款與民法第 1116 條以下之規定至少有如下之差異：(1) 本法第 11 條第 1 項第 2 款所定請求權主體之順位，與民法第 1116 條及第 1116 條之 1 所定受扶養權利人之順位²⁴⁵不盡相

²⁴⁴ 參考「強制汽車責任保險法法令及業務參考資料彙編」，42 頁，中華民國產物保險商業同業公會編印，民國 95 年 4 月 2 版。

²⁴⁵ 民法第 1116 條

「受扶養權利者有數人，而負扶養義務者之經濟能力，不足扶養其全體時，依左列順序，定其受扶養之人：

- 一、直系血親尊親屬。

同。其中較為重要而明顯之差異有：I 本款將「祖父母」置於第二順位，劣於民法上之第一順位；並將「子女」置於第一順位，優於民法上之第二順位。II 本款忽略了「家屬」、「家長」、「夫妻之父母」及「子婦、女婿」等在民法上擁有受扶養權利之主體。(2) 本款所定之請求權主體，無需再具備任何其他之要件，即可獲得損害填補。但依民法第 1117 條，因不同的請求權主體而分別加諸有不能維持生活或無維生能力等要件上之限制，始具備受扶養之權利²⁴⁶。

此等本法與民法間之歧異，恐需認為係本法獨立於民法以外之特別規定。否則如欲強將民法上所定扶養權利人之順位與本款所定請求權主體之順位相比，將造成適用上之紛亂及實務困擾。而兩者在受扶養要件上之差異亦同此理，若欲就本款所定請求權主體加諸民法上關於受扶養要件之限制，實係加諸本法所無之限制而與強制責任保險之給付要件相扞格。

雖然上述之結論係因牽就強制汽車責任保險法現行之規定所不得已作出之解釋，同時關於本款之修法增訂似亦僅係逕行仿效犯罪被害人保護法第 6 條及勞動基準法第 59 條第 1 項第 4 款之規定。但由其修法理由「迅速填補受害人之損

二、直系血親卑親屬。

三、家屬。

四、兄弟姊妹。

五、家長。

六、夫妻之父母。

七、子婦、女婿。

同係直系尊親屬或直系卑親屬者，以親等近者為先。

受扶養權利者有數人而其親等同一時，應按其需要之狀況，酌為扶養。」

民法第 1116 條之 1

「夫妻互負扶養之義務，其負扶養義務之順序與直系血親卑親屬同，其受扶養權利之順序與直系血親尊親屬同。」

²⁴⁶ 民法第 1117 條

「受扶養權利者，以不能維持生活而無謀生能力者為限。

前項無謀生能力之限制，於直系血親尊親屬，不適用之。」

害」之宗旨觀之，此等本法與民法間之歧異亦有其理。以民法上之受扶養要件而言，若欲於進行強制汽車責任保險之保險給付時，由保險人審查請求權主體是否確係不能維持生活或無維生能力等，未必為保險人能力所及，且勢必將造成保險給付之拖延，難以達成迅速提供受害人保障之目標。而在受扶養權利人之順位上，亦有類似問題，例如本法所無之民法上受扶養權利人如「家屬」、「家長」等，其身分之認定²⁴⁷相較於血親或配偶應需耗費較多之程序成本，誠如修法理由所言，在保險人無完整調查權之情形下，若需由其確認此等請求權人之身分，勢必因費時而延宕保險給付，有違迅速保護受害人之目的。至於「祖父母」及「子女」在本法與民法間順位之對調，或可認為係現代之價值觀已由傳統強調「敬老尊賢」轉變為著重於子女，尤其係未成年子女之保護，從而所為的一種調整。

二、受有精神上痛苦之人

其次，就「受有精神上痛苦之人」，將本法第 11 條第 1 項第 2 款與民法第 194 條相比，民法第 194 條僅以被害人之父母、子女及配偶作為主體，然而依本款規定，在無第一順位即被害人之父母、子女及配偶時，第二順位至第四順位之祖父母、孫子女及兄弟姐妹亦得依其順位而受領保險給付。

同樣地，此一強制汽車責任保險法與民法規定之差異，亦應認為係本法獨立於民法以外之特別規定。否則如不肯認祖父母、孫子女及兄弟姐妹等得作為本法無過失責任之慰撫金請求權主體，卻又令其得受領本法責任保險之保險給付，將造成侵權責任與責任保險相衝突之情況。

²⁴⁷ 民法第 1123 條

「家置家長。

同家之人，除家長外，均為家屬。

雖非親屬，而以永久共同生活為目的同居一家者，視為家屬。」

民法第 1124 條

「家長由親屬團體中推定之；無推定時，以家中之最尊輩者為之；尊輩同者，以年長者為之；最尊或最長者不能或不願管理家務時，由其指定家屬一人代理之。」

然而其與前述「喪失扶養權利之人」略有不同，亦即本法所保護之「受有精神上痛苦之人」範圍，除了民法原定之「父母、子女及配偶」外，更擴及至「祖父母、孫子女、兄弟姐妹」。而此等保護範圍之擴大是否具備適當之理由亦值研究²⁴⁸，詳言之，若賦予「祖父母、孫子女、兄弟姐妹」此等主體「精神上痛苦」的損害填補不具適當之理由，而認其無保護之必要，亦非「適格之受害人」，則根本無修法理由所言之提供其迅速保障之必要，而此點亦可能為學說上所質疑或批評之處²⁴⁹。

關於此一問題，即本法就「精神上痛苦」之認定擴大間接受害人範圍，本文認為並非毫無合理性，甚至可抱持正面的評價予以看待，以下即就本文粗淺之理由予以說明：(1) 即便係民法本身，亦有認為其就身分關係之認定應予以擴大或放寬，例如事實上夫妻、非婚生子女等，亦可突破民法第 194 條、第 195 條所定之身分關係，而受到民法之保護²⁵⁰。(2) 本法雖然擴大了對於受有精神上痛苦之人的保護範圍，但有順位上之規定，且第一順位之父母、子女及配偶仍與民法第 194 條相同。因此，本法與民法之脫離程度不至於過度衝突或扞格而使人難以接受。僅在無第一順位之父母、子女及配偶時，始有保護之主體範圍較民法擴大的現象，而在此種交通事故中死亡之直接受害人無父母、子女或配偶的情形，亦應可推斷其與祖父母、孫子女或兄弟姐妹等人之關係親密程度更勝於常情，而有予以擴大保護之必要。(3) 如前所述，在死亡之受害人無父母、子女及配偶時，祖父母、孫子女或兄弟姐妹等人之精神上痛苦非無保護之必要性。同時為了達到迅速賦予保障的目的，本法之規範勢必與向來的民法規定作一定程度的脫離，不論

²⁴⁸ 其實在「喪失扶養權利之人」也並非全無保護範圍擴大的問題，例如就「能維持生活之父母」或者其他「能維持生活或有謀生能力之親屬」等，雖然不符民法受扶養之條件，但仍能獲得本法之保護，亦屬於一種保護範圍之擴大。不過其保護範圍擴大之原因主要係為了降低程序上之成本而省略條件上之認定，相較於此，本法擴大「受有精神上痛苦之人」保護主體之範圍，更需交待實體面之原因，而不能僅以節省程序成本作為理由。

²⁴⁹ 如江朝國，「強制汽車責任保險法」，199 頁，2006 年 10 月 2 版。

²⁵⁰ 參考陳秋君，「論侵害身分法益之民事責任」，國立台灣大學法律學研究所論文，2008 年 7 月。

係損害賠償的定型化、定額化，或受害人的認定上都有同樣的情況。因此，爲了節省實際認定或審酌此等間接受害人資格之程序成本，逕予擴大並明定一定的範圍及順位亦係較爲合宜之作法。

（二）支出殯葬費之人

依本法第 11 條第 3 項前段，當汽車交通事故中之受害人死亡，且無第一項第二款所定之請求權人時，爲其支出殯葬費之人於殯葬費數額範圍內，得向保險人請求給付或向特別補償基金請求補償。換言之，爲直接受害人支出殯葬費之人亦係本法無過失責任之請求權主體，惟係位於劣後順位之請求權主體，僅於無受害人之遺屬時，始爲適格之請求權主體。且其可獲得填補之損害應依本法第 11 條第 4 項所定之「強制汽車責任保險殯葬費項目及金額表公告²⁵¹」計算，其最高限額爲 30 萬元。

第二款 小結：與民法損害賠償責任體系相異之評價²⁵²

綜合上述可知，於強制汽車責任保險法上之無過失責任，其損害賠償請求權之主體與向來民法損害賠償責任體系中之請求權主體，兩者之間不論在主體之範圍、順位上皆有一定程度之差異。而此等差異之結果，一部分原因固然可能係因立法上之疏漏；但另一方面也反映出爲達實務上能迅速保障受害人之目的所爲之調整，而不得不與民法爲相異之規定；並且在有限之資源下，必須排除對於部分受害人之保障，就不同的損害及受害人爲不同程度的法律保護。

就本法與民法就損害賠償請求權主體規定上差異，約有下列各點：

（1）不包含受有財物損害之受害人。

²⁵¹ 民國 94 年 5 月 5 日行政院金融監督管理委員會金管保 4 字第 09402561341 號函發布「強制汽車責任保險殯葬費項目及金額表公告」，詳見附錄

²⁵² 應認定何人爲受害人，並進而作爲請求權主體之問題，勢必需要考量何種「損害」爲法律所承認及保護。但本文於此先以向來民法上受害人範圍出發，比較並探討本法上受害人範圍之合理性。至於損害的詳細問題仍留待之後相關章節討論。

(2) 直接受害人於交通事故中受傷時，不包含受有非財產上損害之間接受害人。
(民法 195Ⅲ)

(3) 直接受害人於交通事故中受傷但未至殘廢時，不包含直接受害人之非財產上損害。(民法 195 I)

(4) 直接受害人於交通事故中死亡時，不包含為其支出醫療及增加生活上需要費用之人。(民法 192 I)

(5) 直接受害人於交通事故中死亡時，雖包含為其支出殯葬費之人，但居於劣後順位。(民法 192 I)

(6) 直接受害人於交通事故中死亡時，雖包含喪失扶養權利之人、受有非財產上損害之人，但不論在範圍、順位及條件上皆與民法不同。(民法 192Ⅱ、194)

以(1)而言，依本法第1條之立法理由²⁵³，即可得知為了避免汽車所有人負擔過重及複雜化此等政策上之因素，其已被排除在本法之保護範圍外，並為立法者所明確表示之取捨²⁵⁴。

而關於(2)(3)被本法排除保護之受害人或損害，係依本法關於請求權主體及給付標準之規定所推論得出之結果，無法得知係立法者有意之排除或無意之忽略。但以(2)受有非財產上損害之間接受害人而言，即便在民法之損害賠償實務上似亦不多見，其所造成之影響或與民法之差距或許較為輕微。至於(3)直接受害人之非財產上損害，或可推論係立法者認為在受害人受傷未至殘廢程度時，其精神上之痛苦較為輕微，而基於資源有限之情況下，將其排除在本法之保障外。但不論如何，將來若能將此等損害亦納入本法保護應較為妥適，並可透過

²⁵³ 「汽車交通事故所致損害可分為二：一為人體傷亡，一為財物損害。因本法採限額無過失制，實施初期為免汽車所有人負擔過重且避免複雜化，參照日本及英國等國立法例，明定本法在對車禍受害人所遭致之人體傷亡提供基本保障，即一定金額之保障，至於超過法定限額之人體傷亡損害及財物損害，則屬任意保險之範圍。」參考「強制汽車責任保險法法令及業務參考資料彙編」，2頁，中華民國產物保險商業同業公會編印，民國95年4月2版。

²⁵⁴ 至於就此等取捨之討論及評價，詳見本章第二節第二項「損害」之討論。

給付標準之訂定予以控制，否則於同一事件中，割裂當事人適用法律之依據、程序，對當事人亦屬不利。

在（4）（5）為直接受害人支出殯葬費、醫療及增加生活上需要費用之人亦與上述之情況類似，亦即，其被排除在本法保護之外或被置於較低之保護順位，或係因為立法者認其值得保護之程度不若喪失扶養權利及受有精神上痛苦之受害人遺屬。況且解釋上醫療及增加生活上需要之費用仍得透過本法之「傷害醫療費用給付」獲得損害之填補。因此，就此一結果在價值之取捨上亦非不能為人所接受。

至於在（6）之間接受害人雖係與民法上受扶養權利之喪失及非財產上損害對應，但由於不論在範圍、順位及條件上皆與民法規定不同。因此應認為僅係借用此等民法上之概念，但其內容已與民法脫離而自成體系，其理由主要在於迅速提供受害人保障之目的，同時也造成了保護範圍較民法擴大之結果。就此一與民法相異之現象，雖然可透過解釋而合理化其結果，但是與民法扞格之規定方式，將來是否會造成實務適用法律之困擾，亦尚值觀察。

第二節 責任成立要件

由於本法之責任體系採取無過失責任之規範模式，在責任成立要件上已無需加害人之過失。原則上僅需對於動力車輛此一危險源造成他人之損害，損害賠償責任即行成立。換言之，動力車輛之利用活動、損害，及兩者間之因果關係，即為本法無過失責任之責任成立要件。因此，動力車輛之範圍為何？何等動力車輛之利用方式可被認為交通事故？本法所肯認之損害為何？因果關係又應採何等標準？凡此皆為本節之討論重點。

此外，由於汽車之使用或管理本身並無不法，即無違法性的問題。從而在本法無過失責任之責任成立要件中，並不需具備違法性此一要件，此亦為其與傳統之民法侵權責任不同之處。

第一項 汽車交通事故

第一款 汽車之定義與範圍

強制汽車責任保險法所稱之汽車，依第 5 條²⁵⁵之規定，至少包含了第 1 項「公路法第 2 條第 8 款規定之汽車」、「行駛道路之動力機械」及第 3 項「特定之非依軌道行駛，具有運輸功能之陸上動力車輛」。使得本法汽車之定義略呈混亂，這三者之內容及關係為何，應如何妥當地解釋及界定本法汽車之範圍，此為首要應予探討之問題。

其次，依本法第 5 條第 3 項，將本法之汽車再區分為「應訂立本保險契約之汽車」及「無須訂立本保險契約之汽車」，此一區分之目的為何，亦為本法上一令人困擾之問題。

第一目 強制汽車責任保險法上之汽車

關於本法所稱之汽車，於本法 2005 年修正後，將舊法第 3 條移列至第 5 條第 1 項，就本法所稱之汽車仍係指「公路法第 2 條第 8 款規定之汽車及行駛道路之動力機械」。此外，並增訂了第 2 項和第 3 項，依其修法理由，第 2 項係為表明機車亦屬於本法之汽車範圍²⁵⁶；而第 3 項前段則再就本法之汽車範圍為一補充規定，因此本法之汽車尚包括「特定之非依軌道行駛，具有運輸功能之陸上動力車輛」。

²⁵⁵ 強制汽車責任保險法第 5 條

「本法所稱汽車，係指公路法第二條第八款規定之汽車及行駛道路之動力機械。

另本法第三十八條及第四十九條所稱之機車，亦為公路法第二條第八款所定義之汽車。

除前二項所稱汽車外，亦包括特定之非依軌道行駛，具有運輸功能之陸上動力車輛；其範圍及應訂立本保險契約之汽車種類，由主管機關會同中央交通主管機關訂定公告之。」

²⁵⁶ 由於第 5 條第 2 項係依照余政道委員等 38 人提案修正通過，故本項之增訂理由係參照余政道委員等 38 人之提案說明，參閱立法院議案關係文書，院總字第 462 號，政府委員提案第 9764、3881、5299、4316 號之 1，2005 年 1 月 12 日印發，討 13~14。

另外，依本條第 3 項授權行政院金管會及交通部所訂定之「汽車之範圍及應訂立強制汽車責任保險契約之汽車種類」公告²⁵⁷，本法汽車之範圍如下：

(一) 公路法第 2 條第 8 款規定之汽車。

(二) 行駛道路之動力機械：所稱動力機械，指無須依賴其他車輛運送，可逕依自備之動力及傳動系統、車輪或履帶移動之機械。

(三) 其他動力車輛：其他各種非依軌道行駛，具有運輸功能之陸上動力車輛。但不包括下列：

(1) 依行政院衛生署醫療器材管理辦法規定之動力式輪椅、醫療用電動代步車。

(2) 依道路交通安全規則規定經審驗合格之電動輔助自行車。

(3) 最高時速每小時三十公里以下且重量（含電瓶，但不含附載之人或物）四十公斤以下之其他動力車輛。

綜合上述本法第 5 條及行政主管機關之公告可以得知，強制汽車責任保險法上之「汽車」包含「公路法第 2 條第 8 款所規定之汽車」、「行駛道路之動力機械」及「其他動力車輛」，以下即先就三者之內容予以說明。

首先，就「公路法第 2 條第 8 款²⁵⁸所規定之汽車」的部分，係指「非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛」。另外，依本法第 5 條第 2 項，機車亦屬於其範圍，惟即便未有本項規定，解釋上機車亦本即該當於非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。

在「行駛道路之動力機械」的部分，其中「動力機械」之定義依據上開行政主管機關之公告，係指「無須依賴其他車輛運送，可逕依自備之動力及傳動系統、車輪或履帶移動之機械。」不過從「行駛道路之動力機械」的名稱可知其尚需以

²⁵⁷ 民國 94 年 6 月 1 日行政院金融監督管理委員會金管保四字第 09402561231 號、交路字第 0940031821 號。詳見附錄

²⁵⁸ 公路法第 2 條第 8 款

「汽車：非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。」

「行駛道路」為要件，但是「非行駛於道路之動力機械」為何被排除在外？其危險程度是否較行駛於道路者低？或者，非於道路上所發生之交通事故是否即不在本法之保護範圍內²⁵⁹？關於此等問題，應認為本法無過失責任其歸責之客體即在於「汽車」或「動力車輛」此等危險源，利用此等危險物品所發生之事故即應有本法無過失責任之適用，不因其利用之方式、型態或地點等之不同而有差別。除非得以明確論證非行駛於道路之動力車輛其危險性較低，始得將其排除在本法無過失責任之適用範圍以外。但觀察比較法上不論德國、法國或日本等國對於汽車之定義皆未以「行駛道路」作為限制之要件²⁶⁰。而我國實務見解就在私人工廠用地所發生之汽車交通事故，曾有判決認為仍應有強制汽車責任保險法之適用²⁶¹，從中亦可推論出是否行駛於道路對於汽車之危險性而言並非重點。甚且，若立法者果真認為行駛道路與否對於危險程度之高低有所影響，則本法上另外兩項種類之汽車----「公路法第 2 條第 8 款所規定之汽車」及「其他動力車輛」----亦應具備此一要件之限制，然而其等並未加諸此項要件²⁶²。則何以獨獨在「動力機械」加諸「行駛道路」之限制即產生疑義，或係因為擔心將「不具運輸功能之機械工具」誤納入本法無過失責任之適用範圍，但以是否「行駛道路」作為其概念之界

²⁵⁹ 在「交通事故」之界定亦有相同之問題，亦即交通事故發生地點是否限於道路？詳見下款「交通事故之定義與範圍」之討論。

²⁶⁰ 德國道路交通法中所指之汽車，依同法第 1 條第 2 項之定義，係指「無須依軌道，而藉由機械力移動的陸上交通工具」其僅依同法第 8 條就「行駛速度不超過每小時 20 公里之汽車」以危險性較低為由排除在該法第 7 條危險責任之適用範圍以外。

法國 1985 年 7 月 5 日法律中的「陸上動力車輛」，就「陸上」之認定亦採寬鬆標準，不論是供公眾通行之道路抑或私人土地皆屬之。

日本判例（東京地判昭和 43 年 12 月 26 日交通民集 1 卷 4 号 1548 頁）就僅在工廠內使用的堆高機，亦不因其未在道路上使用而不予適用汽車損害賠償保障法。

²⁶¹ 臺灣彰化地方法院 94 年度保險字第 20 號民事判決，此一判決之重點在「交通事故發生地點之限制」，但仍可藉此推論出汽車此一危險源是否在道路上使用對於危險程度之高低並非重點。

²⁶² 反倒是公路法第 2 條第 8 款於 92 年修法前就汽車之定義有此限制，其修法前之規定如下：「汽車：指在公路及市區道路上，不依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛」修正後則將「在公路及市區道路上」之部分刪除。

定標準並不妥適。總之，關於「汽車」之定義，不論係「動力機械」或「動力車輛」，皆不應以「行駛道路」作為其概念之要件或內涵。

在「其他動力車輛」的部分，依行政主管機關之公告其定義為「其他各種非依軌道行駛，具有運輸功能之陸上動力車輛」，此一類別之增訂係為避免本法就汽車之範圍有所遺漏，所為補充性之一般規定²⁶³。而定義上加諸「運輸功能」之要件為其特點，與法國 1985 年 7 月 5 日法律上陸上動力車輛之概念相近²⁶⁴。由於其解釋上所能包含的範圍十分廣泛，前列兩種類別之汽車所未能包含者即可歸類於此，如前述之非行駛於道路之動力機械即為一例。

最後，「汽車之範圍及應訂立強制汽車責任保險契約之汽車種類」公告尚將動力式輪椅、醫療用電動代步車、電動輔助自行車等排除在本法之汽車範圍外，主要原因係因其危險性較低²⁶⁵，應無適用本法無過失責任之必要。

²⁶³ 參閱「汽車之範圍及應訂立強制汽車責任保險契約之汽車種類」公告之說明「汽車之範圍恐因無法因應科技進步及民眾需求而增加之車輛種類致生遺漏，爰依本法第五條第三項規定，另於第一點第三款增訂其他動力車輛之一般性之規定，以補其不足。」

²⁶⁴ 法國實務上對於 1985 年 7 月 5 日法律「陸上動力車輛」之定義，主要有三項概念上之特徵：(1) 具備運輸功能 (2) 使用於陸上 (3) 具有動力性。

²⁶⁵ 參閱「汽車之範圍及應訂立強制汽車責任保險契約之汽車種類」公告說明

「依醫療器材管理辦法規定，使用名稱一致之動力式輪椅、醫療用電動代步車及經審驗合格之電動輔助自行車，依其速度、結構，通常不至因使用管理致他人重大傷害，且與其他汽車發生事故時，其使用人可能造成重大傷亡。依本法第四十條第三項，汽車交通事故之事故汽車若全為無須訂定本保險契約之汽車時，其駕駛人不受本法保障，若將該等車輛認係本法汽車範圍，則與拼裝車或非法行駛道路之動力機械等車輛發生事故致死傷者，不得申請補償，似有違本法立法意旨，爰於第一點第三款第一目及第二目規定，俾排除於本法之汽車範圍。」

「若有其他動力車輛，按其速度、重量小於電動輔助自行車者，併予納入非本法規定汽車之範圍，爰於第一點第三款第三目規定，俾求公平合理。」並參照電動輔助自行車型式審驗作業要點之附件一可知電動輔助自行車之最高時速在每小時三十公里以下(若超過時速三十公里，三秒內即自動斷電)，且重量(含電池)在四十公斤以下。因此如有其他動力車輛之最高時速及重量亦在此標準之下，則其危險性理應不大於電動輔助自行車，而亦可排除在本法汽車之範圍外。

總括而言，修法後適用本法之汽車範圍更為擴張，除了排除少數危險性較低之車種外，大部分之車輛種類皆屬本法無過失責任之適用對象，此亦符合擴大保護受害人之精神。

第二目「應訂立本保險契約之汽車」及「無須訂立本保險契約之汽車」之區分？

強制汽車責任保險法上之汽車，其定義及範圍除如上所述之外。在本法修正後，依第 5 條第 3 項後段尚進一步將本法所稱之汽車區分為「應訂立本保險契約之汽車」及「無須訂立本保險契約之汽車」。依其修法理由，「無須訂立本保險契約之汽車」於發生交通事故時，請求權人應依本法第 40 條第 1 項第 4 款向特別補償基金請求補償²⁶⁶。至於「應訂立本保險契約之汽車」其範圍，依「汽車之範圍及應訂立強制汽車責任保險契約之汽車種類」公告如下所示：

- 
- (一) 公路法第 2 條第 8 款規定之汽車。但國軍編制內軍用車輛管理及處罰辦法第 2 條規定之軍用車輛於作戰期間，不在此限。
 - (二) 依據道路交通安全規則第 83 條規定向公路監理機關申請核發臨時通行證之動力機械。
 - (三) 汽車牌照報廢、繳還、繳存、繳銷、吊銷或註銷後仍行駛之汽車。

針對此一修法後就本法汽車再行分類之增訂，令人疑問者在於此等分類之理由為何？是否合理而有其必要？行政主管機關依此分類所為之上開公告內容又是否妥適？以下即就等問題進行討論。但首先應予強調者，即凡屬強制汽車責任保險法上之汽車，即應有本法無過失責任之適用，不論係「應訂立本保險契約之汽車」或「無須訂立本保險契約之汽車」皆然。

將適用無過失責任之汽車區分其須否加入強制責任保險，此等區分作法之理由，參考比較法上之規定，或係因為無庸擔心其賠償能力，因而令其無須加入強

²⁶⁶ 而「應訂立本保險契約之汽車」發生交通事故時，原則上係由請求權人向責任保險人請求保險給付。但在汽車應投保而未投保或汽車之使用管理係未經同意時，請求權人即應分別依本法第 40 條第 1 項第 2 款或第 3 款，向特別補償基金請求補償。

制責任保險。以日本汽車損害賠償保障法爲例，依第 10 條²⁶⁷規定，原則上將「公務用途之車輛」及「在道路以外運行之車輛」排除在強制加入責任保險之範圍以外，主要原因即在於不需擔心其賠償能力，蓋如公務用途之車輛發生交通事故時，係以政府或其他公法人作爲責任主體，因此無庸擔心其賠償能力；而在道路以外運行之車輛，例如在工廠、工地等運行之車輛發生交通事故時，已有勞動災害補償保險之適用，亦無需擔心其賠償能力。

又如德國強制汽車責任保險法第 2 條第 1 項之規定，其中各款所定之汽車種類無須負同法第 1 條之強制投保義務，如第 1 款至第 5 款即將「德意志聯邦共和國等多種公法人所保有人之車輛」排除在強制投保之範圍外，亦係因爲無庸擔心其賠償能力，而免除其投保義務。

而回頭檢視我國法之情況，修法理由僅表明「無須訂立本保險契約之汽車」發生交通事故時，應由特別補償基金補償之，但並未說明其爲此等區分之理由。而從上開行政主管機關公告可以得知，除了「作戰期間之軍用車輛」及「無須請領臨時通行證之動力機械」外，其餘本法上之汽車原則上皆屬「應訂立本保險契約之汽車」。若以前述比較法上之理由「無庸擔心其賠償能力」來檢視本法上「無須訂立本保險契約之汽車」，就「作戰期間之軍用車輛」而言，若其發生交通事故，應係以政府爲責任主體而無庸擔心其賠償能力，但令人質疑者在於政府所使用或管理之車輛，應不限於「軍用」車輛，亦絕不必限於「作戰期間」。且若免除其投保義務之理由確係無庸擔心其賠償能力，即不應如修法理由所言，由特別

²⁶⁷ 日本自賠法第 10 條

「第五條及自第七條至前條之規定，關於國或其他政令所定之人爲供政令所定業務或用途而供運行之用之汽車，以及道路（指道路法【昭和二十七法律第一百八十號】之道路、道路運送法【昭和二十六年法律第一百八十三號】之汽車車道及其他供一般交通用之場而言。以下同）以外之場所供運行之用之汽車，不適用之。」

條文中所提之自賠法第五條及自第七條至第九條之五係關於責任保險契約之強制締結的相關規定。

補償基金負責補償受害人，而應由政府自行負擔損害賠償責任²⁶⁸。則其之所以將「作戰期間之軍用車輛」列為「無須訂立本保險契約之汽車」，應係因其於作戰期間時難以辦理投保強制責任險之事宜，從本法第 6 條²⁶⁹之修正理由「軍用汽車於戰時使用，因係國家遭逢不可抗力之變故時期，辦理訂定保險契約事宜恐有不逮」亦可得出相同之理由。

而在「無須請領臨時通行證之動力機械」亦有相同之理由，蓋此等動力機械因為無須請領臨時通行證，就行政管理之角度即較難以責其為投保強制責任險之事宜。而此等以是否須請領臨時通行證將動力機械所為之區分，或係因為沿襲舊法²⁷⁰及相關交通法規之分類，或係因為行政作業上之方便。但無論如何，「無須請領臨時通行證之動力機械」既屬本法上之汽車而有本法上無過失責任之適用，則其何以無須訂立強制責任保險契約仍令人不解亦無法給予合理之交代。

總結而言，本法上「應訂立本保險契約之汽車」及「無須訂立本保險契約之汽車」之區分相當令人困擾。屬於本法上之汽車者即應負本法上之無過失責任，

²⁶⁸ 例如德國強制汽車責任保險法第 2 條第 2 項即明定政府或其他公法人所保有之車輛發生交通事故時，其應自負與保險人相同之責任。此為「附加責任理論」，參考江朝國，「強制汽車責任保險法」，81~82 頁，2006 年 10 月 2 版。

當然，亦可由特別補償基金補償受害人後，再向政府行使代位權。應採行何種方式尚涉及了程序成本之問題。

²⁶⁹ 強制汽車責任保險法第 6 條係關於「投保義務人」之規定，其第 1 項規定「應訂立本保險契約之汽車所有人應依本法規定訂立本保險契約。軍用汽車於非作戰期間，亦同」換言之，就應強制加入責任保險之範圍界定，可從「車」或「人」的角度分別予以規範，本法第 5 條及依其訂定之行政主管機關公告係從「車」的角度，第 6 條則係自「人」的角度予以界定。

²⁷⁰ 強制汽車責任保險法修法前之施行細則第 2 條將「動力機械」定義為「依道路交通安全規則第八十三條規定，應請領臨時通行證者」，例如移動式起重機，而無需請領臨時通行證者則如農用曳引機、堆高機、挖土機、吸盤式怪手。

因此在舊法時代，「無需請領臨時通行證之動力機械」並不屬於強制汽車責任保險法上之汽車，若發生交通事故時，並無本法之適用，受害人自亦不得受領本法之保險給付。在修法後，至少已屬本法上之汽車，但係無需訂立責任保險契約之汽車，受害人尚可由特別補償基金受領補償金。

在無正當理由之情況如賠償能力不虞匱乏者，卻無須令其訂立本法之責任保險契約。不僅缺乏充分說理，亦對其他被保險人不公，蓋當此等無須訂立本保險契約之汽車發生交通事故時，受害人得向特別補償基金受領補償金，然而特別補償基金之收入有九成以上均為汽機車所有人所繳保費中之特別補償基金分擔額所聚集而成²⁷¹。

第二款 交通事故之定義與範圍

第一目 使用或管理汽車所致之事故

汽車交通事故之定義依強制汽車責任保險法第 13 條²⁷²，係指「使用或管理汽車致乘客或車外第三人傷害或死亡之事故」。其中「致乘客或車外第三人傷害或死亡」的部分其實分別涉及受害人、損害及因果關係的問題，故於此討論之重心將置於「使用或管理汽車」的部分，其他部分之問題則於相關章節中予以討論。

因此，定義交通事故之重點應在於「使用或管理汽車」之部分，交通事故即指使用或管理汽車所致之事故，而交通事故之範圍亦需依靠「使用或管理汽車」之概念加以界定。至於「使用或管理汽車」應如何理解及解釋，參考其立法理由²⁷³，可知條文採取「使用」、「管理」之用詞係為擴大解釋利用汽車之方式與形態，從而亦擴大了交通事故概念之範圍。尤其強調不論「動態」抑或「靜態」的利用汽車方式，皆包含在內。詳言之，汽車於行駛中或發動中所致之事故當然該當於

²⁷¹ 陳定輝，政策性保險法制化過程重要原則初探---以新修正強制汽車責任保險法為例，台灣本土法學雜誌第 68 期，91 頁，2005 年 3 月。

²⁷² 強制汽車責任保險法第 13 條

「本法所稱汽車交通故，指使用或管理汽車致乘客或車外第三人傷害或死亡之事故。」

²⁷³ 舊法第 12 條之立法理由「……不論處於動態或靜態，凡汽車所致之事故均受本法之保障，爰參照現行汽車保險單及美國立法例，擴及因汽車之所有、使用或管理所致之事故，不以汽車之行駛或使用所致者為限。」其中「因汽車之『所有』…所致之事故」於 2005 年修正時已被刪除。參考「強制汽車責任保險法令及業務參考資料彙編」，48~49 頁，中華民國產物保險商業同業公會編印，民國 95 年 4 月 2 版。

交通事故，而汽車於停車中或拋錨時所致之事故同樣亦屬交通事故。例如將汽車停車於路口轉角處，阻擋他車之行車視線致生事故；或汽車於拋錨時未設警告標誌，使他車未能及時閃避而發生事故；或貨車於操作吊桿時，因吊帶斷裂致物體掉落壓死他人等，凡此皆屬於本法所稱之汽車交通事故。

大體而言，「『使用』或『管理』汽車」之解釋應朝較為寬鬆之方向，自危險責任歸責原理之觀點，控制支配汽車該危險源之人既應作為歸責之主體，則不論其以何種方式控制支配該汽車，因此所生之事故，皆應被認為是汽車交通事故。而採行較為寬鬆的認定，亦有利於受害人迅速獲得損害填補，俾符合本法之立法意旨。

第二目 交通事故發生地點之限制？

汽車交通事故之定義已如前述，但尚有疑問者係交通事故發生之地點有無限制？蓋本條之修法理由中有下列之文字說明：「基於本法立法目的在於維護道路交通安全，因此諸如農業機械在田中收割，動力機械在工廠操作，挖土機在工地施工，汽車在地下室中因未熄火導致一氧化碳中毒，工人清洗大型油罐車之油槽等均不在本法保障範圍之列……²⁷⁴」由上述之修法理由觀之，本法上之汽車交通事故似乎限於發生在「道路」者，其他如發生在「農田」、「工廠」、「工地」、「地下室」等處者即非屬本法上之汽車交通事故。惟，針對汽車交通事故發生地點之限制是否有其必要？因交通事故發生地點之不同而決定其是否受到本法之保護又有無合理性？若無充分之理由區別其間法律保護程度之差異，應宜一概納入本法所稱之汽車交通事故之範圍，同樣接受本法之保護才是，否則對於被害人顯有不公。

而在修法理由所舉之例中，在「工廠」、「工地」所發生之交通事故，可能同

²⁷⁴ 參考「強制汽車責任保險法法令及業務參考資料彙編」，49 頁，中華民國產物保險商業同業公會編印，民國 95 年 4 月 2 版。

時亦為職業災害事故，而涉及了職業災害補償的問題，若擔心受害人同時受領兩份給付有超過其實際損害之虞，而認為應優先適用由其中一項社會保障制度，亦應於法律中明訂其適用之順序或相關規定。在未有法律明文規定的情況下，不宜逕自將在「工廠」、「工地」所發生之交通事故排除在本法之保護範圍外。更何況，職業災害補償與強制汽車責任保險給付競合的情形，亦不僅限於在「工廠」、「工地」所發生之交通事故，即便在「道路」上發生之交通事故，亦可能同時涉及兩項給付之競合、抵充等問題，目前實務見解就兩者間的適用關係亦仍有歧見。因此根本之道在於解決兩者之交錯適用關係，而非就汽車交通事故之發生地點施加限制。

至於在「農田」、「地下室」等地所發生之汽車交通事故，即更未見其區別之理。不論係在「道路」抑或「農田」、「地下室」乃至於其他「私人土地」上使用或管理汽車，其危險程度並無明顯不同，所以此發生之事故，亦應皆屬本法上之汽車交通事故，而同受本法無過失責任之保護。

而我國實務之見解似亦認為本法上之汽車交通事故並不限於發生在「道路」者，例如臺灣彰化地方法院 94 年度保險字第 20 號民事判決即認為在「私人工廠之用地」所發生之汽車交通事故，仍應有強制汽車責任保險法之適用²⁷⁵。

此外，在比較法上，不論係法國的 1985 年 7 月 5 日法律或日本的自賠法亦均未就汽車交通事故施以發生地點上之限制。法國實務見解認為 1985 年 7 月 5 日法律上之交通事故之概念，與事故發生之地點是否在「供公眾通行的道路上」

²⁷⁵ 本案例係自用大貨車在私人工廠用地內發生交通事故，法院認為「……所謂「汽車交通事故」，依修正前強制汽車責任保險法第 12 條規定，並無發生事故地點的限制，該法施行細則第 3 條第 1 項將之限於道路、停車場或其他供汽車通行之地方，乃增加母法所無的限制，應屬無效，另強制汽車責任保險保單條款為定型化契約，其將「汽車交通事故」定義為被保險汽車於道路、停車場或其他供汽車通行之地方，發生交通事故，將「道路」定義為公路、街道、巷術、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方，顯然違背該法保障交通意外事故受害者迅速獲得基本理賠的立法意旨，依保險法第 54 條之 1 及消費者保護法第 12 條第 1 項、第 2 項第 2 款規定，亦應屬無效。」

無關，不論係在農地、林地、工地、停車場、庭院、廣場、裝卸貨區或倉庫等地點，只要是基於汽車運輸目的所引起之事故，即為該法上之交通事故，而受到1985年7月5日法律的保護²⁷⁶；而日本的自賠法第10條²⁷⁷係將在「道路以外之場所」運行之汽車，排除在應訂立強制責任保險之範圍外，主要原因是不需擔心這類在道路以外運行車輛之賠償能力，蓋其若於工廠、工地等運行之車輛發生交通事故時，已有勞動災害補償保險之適用，因而無需擔心其賠償能力。但須注意的是該種車輛僅係無需投保強制責任險，仍須負運行供用者責任，因此日本之自賠法同樣未將汽車交通事故之發生地點限於「道路」之上。足見外國法上亦不認為發生在道路以外的汽車交通事故無保護之必要。

綜上所述，若未有明確而充分的理由，本法之汽車交通事故不宜在事故發生之地點上有所限制，否則將不當地限縮對於汽車交通事故中被害人的保護。而修法理由創設本條文義規定以外之限制，應認其不具任何規範效力。倘若認為確有若干應予排除在汽車交通事故範圍以外之情形，亦宜直接於條文中規範，並明確交代其理由。

另外，關於汽車交通事故之發生地點，尚有一雖未在修法理由中提及但實際上可能產生疑義的例子，即「賽車場地」。廣義而言，在賽車場地進行汽車競速或越野等比賽，亦應屬於一種利用或管理汽車的形態，若因而發生事故，亦應在汽車交通事故之概念範疇內。但考量到賽車活動的特殊危險性，若認為應由從事

²⁷⁶ 參考陳忠五，法國交通事故損害賠償法的適用範圍，台大法學論叢第三十五卷第三期，38頁，2006年5月。

²⁷⁷ 日本自賠法第10條

「第五條及自第七條至前條之規定，關於國或其他政令所定之人為供政令所定業務或用途而供運行之用之汽車，以及道路（指道路法【昭和二十七法律第一百八十號】之道路、道路運送法【昭和二十六年法律第一百八十三號】之汽車車道及其他供一般交通用之場而言。以下同）以外之場所供運行之用之汽車，不適用之。」

條文中所提之自賠法第五條及自第七條至第九條之五係關於責任保險契約之強制締結的相關規定。

此一特殊危險活動者另行投保責任保險，而在政策上將其排除在本法適用之範圍外，亦非不可，但誠如前段所述，此等基於政策上考量所作之排除，應於本法明文規定後，始可肯認其規範效力，以利於被害人之保護。

第三款 從比較法探討我國「汽車交通事故」定義之妥當性

第一目 汽車

觀察比較法上對於「汽車」之定義方式，多係以一特定之概念作為界定，如有例外之危險性較低者再另行規範予以排除。例如德國道路交通法係以「無須依軌道，而以機械力移動之交通工具」；日本汽車損害賠償保障法則為「非依軌道或電力架線，而係依原動機，以在陸上移動為目的所製造者」；法國 1985 年 7 月 5 日法律則為「陸上動力車輛」²⁷⁸，並透過實務為其加諸「運輸功能」之要件。

反觀我國強制汽車責任保險法就汽車之定義卻有三種類別，彼此之間亦非無重疊。固然在修法後其所能涵蓋之範圍更為廣泛，大部分之動力車輛皆屬強制汽車責任保險法上之汽車，對於交通事故中之受害人亦無不利。但此等規定方式在法律之明確性上仍有不足，使人易生紛亂之感，未來若能再予修正應較為合宜。

以現行規定之三種類別而言，「行駛道路之動力機械」其將範圍限於「行駛道路」之不妥已如前述，且此等動力機械解釋上亦非不能為其他種類汽車之定義所包含，故應刪除為宜。而公路法第 2 條第 8 款規定之汽車即「非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛」，其定義與德、日大抵相同；至於修法後所新增之「其他各種非依軌道行駛，具有運輸功能之陸上動力車輛」，則與法國之規定相似。兩者之定義基本上皆應可涵蓋大多數本法所欲規範之動力車輛，惟後者加諸了「運輸功能」之要件，倘若未來將行駛道路之動力機械此一類別刪除，未免

²⁷⁸ 依 1985 年 7 月 5 日法律第 1 條但書，將「依其固有軌道行駛之火車或電車」排除在該法之適用範圍外。因此此等依軌道或架線行駛之火車、電車等，不論在德國、法國或日本，皆被排除在汽車交通事故之危險責任其適用範圍之外。

將若干無需適用本法之動力機械亦一併納入，如農用機具或不具運輸功能之工作器具等，則以後者「具有運輸功能之陸上動力車輛」作為本法汽車之定義似較妥當²⁷⁹。

第二目 交通事故

比較法上針對交通事故其概念掌握之重點各有不同，法國 1985 年 7 月 5 日法律係以「有關於陸上動力車輛之使用」及「意外事故」兩項特徵來掌握「交通事故」之概念，其中「有關於陸上動力車輛之使用」與本法「汽車之使用或管理」類似，皆係自動力車輛之使用型態出發，而法國實務就此項特徵之界定，如同該法上之陸上動力車輛，亦要求需具備運輸功能之目的，或可供未來我國實務上發生特殊案例時之參考。至於「意外性」此一特徵本身之正面界定亦非易事，若自反面排除被害人故意引起之事故，似自免責事由予以規範即可²⁸⁰，以免增加概念上之紛擾。

而日本汽車損害賠償保障法則係以「將汽車依該當裝置之用法而使用」掌握交通事故的定義，雖然亦係自汽車之使用角度出發，但毋寧說日本學界與實務之探討重點皆係圍繞在「該當裝置」之定義與範圍上，亦即從使用汽車之何等構造的觀點加以討論。而歷經學說上之討論及實務之發展，亦已將「該當裝置」之解釋從過往的引擎裝置或行駛裝置擴展，汽車整體所固有之裝置皆屬之。大體而言，日本法上對於汽車裝置範圍界定之問題，在我國法之規定下應不至發生，蓋

²⁷⁹ 詳言之，舊法係以「公路法第 2 條第 8 款規定之汽車」及「行駛道路之動力機械」作為本法汽車之範圍，可認為其係以「行駛道路」之要素界定動力機械適用本法與否。但以之作為區分標準對於本法之適用範圍限制過多而有不妥，尤其舊法施行細則第 2 條更將「應請領臨時通行證」作為「行駛道路之動力機械」之要件，誤將行政監理之因素混入，造成其適用之範圍更加限縮。

因此，捨棄以「行駛道路」甚至「應否請領臨時通行證」等概念作為區別何種動力機械應有本法適用之界定標準後，仍需新的概念外延以界定適用本法之動力機械之範圍，否則動力機械本身之涵義可能過於廣泛，在此情況下似以「運輸功能」之具否作為其界定標準較為妥適。

²⁸⁰ 不論在法國 1985 年 7 月 5 日法律或我國強制汽車責任保險法，若因被害人之故意行為致生交通事故者，皆得作為加害人免責之事由。其詳細內容請見本節第四項「免責事由」之討論。

本法第 13 條已採用使用或管理「汽車」之用語，無需再予解釋甚至限縮其意涵；而日本法上對於「使用」之解釋亦略嫌狹隘，而往往將靜態之單純停車狀態排除在外，此為我國法在相關解釋上所應注意，惟本法第 13 條尚加諸「管理」之用語，解釋上亦應不至有不當限縮之情況。

總結而言，本法第 13 條以「使用或管理汽車」作為界定交通事故之標準，亦即從「使用汽車之方式或形態」的角度出發，並未與外國法有太大之差異。而規定所採之用語亦使得交通事故之認定得以涵蓋相當廣泛之範圍，不論在利用之方式、地點上皆未有何限制。如此寬泛之認定除了可提供受害人較佳之保障外，即便發生若干不應歸類在交通事故之案例，亦可將「使用或管理汽車」彈性解釋作為控制之環節，例如以「汽車炸彈」之方式使用汽車時，即應排除在交通事故之範圍外。此時即可考慮法國法上所加諸「運輸目的」之要件，惟適用上仍需謹慎，以免不當限制受害人之保護目的。

第二項 損害

第一款 現行規定下之「損害」：僅限於人身損害

汽車交通事故所致之損害包含了人身損害及財物損害，但從強制汽車責任保險法第 7 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特別補償基金請求補償。」可知受害人僅得就人身損害的部分向責任保險人請求保險給付。另外本法第 27 條及強制汽車責任保險給付標準中將保險給付分為傷害醫療給付、殘廢給付及死亡給付，保險給付之內容亦僅限於人身損害。由此可知本法上無過失責任僅針對人身損害的部分，蓋本法第 7 條雖係受害人對責任保險人直接請求權的規定，但責任保險以被保險人之民事責任為基礎，因此受害人僅能就其人身傷亡向責任保險人請求保險給付時，亦代表作為責任基礎之本法無過失責任僅針對人身損害，而不及於財物損害。因此在汽車交通事故僅造成財物損害的情況，受害人即因為欠缺

「人身損害」的要件，無從成立並主張本法上之無過失責任。

第二款 立法論層次之檢討：未來擴及於財物損害？

依舊法第 1 條之立法說明「……實施初期為免汽車所有人負擔過重且避免複雜化，參照日本及英國等國立法例，明定本法在對車禍受害人所遭致之人體傷亡提供基本保障……²⁸¹」可以得知有關限於人身損害的理由係基於（1）避免保費負擔過重（2）避免複雜化。「避免保費負擔過重」的理由涉及財政上的考量，並無絕對的對錯，但在一般國民平均所得水準可以負擔的範圍內，基於社會保障的政策，實應將本法保護之範圍擴及於財物損害，甚至在人身損害的限額亦應予以提高。而「避免複雜化」的理由其意為何未臻明確，所指的或許是財物損害與人身損害在責任減免事由上若需作不同程度的保護，將使得相關條文於規定上較為複雜。然而須注意的是，依現行法的規定，受害人在交通事故中同時受有人身損害及財物損害時，就財物損害的部分必須以民法上之侵權責任作為請求權基礎，如此割裂適用的結果，使得當事人於同一事件中因為損害種類的不同，而在責任主體、歸責要件、舉證責任等適用差異頗大的兩套規定，如此區別處理的方式是否合理、是否較不複雜恐怕也是需要考量的問題。

觀察先進國家之制度多包含財物損害之賠償，例如德國、法國等，而日本雖然與我國相同亦僅限於人身損害，但自立法之初，即有論者提倡未來應擴及於財物損害。基於擴大受害人保護的立場，未來在財務可以負擔的範圍內，固然亦應將本法上的損害範圍擴及於財物損害。但是針對財物損害需不需要在制度設計上與人身損害作不同的規定亦為一重要的問題，例如法國 1985 年 7 月 5 日法律原則上即針對人身損害排除與有過錯的適用，而在財物損害則仍維持與有過錯的適用。人身損害與財物損害對於受害人而言固然皆屬重要，但是程度仍然有別，因此區別兩者在法律上的保護亦非無理，未來我國如欲納入對財物損害的保護，就

²⁸¹ 參考「強制汽車責任保險法法令及業務參考資料彙編」，2 頁，中華民國產物保險商業同業公會編印，民國 95 年 4 月 2 版。

其責任成立要件及責任效力之規定，尤其在免責事由及與有過失，相較於人身損害是否要降低對受害人的保護程度等皆應妥善規畫。

第三項 因果關係

損害與汽車交通事故間須具備因果關係，損害賠償責任始能成立，自本法第7條條文中「因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者……」亦可得出因果關係乃為一責任成立要件。惟本法上無過失責任之因果關係應採用何等標準？係應採向來侵權行為法中的相當因果關係？抑或應在因果關係之認定標準上予以放寬？比較法上就此問題又係採取何種見解？可否幫助我國法尋找相關問題之答案？凡此皆為本項論述之重點，並期能為本法無過失責任之因果關係界定出妥適之標準，突破向來被認為理所當然而普遍適用的相當因果關係。另外，針對在汽車交通事故中較易就因果關係之有無產生爭議的案例類型，本文亦將探討該等案例在適用本法無過失責任時應如何解決。

第一款 “相當” 因果關係？

我國通說就侵權責任之因果關係向來皆係採取相當因果關係之內涵作為判斷，但相當性的判斷易與過失之概念混淆，亦極易使得過失歸責原理透過“相當”因果關係借屍還魂。另一方面，相當因果關係與危險責任在性質上也有所矛盾。由於危險責任歸責之原因在於危險的實現，但是危險的實現本身有時並不具相當性。

除此之外，在數車事故中，交通事故究係由何車輛所致，有時並不容易確定，而當事人往往亦主張交通事故中受害人之損害並非其所肇致，這使得責任歸屬及責任內部分擔之問題皆難以確定。則本法之無過失責任在因果關係之認定上是否仍應採向來之相當因果關係即有疑問，抑或應於因果關係之認定上採取較為寬鬆之標準，以節省程序上之成本，並落實迅速、確實保護被害人之目標。

第二款 比較法之探討

德國通說認為危險責任並不適用相當因果關係，因為危險責任之歸責原因在於分配因特殊危險產生之損害，而特殊危險本即可能是不相當性的，若再適用相當因果關係，將該等侵害或損害排除，即與危險責任之歸責原因相抵觸²⁸²。因此關於道路交通法之汽車保有人責任之因果關係，原則上只要損害之發生與汽車之利用在場所上及時間上有密切的關係，即應認為具備因果關係。

在日本之汽車損害賠償保障法，雖然其通說及實務就運行供用人責任之因果關係則仍係採取相當因果關係之見解。但是受到德國道路交通法的影響，學說亦不乏主張應採取此等時空密切關係之解釋²⁸³，亦即倘若損害之發生與運行在場所上、時間上有密切的關係，即應認為具備因果關係。

法國 1985 年 7 月 5 日法律則係採取「牽連關係」²⁸⁴，牽連關係之採用目的即在擺脫民事責任普通法上因果關係概念的限制，使得保護被害人之範圍得以擴大。而牽連關係之出現，某程度上已打破甚至取代了向來因果關係之概念，將因果關係此一要件作了相當程度之放寬。

不論是德國的「時空密切關係」或法國的「牽連關係」，皆可認為係對於向來侵權責任法領域中所採相當因果關係的一種放寬，使得汽車之利用與損害之發生兩者間關聯性之要求十分的寬鬆。當然再寬鬆的認定標準仍需一定的概念外延以作為界定，而觀察比較法之結論，大致上即係以時間及空間上之聯結作為其限制。而各國在因果關係此一要件之放寬除了與危險責任之原理有關外，亦可認為

²⁸² 楊佳元，危險責任，台北大學法學論叢第 57 期，103 頁，2005 年 12 月。

²⁸³ 採取此說之學者及實務見解如下：木宮高彥、羽成守，「注釈自動車損害賠償保障法」，29~30 頁，有斐閣，1978 年；大阪地判昭和 46 年 5 月 12 日(判夕 266 号 253 頁)；福岡地小倉支判昭和 54 年 11 月 26 日(判時 962 号 106 頁)本案係受害人自走走停停的貨車車斗上摔下死亡。

²⁸⁴ 依 1985 年 7 月 5 日法律第 1 條「本章規定，適用於因陸上動力車輛及其拖掛車輛或半拖掛車輛『牽連其中』，所引起交通事故的被害人……」

係本於更加保護被害人之政策而來。此一放寬因果關係認定之趨勢亦值我國法在法條解釋與實務操作上參考，甚至作為立法上之借鏡。

第三款 因果關係之再建構：牽連關係

自本法第 7 條條文中「因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者……」雖然可以得出因果關係此一責任成立要件，但並未直接表明在因果關係採用何種標準，當然也因此保留了解釋的空間，而得以前述較為放寬的「時空密切關係」或「牽連關係」作為其認定之標準。

除了逕行採取較為寬鬆之標準認定「因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者」外，觀察本法第 36 條亦可得到因果關係應予放寬之結論。本條規範之重點乍看之下雖係「數車事故」時保險人間或保險人與特別補償基金間應如何為保險給付或補償之問題，但責任保險人之保險給付既係基於被保險人之損害賠償責任，則保險人一旦依法應為保險給付時，即代表著損害賠償責任之成立。從本條第 1 項²⁸⁵規定可知，在同一汽車交通事故牽涉數汽車時，保險人即應負保險給付之責任。換言之，在同一汽車交通事故牽涉數汽車時，本法無過失責任即應成立，而在法條中採用「牽涉」之用語則象徵著本法無過失責任在因果關係認定上的放寬。從修法理由中亦可得出相同的結論，依修法理由對於「牽涉」之定義，所謂「牽涉」係指「事故汽車於某一時間，參與、涉入、牽扯或牽連在汽車交通事故中。」²⁸⁶由此定義可知，此處的因果關係不再採取向來「有此行為，通常即足生

²⁸⁵ 強制汽車責任保險法第 36 條第 1 項

「同一汽車交通事故牽涉數汽車時，依下列規定處理：

- 一、事故汽車全部為被保險汽車者，請求權人得請求各應負給付義務之保險人連帶為保險給付。
- 二、事故汽車全部為第四十條第一項所定之汽車者，請求權人得請求特別補償基金補償。
- 三、事故汽車部分為被保險汽車，部分為第四十條第一項所定之汽車者，請求權人得請求各應負給付義務之保險人與特別補償基金連帶為保險給付或補償。」

²⁸⁶ 參考「強制汽車責任保險法法令及業務參考資料彙編」，143 頁，中華民國產物保險商業同業公會編印，民國 95 年 4 月 2 版。

此種損害」的標準，只要具備「參與、涉入、牽扯、牽連」等關係即為已足，比起「導致、肇致」之概念有著一定程度的放寬。而從第 36 條所推論出的「牽連關係」與比較法上德國的「時空密切關係」或法國的「牽連關係」，在內容與性質上皆屬類似，亦皆為因果關係認定標準之改變與放寬。

然此一「牽連關係」之標準僅明訂適用於「數車事故」，則在「單車事故」之場合是否亦有適用即成疑問。或謂單車事故之事實關係較為單純，即便不適用「牽連關係」，就因果關係之認定及成立亦應無甚問題。惟僅因汽車交通事故之類型不同而異其責任成立要件之標準及內涵是否合理妥適尚值商榷，甚且，即便是在單車事故之案例類型中，亦可能發生因果關係認定疑義之情形。因此本文認為即便是在「單車事故」之類型中，仍應有「牽連關係」之適用。

第四款 爭議案例

在動力車輛交通事故之具體案例中，因果關係之有無較常出現爭議者，如非接觸事故或受害人自身病因等案例類型。若以相當因果關係之標準進行判斷，極易隨審判者之不同，而得出相異之判斷結果。在嚴格責任搭配責任保險之損害填補制度中，若責任成立與否具有高度的不確定性，對於受害人之保障而言，將造成十分不利的情形。反之，以較為寬鬆之牽連關係作為判斷標準時，因果關係之成立將更無疑問。只要加害人以某種形式介入交通事故，且與受害人之損害在時間上和空間上具有一定之關聯，因果關係即為成立。

以非接觸事故為例，如受害人未能及時預見到加害車輛的行駛路徑或停放位置，因而在緊急避開時自己跌倒或撞到其他車輛等，此時加害車輛與被害人間並未有物理性之接觸或碰撞，是否具備相當因果關係即有疑問。惟若將判斷標準放寬至牽連關係，由於加害車輛確實以某種形式介入了交通事故，且與受害人之損害不論在時間上或空間上亦具有一定之關聯，因果關係之成立應無甚疑問。

又如受害人本身在交通事故發生前即具有某些疾病之情形，此時受害人所受

之損害，究係單純由交通事故所致，抑或係交通事故導致受害人疾病加重而造成損害，甚或與交通事故無關而係純粹由受害人本身之疾病所致，如何判定有時十分困難，在判斷上亦容有不同空間。我國實務上亦曾出現類似之案例，而法院以不具相當因果關係為由，否定受害人之損害賠償請求權²⁸⁷。然而，除非有一定程度之確信，得以完全排除交通事故與受害人之人身損害的關聯，亦即確信其生命或身體所受到之損害係完全由其自身原有之疾病所致者，始得排除交通事故與損害間之牽連關係，否則仍應成立損害賠償責任。換言之，在受害人本身於交通事故發生前即具有某些疾病的情形，相當因果關係之標準，在因果關係有無之判斷上保留了一定的空間。但由於牽連關係對於交通事故與損害間之聯結，作更為寬鬆之認定與要求，即便在受害人自身病因之情形，因果關係之成立仍幾無問題，相反地，如欲排除牽連關係之成立，則需加害人提出更高之證明程度。既然醫學之診斷或鑑定，本即帶有一定程度之不確定性，則本於迅速確實填補損害之立法目的之強制汽車責任保險法，在因果關係之判斷上亦應傾向採取牽連關係較為合適。



第四項 免責事由

免責事由之內容與責任成立要件有時難免有所重疊，例如不可抗力或第三人之行為與因果關係之成立與否有所關聯；受害人之故意行為亦與交通事故之意外性不符，而可自交通事故之定義否定損害賠償責任之成立。但由於本法無過失責任為達保護受害人之目的而在責任成立要件上有所放寬，隨著責任成立要件其內涵之改變，關於免責事由之範圍亦有重新檢討之必要。

第一款 本法第 28 條之免責事由

²⁸⁷ 參見臺灣彰化地方法院民事判決 96 年度保險字第 6 號、臺灣彰化地方法院民事判決 95 年度保險字第 21 號。

依強制汽車責任保險法第 28 條²⁸⁸，因受害人之故意行爲或犯罪行爲致生交通事故時，保險人不負保險給付責任。既然責任保險之保險人不負保險給付責任，即代表作爲保險事故之本法上無過失責任亦不成立，從而本法第 28 條中的「受害人故意行爲」及「受害人犯罪行爲」即爲本法上無過失責任之免責事由。前者例如受害人之自殺行爲，後者則如刑法第 185 條之 3 的酒精駕車²⁸⁹。

須注意的是受害人或其他請求權人之行爲應與汽車交通事故之發生間存有「因果關係」，若兩者間不具因果關係，加害人仍無從免責。例如受害人竊盜他人之車輛，於駕車時發生交通事故之案例，竊盜之犯罪行爲與交通事故之發生間即不必然具有因果關係²⁹⁰。

第二款 不可抗力之免責事由？

除了本法第 28 條所定之免責事由外，其他之免責事由如不可抗力等得否透過學說補充作爲本法無過失責任之免責事由亦值討論。蓋我國法上不論就何種類型之損害賠償責任，似乎向來皆未否定其有不可抗力免責事由之適用。惟觀察比較法上就不可抗力免責事由之適用與否並非一概持肯定態度，其採否定見解之理由爲何，是否有可供我國參考之處皆值探究。

首先就肯定適用不可抗力之免責事由者，以日本法爲例，除了汽車損害賠償

²⁸⁸ 強制汽車責任保險法第 28 條

「I 受害人或其他請求權人有下列情事之一，致被保險汽車發生汽車交通事故者，保險人不負保險給付責任：

- 一、故意行爲所致。
- 二、從事犯罪行爲所致。

II 前項其他請求權人有數人，其中一人或數人有故意或從事犯罪之行爲者，保險人應將扣除該一人或數人應分得部分之餘額，給付於其他請求權人。」

²⁸⁹ 因受害人酒精駕車犯刑法第 185 條之 3 而免責的案例在實務上頗爲常見，例如台灣台南地方法院 95 年度訴字第 740 號民事判決、台灣花蓮地方法院 95 年度訴字第 112 號民事判決。

²⁹⁰ 類似案例可參考財政部保險司 89 年 4 月 8 日台保司(六)第 0890702450 號函

保障法本身所規定之免責事由外，學說上亦肯認不可抗力得作為運行供用人責任之免責事由；而德國之道路交通法第 7 條第 2 項²⁹¹亦明文規定肯認不可抗力之免責事由適於汽車保有人責任。

惟法國 1985 年 7 月 5 日法律第 2 條²⁹²則明確地將不可抗力排除在該法之免責事由外。其之所以否定該法損害賠償責任有不可抗力免責事由之適用，係由於不可抗力本質上代表著因果關係的中斷或不存在，從而責任自然不應成立，但在該法之損害賠償責任，作為責任成立要件之因果關係某程度上已被牽連關係所取代，因此不可抗力之免責事由亦應隨之被限制適用。

而我國強制汽車責任保險法上之無過失責任，固然在因果關係此一責任成立要件上亦已改採牽連關係之標準，但若謂其仍披著因果關係的外衣，或謂本法之無過失責任仍保有因果關係此一責任成立要件，亦非有誤。則其是否適用不可抗力之免責事由似有彈性空間，至於應如何取決此一彈性空間則可考慮我國實務認定不可抗力之標準而定。詳言之，雖然日本學界多肯定不可抗力免責事由之適用，但在日本實務上真正得以適用不可抗力而免責之案例則不多²⁹³；德國實務對於不可抗力之成立亦採嚴格之認定²⁹⁴。反之在法國交通事故損害賠償責任之審判實務上，對於不可抗力免責事由之適用過於頻繁²⁹⁵，導致對於被害人極為不利之

²⁹¹ 德國道路交通法第 7 條第 2 項

「如交通事故係由不可抗力所造成者，汽車保有人不負損害賠償責任。」

²⁹² 1985 年 7 月 5 日法律第 2 條

「第 1 條所示車輛之駕駛人或管領人，不得以不可抗力事由或第三人之行為，對抗包括駕駛人本人在內之被害人。」

²⁹³ 如東京地判昭和 48 年 1 月 30 日(判夕 302 号 242 頁)就接受保養後輪胎破裂所造成的事故，否定其為不可抗力之原因；大阪高判昭和 53 年 3 月 15 日(交民集 11 卷 2 号 321 頁)就因大型車形成死角所造成的事故，亦認其非不可抗力之原因。

²⁹⁴ 依據德國聯邦法院之見解，不可抗力是由外而來的、不尋常的，盡最大注意仍無法預見或阻止的。例如地震或忽然從火車外向火車內擲入之物品。參考楊佳元，危險責任，台北大學法學論叢第 57 期，94~95 頁，2005 年 12 月。

²⁹⁵ 例如因道路上不可預見之一片薄冰、一堆油漬或一灘水的存在，或路旁野生動物突然竄出，

結果，亦促使 1985 年 7 月 5 日法律明定排除不可抗力免責事由之適用。因此，如果我國實務對於不可抗力之認定較為嚴格，則保留一定空間使其作為免責事由，如有地震或重大天災等情形時得予以適用亦無不可；反之如我國實務之認定過於寬鬆，如地上油漬致汽車打滑等例即動輒適用不可抗力以免除加害人之損害賠償責任，則為避免對於交通事故中受害人不利之現象，解釋上宜排除不可抗力之適用，甚至透過明文規定將其排除適用。

第三款 從比較法檢討本法之免責事由

除了不可抗力之免責事由外，比較法上尚有其他免責事由之規定，以法國 1985 年 7 月 5 日法律而言，其所適用之免責事由包含了被害人之故意²⁹⁶，及被害人不可原諒之過錯，惟該不可原諒之過錯須為事故發生之唯一原因始可免責²⁹⁷。

而日本汽車損害賠償保障法第 3 條但書所定之免責事由²⁹⁸則需具備下列要

或暴風雨突然來臨等，而致交通事故之發生者，皆係法國在民事交通審判實務上曾予肯定適用不可抗力之免責事由。參考陳忠五，「法國交通事故損害賠償法的基本問題—以民事責任普通法的困境為中心」，「私法學之傳統與現代—林誠二教授六秩華誕祝壽論文集（中）」，223 頁以下，學林出版，2004 年 4 月。

²⁹⁶ 1985 年 7 月 5 日法律第 3 條第 3 項

「然而，前兩項所指之被害人，如係故意造成自己損害，不得就其人身被侵害所受損害，向事故加害人請求賠償。」

雖然本項係針對「駕駛人以外之被害人」之「人身損害」而設，但對於法國 1985 年 7 月 5 日法律上保護程度最高的「駕駛人以外之被害人」之「人身損害」尚且如此。從而「被害人之故意」不論被害人之身分是否為駕駛人、損害類型是人身損害或財物損害，皆得作為免責事由。

²⁹⁷ 1985 年 7 月 5 日法律第 3 條第 1 項

「陸上動力交通車輛駕駛人以外之被害人，就其人身被侵害所受損害，得受賠償，不得以其與有過錯予以對抗。但該過錯如為不可原諒之過錯，且為事故發生之唯一原因者，不在此限。」

本項亦係針對「駕駛人以外之被害人」之「人身損害」而設，如同前註所述，亦可認為「被害人不可原諒之過錯」係不問被害人身分及損害類型而全面適用之免責事由。

²⁹⁸ 此外，日本學界尚承認不可抗力及正當防衛之免責事由，不可抗力已於前討論，此不贅述；至於正當防衛之免責事由，由於我國強制汽車責任保險法上之無過失責任並無違法性之要件，從而亦無從成立正當防衛之免責事由，故於此即不予以討論。

件：(1) 自己及駕駛人就汽車之運行未怠於注意；(2) 被害人或駕駛人以外之第三人有意或過失；(3) 汽車無構造上之缺陷或機能之障害。

觀察法國與日本兩國關於免責事由之規定²⁹⁹，似乎差異頗大。惟仔細比較之下，可從被害人之故意及過失行為兩個角度予以切入³⁰⁰。首先就被害人之故意行為而言，原則上皆肯定被害人之故意行為得作為免責事由，而本法第 28 條第 1 項第 1 款所規範之受害人之故意行為，亦大抵上與之相應³⁰¹。

至於被害人之過失行為，由於各國對於被害人與有過失之適用本即有一定程度之限制或排除³⁰²，因此被害人之過失行為如欲達到令加害人免責之效果，勢必需輔以其他之要件。若自與有過失之角度觀察，加害人免責即相當於被害人自負全部之損害賠償責任，亦即在兩方過失比例或與有原因力比例之認定上得出被害人占 100% 比例之結果。在日本汽車損害賠償保障法上雖未明文要求此一要件，但搭配上加害人一方無過失之要件³⁰³，某程度上亦相當於被害人之過失係事故發生之唯一原因；而法國 1985 年 7 月 5 日法律則是明文要求了被害人之過錯須為

²⁹⁹ 德國道路交通法所定之免責事由，除了前已提及之不可抗力外，尚有擅自駕駛之免責及對於同乘者之免責，惟其等和我國法之責任體系相較，與損害賠償主體之問題較有關聯，故於此亦不納入討論。

³⁰⁰ 第三人之故意或過失行為，在日本汽車損害賠償保障法係免責事由之一種，在法國 1985 年 7 月 5 日法律則如不可抗力同被第 2 條明文排除適用，理由亦與之相同。但由於在我國強制汽車責任保險法第 28 條的規定下，並無成立此種免責事由之可能。應係涉及本法第 33 條之問題，因此本文於此暫不予討論。

³⁰¹ 至於在故意行為之免責事由中，就「故意之程度」是否有所要求亦是另一值得研究之問題。詳閱陳忠五，法國交通事故損害賠償法的適用範圍，台大法學論叢第 35 卷 3 期，29~32 頁，2006 年 5 月。

³⁰² 其詳細內容請見本章第三節第二項「與有過失」之討論。

³⁰³ 依日本通說之見解，原則上仍需同時具備三項要件時始能免責。惟若能證明其中一項要件之存否與事故之發生間並無因果關係，即便不具備該項要件仍可免責。

至於「汽車無構造上之缺陷或機能之障害」此一要件則與危險責任之原理有關，蓋汽車構造上之缺陷或機能上之障害本即汽車該項危險源所可能產生之一種危險，而危險責任之課予即係以該危險源為歸責之原因，若再以之作免責之原因，理論上即有矛盾之處。

事故發生之唯一原因，此外尚加上了該等過錯須為不可原諒之要件。然而與之相較，我國強制汽車責任保險法第 28 條是否具有當於此等免責事由之存在空間尚有疑問，第一款所定受害人之故意行為當然不存在受害人過失之免責事由的解釋空間；至於第二款所定受害人之犯罪行為則尚值討論，犯罪行為包含了故意和過失行為，過失之犯罪行為在違法意識之程度上較高而有別於一般之過失行為，與法國 1985 年 7 月 5 日法律所要求之過錯不可原諒性有若干相似之處³⁰⁴，但更為重要的事故發生之唯一原因力之要件解釋上卻恐付之闕如。犯罪行為固然具有一定之過濾效果，不致使得所有受害人之過失行為皆有本款免責事由之適用，但欠缺事故發生唯一原因力之要求，卻可能使得同樣之事由在其他損害賠償請求權中如民法第 191 條之 2，係屬與有過失之問題，但適用本法之無過失責任時卻產生逕予免責之失衡現象，這在排除適用與有過失之本法無過失責任更形詭異。更有甚者，如當事人為求免除損害賠償責任而動輒提起過失傷害、過失致死等刑事告訴，恐將造成本法迅速保障受害人之目標再度落空。因此儘管否定本款免責事由之適用將使得本法在免責事由之範圍上較外國法更為狹窄，對於加害人亦更為嚴格，但為免上述所言之缺點，不僅在現行法下之適用應需謹慎，例如透過學說補充事故發生唯一原因力之要求，未來修法就本款免責事由亦宜重新予以檢討。

第三節 責任效力

第一項 損害賠償之項目與範圍

由於無過失責任之立法模式使得損害賠償責任極易成立，為了避免損害過度擴張，往往搭配最高限額責任之規定。依照本法第 27 條第 2 項所制定的「強制

³⁰⁴ 蓋依法國實務的見解，不可原諒之過錯其意係指「無正當理由將自己暴露於應認識之危險中，例外而重大的自發性行為」而其中所謂「例外而重大」亦帶有反社會之性質。

汽車責任保險給付標準³⁰⁵」(以下簡稱「給付標準」)，就給付之總額亦有所限制，而此等限制即為本法無過失責任之最高限額。就超過此一限額的損害，受害人仍須以民法或其他法律之請求權基礎主張填補其損害。

又，儘管本法之無過失責任在許多地方與民法脫勾而有不同的規定，但在若干環節仍需仰賴在民法中已發展成熟的概念，如項害之項目及其內容即為一例。但觀察「給付標準」，卻有賠償無法與損害對應的問題，究應如何解決實屬本法上一重大問題。

第一款 現行規定之解讀

第一目 受害人受傷時

依照民法第 193 條、第 195 條，受害人受傷時得請求賠償下列之損害：「勞動能力之喪失或減少」、「增加生活上需要之費用」、「非財產上之損害」。另外依據民法第 216 條，就受害人之「休業損害」亦應在賠償之範圍內³⁰⁶。

而受害人於汽車交通事故中受傷時，依給付標準第 2 條，可受領「傷害醫療費用給付」；如達殘廢標準，依給付標準第 3 條，尚可依其殘廢程度領取一定金額之「殘廢給付」。

(一) 傷害醫療費用給付

從給付標準第 2 條第 2 項觀之，「傷害醫療費用給付」之內容包含急救費用、診療費用、接送費用³⁰⁷、看護費用，並以總額 20 萬元為限。其中診療費用除了門診、住院之費用外，其他如義肢、義肢或義眼等裝置費用亦包含在內。而民法上「增加生活上需要之費用」之內容則包含了醫療費用、往返醫院之交通費、看

³⁰⁵ 民國 94 年 6 月 8 日行政院金融監督管理委員會金管保字第 09402561491 號令、交通部交路發字第 0940085023 號令會銜修正發布「強制汽車責任保險給付標準」。詳見附錄

³⁰⁶ 曾隆興，「修正增訂現代損害賠償法論」，247 頁，三民書局，2000 年 7 月修正增訂九版。

³⁰⁷ 指轉診、出院及往返門診之合理交通費用。

護費等。因此就兩者項目及內容而言，本法上之「**傷害醫療費用給付**」與民法之「**增加生活上需要之費用**」大體上皆符合相應，較無問題。

另外，依給付標準第 2 條第 1 項，本法傷害醫療費用給付所填補之損害，以「『必須』且『合理』之『實際支出』之相關醫療費用」為限。且觀察給付標準第 2 條第 2 項亦可發現，在多項損害之認定標準中，皆以「合理性」或「必要性」作為其要件³⁰⁸。而此等「必要性」之要求亦與向來民法上就「增加生活上需要之費用」之認定大抵相同³⁰⁹。惟是否需以「實際支出費用」為必要即有疑問，以「親屬看護」為例，其雖未實際支出費用，但實務上仍肯定其屬民法上「增加生活上需要」之損害，例如最高法院 88 年台上字第 1827 號「……故由親屬看護時，雖無現實看護費之支付，但應衡量及比照僱用職業護士看護情形，認被害人即上訴人爰有相當於看護費之損害，得向上訴人請求賠償，乃現今實務上所採之見解，亦較符公平正義原則。」則於本法上未實際支出費用之親屬看護情形，究竟得否認為係本法上無過失責任所保護之損害，並依傷害醫療費用給付予以支付？就此一問題，基於受害人之權益保障，不應為遜於民法之解釋，幸而在保險給付實務上，亦未嚴格執行此一實際支出之要件限制，而仍肯認在親屬看護之情形，受害人仍得依傷害醫療費用給付獲得損害填補³¹⁰。

（二）殘廢給付

至於「**殘廢給付**」究係對應至何種損害？從給付標準第 3 條並無法獲得直接

³⁰⁸ 例如在「例示以外之診療費用」，須為「其他經醫師認為治療上『必要』之輔助器材所需費用」；「接送費用」則指「轉診、出院及往返門診之『合理』交通費用」；「居家看護費用」亦以「經主治醫師證明確有『必要』者為限」。

³⁰⁹ 最高法院 88 年台上字第 1771 號判決「查依民法第 193 條第 1 項……所稱之增加生活上之需要，係指被害以前並無此需要，因為受侵害，始有支付此費用之需要而言……」

³¹⁰ 金管會保險局 94 年 9 月 16 日保局 4 字第 0940210138 號函「依據強制汽車責任保險給付標準第 2 條第 3 項規定傷害醫療給付項目包括看護費用，……並無親屬之限制，因此家屬如有需要擔任看護，如符合前述給付標準第 2 條第 2 項第 4 款規定之要件，可申請該項給付。」

的答案。惟基於以下各點理由，本文認為無法將「殘廢給付」對應至「勞動能力之喪失或減少」、「休業損害」或「非財產上之損害」三者其中之一，甚且，亦不應強將其對應至其中一項損害。理由如下：(1)「休業損害」係指受害人在因交通事故受傷後至復原治癒的期間中，因為無法工作而短少之收入；但「殘廢」之意義則係指受害人經過治療後症狀固定，再行治療仍不能期待治療效果而不能復原之狀態。兩者在時間階段上有所不同。再者「休業損害」之計算方式係以一日所得乘上休業之日數而來；「殘廢給付」則係依受害人之殘廢程度直接給付一定之金額。兩者在損害算定之方式上亦有極大差異。(2)「勞動能力之喪失或減少」雖然係因受害人身體機能發生殘廢而影響工作能力所致，在損害發生的時間階段與殘廢給付相符。但由於「勞動能力之喪失或減少」之計算方式原則上係將「年收入」乘上「勞動能力之減少比率」及「就勞可能年數」，並將中間利息予以扣除。其於損害計算方式上需考量當事人可能就勞年數，結果將因人而異，不宜適用如「殘廢給付」定額化賠償之方式。(3)從定額給付的損害算定方式觀之，將「殘廢給付」對應至「非財產上損害之慰撫金」，雖然較為合理。但是難以解釋為何未達殘廢程度之身體傷害並無相對應之慰撫金。詳言之，身體受到侵害一事本身，即理應會帶來精神上之痛苦，可依其痛苦之程度而區別計算慰撫金之方式³¹¹，但無法認為受傷達殘廢程度者，始有精神上痛苦，而受傷未達殘廢程度者，即無精神上痛苦而不予賠償。(4)不論將「殘廢給付」對應至何種損害項目，皆無法合理交代所剩餘者為何不在本法無過失責任之保護範圍內。詳言之，無過失責任可以為了避免損害過度擴大而設定一最高限額，但就法律上所應保護之損害，若無特別之理由即應率皆予以納入賠償之範圍內。若僅將「殘廢給付」對應至其中一項損害項目，而使得受害人就他項損害需依民法或其他法律上之請求權尋求救濟，就法理上亦無法說明何以因不同種類的損害而適用不同的請求權基礎，適用不同程度的法律保護。

³¹¹ 以日本為例，被害人受傷時，雖未至殘障程度，就其治療之期間仍得領取 1 日 4200 日圓之慰撫金；若被害人受傷達殘障程度，另依其殘障之等級領取不等額度之慰撫金。

因此，在現行法之規定下，恐怕必須先認為「殘廢給付」涵蓋了「勞動能力之喪失或減少」及「非財產上之損害」二種損害項目³¹²，並依不同的殘廢等級而分別設有最高總額之賠償上限。並且在各項損害的計算方式上，仍需仰賴向來民事責任體系所採行之方式及標準，而就本法無過失責任最高限額以外之損害，再回歸適用民法或其他法律之請求權基礎。

第二目 受害人死亡時

依民法第 192 條、第 194 條，於被害人死亡時所可能產生的損害如下：「醫療及增加生活上需要之費用」、「殯葬費」、「法定扶養權利之喪失」及「非財產上之損害」。

而受害人於汽車交通事故中死亡時，依本法第 11 條第 1 項第 2 款及給付標準第 6 條，得由受害人之遺屬受領「死亡給付」150 萬元。若無受害人之遺屬時，則依第 11 條第 3 項及「強制汽車責任保險殯葬費項目及金額表公告」，由為死亡之受害人支出殯葬費之人，於殯葬費數額之範圍內受領之，但以 30 萬元為最高限額。

(一) 死亡給付

本法上之「死亡給付」為一定額給付，而其究係對應至何項損害同樣為一難

³¹² 至於「休業損害」此種損害項目，在我國損害賠償之審判實務上，似較少為當事人所主張。於學理上，有認為應可歸屬於一種暫時性的勞動能力喪失或減少，亦有將其置於醫療關係費用之賠償範圍內，詳見曾隆興，「詳解損害賠償法」，272~280 頁，三民書局，2003 年 1 月初版。

本文認為本法之殘廢給付應不包含「休業損害」此一損害項目，主要是因為「殘廢」係指受害人經過治療後症狀固定，再行治療仍不能期待治療效果而不能復原之狀態。而「休業損害」則為受害人受傷後至復原治癒的期間所生之損害。詳言之，殘廢給付所涵蓋之損害應為「症狀固定後」所生者，而休業損害此一「症狀固定前」所生損害，原則上仍應歸類於傷害醫療費用給付之範疇內。由於「給付標準」未將其明訂納入傷害醫療費用給付之範圍中，或可在未來透過增訂將其納入，如認為其未受本法保障有所不妥，亦可將其解釋為一種暫時性的勞動能力喪失或減少，而在體系上暫置於殘廢給付之中。

題，不論於本法或給付標準中就此皆未有所交代，本文以下即試圖就此一問題予以分析。

首先應予說明者，係民法第 192 條第 1 項所稱「**醫療及增加生活上需要之費用**」，其用語雖與民法第 193 條之「增加生活上需要之費用」不盡一致而增列了「**醫療費用**」之部分，但一般認為民法第 193 條之「增加生活上需要之費用」解釋上亦包含了「**醫療費用**」之概念³¹³。因此兩者在範圍上有所重疊，且理解上應可將其視為相同之概念。又，「**醫療及增加生活上需要之費用**」此等損害與其他因死亡而生之損害略有不同，即此等損害係於受害人受傷後至死亡之間所產生，在損害發生之階段上，並非如其他損害係於受害人死亡後始行產生。本應係由交通事故中之直接受害人向加害人請求賠償，如係由他人為直接受害人支出者，再由其向直接受害人或其遺產請求返還此等費用。民法第 192 條第 1 項係為鼓勵熱心助人之風尚及免除輾轉求償之繁瑣，始規定此等支出醫療等費用之人，得逕向加害人請求損害賠償³¹⁴。然而強制汽車責任保險法並未將此等「為直接受害人支出醫療及增加生活上需要費用之人」列為本法上之請求權主體³¹⁵，因此應認為「為直接受害人支出醫療及增加生活上需要費用之人」無法依本法之無過失責任逕向

³¹³ 參考邱聰智，「新訂民法債編通則(上)」，273~275 頁，輔仁大學法學叢書編輯委員會，2000 年新訂一版。

³¹⁴ 民法第 192 條第 1 項之修正理由

「不法侵害他人致死者，其於被害人生前為之支出醫療及增加生活上需要之費用，固可本於無因管理或其他法律關係，請求被害人之繼承人或其遺產之管理人償還。但此項損害，原應由加害人負最後賠償責任，為鼓勵熱心助人之風尚，及免除輾轉求償之繁瑣，基於加害人對於支出殯葬費之人直接負損害賠償責任之同一立法理由，使此等支出醫療等費用之人，得逕向加害人請求損害賠償，爰修正第一項之規定。」

³¹⁵ 強制汽車責任保險法第 11 條第 1 項第 2 款，於汽車交通事故中直接受害人死亡時，僅將「受害人之遺屬」作為請求權主體。固然「為直接受害人支出醫療及增加生活上需要費用之人」可能係受害人之遺屬，但在其非受害人之遺屬或非優先順位之遺屬時，即無法作為本法之請求權主體。且其亦未如「為直接受害人支出殯葬費之人」被明定為本法第 11 條第 3 項劣後順位之請求權主體。為了法律適用的一致性，應認為本法之請求權主體不包含「為直接受害人支出醫療及增加生活上需要費用之人」，才是。

加害人請求損害賠償，此等「醫療及增加生活上需要之費用」之損害亦不在本法「死亡給付」之範圍內。但解釋上應認為得由直接受害人依本法第 27 條之「傷害醫療費用給付」請求，若直接受害人已死亡，則得由其繼承人繼承之³¹⁶。

其次，就同為民法第 192 條第 1 項之「殯葬費」，由於強制汽車責任保險法第 11 條第 3 項已將「為直接受害人支出殯葬費之人」列為劣後順位之請求權主體，故「殯葬費」之損害，於『有』本法第 11 條第 1 項第 2 款所定之受害人遺屬時，即不包含在本法「死亡給付」之範圍內；反之，於『無』受害人遺屬時，其始為「死亡給付」對應之損害。

因此，在『有』本法第 11 條第 1 項第 2 款所定之受害人遺屬時，本法之「死亡給付」所對應之損害，可能有民法第 192 條第 2 項之「法定扶養權利之喪失」及民法第 194 條之「非財產上之損害」。並且，「死亡給付」不應僅對應至兩者其中之一項損害，蓋不論將其對應至兩者中何一損害，皆無法圓滿交代何以本法之無過失責任未將另一損害納入保護，亦無法合理解釋何以兩者所受法律保護之地位有優劣之分。從而，本法之「死亡給付」所對應之損害應係「法定扶養權利之喪失」及「非財產上之損害」，惟需注意者為本法第 11 條第 1 項第 2 款之「死亡給付」之請求權主體，不論在主體之範圍、順位乃至於條件上皆已與民法上之規定有所歧異³¹⁷，應認為係本法獨立於民法以外之特別規定，為求概念上之區分，以下皆以「遺屬之扶養權利喪失」、「遺屬之非財產上損害」稱之。

綜合上述所得之結論，在『有』本法第 11 條第 1 項第 2 款所定之受害人遺屬時，本法之「死亡給付」所對應之損害，包含了「遺屬之扶養權利喪失」及「遺屬之非財產上損害」，且依「強制汽車責任保險給付標準」第 6 條，係以 150 萬

³¹⁶ 除了透過解釋的方式，亦可仿效日本汽車損害賠償保障法之「汽車損害賠償責任保險之保險金及汽車損害賠償責任共濟之共濟金等的支付基準」，明訂就受害人死亡前因受傷所生之損害，得準用受傷時所得請求之醫療費用、休業損害及慰撫金等規定。

³¹⁷ 歧異之詳細內容請見前面於 19~22 頁關於「受害人之遺屬」之討論。

元定額化之方式作為其最高限額，如遺屬有數人時，依本法第 11 條第 2 項按其人數平均分配之；若『無』受害人遺屬時，「死亡給付」所對應之損害始為「殯葬費」，而其損害計算之方式及範圍則依第 11 條第 4 項所定之「強制汽車責任保險殯葬費項目及金額表公告³¹⁸」，最高限額為 30 萬元。

第二款 現行規定之檢討

本法之損害賠償項目與民法損害賠償體系有一定程度的差異，此等差異除了可以認為係本法就不同之損害認其有不同之保護程度而調整其受償之優劣順位外，另一方面亦可認為係因為迅速提供受害人保障之目的而對民法規定之一種調整³¹⁹。從本第 27 條之立法理由「……為求保險給付之迅速明確，特以定額給付方式最舉強制保險之給付項目，用於取代民法第 192 條至 195 條有關侵害生命、身體或健康之損害償範圍之規定。」亦可得出相同結論。雖然可認同其意旨，但是本法就損害賠償之項目及範圍上，仍有若干值得修正之處。例如在死亡給付或殘廢給付皆係以定額給付之方式，就損害項目之對應亦未交代。但不論受害人死亡或殘廢時所發生之損害皆不只一種，目前僅能依據推理予以解釋，未來應於「強制汽車責任保險給付標準」中詳訂其損害之項目及損害計算之方式。固然損害賠償之定型化、定額化得以加速受害人獲償之時間，但就損害之內容依其類型予以分類規定並不與定型化之要求衝突，而明定各項損害之計算方式，最後再設定一最高限額，亦不與定額化之方向違背。否則如勞動能力之損失或扶養權利之喪失等種類之損害，與當事人之年齡、收入狀況等皆有密切之關聯，如一律以定額計算，恐與其實際之損害差距過大。未來若能提高本法損害賠償之最高限額時，反而可能造成若干保險給付大於實際損害之狀況，故仍應為此等損害訂定一套固定

³¹⁸ 民國 94 年 5 月 5 日行政院金融監督管理委員會金管保 4 字第 09402561341 號函發布「強制汽車責任保險殯葬費項目及金額表公告」，詳見附錄

³¹⁹ 關於此等差異之討論及評價，已於本章第一節第二項「請求權主體」為之，故此不再重複，詳細比較之內容請見該項第二款「小結：與民法損害賠償責任體系相異之評價」。

的公式以資計算。

另外，依本法第 11 條第 2 項，在同一順位之受害人遺屬有數人時，依其人數平均分配死亡給付之金額。如遺屬人數較多時其受償金額將過於稀釋，或可仿效日本汽車損害賠償保障法在其保險金支付基準中依遺屬人數不同而訂定不同最高限額之方式³²⁰。凡此等例子皆顯示本法在損害賠償之定型化及定額化應為更細緻之規定，以使得迅速保障受害人之目的得與對受害人之充分保障、公平保障等要求互相平衡。

最後，本法無過失責任現行之最高限額仍明顯過低，與審判實務之標準亦有落差。未來亦應就其最高限額予以提高，以充分填補受害人之損害，否則受害人就未獲填補之損害仍需依其他損害賠償請求權尋求救濟，不但對於生活中遭逢變故之受害人而言需耗費更多之精神主張其權益，一旦此等救濟途徑進入訴訟程序之階段後，亦仍難免挹注更多之司法資源在其中。

第二項 與有過失

第一款 無「與有過失」之適用

就強制汽車責任保險法上之無過失責任是否有「與有過失」之適用似有疑問。蓋我國學說及實務向來認為即便係無過失責任，亦仍有民法第 217 條與有過失之適用，以維持當事人間之公平³²¹。然而觀察比較法之規定，莫不對與有過失之適用作一定程度之限制或排除，以達保護被害人之目的，此在幾達濫用與有過失之我國交通事故審判實務尤有必要。以下即自本法之規定予以探討，分析本法之無過失責任究竟有無與有過失之適用。

³²⁰ 在被害人死亡之情形，被害人之父母、配偶及子女之慰撫金視人數而定，1 人時為 550 萬日圓，2 人時為 650 萬日圓，3 人時為 750 萬日圓。

³²¹ 代表之實務見解如最高法院 79 年台上字第 2734 號判決；學說見解則如王澤鑑，「侵權行為法（2）特殊侵權行為」，335 頁，2006 年 7 月。

觀察本法之保險給付相關規定，第 27 條及依其訂定之「強制汽車責任保險給付標準」僅將給付項目分為傷害醫療費用給付、殘廢給付及死亡給付，但並無任何減額給付之規定；第 28 條則為免除保險給付之規定，並非部分地減低保險給付數額，免除保險給付之原因亦非基於受害人之過失行為。綜觀我國強制汽車責任保險法與保險給付範圍相關之規定，並無任何就保險給付予以減額之規定。換言之，不論受害人就交通事故之發生是否與有過失，責任保險人皆應為全額之保險給付。因此，作為本法責任基礎之無過失責任，亦應無與有過失之適用，否則將造成責任保險與責任基礎無法合致的情況。

並且，由於與有過失的適用對於被害人誠屬不利，尤其在我國交通事故審判實務上就與有過失比例之認定亦屬偏高。因此，如確欲採行與有過失之制度，亦應以明文規定於法律始為合宜，例如民用航空法第 91 條³²²、核子損害賠償法第 19 條³²³等無過失責任即就其適用與有過失予以明文規定。

第二款 從比較法探討本法規定之妥適性

從比較法上之觀察可發現在動力車輛交通事故之損害賠償責任中經常對與有過失之適用有所限制。以日本汽車損害賠償保障法之運行供用人責任為例，依其「汽車損害賠償責任保險之保險金及汽車損害賠償責任共濟之共濟金等的支付基準」，僅在受害人就交通事故具 70% 以上之重大過失時，始有與有過失之適用，且亦非依其過失比例減少損害賠償之金額，而係依法定之比例予以減額³²⁴。此等

³²² 民用航空法第 91 條第 1 項

「乘客於航空器中或於上下航空器時，因意外事故致死亡或傷者，航空器使用人或運送人應負賠償之責。但因可歸責於乘客之事由，或因乘客有過失而發生者，得免除或減輕賠償。」

³²³ 核子損害賠償保障法第 19 條

「核子設施經營者，證明核子損害之發生或擴大，係因被害人之故意或過失所致者，法院得減輕或免除對該被害人之賠償金額。」

³²⁴

被害人的過失比例

減額比例

對於與有過失在要件及效果上之限制，當然係爲了更加保護被害人之目的，同時亦與危險責任中加重加害人責任之方向相符。而法國的 1985 年 7 月 5 日法律亦對於與有過錯之適用作了一定程度之排除，針對駕駛人以外之被害人，如車輛上之乘客、路上之行人等，就其人身損害排除與有過錯之適用，但財物損害仍有與有過錯之適用。但如被害人係駕駛人時，則不論其財物損害或人身損害，皆有與有過錯之適用。綜合外國法之比較，除了對於人身損害之保護優於財物損害外³²⁵，亦可能就被害人之角色是否爲動力車輛之駕駛人而區別其保護之程度。

與此等比較法上爲了保護被害人之政策而就與有過失適用所爲之調整相比，我國的強制汽車責任保險法係不論與有過失之程度，亦不論受害人之身分，一律排除與有過失之適用。單純就「與有過失」部分的規定觀察，似乎對於受害人格外的優厚，但是以本法損害賠償之最高限額明顯過低的情況而言，實僅屬一種勉強的矯正。因此儘管排除與有過失適用之見解與我國向來之學說及實務意見相左，但爲了受害人權益之保障，對於本法無過失責任是否適用與有過失之問題仍應採取否定見解爲宜。至於未來若能提高損害賠償之最高限額，是否應適度納入與有過失之適用？如是，又應如何修正？比較法上有無參考之作法？就此等問題，本文認爲法國 1985 年 7 月 5 日法律以受害人之身分是否爲駕駛人而定其有

	殘障或死亡關係之損害	傷害關係之損害
未滿 70%	不予減額	不予減額
70%以上未滿 80%	減額 20%	
80%以上未滿 90%	減額 30%	減額 20%
90%以上未滿 100%	減額 50%	

³²⁵ 法國 1985 年 7 月 5 日法律就財物損害並未排除與有過錯之適用已如前述，而日本汽車損害賠償保障法之運行供用人責任則是僅針對人身損害，而不包含財物損害的部分，亦屬一種對人身損害之保護優於財物損害的現象。

無與有過失之適用，似乎對於我國實務之情況較不適合，蓋交通事故中受害人同時亦為駕駛人之比例頗高，如認為身為駕駛人之受害人即需適用與有過失，將使得本法無過失責任適用與有過失之可能性大增。而在責任保險給付實務上，由何種機構裁決與有過失之比例尚待探究，當事人間亦容易就其間過失比例之認定產生爭執，一旦再度回到過失比例的判斷問題，勢必難逃耗費程序成本之缺點，且為了賦予當事人訴訟救濟途徑之保障，亦須保留當事人對於裁決機關之判定不服時提起訴訟的權利，不但耗費司法資源，亦拖延了受害人獲得損害填補之時間，與本法迅速保障受害人之目的不符。至於日本汽車損害賠償保障法，以受害人與有重大過失時，始為一定比例減額之方式，似可同時兼顧受害人保障之目的以及當事人間之公平性，或許值得我國參考。惟應就實務上常見交通事故之案例類型，制定當事人間過失比例之認定參考，以使法律預見性較為明確，當事人亦較容易信服，否則一旦當事人動輒提起爭訟，仍會有上述耗費程序成本及受害人無法迅速獲得保障之缺點。



第三項 消滅時效

第一款 規範依據之尋找

第一目 民法第 197 條之短期消滅時效

強制汽車責任保險法第 14 條第 1 項規定「請求權人對於保險人之保險給付請求權，自知有損害發生及保險人時起，二年間不行使而消滅。自汽車交通事故發生時起，逾十年者，亦同。」其為本法第 7 條對於責任保險人之保險給付請求權的消滅時效規定，而非本法無過失責任之損害賠償請求權的消滅時效規定，此乃觀念上應予以澄清者。

而強制汽車責任保險法既未就同法上無過失責任之損害賠償請求權之消滅時效予以「直接」之明文規定，則其消滅時效應適用何等規定即生疑問。一般而言，即便為無過失責任，亦屬侵權責任之一種，若法律無特別規定，即應適用民

法第 197 條第 1 項之規定³²⁶：「因侵權行為所生之損害賠償請求權，自請求權人知有損害及賠償義務人時起，二年間不行使而消滅，自有侵權行為時起，逾十年者亦同。」此外，觀察本法第 14 條第 3 項³²⁷及其修法理由「鑑於修正條文第 32 條規定保險人對於請求權人所為之保險給付，視為負損害賠償義務之被保險人對於請求權人所負損害賠償義務之一部分，故請求權人對於保險人之請求權，與對於有損害賠償義務之被保險人之損害賠償請求權，其二者消滅時效之停止進行、時效中斷及未完成皆應相同，爰增訂第 3 項前段之規定；惟因我國民法侵權行為損害賠償請求權部分，尙未規定消滅時效之停止進行，因此第 3 項後段規定請求權人對於被保險人之損害賠償請求權有時效中斷或時效未完成之情事者，對於保險人之保險給付請求權，亦生同一之效力。³²⁸」，除強調本法上無過失責任之損害賠償請求權之消滅時效在期間之進行及計算上皆應與保險給付請求權相同，且就損害賠償請求權之消滅時效亦表示應係適用民法第 197 第 1 項³²⁹條關於侵權行為損害賠償請求權之消滅時效規定。

³²⁶ 我國關於無過失責任之法律中，就損害賠償請求權之消滅時效有特別規定者，如公路法第 54 條、核子損害賠償保障法第 28、29 條等。未設明文而應適用民法第 197 條第 1 項規定者，如消費者保護法第 7 條。

而雖然強制汽車責任保險法中並無如消費者保護法第 1 條第 2 項後段「本法未規定者，適用其他法律。」或如日本汽車損害賠償保障法第 4 條「關於為自己而將汽車供運行之用者之損害賠償責任，除依前條規定外，適用民法(明治 29 年法律第 89 號)之規定。」等類似之規定，但解釋上適用民法第 197 條第 1 項之規定仍應無不可。

³²⁷ 強制汽車責任保險法第 14 條第 3 項

「請求權人對於保險人保險給付請求權，有時效中斷、時效未完成或前項不計入消滅時效期間之情事者，在保險金額範圍內，就請求權人對於被保險人之損害賠償請求權，亦生同一效力。請求權人對於被保險人之損害賠償請求權，有時效中斷或時效未完成之情事者，就請求權人對於保險人之保險給付請求權，亦生同一效力。」

³²⁸ 參考「強制汽車責任保險法法令及業務參考資料彙編」，53 頁，中華民國產物保險商業同業公會編印，民國 95 年 4 月 2 版。

³²⁹ 民法第 197 條第 1 項

「因侵權行為所生之損害賠償請求權，自請求權人知有損害及賠償義務人時起，二年間不行使而消滅，自有侵權行為時起，逾十年者亦同。」

第二目 時效進行之方式

關於本法無過失責任其損害賠償請求權之消滅時效較為特別者，在於其時效進行之方式。由於本法之保險給付請求權在修法後依第 14 條第 2 項³³⁰新增了「時效停止進行」制度，有別於向來我國法所採用的「時效中斷」或「時效不完成」制度，並且由於修法者欲使損害賠償請求權及保險給付請求權兩者在時效之進行或計算上一致，因此增訂了第 14 條第 3 項，依本項前段之規定：「請求權人對於保險人保險給付請求權，有時效中斷、時效不完成或前項不計入消滅時效期間之情事者，在保險金額範圍內，就請求權人對於被保險人之損害賠償請求權，亦生同一效力。」從而本法無過失責任其損害賠償請求權之消滅時效除了適用本身依民法關於時效中斷或不完成之規定外，當保險給付請求權有時效中斷或不完成之事由，或者時效停止之事由時，亦對於損害賠償請求權之時效進行或計算產生同一效力。詳言之，當受害人或其遺屬等本法第 11 條之請求權主體向責任保險人為保險給付之請求時，除了依第 14 條第 2 項對於保險給付請求權發生時效停止進行之效力外，依第 14 條第 3 項前段亦對於損害賠償請求權發生時效停止進行之效力。當請求權主體向責任保險人起訴，或有天災等不可避免之事由時，此等時效中斷或不完成之效力亦係同時發生於保險給付請求權及損害賠償請求權。

第二款 小結

本法上無過失責任其損害賠償請求權之消滅時效，不論在時效之期間，或時效停止、中斷或不完成之事由之適用，皆與保險給付請求權之消滅時效完全相

³³⁰ 強制汽車責任保險法第 14 條第 2 項

「前項時效完成前，請求權人已向保險人為保險給付之請求者，自請求發生效力之時起，至保險人為保險給付決定之通知到達時止，不計入時效期間。」

依其修法理由係「為保障請求權人之利益，免除請求權人在等待保險人為保險給付決定之期間過長而致其請求權有罹於時效消滅之虞，請求權人已向保險人為保險給付之請求者，在收到保險給付之通知前，其請求權之消滅時效應停止進行，該段期間，不計入消滅時效期間，爰增訂第二項規定。」

同。其可謂係本法之特色³³¹，而此一特色亦使本法對於受害人較為保護之傾向更為明顯。蓋其不但擴大了時效中斷或不完成之事由，除了向加害人外即便向責任保險人請求或起訴等亦生時效中斷之效力，且亦新增了時效停止進行之計算方式，對於受害人損害賠償請求權之存續而言相當有利。

不過此等措施在實務上之影響恐怕不若其在規範上之意義，蓋若本法無過失責任在責任成立要件之設計上已如本章前述，除了不以加害人之過失為要件，各項責任成立要件之標準亦予放寬，使得損害賠償責任之成立幾無疑問，則在法律權責關係已臻明確之情況下，責任保險人亦應不至拖延保險給付。惟此等規定之立意仍係基於賦予受害人充分保障之意旨，不僅可供作受害人保障之最後一道防線，亦使得本法之無過失責任在責任體系之整體架構上得以理論一貫。



³³¹ 從本條修正前，即舊法第 13 條立法理由「本條係參照保險法第 65 條第 1 項第 2 款及民法第 197 條之規定。基於保險金請求權及特別補償基金請求權，在本質上乃受害人侵權行為損害賠償請求權之轉化與替代，爰規定其請求權時效為兩年及十年，並參照保險法第 65 條第 1 項第 2 款規定其起算日。」亦可得知立法者於制定保險給付請求權之消滅時效時，即有意使其與損害賠償請求權之消滅時效一致，故亦規定 2 年，10 年之時效期間。

第五章 結論

關於我國強制汽車責任保險之責任基礎，本文於論證提出新責任基礎之必要性後，固然在強制汽車責任保險法上藉由本法規定之推理及比較法之參考，建構出此一新責任基礎之責任體系。然而責任體系中各項法律要件之內容多係源自於本法諸多條文之解釋，尤其依靠「無責任即無責任保險」之法理從責任保險給付要件予以推論所得出。換言之，該損害賠償責任之存在並未有一直接而明確的規定，而此種規範形式亦不為我國法所常見。因此，儘管於論理上此一責任基礎確有提出之必要，其具體內容亦已有雛形，但實際上卻可能不易令人迅速理解，為人接受之程度亦恐有疑問³³²。從而未來若能透過修法將責任基礎更加明確地予以明文化之規定，當可減少學說上對此問題之紛爭³³³。

另一方面，現行強制汽車責任保險法上之無過失責任其責任體系，也有不盡完美之處，包括受害人的範圍及順位、損害賠償之項目及範圍等環節。雖可透過解釋予以合理化，但仍難謂其為圓滿之結果。而觀諸外國之立法例，在此等問題上亦多與其民法上之規範內容相同相近，未如我國法在解釋後得出與民法相去甚遠之結果，就此等問題恐怕同樣有待立法層次的解決。

另外，現行強制汽車責任保險法上無過失責任之最高賠償限額仍有賠償金額過低的問題，此等賠償金額之標準與我國實務上之裁判標準亦尚有若干落差。如

³³² 如有論者即認為強制責任保險法第 7 條受害人對於責任保險人的直接請求權在性質上屬於「法定債務之共同承擔」，具有侵權行為損害賠償請求權之性質。參見江朝國，「強制汽車責任保險法」，117~153 頁，2006 年 10 月 2 版。

³³³ 不認同強制汽車責任保險法上實已具有一責任基礎者，應係認為關於交通事故之損害賠償責任，仍應依民法侵權責任體系中之規定，如民法第 191 條之 2 動力車輛駕駛人責任等。因而認為應予修正者為強制汽車責任保險法中關於保險給付之規定，亦即將保險給付之規定往配合民法侵權責任之方向修正。如此一來，固然亦得使責任保險與責任基礎對應而符合「無責任即無責任保險」之原則，但恐因傳統民法損害賠償責任體系之限制，難以達成充分而迅速保障交通事故受害人之目標。

此規定之結果，造成汽車交通事故中之受害人就其填補不足之損害勢必需依循民法或其他法律上之損害賠償請求權以資救濟。不但耗費當事人之時間與精力，將同一交通事故之損害賠償問題予以割裂適用不同的請求權基礎，亦可能帶來許多法律適用上之難題與困擾，因此實有重新檢討之必要。

不論係依現行強制汽車責任保險法規定所推論得出之責任體系，抑或前述諸項立法論層次上的修正主張，皆與向來的民法侵權責任體系有著若干歧異之處，蓋無過失責任與過失責任本即有逐漸形成侵權行為法雙軌體系之趨勢³³⁴。雖然無過失責任之責任體系其具體深入之內涵、與過失責任體系相異之處，對於我國學說及實務可能尚未盡熟悉而有陌生之感。但換個角度，或許亦能藉此機會擺脫過失責任體系的缺點。因為現有的民法侵權責任體系，不論學說或實務對於其內涵或適用之方式、標準可能都已有了若干既定的概念。如欲在同一個責任體系中予以轉變並有所突破，使其朝往更加保護被害人之方向恐非易事。因此，嘗試發展一個新的責任體系，建立起無過失責任之理論架構，或許能達成更加迅速、確實予以被害人保障之目的。同時，以特別法之模式針對特定類型之損害賠償問題予以改革進化，比起在民法侵權責任體系進行改變，不但較為容易亦可能較為妥適。蓋於民法侵權責任體系中，任何一個法律要件的環節改變，即可能涉及所有侵權行為之類型，應謹慎為之，否則影響層面深遠。因此在民法侵權責任體系之改變，不但有其困難之處，亦的確不宜隨意更動。

對於侵權行為責任體系的法律要件及其相關內容，國內的認識或實務的操作，似乎已習慣於某些既成的概念與既定的見解。但是基於更加確實保護被害人的現代趨勢，侵權行為責任體系勢必有所突破，尤其是在危險責任、無過失責任等新興歸責模式的採用下，對於原有之法律要件更加衝擊，甚至有了新的發展。雖然本文內容多有未見成熟之見解，但仍期望本篇論文除能建構強制汽車責任保

³³⁴ 就規範體系及其發展史而言，無過失責任乃過失責任之例外及補充，但亦逐漸形成侵行為法上的雙軌體系。參考王澤鑑，「侵權行為法（2）特殊侵權行為」，282~284頁，2006年7月。

險法之責任基礎外，對於危險責任之原理及內容能亦帶來更多的介紹與認識，在未來我國若有擴大危險責任之立法時可供參考。

無過失責任所朝往責任嚴格化之方向，固然能提供被害人更為優越的法律地位，但是否會隨之帶來其他問題亦值探究，諸如造成加害人之賠償責任過鉅、責任保險之財政負擔過重等，此外，隨著損害填補之重心移往責任保險人，損害賠償責任之虛位化亦是法學上所無法避免的問題。此等問題涉及了更上位的政策取捨與制度走向，固非本文之能力所及而得於此探討，謹在此提出供作反思。



附錄

「汽車之範圍及應訂立強制汽車責任保險契約之汽車種類」公告

金管保四字第 09402561231 號

民國 94 年 06 月 01 日

主 旨：公告「汽車之範圍及應訂立強制汽車責任保險契約之汽車種類」。

依 據：強制汽車責任保險法第 5 條第 3 項、第 6 條及行政程序法第 157 條第 3 項。

公告事項：一、汽車之範圍，包括下列：

- (一) 公路法第二條第八款規定之汽車。
- (二) 行駛道路之動力機械：所稱動力機械，指無須依賴其他車輛運送，可逕依自備之動力及傳動系統、車輪或履帶移動之機械。
- (三) 其他動力車輛：其他各種非依軌道行駛，具有運輸功能之陸上動力車輛。但不包括下列：
 1. 依行政院衛生署醫療器材管理辦法規定之動力式輪椅、醫療用電動代步車。
 2. 依道路交通安全規則規定經審驗合格之電動輔助自行車。
 3. 最高時速每小時三十公里以下且重量（含電瓶，但不含附載之人或物）四十公斤以下之其他動力車輛。

二、應訂立強制汽車責任保險契約之汽車種類如下：

- (一) 公路法第二條第八款規定之汽車。但國軍編制內軍用車輛管理及處罰辦法第二條規定之軍用車輛於作戰期間，不在此限。
- (二) 依據道路交通安全規則第八十三條規定向公路監理機關申請核發臨時通行證之動力機械。
- (三) 汽車牌照報廢、繳還、繳存、繳銷、吊銷或註銷後仍行駛之汽車。

三、本保險汽車之範圍及應訂立強制汽車責任保險契約之汽車種類，自本法修正公布生效日實施。

強制汽車責任保險給付標準 (民國 94 年 06 月 08 日 修正)

- 第 1 條 本標準依強制汽車責任保險法 (以下簡稱本法) 第二十七條第二項規定訂定之。
- 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) 依本法規定為補償時, 除第二條第六項規定外, 準用本標準之規定。
- 第 2 條 受害人因汽車交通事故致身體傷害, 強制汽車責任保險 (以下簡稱本保險) 之保險人依本法規定為傷害醫療費用給付時, 以其必須且合理之實際支出之相關醫療費用為限。但每一受害人每一事故之傷害醫療費用給付總額, 以新台幣二十萬元為限。
- 前項所稱之相關醫療費用, 指下列各款費用:
- 一、急救費用: 指救助搜索費、救護車及隨車醫護人員費用。
 - 二、診療費用: 指全民健康保險醫療辦法所規定給付範圍之項目及受害人自行負擔之門診、急診或住院費用、掛號費、診斷證明書費、膳食費、自行負擔之義肢器材及裝置費、義齒或義眼器材及裝置費用, 及其他經醫師認為治療上必要之輔助器材所需費用。受害人在合格醫師開設之醫療院所診療或住院, 而非以全民健康保險給付者, 準用全民健康保險醫療費用支付標準。
 - 三、接送費用: 指轉診、出院及往返門診之合理交通費用。
 - 四、看護費用: 指住院期間因傷情嚴重所需之特別護理費及看護費等。但居家看護以經主治醫師證明確有必要者為限。
- 前項第二款所規定診療費用, 其限額如下:
- 一、自行負擔之住院費用: 每日以新台幣一千二百元為限。
 - 二、膳食費: 每日以新台幣一百三十元為限。
 - 三、自行負擔之義肢器材及裝置費: 每一上肢或下肢以新台幣三萬元為限。
 - 四、義齒器材及裝置費: 每缺損一齒以新台幣一萬元為限。但缺損五齒以上者, 合計以新台幣五萬元為限。
 - 五、義眼器材及裝置費: 每顆以新台幣一萬元為限。
 - 六、其他必要之輔助器材費用: 以新台幣一萬元為限。
- 第二項第四款所規定之看護費用, 每日以新台幣一千元為限, 但不得逾三十日。
- 受害人接受全民健康保險提供之給付, 由全民健康保險之保險人依全民健康保險法第八十二條規定, 向本保險之保險人代位請求。但其代位金額以新台幣二十萬元扣除本保險保險人給付請求權人金額後之餘額為限。
- 特別補償基金依本法規定為傷害醫療費用給付之補償時, 不包括全民健康保險之給付金額。

第 3 條 受害人因汽車交通事故致身體殘廢，其殘廢程度分為十五等級，各殘廢等級及開具殘廢診斷書之醫院層級或醫師，依附表強制汽車責任保險殘廢給付標準表之規定。

本保險所稱殘廢，指受害人因汽車交通事故致身體傷害，經治療後症狀固定，再行治療仍不能期待治療效果，並經合格醫師診斷為永久不能復原之狀態；或經治療一年以上尙未痊癒，並經合格醫師診斷為永久不能復原之狀態。

第一項各等級殘廢程度之給付標準如下：

- 一、第一等級：新臺幣一百五十萬元。
- 二、第二等級：新臺幣一百二十五萬元。
- 三、第三等級：新臺幣一百零五萬元。
- 四、第四等級：新臺幣九十二萬元。
- 五、第五等級：新臺幣八十萬元。
- 六、第六等級：新臺幣六十八萬元。
- 七、第七等級：新臺幣五十五萬元。
- 八、第八等級：新臺幣四十五萬元。
- 九、第九等級：新臺幣三十五萬元。
- 十、第十等級：新臺幣二十八萬元。
- 十一、第十一等級：新臺幣二十萬元。
- 十二、第十二等級：新臺幣十三萬元。
- 十三、第十三等級：新臺幣八萬元。
- 十四、第十四等級：新臺幣五萬元。
- 十五、第十五等級：新臺幣四萬元。

第 4 條 受害人因汽車交通事故致身體殘廢時，本保險之保險人依下列規定審核辦理：

- 一、受害人身體遺存障害，符合附表之任一項目時，按各項目之殘廢等級給與之。
- 二、受害人身體遺存障害，同時符合附表不同身體十一大障害系列：精神神經、眼、耳、鼻、口、胸腹部臟器（含外生殖器）、軀幹、頭臉頸、上肢、下肢、皮膚其中二項目以上時，除依第三款至第六款規定辦理外，按其最高殘廢等級給與之。
- 三、受害人身體遺存障害，同時符合附表之第十四等級至第一等級間不同身體十一大障害系列二項目以上時，按其最高殘廢等級再升一等級給與之。但最高等級為第一等級時，按第一等級給與之。
- 四、受害人身體遺存障害，同時符合附表之第八等級至第一等級間不同身體十一大障害系列二項目以上時，按其最高殘廢等級再升二等級給與之。但最高等級為第二等級以上時，按第一等級給與之。
- 五、受害人身體遺存障害，同時符合附表之第五等級至第一等級間不

同身體十一大障害系列二項目以上時，按其最高殘廢等級再升三等級給與之。但最高等級為第三等級以上時，按第一等級給與之。
六、依第三款至第五款規定所審核之殘廢給付，超過各該等級殘廢分別計算後之合計額時，應按其合計額給與之。

- 第 5 條 受害人因汽車交通事故，致原有殘廢程度加重，應按加重之殘廢等級給付標準扣除原殘廢給付標準給與之。
受害人因同一交通事故已受領殘廢給付，後因原障害部位惡化而加重殘廢程度或死亡者，比照前項扣除已領殘廢給付方式給與之。
- 第 6 條 受害人因汽車交通事故致死亡者，其死亡給付為每一人新臺幣一百五十萬元。
- 第 7 條 本保險每次因汽車交通事故致每一人死亡給付、殘廢給付及傷害醫療費用給付之金額，合計最高以新臺幣一百七十萬元為限。
- 第 8 條 本保險之保險人對於殘廢等級認定有疑義時，得要求受害人提供甲種診斷書或至經中央衛生主管機關公告並依法評鑑合格之地區教學醫院以上之醫院，予以檢驗查證，所生費用，由保險人負擔之。
- 第 9 條 本標準修正條文自發布日施行。



「強制汽車責任保險殯葬費項目及金額」公告

金管保四字第 09402561341 號

民國 94 年 05 月 05 日

主 旨：公告「強制汽車責任保險殯葬費項目及金額」。

依 據：強制汽車責任保險法第 11 條第 4 項。

公告事項：一、本保險殯葬費最高不得逾新臺幣三十萬元，其項目及金額表如附件。

二、申請殯葬費應檢具載有項目及金額之單據。

三、本保險殯葬費之項目及金額，自本法修正公布生效日實施。

參考文獻

(一) 專書

(1) 中文部分

- 王澤鑑 「侵權行為法(1) 一般侵權行為」, 2001年7月。
- 王澤鑑 「侵權行為法(2) 特殊侵權行為」, 2006年7月。
- 江朝國 「強制汽車責任保險法」, 2006年10月2版。
- 邱聰智 「新訂民法債編通則(上)」, 輔仁大學法學叢書編輯委員會, 2000年新訂一版。
- 曾隆興 「詳解損害賠償法」, 三民書局, 2003年1月初版。
- 曾隆興 「汽車交通事故損害賠償制度之比較研究」, 1984年四版。
- 黃立主編 「民法債編各論(下)」, 2002年7月初版。

(2) 外文部分

- 山口俊夫 概説フランス法(下), 東京大学出版会, 2004年3月初版。
- 木宮高彦、羽成守 「注釈自動車損害賠償保障法」, 有斐閣, 1978年。
- 加藤一郎、宮原守男、野村好弘 「交通事故判例百選」, 有斐閣, 1999年第4版。
- 吉田秀文、鹽崎勤 「裁判実務大系8 民事交通・労働災害訴訟法」, 青林書院, 1985年。
- 吉岡進 「現代損害賠償法講座3 交通事故」, 日本評論社, 1972年。
- 羽成守、溝辺克己 「交通事故の法律相談」, 青林書院, 2007年增補版。
- 倉田卓次 「交通事故賠償の諸相」, 日本評論社, 1976年第一版。
- 野村好弘 「自動車事故の民事判例」, 有斐閣, 1970年。
- 篠塚昭次、前田達明 「新・判例コンメンタール民法9 不法行為」, 三省堂, 1993年。

鹽崎勤 金澤理 「裁判實務大系 26 損害保險訴訟法」，青林書院，1996。

(3) 翻譯書

Christian Von Bar 著 張新寶譯 「歐洲比較侵權行為法（下）」，元照出版，2002 年。

(4) 其他

強制汽車責任保險法法令及業務參考資料彙編，中華民國產物保險商業同業公會編印，民國 95 年 4 月 2 版。

強制汽車責任保險法及相關子法修正專案工作小組之參考附件四『各國相關法令制度譯介』，民國 92 年 3 月。

求償案件案例分析暨相關民事判決彙編(第七冊) 汽車交通事故特別補償基金編，民國 96 年 1 月編印。



(二) 期刊論文

江朝國 強制汽車責任保險法修正新法評析—以受益人之修正為中心—，台灣本土法學雜誌第 69 期，45~59 頁，2005 年 4 月。

汪信君 論強制汽車責任保險法修正條文—補償與賠償之再省思—，台灣本土法學雜誌第 68 期，93~112 頁，2005 年 3 月。

林勳發 強制汽車責任保險法主要爭議與修正條文評述，台灣本土法學雜誌第 69 期，60~88 頁，2005 年 4 月。

陳定輝 政策性保險法制化過程重要原則初探---以新修正強制汽車責任保險法為例，台灣本土法學雜誌第 68 期，91 頁，2005 年 3 月。

陳忠五 「法國交通事故損害賠償法的基本問題—以民事責任普通法的困境為中心—」，「私法學之傳統與現代—林誠二教授六秩華誕祝壽論文集」，

183 頁以下，學林出版，2004 年 4 月。

陳忠五 法國交通事故損害賠償法的發展趨勢—以一九八五年七月五日法律的改革為中心，台大法學論叢第 34 卷第 1 期，81~159 頁，2005 年 1 月。

陳忠五 新世紀法國侵權責任法的挑戰—以交通事故損害償責任的發展為例—，台大法學論叢第 35 卷第 2 期，113~161 頁，2006 年 3 月。

陳忠五 法國交通事故損害賠償法的適用範圍，台大法學論叢第 35 卷第 3 期，1~105 頁，2006 年 5 月。

陳忠五 強制汽車責任保險法立法目的之檢討，台灣本土法學雜誌第 70 期，59~100 頁，2005 年 5 月。

陳聰富 侵權行為法上之因果關係，台大法學論叢第 29 卷第 2 期，174~307 頁，民國 89 年 1 月。

黃立 德國民法損害賠償規範之研究，政大法學評論第 93 期，57~115 頁，2006 年 10 月。

楊佳元 危險責任，台北大學法學論叢第 57 期，90~117 頁，2005 年 12 月。

楊佳元 道路交通安全規則與侵權行為，台北大學法學論叢第 55 期，57~95 頁，民國 93 年 12 月。

葉啓洲 從審判實務檢討現行強制汽車保險機制之難題—以保險汽車與未保險汽車共生事故為例，兼評新法相關修正，成大法學第 9 期，125~207 頁，民國 94 年 6 月。

(三) 學位論文

林騰鶴 「危險責任之研究」，國立台灣大學法律學研究所碩士論文，民國 61 年 6 月。

邱永豪 「汽車交通事故被害人人身損害填補之研究」，國立台灣大學法律學研究所碩士論文，1999 年。

邱聰智 「從侵權行為歸責原理之變動論危險責任之構成」，國立台灣大學法律研究所博士論文，民國 71 年 5 月。

張英磊 「由嚇阻功能與損害分散談損害填補機制之配置-以公共場所火災意外事故中強制公共責任保險政策為例」，國立台灣大學法律學研究所碩士論文，民國 87 年 5 月。

黃上峰 「侵權行為法上危險責任之研究」，國立政治大學法律學研究所碩士論文，民國 88 年 6 月。

(四) 研討會

民法研究會第三十二次學術研討會 從基礎案例檢討現行強制汽車保險機制之
難題 台灣法學會、財團法人民法研究基金
會台北大學司法系主辦。

