

德國交通事故補償基金之補償要件與運作

政治大學風險管理與保險學系 助理教授 葉啟洲

德國汽車保有人強制責任保險法採取明確的責任保險體制，同法第 12 條所建立的補償基金(Entschädigungsfonds)既然是為了彌補強制責任保險的漏洞而設，自然也是以損害賠償責任的存在為基礎。以下簡要介紹德國補償基金之補償要件，以及實際上承擔補償基金之交通受害人扶助協會之組成，供與會諸位先進參酌。

一、補償基金之法源依據

汽車保有人強制責任保險法第 12 條第 1 項

符合本條所定四種補償事由時，因汽車之使用而受到人身或財物損害，對汽車所有人、保有人或駕駛人享有損害賠償請求權者，得對汽車事故損害補償基金行使其請求權。

二、補償對象--賠償請求權人 (Ersatzberechtigter)

依民法及道路交通法 (StVG) 決定之，與得請求責任保險金之人範圍相同。包含：

- (1) 直接被害人
- (2) 間接被害人
- (3) 被害人之權利繼受人，但不包括社會保險人¹

三、補償要件

(一) 賠償請求權的存在

1、此又稱為補償請求權之從屬性 (Akzessorietät)，亦即對基金

¹ 在強制汽車責任保險中，得向保險人請求給付者，亦包括社會保險人在內。

請求補償者，以因汽車使用而對汽車保有人、所有人或駕駛人享有損害賠償請求權為前提。如被害人拋棄其對汽車保有人等之賠償請求權，其亦同時喪失對基金之補償請求權（第 12 條第 6 項第 3 句）。

2、本法並非為被害人創設一新的權利，而是創設第二個債務人。

（二）法定補償事由

1、肇事逃逸

2、肇事汽車未投保責任保險

3、損害係由要保人或被保險人故意促成者

故意行為為法定除外危險，因此保險人不負給付保險金之責。此項損害原亦非基金補償之事由，形成德國法上的保障漏洞，後來 1976 年修法時，將之列入基金補償事由之一。

4、責任保險人失卻清償能力

四、補償範圍

（一）與不健全保險關係之保險人負相同責任（以法定最低保險金額為限）

法定最低保險金額：

1、單一人身傷亡：250 萬歐元

2、三人以上之人身傷亡：750 萬歐元

3、財物損害：50 萬歐元

4、純粹經濟上損失（reiner Vermögensschaden）²：5 萬歐元

（二）人身損害

1、所謂人身傷害，不僅指身體上的傷害，也包括精神上的傷害在內。故「驚嚇損害」（Schockschaden）也在保險及基金補償的範圍內。

2、以損害的內容來看，民法所承認的各種人身損害均屬強制責任保險的承保範圍，包括醫療費用、增加生活上需要之費用、工作能力的喪失、不能工作期間之薪資損失及慰撫金在內。但向補償基金請求慰撫金的補償，則受到嚴格限制，以其補償係為避免嚴重的不公平結果所必要者為限。

（三）財物損害

所有因物之毀損、滅失所致之損害亦均在補償範圍內。但被害人的車輛毀損滅失不得請求補償。其他財物毀損滅失的補償，以超過 500 歐元之部分為限。

五、基金補償之補充性

如被害人受有下列賠償或補償者，在該賠償或補償範圍內，不得再向基金請求補償：

² 純粹經濟上損失屬保險範圍，但非基金補償範圍。

- (一) 汽車保有人、所有人、駕駛人已為之賠償給付（第 12 條第 1 項第 2 句）
- (二) 損害保險人之保險給付（第 12 條第 1 項第 2 句）
- (三) 綠卡協會德國辦公室³之給付（第 12 條第 1 項第 2 句）
- (四) 國家賠償（第 12 條第 1 項第 4 句）
- (五) 社會保險（第 12 條第 1 項第 3 句）
- (六) 薪資之繼續給付（第 12 條第 1 項第 3 句）
- (七) 其他社會救助或補助（第 12 條第 1 項第 3 句）

六、補償基金之代位求償權

(一) 補償基金得代位之權利包括：

- 1、賠償權利人對汽車保有人、所有人及駕駛人的損害賠償請求權
- 2、賠償權利人對於其他共同債務人之損害賠償請求權
例如基金因駕駛人肇事逃逸而為補償，事後查知肇事者，亦得肇事車輛之責任保險人代位。
- 3、汽車保有人、所有人或駕駛人之求償權（第 12 條第 1 項第 1 句）
- 4、基金處理費用之求償（第 12 條第 5 項）

³綠卡協會係專為處理涉外交通事故的保險理賠問題所設之組織。

基金代賠償義務人向被害人補償後，得依德國民法委任規定（§670 BGB）請求所有賠償義務人償還其事物處理費用。此等費用包括訴訟費、法庭外的必要鑑定費用、向相關機關查詢資料之費用等等。

（二）代位之限制

若補償基金的補償事由係責任保險人失卻清償能力，則其向要保人代位時，以 2500 歐元為上限（第 12 條第 6 項第 4 句）。

七、補償請求權之消滅時效

自知悉損害及得請求基金補償的情事時起，三年（第 12 條第 3 項）。

八、法律救濟

若扶助協會認為不符補償事由，而拒絕補償時，被害人可依正常訴訟程序提起訴訟。

八、基金之運作實務—交通被害人扶助協會

1、歷史沿革

（1）1955 年建立「肇事逃逸基金」（Fahrerfluchtfonds）

此基金所提供的補償並非其法定義務，具有自願性。被害人請求補償，亦非其法律上權利。補償事由僅限於因保有人或駕駛

人逃逸而無從查知肇事汽車，且僅補償人身傷亡的損害。

(2) 1963 年斯特拉斯堡協議

規定簽約國應建立被害人對強制汽車責任保險人的直接請求權，並應建立補償基金。

(3) 1963 年成立交通受害人扶助協會（Verkehrsofferhilfe e. V.，簡稱 VOH）

為具有權利能力的社團法人。參加成員為 HUK 聯合會（責任-意外-汽車保險聯合會）的所有成員，個別成員與扶助協會間訂立一「利益第三人契約」。此時受害人首度取得請求補償的法律上請求權。

補償事由為「肇事逃逸」及「未依法投保責任保險」；補償範圍除人身損害之外，亦包含有限度的財物損害。

(4) 1965 年修正汽車保有人強制責任保險法，賦予補償基金明確的法律上定位。

(5) 1966.1.1 起，扶助協會承擔補償基金之法律地位。

(6) 2000 年歐洲議會決議通過第 4 號汽車責任保險指令，要求成員國將將汽車責任保險法規進行統合，並於內國建立補償據點。

(7) 2002 年 7 月 10 日，德國藉由汽車所有人強制責任保險法的修正，將歐盟第 4 號汽車責任保險指令轉換為內國法，並且將補

償基金的任務與職權賦予扶助協會。

基金提供的補償、所需的處理費與行政費用，由協會成員按照其前一或前二年度的市場佔有率來出資。

2、協會成員

凡在德國境內經營汽車及汽車責任保險之保險業，均可以成爲扶助協會的會員。但迄今仍無被害人所組成的社會組織。

3、協會組織

協會組織包括社員總會和董事會。此外，還有一個損害處理委員會，專門來處理當特定損害處理費用超過一定限額，或者是對於是否補償以及補償金額出現爭議時進行決定。

4、監督

扶助協會的主管機關爲德國聯邦司法部。