

89-4-3198
MOTC-IOT- S-B-88-005

運輸業投保過失責任保險 之研究



交通部運輸研究所

植根法律事務所

合作辦理

中華民國八十九年二月

89-4-3198

MOTC-IOT- S-B-88-005

運輸業投保過失責任保險 之研究

著者：潘正芬、陳清秀、
張乃雄、劉北元、
許士宦、許啟龍、
楊智凱

交通部運輸研究所

植根法律事務所

合作辦理

中華民國八十九年二月

交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：運輸業投保過失責任保險之研究			
國際標準書號（或叢刊號）		政府出版品統一編號 009104890037	運輸研究所出版品編號 89-4-3198
本所主辦單位：運安組 主管：林豐福 計畫主持人：林豐福 研究人員：楊智凱 聯絡電話：(02)23496862 傳真號碼：(02)25450429		合作研究單位：植根法律事務所 計畫主持人：潘正芬 研究人員：陳清秀、張乃雄、劉北元、 許士宦、林松茂、許坤立、 李元德、許啓龍、堵雅蕾 地址：台北市信義路三段 162-39 號九樓 聯絡電話：(02)27034488	
研究期間 自 87 年 12 月 至 88 年 5 月			
關鍵詞：運輸業、事故、保險、賠償、無過失、推定過失、鐵路、公路			
摘要： 本研究係針對鐵、公路運輸業之行車事故賠償制度及賠償標準進行研究。 本研究建議將鐵、公路運輸業之行車事故賠償制度分為三層，首先以無過失主義之賠償制度做為基本結構，為當事人的傷亡損失提供上限一百二十萬元之基本保障；再以推定過失主義之精神建立行車事故賠償制度之中層結構，將受害人之損害保障提高至三百六十萬元；再以過失責任主義做為上層結構，建立完整之鐵、公路運輸業者行車事故賠償制度。 基本結構方面，公路部份已於民國八十七年實施「強制汽車責任保險」，提供事故當事人傷亡上限一百二十萬元之無過失責任基本保障；鐵路部份建議應仿照強制汽車保險法改採無過失責任主義，並強制納入保險。 中層結構方面，則建議修改鐵路法、公路法、汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法及鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法等相關法令，以推定過失的危險責任之設計，將最高賠償限額應提高至新台幣三百六十萬元，為分散鐵、公路行車事故之加害人所負擔之危險賠償責任，建議就此部份應辦理推定過失責任保險或採取強制推定過失責任保險制度。本研究並針對法規之修訂以及保險單條款之訂定研擬草案以資參考。 上層結構方面，則在證明加害人有故意或過失的情況下，依民法侵權行為規定請求損害賠償，此一原則亦應於鐵、公路法上加以明訂俾資明確。 為確保社會大眾之安全保障以及運輸業者的永續經營，本研究建議加強對運輸業者宣導，建立危險管理觀念，投保運輸業過失責任保險，以謀求危險補強之保障與危險責任之分攤。			
出版日期	頁數	工本費	本出版品取得方式
89 年 2 月	228	400	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按工本費價購。
機密等級： <input type="checkbox"/> 限閱 <input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （解密【限】條件： <input type="checkbox"/> 年 月 日解密， <input type="checkbox"/> 公布後解密， <input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密， <input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） <input checked="" type="checkbox"/> 普通			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

TITLE: Study on the accident indemnity system for the railroad and highway commercial carriers			
ISBN(OR ISSN)		GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 009104890037	IOT SERIAL NUMBER 89-4-3198
DIVISION: Transportation Safety Division		PROJECT PERIOD	
DIVISION CHIEF: Lin, Fong-Fu		FROM: Dec. 1998	
PRINCIPAL INVESTIGATOR: Lin, Fong-Fu		TO: May 1999	
PROJECT STAFF: Yang, Jyh-Kai			
PHONE: (02)23496862			
FAX: (02)25450429			
RESEARCH AGENCY: Chen Shyuu & Pun Law Offices			
PRINCIPAL INVESTIGATOR: Pun, Jin-Fang			
PROJECT STAFF: Chen, Ching-Hsiou; Chang, Nai-Shiong; Liou, Pei-Yuan; Hsu, Shu-Huan; Lim, Song Maw; Hsu, Ken Lie; Lee, Eddie; Hsu, Chi-Lung; Tu, Rebecca			
ADDRESS: 9TH FL, ROSE MANSION, 162-39, SHIN-YI RD. SEC. 3, TAIPEI, TAIWAN, R.O.C.			
PHONE: (02)27034488			
KEY WORDS: Commercial Carriers, Accident, Insurance, Indemnity, No-fault, Strict Liability, Railroad, Highway			
ABSTRACT: <p>This study focuses on the accident indemnity system and reasonable compensation for the railroad and highway commercial carriers.</p> <p>This study suggests that the indemnity system should be composed of three levels. In the basic level, there is the No-fault indemnity system with at most \$NT 1,200,000 for the injury and death of involved persons, while in the middle level there is the Strict Liability indemnity system that provides victims at most \$NT 3,600,000. In the top level there is the Liability indemnity system. A complete accident indemnity system of the railroad and highway commercial carriers is thus expected to be established through these three levels.</p> <p>In the No-fault indemnity system, the "Compulsory Automobile Liability Insurance (CALI)" has been adopted since 1998. It indemnifies persons involved in the accident for their injury and death with at most \$NT 1,200,000. It is suggested that this law should be extended to the railroad commercial carriers.</p> <p>In the Strict Liability indemnity system, laws and regulations are suggested to be revised to construct the indemnity system toward Strict Liability and raise the upper limit of compensation to \$NT 3,600,000. This study also proposes drafts to draw up the insurance policy and revise the laws and regulations.</p> <p>In the Liability indemnity system constituted by the Civil Law, the victims or their family may ask for compensation for their damage if they can prove the premeditation or fault of the person who causes the accident. This should be involved in the Laws of railroad and highway.</p> <p>In order to ensure the safety of the public and the continued operating of the commercial carriers, this study suggests propagandizing the commercial carriers with risk management to share the liability by the insurance.</p>			
DATE OF PUBLICATION February 2000	NUMBER OF PAGES 228	PRICE 400	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

目錄

	頁次
第一章 緒論	1
1.1 研究動機	1
1.2 研究目的	2
第二章 現行運輸業行車事故之賠償制度與保險制度	5
2.1 賠償制度與現況分析	5
2.1.1 賠償制度	5
2.1.2 現況分析	12
2.2 現行運輸業行車事故之保險制度	18
2.2.1 強制汽車責任保險	18
2.2.2 任意汽車責任保險	23
2.2.3 鐵路責任保險	30
第三章 運輸業行車事故賠償及保險制度之外國立法例與比較	31
3.1 行車事故賠償制度之比較	31
3.1.1 運送契約責任	31
3.1.2 行車事故歸責基礎	34
3.2 行車事故保險制度之比較	38
3.2.1 強制責任保險之保障範圍	38
3.2.2 強制責任保險之理賠上限	43
第四章、鐵公路行車事故之合理賠償標準及可行方案	49
4.1 問題之提出	49
4.2 鐵公路行車事故損害賠償之指導原則	50
4.2.1 民法上責任 回復原狀原則 填補一切損害	50
4.2.2 鐵公路法上的責任基礎 危險責任與有限責任	51
4.2.3 強制汽車責任保險法上責任 無過失責任、有限責任與代替責任	54
4.3 合理的損害賠償標準	55
4.3.1 德國交通事故賠償標準	55
4.3.2 日本交通事故賠償標準	56
4.3.3 我國交通事故賠償標準	56
4.3.4 交通事故賠償標準之檢討	58
4.3.5 合理賠償標準	58
4.4 運輸業行車事故賠償制度可行方案	60

4.4.1 鐵路行車事故賠償制度方案	61
4.4.2 公路行車事故賠償制度方案	70
4.4.3 甲、乙二案之比較	78
4.5 運輸業行車事故作業程序	79
第五章 運輸業者過失責任保險之具體內容	81
5.1 運輸業投保過失責任保險之指導原則	81
5.2 營業汽車責任保險之擬議	82
5.3 鐵路責任保險之擬議	92
5.4 小結	95
第六章 結論與建議	97
6.1 結論	97
6.2 建議	98
附錄：	
1. 日本汽車損害賠償保障法(中譯)	99
2. 日本汽車損害賠償保障法施行令(中譯)	128
3. 德國道路交通法(摘譯)	140
4. 德國賠償責任法(中譯)	143
5. 德國汽車保有人強制責任保險法(強制責任保險)	146
6. 汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法	150
7. 鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法	152
8. 鐵路法(摘錄)	154
9. 公路法(摘錄)	155
10. 「運輸業投保過失責任保險之研究」座談會紀錄	156
11. 「運輸業投保過失責任保險之研究」訪談紀錄	162
12. 運輸業投保過失責任保險之研究-期末報告答覆意見	164
參考文獻	173
簡報資料	176

表目錄

表1	鐵路行車事故死亡賠償金額統計表	14
表2	鐵路行車事故傷害賠償金額統計表	14
表3	公路客運業者行車事故死亡賠償金額統計表	15
表4	公路客運業者行車事故傷害賠償金額統計表	15
表5	交通事故法院判決死亡賠償金額統計表	16
表6	交通事故法院判決傷害賠償金額統計表	17
表7	交通事故損害法院判決高額賠償之賠償項目表	18
表8	強制汽車責任保險之費率結構	22
表9	任意汽車責任保險之費率結構	26
表10	各國死亡事故之損害賠償費項目比較	42
表11	各國法定汽車賠償責任保險制度	46
表12	美國各州無過失保險支付限額一覽表	47
表13	民法中鐵公路行車事故應填補損害之賠償項目	51
表14	德國交通事故傷亡賠償標準	55
表15	日本交通事故傷亡賠償標準	56
表16	運輸業行車交通事故推定過失之賠償標準	56
表17	運輸業行車交通事故無過失之賠償標準	57
表18	強制汽車責任保險給付標準	57
表19	我國與德、日二國之國民所得與行車事故賠償標準之比較	59
表20	國家重要社經指標	59
表21	鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法	62
表22	鐵路法行車事故賠償相關條文修正	65
表23	鐵路運輸業行車事故損害賠償最高限額標準	67
表24	汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法	70
表25	公路法行車事故賠償相關條文修正	73
表26	汽車保有人行車事故損害賠償最高限額標準	76
表27	甲、乙二案比較表	78
表28	營業汽車責任保險單條款	82
表29	營業汽車責任保險單條款附表之一 短期費率表	91
表30	營業汽車責任保險單條款附表之二 殘廢等級及賠償比例	91
表31	鐵路責任保險單條款草案	92

圖目錄

圖1 本研究建議之行車事故賠償責任與賠償金額示意圖	61
---------------------------------	----

第一章 緒論

1.1 研究動機

鐵公路運輸為現代經濟生活無可或缺之大眾運輸工具，為增進公共利益、分擔社會成本，對於使用頻繁之鐵公路運輸應進行安全管理，以維護用路人之基本人權，自應就行車事故責任態樣、賠償制度加以慎密規劃，以期使利用現代高速交通工具所產生之危險與責任得以合理地事前預防及事後彌補。

我國現行法律對於行車事故所造成之生命與財產損失，係以民國十八年所訂立之民法侵權行為責任與運送契約責任（運送營業及委任）為主軸，基本上係採過失責任主義及推定責任主義（運送營業）。惟該責任之分配，對於不法侵害行為，因果關係之舉證要求，以及損害賠償範圍（包括所受損害及所失利益），均須因應現代大量高速交通工具運輸之特性，及涉入者之經濟能力與經營情況，依前述目標考量，予以透過特別法令調整處理之必要。

在鐵路運輸方面，民國六十七年之鐵路法第六十二條，對於鐵路行車及其他事故所致損害，係以加害機關證明其無過失為免負損害賠償責任之依據，似採過失責任之推定責任主義（嚴格責任主義），對於證明無過失之部分，則規定給予撫卹金及醫藥費之補償，已具公眾便利及部分絕對責任之色彩。早年公路法第六十五條亦規定行車事故所致損害，若運輸業者證明事故發生係因不可抗力或無過失所致，始免負賠償責任，似亦採過失責任推定主義，惟免責事由與鐵路法之規定不同，該「不可抗力」之規定，對於責任分配意義如何，論者不無爭議。交通部根據各該條文定有「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」及「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」，惟因時移事異，基於前述考量，各該法令就損害賠償義務人之類型、責任程度、責任分配方式、賠償或補償範圍、金額，與民法一般侵權行為責任之差異與優先平行適用問題，協議及爭議處理及與責任保險制度、自保或保證金提繳計畫間關係與連結，均有檢討研修之必要。

又鐵路法第六十三條及公路法第六十五條均規定強制投保責任險，以貫徹行車安全及分散事故風險。民國八十七年元月實施之「強制汽車責任保險法」進而採取無過失責任之強制責任保險制度。該法實施後已擴大行車事故責任之範圍，並透過保險方式分散財務負擔，

對於過去汽車責任保險所忽略之承保範圍（如乘客險）等已予納入，惟對於損害賠償則採取補充性得予扣除方式為之，分別計算過失責任與無過失賠償責任賠償範圍，似造成難以計算扣除金額等困難。且實施後之效果及對實際賠償金額之影響有予深入研究之必要，俾進一步了解該法與行車事故賠償責任有關法令間之替代或補充關係，以資研擬完善之事故賠償制度。

1.2 研究目的

鐵公路運輸均為陸上運輸之一環，目前因「強制汽車責任保險法」的實施，使因汽車交通事故遭致體傷、殘廢、或死亡之人（受害人）可獲得最高新台幣一百二十萬元之賠償，且因其責任態樣為無過失責任，故受害人為前述主張時無須就加害人之故意或過失負舉證責任。然依交通部訂立之「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」及「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」規定，其行車事故賠償標準亦以新台幣一百二十萬為上限，而責任基礎似為推定過失責任主義。與「強制汽車責任保險法」相較，責任基礎不同，但所得請求之賠償範圍相同，是否符合立法意旨，亦值得研究。

目前鐵路行車事故賠償責任亦研擬採行類似「強制汽車責任保險法」之無過失責任為態樣，惟無過失責任保險金額因其具社會保險性質，故似應以滿足受害人及其家屬之最低生活保障為標準。若受害人能就加害人之過失行為予以舉證，則自仍得依民法有關侵權行為損害賠償部分為請求。然因強制責任保險保額偏低，侵權行為損害賠償請求權又甚難舉證，為維持前述大眾運輸工具之公益性，是否仍須於強制責任保險之底層保障與民法債權行為責任之上層保障中，另定運輸業任意責任保險，亦為本研究案欲探討之部分。

就現行「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」及「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」而言，其賠償金額似嫌過低。相較於國外立法例及國民目前經濟生活水準，似不足填補受害人所受損害。為健全運輸業行車事故賠償制度，減少實務上因賠償金額所生糾紛，本計畫擬由比較法觀點研擬出公平、合理之賠償金額。

本計畫之目的，一方面在於從民法、鐵路法、公路法，相關保險法及有關命令，根據學理、外國法令、保險及求償實務現況、統計資料，對我國鐵公路行車事故賠償及責任保險制度加以檢討定位，並討

論相關法令問題及比較制度優劣點；另一方面慎密研擬行車事故賠償制度相關法令、事故賠償標準、可行方案及過失責任保險辦法。

第二章 現行運輸業行車事故之賠償制度與保險制度

2.1 賠償制度與現況分析

2.1.1 賠償制度

運輸業按現行交通工具之種類而言，可大分為陸上、海上及航空運輸業三大領域。由於發展之時空環境及營運風險並不同，對於各種運輸業者所要求之法律責任，亦各有天地。因本研究案所著重者，在於陸上運輸業者，是故，其他領域之運輸業，並非本文所欲探討之對象，合先說明。

陸上運輸，根據不同之交通工具，一般而言可大別為公路運輸與鐵路運輸兩種。公路運輸業，依公路法第二條第一項第十一款定義，係指以汽車、電車經營客貨運輸，而受有報酬之事業。鐵路運輸業，參照鐵路法第二條第一項第一款之定義，應係指以軌道供動力車輛行駛，用以經營客貨運輸而受有報酬之事業（有關大眾捷運系統，因自成體系，另有規範，不在本文討論之列）。上開兩種陸上運輸事業因行車事故所致之損害賠償責任，依運送契約關係之有無，及運送標的之不同，可區分為運輸契約中之貨物運送及乘客運送之損害賠償責任，與對無運送契約第三人（下稱第三人）之損害賠償責任。以下針對各種不同情形，介紹我國現行法規上陸上運輸業者因使用交通工具所應負損害賠償責任。

根據前面之說明，陸上運輸事業因行車事故所負損害賠償責任，可區分為貨物運送、旅客運送及對第三人之損害賠償責任，茲就公路運輸事業及鐵路運輸事業，分別說明之：

1. 公路運輸事業

公路運輸事業是以汽車或電車在公路上行駛，經營客貨運輸以收取報酬之事業體。是故，其因行車事故所引發之損害賠償責任，計有：

- (1)在貨物運送中因行車事故致貨物毀損滅失；
- (2)在旅客運送中因行車事故致旅客死傷及其財務之毀損滅失；
- (3)在旅客或貨物運送途中因行車事故致第三人死傷或其財物毀損滅失。

前二者係以運送契約之存在為前提，後者則無運送契約之存在。以下茲分別討論之：

(1)契約責任

①貨物運送

依民法第六百三十四條規定：

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。

由此規定可知，除非運送人能舉証證明：

- A.運送物之喪失或毀損係因不可抗力；
- B.運送物之喪失毀損係因運送物之性質；
- C.運送物之喪失毀損係因託運人或受貨人之過失所致。

否則運送人應亦對運送物之喪失毀損負擔損害賠償責任。此種立法技術，顯然係採取過失推定主義，且運送人之免責事由採列舉主義，並排除運送人舉証自己無過失即可免責之情形。

承上，由於民法對於運送人課以較嚴格之責任，為期平衡，乃以損害賠償額之限制做為平衡之工具。亦即，民法第六百三十八條規定：

- 運送物有喪失、毀損或遲到者，其損害賠償額應依其應交付時目的地之價值計算之。
- 運費及其他費用，因運送物之喪失、毀損無須支付者，應由前項賠償額中扣除之。
- ⑧運送物之喪失、毀損或遲到，係因運送人之故意或重大過失所致者，如有其他損害，託運人並得請求賠償。

依此規定，排除民法第二百一十六條之適用，使運送人之賠償範圍限於賠償運送物之損害即可，至於因運送物之喪失、毀損所失之利益，則不在賠償範圍內。

②旅客運送

A.旅客死傷

依民法第六百五十四條規定：

旅客運送人對於因運送所受之傷害及運送之遲延，應負責任。但其傷害係因不可抗力，或因旅客之過失所致者，不在此限。

此規定亦採過失推定主義。運送人之免責事由亦採列舉規定，計有：

(A)因不可抗力所致；

(B)因旅客之過失所致。

同貨物運送般，旅客運送人亦不得主張自己無過失而據以免責，且因民法對旅客運送人無損害賠償限額之規定，故應依民法第二百十六條規定賠償。

B.財物毀損滅失

(A)交託之行李

依民法第六百五十七條規定：

運送人對於旅客所交託之行李，縱不另收運費，其權利義務，除本款另有規定外，適用關於物品運送之規定。

有關物品運送之規定，已如前述。

(B)未能交託之行李

依民法第六百五十八條規定：

運送人對於旅客所未交託之行李，如因自己或其僱用人之過失，致有喪失或毀損者，仍負責任。

即運送人對於旅客未交託之行李，係負過失責任，旅客於請求損害賠償時，自應就運送人之過失負擔舉証責任。

(2)侵權行為責任

①民法規定

無論係貨物運送、旅客運送抑或對無運送契約關係之第三人所致之貨物毀損喪失或人身死傷，受害者皆可依民法第一百八十四條之規定請求損害賠償，其損害賠償之範圍則依民法第一百九十二條至第一百九十六條之規定定之。附帶一提者，在貨物運送或旅客運送之情況，受害人可選擇依契約責任或侵權行為責任向運輸業者求償。惟因民法上之侵權行為採過失責任主義，顯較為不利於受害人。

②公路法之規定

A.旅客或第三人死傷

按公路法第六十四條第一項規定：

汽車或電車運輸業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物毀損、喪失時，應負損害賠償責任。但經證明其事故之發生係因不可抗力或非由於汽車或電車運輸業之過失所致者，不負損害賠償責任。

同法第二項規定：

前項損害賠償金額及醫療補助費發給辦法，由交通部定之。

此立法技術與前開契約責任中民法規定相同，均採過失推定主義，運輸業之免責事由亦採列舉方式。唯一不同之處，在於公路法之規定，准許運輸業舉証自己無過失而免責，而民法之前開負責事由中，除不可抗力乙項外，公路法均未規定運輸業得據以免責。若以公路法與民法侵權行為規定相比，顯然公路法對於運輸業者之要求較嚴格。

交通部根據公路法第六十四條第二項規定，於民國七十四年一月十六日發佈「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥費補助發給辦法」（以下稱公路發給辦法），其中對於運輸業之賠償責任則定有明文。其第三條規定：

汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害、死亡或財物毀損、喪失，依法應負損害賠償責任者，除醫療費用由汽車所有人或駕駛人負責支付外，其賠償金額之標準如下：

- 一、死亡者，最高金額新台幣一百二十萬元。
- 二、重傷者，最高新台幣八十萬元。
- 三、非重傷者，最高金額新台幣四十萬元。
- 四、財務毀損、喪失之賠償金額由雙方協議定之。

汽車運輸業已投保汽車第三責任險者，前項第一款至第三款賠償金額應減除保險給付額。」

第四條規定：

汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害或死亡，除因不可抗力不負損害賠償責任外，如能證明其事故之發生非由於其過失所致者，仍得依下列標準的給喪葬或醫藥補助費：

- 一、死亡者，最高金額新台幣十萬元。
- 二、受傷者，按實補助醫藥費，最高金額新台幣七萬元。

由上開二條文得知，第三條係對運輸業損害賠償責任限額所為之規定，第四條則係針對運輸業者就行車事故無過失時，所為之特別補償規定。

B.財物毀損喪失

同前公路法第六十四條規定及前開交通部發佈之「公路發給辦法」。值得一提者，公路法對於財物毀損喪失乙節與旅客死傷部分之規範並無不同，但交通部發佈之「公路發給辦法」中，對於財物之毀損喪失，則開放由雙方當事人自行協議（第三條第一項第四款參照）。

(3)公路運輸事業賠償責任小結

根據以上分析，公路運輸業因行車事故致人、客傷害、死亡或財物毀損、喪失時，若有運送契約存在，受害人可選擇依契約關係或侵權行為法律關係向運送人求償，而在選擇侵權行為法律關係求償時，受害人得選擇依民法一般侵權行為規定或公路法之規定請求，若受害人依一般侵權行為規定請求時，目前學術界及實務界之見解均認為受害人請求之金額不受交通部所發佈前開「公路發給辦法」之拘束。倘受害人依運送契約關係求償時，當應適用民法之相關規定。至於受害者為無運送契約關係之第三人者，則應依民法一般侵權行為或公路法之前揭規定請求損害賠償，自無疑義。

2.鐵路運輸事業

如前述公路運輸之分析，鐵路運輸行車事故所致之損害賠償責任亦可分為對有運送契約存在為前提之貨物運送與旅客運送之損害賠償責任，及對無運送契約關係之第三人之損害賠償責任。以下分述之：

(1)契約責任

①民法規定

按民法中對於公路運輸與鐵路運輸並無特別區分，故有關鐵路行車事故所生之契約責任，除運送契約有特別規定外，仍應適用前揭分析公路運輸事業時所述之民法相關規定，不再贅敘。

②鐵路法規定

鐵路法對於貨物運送時運送物喪失、毀損之損害賠償，明文依民法之規定辦理（第五十五條前段參照）。對於旅客運送之損害賠償責任則未有明文規定。

(2)侵權行為責任

①民法規定

此部分與前揭公路運輸事業之侵權行為責任相同，不再贅引。

②鐵路法規定

按鐵路法第六十二條第一項規定：

鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償責任。但如能證明其事故之發生非由於鐵路之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助費。

由此可知，鐵路法亦採過失推定主義，但並無列舉任何免責事由。又同條第二項規定：

前項損害賠償及補助費發給辦法，由交通部定之。

交通部根據上述法律規定，發佈鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助發給辦法（下稱鐵路發給辦法），對於損害賠償之標準則有明文規定。其中第三條規定：

鐵路因行車及其他事故，致人死亡、傷害或財物毀損、喪失，應歸責於鐵路機構者，除治療期間之醫療費用，由鐵路機構負責支付外，其賠償標準如下：

- 一、死亡者，最高金額新台幣一百二十萬元。
- 二、重傷者，最高金額新台幣八十萬元。
- 三、非重傷者，最高金額新台幣四十萬元。
- 四、託運人託運之貨物、行李、包裹，按鐵路運送規則之規定賠償，旅客未託運之隨身攜帶物品，每一旅客最高金額不超過新台幣一萬元。
- 五、前款以外非運送財物毀損喪失者，由雙方協議定。

第四條規定：

鐵路因行車及其他事故，致人死亡、傷害或財物毀損、喪失。如能證明其事故之發生非由於鐵路機構之過失者，對於人之死亡、傷害仍應酌給恤撫金或醫藥補助費，其標準如下：

- 一、非由於受害人之過失所致者。
 - (一)旅客死亡者，最高金額新台幣一百二十萬元；重傷者，最高金額新台幣八十萬元；非重傷者，最高金額新台幣四十萬元。
 - (二)非旅客按前目旅客之標準減半辦理。
- 二、由於受害人之過失所致者。
 - (一)旅客：死亡者，最高金額新台幣十萬元。受傷者，按實補助醫療費，最高金額不超過新台幣七萬元。
 - (二)非旅客不予補助，但得按實際情形酌給慰問金，其最高額不得超過新台幣五萬元。

此等規定與前揭「公路發給辦法」相同，第三條旨在限制損害賠償請求之最高限額，第四條則針對鐵路運輸事業就事故無過失時所為之補償規定。

鐵路因行車及其他事故致人死亡或傷害，除依照交通部頒布「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」（以下簡稱鐵路發給辦法）之規定辦理外，遇有特殊情況，鐵路局得依

據台灣省政府85.6.6.(85)府交一字第154771號函暨86.10.29(86)府交一字第171909號函訂定之「台灣鐵路管理局行車及其他事故特別濟助金發給標準」。酌情發給特別濟助金（以下簡稱濟助金）（第二條）。其給付標準如下：

- (一)鐵路因行車及其他事故，致人死亡或傷害，應歸責於鐵路機構之過失者，其濟助金發給標準如下：
 - 1.死亡者：最高金額新台幣貳佰肆拾萬元正。
 - 2.重傷者：最高金額新台幣壹佰萬元正。
 - 3.非重傷者：依實際醫療費用發給等額濟助金，其最高金額不得超過新台幣貳拾萬元正。但其實際醫療費用未達部頒發給辦法之規定者，依部頒規定為限（同標準第三條）。
- (二)鐵路因行車及其他事故，致人死亡或傷害，如能證明其事故之發生非由於鐵路機構之過失者，對於人之死亡、傷害仍得酌給濟助金，其標準如下：
 - 1.非由於受害人之過失所致者：
 - (1)旅客死亡者，最高金額新台幣壹佰貳拾萬元正；重傷者，最高金額新台幣壹佰萬元正；非重傷者，依實際醫療費用發給等額濟助金，其最高金額不得超過新台幣貳拾萬元正。但其實際醫療費用未達部頒發給辦法之規定者，依部頒規定為限。
 - (2)非旅客按前目旅客之標準減半辦理。
 - 2.由於受害人過失所致者：
 - (1)旅客：
 - 死亡者：最高金額新台幣貳拾萬元正。
 - 受傷者：依實際醫療費用發給等額濟助金，其最高金額不得超過新台幣壹拾萬元正。但其實際醫療費用未達部頒發給辦法之規定者，依部頒規定為限。
 - (2)非旅客：
 - 死亡者：最高金額新台幣伍萬元正。
 - 受傷者：依實際醫療費用發給等額濟助金，其最高金額不得超過新台幣伍萬元正。但其實際醫療費用未達部頒發給辦法之規定者，依

(3)鐵路運輸事業賠償責任小結

由上開分析可得，鐵路運輸事業因行車事故所致之財物喪失毀損或人員傷亡，有關損害賠償之制度，在責任基礎上，與公路運輸事業大同小異。但在賠償金額方面，鐵路行車事故另有特別救濟金制度，似反應出現行法定賠償最高限額過低，故台灣省政府另頒特別法令給予特別濟助金。受害人可考量本身之利害，選擇依契約關係民法一般侵權行為規定或鐵路法之規定請求損害賠償，如果選擇依鐵路法之規定求償，則其最高金額應受前開「鐵路發給辦法」之拘束，自無庸言。

2.1.2 現況分析

為了解目前鐵路、公路行車事故實際賠償金額，本研究案分別發函台灣鐵路管理局、各地客運公司及台北、台中、高雄三地之地方法院及高等法院，整理民國八十三年至八十七年間之交通事故損害賠償金額，其結果如下：

1.鐵路運輸部份：

調查對象為台灣鐵路管理局，其交通事故死亡及傷害之賠償金額記錄統計如表1、表2所示：

表1 鐵路行車事故死亡賠償金額統計表

賠償金額(新台幣)	件數
未賠償	142
$0 < \text{賠償金額} \leq 50\text{萬}$	220
$50\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 100\text{萬}$	4
$100\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 150\text{萬}$	1
$150\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 200\text{萬}$	1
$200\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 250\text{萬}$	0
$250\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 300\text{萬}$	0
$300\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 350\text{萬}$	0
$350\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 400\text{萬}$	4
$400\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 500\text{萬}$	2

表2 鐵路行車事故傷害賠償金額統計表

賠償金額(新台幣)	件數
未賠償	385
$0 < \text{賠償金額} \leq 20\text{萬}$	115
$20\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 40\text{萬}$	3
$40\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 60\text{萬}$	1
$60\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 80\text{萬}$	0
$80\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 100\text{萬}$	0
$100\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 200\text{萬}$	3

由表1可見，鐵路運輸事業行車事故致死者未賠償之件數高達142件，約占鐵路運輸業行車事故百分之三十八，比例過高，且大部分的賠償金額多在五十萬元以下，亦屬偏低。致傷者，如表2所示，未賠償件數高達385件，實際損害賠償多在二十萬元以下，而鐵路運輸業擁有軌道之優先通行權，故一般肇事責任多不在鐵路運輸業者，此亦可由表1、表2未賠償件數之高比例可得知，惟為保障因鐵路交通事故所致體傷、殘廢或死亡之受害人迅速獲得保障，本研究計畫建議鐵路運輸業者亦應仿照強制汽車責任保險，就基本損害賠償保障部分，研採無過失責任，並強制投保鐵路無過失責任保險，以便受害人及其

家屬可以獲得基本賠償保障。且在國民生活水準日益提高，生命的價值亦漸受重視之今日，鐵路運輸業其行車事故之賠償金額亦應相對增加，較為妥當。

2.公路運輸部份：

調查對象包括台北汽車客運、桃園汽車客運、彰化汽車客運、苗栗汽車客運、鼎東汽車客運、巨業汽車客運、屏東客運、首都客運、員林客運、仁友客運、嘉義客運、新店客運、世聯倉運、榮邦通運、基隆客運、遊覽車全國聯合會、台灣汽車客運等十七家公路運輸業者，其結果如表3、表4所示：

表3 公路客運業者行車事故死亡賠償金額統計表

賠償金額(新台幣)	件數
未賠償	14
50萬以下	16
50萬~100萬	19
100萬~150萬	67
150萬~200萬	17
200萬~250萬	12
250萬~300萬	3
300萬以上	5

表4 公路客運業者行車事故傷害賠償金額統計表

賠償金額(新台幣)	件數
未賠償	0
20萬以下	333
20萬~40萬	44
40萬~60萬	17
60萬~80萬	9
80萬~100萬	12
100萬~200萬	6
400萬以上	1

公路運輸業者行車事故發生之次數與其賠償金額、有無納入保險，就表3、表4及本計畫所回收之問卷資料分析如下：

- (1)由表3、表4得知，目前行車事故實際賠償金額，致死者多在新台幣二百萬元以下（大部分為八十萬至一百二十萬），致傷者多不及新台幣二十萬元。
- (2)以運輸業之規模來看，例如台灣汽車股份有限公司，可說國內規模最大之公路運輸業者，其營運範圍及路線包含全國，故其行車肇事次數亦屬偏多，而其實際賠償金額，致死者多在八十萬至一百四十萬之間，略高於一般地區性運輸業者。
- (3)在危險因素方面，台灣汽車客運股份有限公司其營運路線涵蓋全國，且大部份乃是以國道為行駛路之長程運輸方式，故危險因素遠較一般地區性的運輸業者為複雜，且事故所造成的損害也較嚴重。而一般地區性的運輸業者，其危險因素也會因其行駛路線所經之地點及城市規模大小有所不同，以台北汽車客運公司與苗栗汽車客運公司為例，台北汽車客運公司自83.1.4.起至87.9.6.止行車事故次數共計160餘次，而苗栗汽車客運85.5.至87.7.止其行車事故次數僅15次，故可知雙方就此部分有明顯的不同。
- (4)以公路運輸業的規模及其危險因素之不同，各公路運輸業者間之行車事故次數有其明顯之差距，惟就其實際之賠償金額方面，如以本研究計畫所回收之問卷來看，則無明顯之高低之分，致死亡者多在二百萬元以下，致傷者多不及二十萬元。

3.法院判決部份：

調查對象包括台北地方法院、台中地方法院、台灣高等法院台中分院，民國八十五至八十七年間交通事故損害案件，其判決賠償金額範圍如表5、表6所示：

表5 交通事故法院判決死亡賠償金額統計表

賠償金額（新台幣）	件數	註
50萬元以下	4	
50萬元~100萬元	4	
100萬元~150萬元	7	
150萬元~200萬元	2	
200萬元~500萬元	1	(中高院87訴18)

表6 交通事故法院判決傷害賠償金額統計表

賠償金額（新台幣）	件數	註
20萬元以下	14	
20萬元~50萬元	11	
50萬元~100萬元	9	
100萬元~200萬元	13	
200萬元~500萬元	4	
500萬元以上	4	(中高院85重訴22) (中高院85訴14) (北地院87重訴811) (北地院87訴2444)

目前行車事故實際賠償金額，致死者多在新台幣二百萬元以下，致傷者更多不及新台幣二十萬元，在國民生活水準日益提高的今日，實不足以填補被害人所受損害。又因行車事故之不可預見性，常導致被害人家屬生活頓失依靠，使發生不幸事故之家庭社經地位驟變，致生社會問題。依表5，表6之統計資料顯示，目前行車事故實際賠償金額，致死者多在新台幣二百萬元以下，致傷者更多不及新台幣二十萬元，而法院判決對行車事故賠償標準之認定，如僅是致傷者，其賠償標準係依民法損害賠償採實際損賠之原則，且被害人須負舉證責任，故一般大眾會覺得法院判決之數額明顯偏低；又如是致死者，被害人已死亡，依現行民法192、193、194條僅規定支出殯葬費之人，被害人對第三人負有扶養義務之人及被害人之父母、子女、配偶之精神上慰藉金之請求，前二項仍以實際支出為限來計算其損害賠償額度，而精神上慰藉金之計算，乃是衡量加害人及被害人雙方之身份、地位、職業而為一判斷標準，依目前國民生活水準日益提高之際，行車事故判決賠償金額偏低之原因，應是法院對慰藉金態度保守所致。

在法院判決資料中，針對賠償金額較高的案例進行賠償項目之分析，如表7所示。

表7 交通事故損害法院判決高額賠償之賠償項目表

被害者情況	中高院 85訴144	中高院 85重訴22	北地院 87重訴811	北地院 87訴24442444	北地院 87重訴48	北地院 86重訴938	北地院 87訴1167	中高院 87訴18
原告請求之總金額	重傷	重傷	重傷	重傷	重傷	重傷	死亡	一死一傷
總金額	6,444,639	10,084,122	12,431,361	12,797,473	7,038,095	13,563,754	2,193,138	6,774,608
醫療費用	5,019,304 ⁽¹⁾	5,367,495	6,504,872	12,297,473	2,695,103	3,971,533 ⁽²⁾	2,182,338	6,171,769
喪失及減少勞動能力	1,204,720	816,104	9,690	2,020,507	609,065	799,926	32,508	824,545
被告應給付之金額	4,069,410	4,151,391	1,416,282	8,776,966	1,231,098	8,335,080	0	2,120,274
慰撫金	0	0	4,078,900	0	505,140	1,104,118	0	0
財產損失	1,000,000	400,000	1,000,000	1,500,000	300,000	3,000,000	1,600,000 ⁽³⁾	2,600,000 ⁽⁴⁾
喪葬費用	0	0	0	0	50,000	0	0	0
原告過失比例	20%	0	0	0	0	70%	0	0

註：(1) 6,274,130×80%

(2) 13,238,444×30%

(3) 400,000×4

(4) 1,100,000 + 500,000×3

由表7可得知：

- (1)被害者如死亡，其家屬所獲得之賠償金額遠低於重傷時所得請求之金額，之所以會有如此大的差異，首先是因法院判決被告應給付之慰撫金金額保守所致，其次因被害者已死亡，故無喪失及減少勞動能力此賠償項目，故會讓民眾覺得被害人死亡比重傷獲得理賠金額低之不符社會期待現象。
- (2)原告請求金額與法院判被告應給付之金額明顯有一段落差，因民法上侵權行為責任採「過失責任」主義（新修正民法第一百九十一條之二就運送人責任基礎已改採推定過失責任），故被害人對於加害人之故意、過失及自己的損失數額須負舉證責任，故雖然可證明加害者之故意、過失，惟原告請求之數額，如無法舉證者，法院仍會以可得證明之損失額而為裁判。
- (3)於醫療費用部分，因我國已實行全民健康保險，故醫療費用此部分在法院判決實務上常會有相歧異之見解，如北地院87重訴811，原告本請求醫療費用數額為402,670元，惟法院認為，原告在醫療費用部份實際支出之自負額及部份負擔為9,690，餘額則因全民健康保險法實施而由中央健康保險局支出，故原告就此部分並無實際之損害，故就醫療費用部分法院只判9,690。但另一判決北地院87訴2444號，原告就醫療費用主張2,020,507元，雖被告以有全民健康保險，原告就僅負擔自負額211,880元，惟原告法院認為保險制度旨在保護被保險人，非為減輕損害事故加害人責任。故仍判被告就醫療費用部份須給付2,020,507元。可知法院實務上對於醫療費用是否僅存在於全民健康保險的自負額部分負擔仍有極大之差異。
- (4)就喪失減少勞動能力及增加生活上所需要費用均以民法損害賠償範圍「所受損害」「所失利益」為判斷標準，惟從表7可得知，被害者如已死亡者，加害者損害賠償之項目中根本無「喪失減少勞動能力」「增加生活上需要之費用」，故被害者如死亡，一般對於被害者的家屬之賠償金額均不會太高。
- (5)就慰撫金部分，被害者如重傷其慰撫金金額由三十萬至三百萬元不等，但被害者如已死亡，被害者之父母、子女、配偶所得請求金額僅只四十萬至五十萬元（北地院87訴1167、中高院87訴18），由上述案例發現，我國實務運作上，如被害人已死亡，繼承者或家屬可得請求之金額明顯偏低，確有檢討之處。

2.2 現行運輸業行車事故之保險制度

陸上運輸包含公路運輸、鐵路運輸及大眾捷運三大系統已如前述。鐵路運輸現係由台灣鐵路管理局負責營運，目前並未投保與行車事故有關之保險；大眾捷運方面則是僅有台北都會區大眾捷運系統開始部份營運，目前是由台北捷運公司自行向產險公司投保乘客責任保險；因此，有關行車事故之保險仍是以公路運輸之汽車保險為主要。

我國汽車保險係於民國四十年開辦，並自四十六年起實施強制汽車第三人責任保險。其後，由於經濟快速發展及社會環境變遷，前項保險之承保範圍、保險金額及保險費率等亦經多次修訂，以符合社會大眾之需要，汽車責任保險依承保範圍之不同可概分為責任保險及車輛損失保險，後者係車主為保障自有財產而向保險公司投保之保險，政府並未強制規定，故不在本文討論範圍。責任保險可再分為任意責任保險及強制責任保險兩類。

2.2.1 強制汽車責任保險

我國強制汽車責任保險始於民國四十六年七月一日，當時是依照行政院公布之「汽車投保意外責任保險辦法」開辦，但這僅是一項行政命令，直至民國四十八年六月二十七日制定公路法，其中第五十七條規定汽車應先投保責任保險方得申請公路主管機關發給執照，才使強制投保有了法源依據。民國八十五年十二月二十七日「強制汽車責任保險法」完成立法經公布生效，並自八十七年元月一日起正式施行。八十八年元月一日起，復將機車納入強制責任保險。至此，公路法第二條第八款所規定之汽車及行駛道路之動力機械均已納入強制保險制度之範圍內。

1. 強制汽車責任保險之承保對象

強制汽車責任保險法第四條規定：

汽車所有人應依本法規定投保本保險。軍用汽車，亦同。

同法第三條規定：

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。

由上可知，本保險承保之對象包含所有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及行駛道路之動力機械之所有人。

依據交通部統計處之分類，「汽車」一辭包括營業用大客車、自用大客車、營業用大貨車、自用大貨車、營業用小客車、自用小客車、營業用小貨車、自用小貨車、營業用聯結車、營業用曳引車、特種車、三輪汽車、軍車、輕型機車、重型機車、馬達三輪車、拼裝車等十七種。強制汽車責任保險法基於費率計算上之原因，則將上述十七種汽車合併簡化為十一類，分別為營業大客車、自用大客車、自用小客車、小貨車、營業用小客車、大貨車、特種車、曳引車、軍車、動力機械、機車。

2. 強制汽車責任保險之責任基礎

強制汽車責任保險法第五條規定：

因汽車交通事故致受害人體傷、殘廢或死亡者，加害人不論有無過失，在相當於本法規定之保險金額範圍內，受害人均得請求保險賠償給付。

亦即，本保險之責任基礎為限額無過失責任，受害人只要能證明傷亡或殘廢係由汽車交通事故所造成，就可以向保險公司或交通事故特別補償基金請求給付，無需另外證明加害人有過失行為。保險金額給付標準是由財政部會同交通部視社會及經濟實際情況擬訂後，報請行政院核定之。現行「強制汽車責任保險給付標準」係於民國八十六年十二月三十一日由交通部及財政部會銜發布，其所規定之保險金額為，每一個人每一事故醫療費用最高新台幣二〇萬元、每一個人死亡定額賠付新台幣一百二十萬元、每一個人殘廢最高賠付新台幣一百二十萬元，如果每一次事故傷亡人數不只一人時，均按相同標準給付，並無一般責任保險常見之累積金額上的限制。

3. 強制汽車責任保險之給付項目

本項保險給付予受害人之項目有三，分別為：

(1) 傷害醫療給付：

受害人因交通事故致身體傷害，其必須且實際支出之相關醫療費用由本保險支付，可以給付之費用有急救費用、診療費用、接送費用及看護費用。

(2)殘廢給付：

受害人因交通事故致身體殘廢時，可以得到殘廢給付，殘廢等級共分為十五等級一百六十項，每一等級之給付標準均不相同，最高為新台幣一百二十萬元，與死亡給付相同，最低則為新台幣三萬元。

(3)死亡給付：

受害人因交通事故死亡時，其死亡給付為新台幣一百二十萬元。

4.強制汽車責任保險之費率釐訂

強制汽車責任保險係為保障大眾權益、具有社會特質之政策性保險，且由於其係屬於強制性，汽車保有人¹均需依規定投保，每年保險費收入及賠款支出都相當龐大，保險費率之釐訂是否公平、合理，影響深遠。

訂定保險費率之方法有判斷法、損失率法、純保險費法等多種，應視保險商品本身特性與資料取得難易度選擇使用，並兼顧充分性(Adequacy)、合理性(Not excessive)及無不公平差別待遇(Not unfairly discriminatory)三大原則。在此前提之下，強制汽車責任保險之費率係由財政部會同交通部擬訂，提經社會公正人士組成之費率審議委員會審議，而且兼採從人及從車因素，並視被保險人有無因違反交通規則而肇事之紀錄增減調整。

強制汽車責任保險之費率結構包含預期損失、特別準備金、費用、安定基金、特別補償基金分攤額等項目。其百分比經財政部及交通部共同訂定如表8所示：

表8 強制汽車責任保險之費率結構

費率結構項目	百分比
1.預期損失	78.458%~89.358%
2.特別準備金	2.000%
3.保險人之業務費用	2.442%~13.342%
4.安定基金	0.200%
5.特別補償基金之分擔額	6.000%

1 保有人：本研究將保有人定義為汽車或電車運輸業及非運輸業之汽車或電車所有人，及為自己之利益而將汽車或電車供運行之用者。

因本保險為政策性之強制保險，且保險公司僅居於代辦地位，故無營業稅之負擔，自亦無利潤之取得，屬於無盈無虧之保險業務。

5. 強制汽車責任保險之費率小結

強制汽車責任保險提供汽車行車事故之受害人或受益人一項無過失責任的保障，使受害者可以迅速獲得一定金額的補償，惟因保險金額不高，亦未包含財物損失之賠償，僅能視為緊急救助措施，不足部份仍有賴任意責任保險加以補強。

2.2.2 任意汽車責任保險

強制汽車責任保險以外之其他與汽車有關之保險，均可稱之為任意汽車保險，這是一項由汽車保有人自行決定投保與否之保險，法律未曾加以強制規定。任意汽車保險所承保之項目有下列各項：

1. 汽車第三人責任保險
2. 旅客責任保險(本項目僅限營業汽車投保)
3. 僱主責任保險
4. 車體損失保險(本項目分甲式及乙式兩種條款，承保內容略有差異)
5. 汽車竊盜損失保險
6. 各項附加保險：計有颱風地震洪水險、罷工暴動險、供教練開車綜合損失險、汽車經銷商綜合損失險、零配件被竊損失險、供教練開車竊盜險、汽車經銷商竊盜損失險、汽車運送損失險、酗酒駕車責任險、醫藥費用險、供教練開車責任險、經銷商責任險、製造業責任險、修理業責任險、貨物運送人責任險、限定駕駛人特約保險等。

本項保險最近一次修訂時間是在民國八十五年七月。財政部核定之新制汽車保險制度有四項特點：

1. 自用汽車與營業用汽車分別適用不同之保險單條款。
2. 原汽車綜合損失險修訂為汽車車體損失險，並分為甲式及乙式兩種條款
3. 汽車車體損失險之自負額依賠款次數之增加而遞增。
4. 保險費之計算，同時採從車及從人兩項因素。

營業汽車保險單及自用汽車保險單，在第三人責任險方面最大之差別，在於營業汽車保險可以選擇加保旅客責任保險及僱主責任保險，承保範圍較大。除此之外，兩者在保險契約條文上並無出入。由於本報告主題為運輸業之過失責任保險，以下將僅就營業用汽車之責任保險做說明。

1.任意汽車責任保險之承保對象

凡是領有公路監理單位發給之行車執照之車輛保有人，均得為本保險之被保險人，運輸業者及一般非運輸業之用路人均屬之。歸屬為營業用之車輛計有營業小客車、租賃小客車、個人計程車、營業小貨車、營業大客車、營業大貨車、小型特種車、大型特種車及曳引車等。凡是此等車輛之保有人，均可向保險公司投保之。

2.任意汽車責任保險之責任基礎

營業汽車保險單中，有關第三人責任保險之條款，第一條係約定如下：

1.傷害責任險：

被保險人因所有、使用或管理被保險汽車發生意外事故，致第三人死亡或受有體傷，依法應負賠償責任而受賠償請求時，本公司於超過強制汽車責任保險金額以上之部份對被保險人負賠償之責。……

2.財損責任險：

被保險人因所有、使用或管理被保險汽車發生意外事故，致第三人財物受有損害，依法應負賠償責任而受賠償請求時，本公司對被保險人負賠償之責。

有關旅客責任保險之條款，第一條係約定：

被保險汽車於保險間內發生意外事故並以此為直接原因致乘客或上下被保險汽車之旅客遭受身體傷害、殘廢或死亡，被保險人依法應負賠償責任時，本公司對被保險人負賠償之責。……

按公路法第六十四條第一項：

汽車或電車運輸業遇有行車事故致人、客傷害、死亡或財物毀損、喪失時，應負損害賠償責任。但經證明其事故之發生係因不可抗力或非由汽車或電車運輸業之過失所致者，不負損害賠償責任

依此規定，公路運輸業係負推定過失責任，則營業用汽車第三人責任保險及旅客責任保險之責任基礎自然也屬於推定過失責任。

至於僱主責任保險方面，保險單條款係約定：

本公司對被保險人僱用之駕駛員、隨車服務及隨車執行職務之人，因被保險汽車發生意外事故或因隨車執行職務發生事故，受有體傷、殘廢或死亡，被保險人依勞動基準法或其他相關法規應負賠償責任而受賠償請求時，負賠償之責。

依勞動基準法第五十九條之規定，雇主對於勞工因遭遇職業災害而致死亡、殘廢、傷害或疾病時，負限額無過失責任；如因其他事故而致死亡、殘廢或傷害時，則應回歸民法有關侵權行為過失責任之規定。

3.任意汽車責任保險之賠償項目

本保險所負責賠償之項目為：

(1)第三人、旅客、受雇人之身體傷害、殘廢或死亡。給付項目有：

- ①死亡或殘廢給付
- ②必需且已實際支出之急救或護送費用
- ③經合格醫院出具收據或醫師簽證之醫療費用
- ④必需且已實際支出之交通費用
- ⑤必要之看護費用
- ⑥診斷書、證明書費用
- ⑦合理金額之喪葬費用及精神慰藉金
- ⑧必需之自療費用
- ⑨其他依法可以請求之體傷賠償

(2)第三人(不含旅客、受雇人)之財物損失。給付項目有：

- ①搬運第三人財物損壞所必需之實際運費
- ②修復第三人財物所需費用
- ③第三人之寵物、衣服、家畜、紀念品等因無法恢復原狀之補償費用
- ④其他依法可以請求之財物損失賠償

(3)因賠償責任所為之抗辯或訴訟費用。

4.任意汽車責任保險之保險金額

本保險第三人責任部份之保險金額係分為三個項目分別訂立，金額大小由要保人視本身需要與財務負擔能力與保險公司議定後決定之，在實務上保險公司為便於計算費率，一概將每一事故傷害保險金額定為每一個人傷害保險金額之二倍，此可能是為了精算方便，但對被保險人而言較不具彈性，分述如下：

- (1)每一個人傷害保險金額：目前在保險市場上可以投保之最高金額為新台幣六百萬元，如被保險人認為有更高的必要，應該可以與保險公司協商訂定較高保險金額。
- (2)每一意外事故傷害保險金額：目前在保險市場上可以投保之最高金額為新台幣一千二百萬元，如被保險人認為有更高的必要，可以與保險公司協商訂定較高保險金額。
- (3)每一意外事故財物損失：本項目之保險金額與第三人傷害無比例上之關聯，被保險人可以自行決定適當金額投保。目前在保險市場上可以投保之最高金額為新台幣二百萬元，如被保險人認為有更高的必要，也可以與保險公司協商訂定較高保險金額。

5.任意汽車責任保險之費率釐訂

任意汽車責任保險之費率計算原理與強制汽車責任保險並無差別，兩者不同之處在於費率規章之制訂過程。如前述，強制汽車責任保險之費率係由財政及交通兩部會同訂定後提交由公正人士組成之委員會審查而得。任意汽車責任保險之費率則是由產物保險公會代表全體財產保險公司，依據財團法人保險事業發展中心所提供之統計數據加以精算，再提請財政部審核通過後採用。

任意汽車責任保險之費率結構如表9所示：

表9 任意汽車責任保險之費率結構

費率結構項目	百分比
1.預期損失率	65.3%
2.特別準備金	3.0%
3.安定基金	0.2%
4.業務費用	31.5%

與強制汽車責任保險相比較，任意汽車責任保險之費率結構少了特別補償基金分攤額，保險業經營本項業務所需之各種費用如人事、管理、經紀人佣金、代理費用、稅負、利潤等均包含在業務費用內。

6.強制汽車責任保險與任意汽車責任保險之比較

汽車運輸業因汽車行車事故所發生之賠償責任，可分別由強制汽車責任保險及任意汽車責任保險獲得賠償。強制汽車責任保險之功能，主要在於保障社會大眾因汽車事故遭受體傷、殘廢或死亡時，受害者可以快速得到基本保障。任意汽車責任保險則是以保障運輸業之財務安全為主要訴求，使運輸業不致因行車事故所產生之巨大賠償責任，造成財務上無力負擔之困境。

(1)強制汽車責任保險與任意汽車責任保險之比較

強制汽車責任保險與任意汽車責任保險差異之處甚多，與本研究報告有關者大致為下列各點：

①責任基礎：

強制汽車責任保險採無過失主義，只要發生汽車交通事故致人受傷、殘廢或死亡，不論被保險人有無過失，保險人均須對被害人給予賠償；適用於運輸業之任意汽車責任保險則係採推定過失責任，雖然發生行車意外事故，倘被保險人能證明本身並無過失或故意行為時，即可免除賠償責任。

②承保範圍：

現行強制汽車責任保險單與任意汽車責任保險單在承保範圍上之差異有：

- A.強制汽車責任保險不賠償第三人財物損失，僅以體傷、殘廢及死亡為限；任意汽車責任保險則包含第三人及旅客之財物損失。
- B.強制汽車責任保險與任意汽車責任保險顧名思義都屬於責任保險為承保範圍，不包括屬於第一人之損失。
- C.依強制汽車責任保險法第九條之規定，因交通事故遭致傷害之人均為受害人，可以獲得賠償，因此車內之人除駕駛人外，其餘之人不論是隨車服務人員或旅客均自動納入強制汽車責任保險之保障範圍；運輸業所投保之任意汽車責任保險則無如此寬鬆的約定，汽車所有人必須另外加保僱主責任保險及旅客責任保險，才能得到較完整之保障。

③保障對象：

- A.強制汽車責任保險係保障一般社會大眾，使全體國民因交通事故而遭受損害時，可以迅速獲得基本保障；

B.任意汽車責任保險則是以保障汽車所有人亦即是被保險人為宗旨，使其免除財務損失之風險。

④產生賠償責任之主體：

A.造成強制汽車責任保險賠償給付之主體有車外之第三人、車內之乘客、車內之工作人員及他車之駕駛，只要是交通事故之受害人均屬之；

B.產生任意汽車責任保險賠償責任之對象較為少，基本上僅限於車外之第三人，而且剔除與被保險人關係密切之使用或管理被保險汽車之人、駕駛被保險汽車之人、被保險人或駕駛人之同居家屬及其執行職務中之受僱人。

⑤賠償項目：

A.強制汽車責任保險賠償給受害人的僅有傷害醫療給付、殘廢給付及死亡給付三項，不包含其他損失之補償；

B.任意汽車責任保險在身體傷害方面之賠償，除上開項目外，也可以包括收入的減少、額外費用的增加、身體或精神方面之痛苦等之補償。

⑥保險金額：

A.強制汽車責任保險之保險金額，依強制汽車責任保險法之規定，係由財政部會同交通部視社會及經濟部實際情況擬訂後，報請行政院核定。現行之標準為死亡時定額給付新臺幣一百二十萬元，殘廢時依殘廢給付標準表所列等級給付，最低是新臺幣三萬元，最高也是新臺幣一百二十萬元，醫療給付係按實際支出給付，最高為新臺幣二十萬元；

B.任意汽車責任保險之保險金額在理論上而言，應無任何限制，可以由被保險人視本身之需求及財務負擔能力向保險人要保，保險公司則視自留能力、再保供給、市場情況等條件決定可以接受之保險金額。惟在實務上，基於費率計算之方便及道德風險之考量，保險公司均對保險金額有所限制，目前保險業者通行之作法是就每一個人傷亡、每一事故人員傷亡及每一事故財損分別訂定限額，且每一項責任限額之間均維持固定比例關係。

⑦不保事項：

A.強制汽車責任保險為充分保障受害人，所規定之不保事項大幅縮減至僅限於受害人或受益人之不法行為所致之交通事故傷害。

B.任意汽車責任保險基於保險核保及業務經營上之因素，仍訂有許多不保事項，使兩種汽車責任保險之保障範圍差距拉大。

(2)強制汽車責任保險與任意汽車責任保險之互補

強制汽車責任保險與任意汽車責任保險雖有諸多不同之處，但無可否認，兩者也有可以互相補足對方缺點之特質，說明如下：

①保險金額：

A.強制汽車責任保險僅提供受害人生活上的最基本保障，保險金額不高，最多只有新臺幣一百二十萬元，無法符合運輸業者所可能負擔之賠償責任。

B.任意汽車責任保險之保險金額可以大幅提高至實際需要之程度，使運輸業在財務負擔上可以達到無後顧之憂的境界。

②賠償項目：

A.強制汽車責任保險僅賠償受害人之醫療、殘廢及死亡損害，範圍狹小。

B.任意汽車責任保險則是可以擴大至包含第三人財物損失、間接損失或其他額外增加之費用等依民法規定應賠償給受害人之項目。

③理賠時效：

A.強制汽車責任保險因係採無過失責任主義，當事人在事故發生後很快就可以獲得基本之保障，而不必等待費時的責任釐定及訴訟過程。

B.任意汽車責任保險則是過失責任主義或是推定過失責任主義，受害人必須在過失責任或是推定過失責任確定之後方能獲得理賠。

7.任意汽車責任保險小結

就責任保險中之身體傷害責任而言，本保險乃是強制責任保險之超額保險 (Excess Liability Insurance)，凡是屬於強制保險可以賠償之部份，不論有無實際投保，本保險均不予理賠。換言之，本保險是以強制汽車責任保險之保險金額為自負額。

運輸業任意汽車責任保險所承保之賠償責任，包含汽車保有人對第三人、旅客及受雇人之侵權行為責任，其保險金額亦可視情況適度提高以應需要，似已足以彌補強制保險在保險金額及承保項目上之限制。惟於每一次事故保險金額之安排上略嫌缺乏彈性，不能充分配合不同被保險人之需求，似值研擬變通辦法，以為補強。

2.2.3 鐵路責任保險

鐵路局為目前唯一之鐵路營運單位，對於因行車事故所造成之賠償責任，鐵路局尚未投保責任保險，而係依據交通部發布之「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」賠償受害者。賠償對象包括旅客及非旅客，賠償項目為身體傷亡、託運行李貨物損失及非運送財物損失。交通部於前項賠償辦法中雖然訂有最高賠償限額，但由於民意高漲，以致鐵路局之實際賠償金額往往高於法定金額，造成財務預算不易控制，且與鐵路法第六十三條之規定亦不相吻合。鐵路法第六十三條相關規定如下：

鐵路旅客、物品之運送，由交通部指定金額投保責任險；…

為解決此類問題遂與台北市產物保險公會合作，研擬鐵路乘客責任保險單一項以應需要，該項工作目前仍在進行中，大致內容分述如下：

1. 鐵路乘客責任保險之保險對象

本保險之保險對象為鐵路營運機構，目前僅有鐵路局為唯一之潛在被保險人。如果保險單之設計能同時考量週詳，日後也可以包括高速鐵路營運單位。

2. 鐵路乘客責任保險之責任基礎

研議中之保險商品係採推定過失責任，亦即是以鐵路法第六十二條規定之賠償責任為其基礎，但保障對象僅限於鐵路乘客，不包括非乘客之第三人。本項保險之保險金額暫訂為：

- (1) 每一個人體傷或死亡：最高為新台幣二百四十萬元，醫療費用可適用較低之金額，殘廢給付則比照勞工保險之標準辦理。
- (2) 每一事故體傷或死亡：單一事故或全年累積之保險金額均定為新台幣二億元，如於保險期間內因發生重大事故或事故次數較多致保險金額用罄時，仍可以於加繳保險費後恢復原來之保險金額。
- (3) 乘客隨身財物損失：每一乘客每一事故新台幣二萬元。

3. 鐵路責任保險小結

本項保險所保障之對象僅限於鐵路乘客，且對每一個乘客之保險金額最多祇有新台幣二百四十萬元，實嫌不足，有必要再研究提高，或比照汽車責任保險制度，另外設計保險金額較高且可包含一般第三人責任之任意保險，方能充分符合鐵路營運機構之實際需要。

第三章 運輸業行車事故賠償及保險制度之 外國立法例與比較

3.1 行車事故賠償制度之比較

3.1.1 運送契約責任

1. 德國法

(1) 貨物運送

德國舊商法雖規定運送人負事變責任，即其第三九五條明定，非基於不可抗力、運送物之性質、包裝的外形上不易察覺之瑕疵或處分權者（託運人）過失之毀損滅失，均應由運送人負擔，然同法第三九七條規定，運送人就運送物之遲到，僅應負過失責任。不過，德國新商法已改採過失責任，其第四二九條第一項規定：

運送人就運送物自受領至交付之期間之喪失或毀損，或就遲到所生之損害，應負責任。但其喪失毀損或遲到，係基於以通常運送人之注意尚不能避免之情事者，不在此限。

其第四三一條規定：

運送人就其使用人之過失及於運送實行所使用其他之人之過失，應與自己過失，於同一範圍負責。

運送人就運送物之喪失、毀損或遲到，依上述規定負賠償責任時，其責任範圍應按其輕過失或重大過失而有所不同。德國商法第四三〇條第一、二項規定，運送人因輕過失而就運送物之喪失、毀損或遲到所生損害賠償額，應依其應交付時目的地之價值計算之，但運費及其他費用，因運送物之喪失、毀損無須支付者，應由該賠償額中扣除之。同條第三項規定，運送物之喪失、毀損或遲到，係因運送人之故意或重大過失所致者，如有其他損害，託運人並得請求賠償。

(2) 旅客運送

德國商法關於陸上之旅客運送，除鐵路運送外，並未另設規定。該法第四七二條規定，關於鐵路旅客運送之規定，依鐵路運送規則定之。依該規則第二十四條規定，火車之遲到或停開，不使成立賠償請求權，惟於停開或因遲

到不能接運時，得請求未運送部分運費之退還。如於此情形旅客不欲繼續旅行時，得請求返還運費，而乘最近便車無費的返還出發站。旅客不增加支出亦得利用最近的同一路線或其他路線到達同一目的地之客車。其客車雖無相當等級之車廂或其車票於其間已超過使用時限時亦同²。

在德國商法上，對於旅客行李之責任，因其行李交託運送人與否，而運送人責任有不同。商法雖於旅客交託行李之情形，認其與旅客運送同時有附隨之物品運送，而負同一責任，而未就此為特別規定，但於旅客未交託行李之情形，則於第四六五條規定，運送人如因其自己或其僱用人之過失，致該行李有喪失或毀損者，仍負責任。

但是，在德國之道路交通法上，就旅客運送之責任另作規定。依該法第八條第一項規定：車輛載運之乘客死亡或受傷時，車主只在有償的、業務上的旅客運送，始依第七條規定負其責任。車輛載運之物受損時，車主只在該物乃前述車輛載運之人所背負或攜帶之情形下，始依第七條規定負其責任。第二項並規定，車主因被運送人死亡或受傷而負之上述賠償責任，不得加以排除或加以限制，違反之條款或約定無效。依此規定，有償的、業務的旅客運送，運送人對於乘客之傷亡及背負或攜帶貨物受損，應負危險責任。

2. 日本法

(1) 貨物運送

日本商法第五七七條規定，運送人非證明自己或承攬運送人或其他為運送所使用之人，關於運送物之受領、交付、保管及運送未怠於注意者，就運送物之滅失、毀損或遲到不得免除損害賠償之責任。據此規定，運送人就其行車事故所造成運送貨物之毀滅，負推定過失責任，必須證明其就行車事故之發生未怠於注意，始得免責。

雖然商法對於運送人課予上開責任，但同時限制其損害賠償額，以資平衡。該法第五八〇條明定，運送物全部滅失時，其損害賠償額，依其應交付日之目的地之價格定之（第一項）。運送物之一部滅失或毀損時之損害賠償額，

2 史尚寬『債法各論』（一九八六年版）六一五頁、六一八頁。

依其交付日之目的地之價格定之。但遲到時，仍依其應交付日之目的地之價格定之（第二項）。而且，因運送物之滅失或毀損而免為支付之運送及其他費用，應從上開賠償額扣除之（第三項）。但是，如運送物因運送人之惡意或重大過失而滅失、毀損或遲到者，運送人仍應負一切損害賠償之責（第五八一條）。

(2)旅客運送

①旅客死傷

日本商法第五〇九條規定，旅客運送人，非證明自己或其使用人，關於運送未怠於注意者，對於旅客運送所受之損害，應負損害賠償之責，法院定損害賠償額時，應斟酌被害人及其家屬之情況。此規定係持過失推定主義，運送人應證明其就運送無過失，始對旅客之傷亡等損害不負責任。而且，就損害賠償額特別規定，法院得斟酌被害人及其家屬之情況，賦予裁量權而定其數額，不止於民法第四一六條所定一般損害賠償之範圍而已。

②財物毀損滅失

關於運送人就旅客行李毀損滅失之責任，日本商法亦區分有無交付而異其責任基礎。於旅客交託行李之情形，該法第五九〇條第一項規定，旅客運送人縱未另收運費，亦應與貨物運送相同之責任，即負過失推定之責任；但於旅客未交託行李之情形，則減輕運送人之責任，即除自己或其使用人有過失者外，對該行李之滅失或毀損不負損害賠償責任，仍應由旅客就運送人之過失負舉證責任。

3.與我國法比較

從第二章第2.1節「賠償制度與現況分析」中之分析與上述討論可知，關於德、日兩國法上運送人之運送契約責任，與我國法上運送人之運送契約責任相較，有下列幾點值得注意：

(1)貨物運送之責任方面：

我國法與日本法均明定運送人應負推定過失責任，原則上就運送物之喪失、毀損或遲到應負賠償責任，德國法雖採過失責任，但亦排除運送人就其通常之注意尚不能避免之情事負責，故在結果上，三國法所規定運送人之契約責任似無重大差異。

(2)貨物運送之賠償範圍方面：

我國與德、日兩國規定均相同，區分運送人之責任程度而異其賠償範圍。於運送人有故意或重大過失時，固應就託運人之一切損害負賠償責任，但在非此之情形，其賠償範圍則按運送物之應交付時目的地方價值計算之。

(3)旅客運送之責任方面：

我國法與日本法均明定，運送人對於旅客之傷亡應負損害過失責任，而且，與貨物運送不同，運送人之賠償額未設限制規定，日本法更於一般損害賠償之範圍外，授權法院斟酌被害人及其家屬之情況，定其賠償數額。德國就此於民、商法上雖無規定，但在道路交通法上則加強有償的、業務上旅客運送人之責任，使其負危險責任。

(4)至於旅客運送上行李之毀滅責任方面：

我國與德、日兩國規定均相同，區分託運人有無交託而使運送人異其責任，於交託情形，運送人固負推定過失責任，而於未交託之情形，運送人則僅負過失責任而已。惟德國另於有償的、業務上旅客運送之情形，加重運送人責任，使負危險責任。

3.1.2 行車事故歸責基礎

1.德國法

德國有關汽車交通事故，加害人應負損害賠償責任之歸責基礎，規定於道路交通法(Strassenverkehrsgesetz)第七條：

- | | |
|-----|---|
| I | 駕駛汽車之際，侵害人之生命、身體或健康，或毀損物品時，汽車保有人對被害人，負責賠償所生損害。 |
| II | 此賠償義務於事故因汽車構造上之缺陷，或基於機能上障害而不可避免事故招致時，應予免除。尤其可歸責於被害人或未從駕車運行第三人或動物之行爲，以及保有人及汽車司機均遵守注意義務時，其事故視為不可避免。 |
| III | 無論何人如未經汽車保有人之同意而擅自使用者，應代保有人負損害賠償義務。如其使用，汽車保有人有過失時，應與保有人連帶負損害賠償 |

責任。

第一句規定於使用人駕駛汽車受僱於汽車保有人或由保有人委託使用人駕駛或使用時，無其適用。

雖然第一項規定，不論保有人之故意或過失，對於行車事故所受之損害，均負賠償責任。但第二項規定，不可避免之外來事故(unabwendbares Ereignis)可予免除，不須負責。而且，事故之發生係可歸責於被害人、未參與行車之第三人或動物促成，而所有人及駕駛人業已充分遵守注意義務時，該項事故即可視為不可避免之事故。故此種立法方式體制上即為危險責任，屬無過失責任範疇。由於不可避免之事故尚非僅指不可抗力，亦包括受害人之過失等，乃有認為汽車保有人責任之危險責任色彩較淡。

道路交通法第七條係鑑於行車事故侵權行為之特殊性，將保有人之歸責基礎降低，提高其應負之責任，是為德國民法第八二三條一般侵權行為責任之特殊規定³。亦即，在交通事故之侵權行為，保有人應負擔之責任為危險責任。為避免危險責任無限地擴張，道路交通法第十二條對危險責任設最高額，以確定其責任。在該限額內保有人負擔危險責任，受害人如更有損害，逾限額部份，只於保有人有故意、過失時，始得要求其負責。依目前所定限額，受害人至多可有五十萬馬克之危險責任保障，相當於九百一十五萬台幣⁴。其保障額度之高，幾足予受害人相當保障，從而動用過失責任主義而更為請求者較少。

保有人之責任易於成立，負擔增重，非有保險加以分擔，保有人個人將無力負荷。故汽車保有人強制責任保險法第一條，課汽車保有人有義務締結並維持責任保險契約。使在責任保險契約之保險金額範圍內，由保險公司理賠，以減輕被保險人（即保有人）之賠償責任。

德國之賠償責任法(Haftpflichtgesetz)亦規定鐵路運輸業者應負危險責任，並限制其賠償數額。在責任方面，該法第

3 德國民法第八二三條規定：因故意或過失不法侵害他人之生命、身體、健康、自由、所有權或其他權利者，對被害人負賠償損害之義務。此相當於我國民法第一八四條就侵權行為所作之規定，係以故意、過失為其歸責基礎。

4 以八十八年三月二十五日台幣對馬克匯率約在十八點三元為計算基礎。

一條第一項規定，經營軌道致人死亡、身體或健康受傷或物之毀損者，企業主對於被害人因此所受損害應負賠償責任。同條第二項規定，若事故係更強之威力所致者，則無須負賠償責任。於開放街道營運之軌道，無須負賠償責任，如意外係由不可避免之事件所造成，其既非由於車輛或軌道設備本身性質之缺陷，亦非由於日常操作之失靈所致。由於被害人或營運事業以外之第三人或動物之行為所引起之事故，以及當企業主及營運事業之人就事故之發生已盡一切必要之注意時，視為不可避免之事故。在賠償金額方面，該法第九條規定，企業主對於每位死亡者或受傷者所負責任，以每年不超過三萬馬克為限；第十條則規定，企業主對物之損害所負責任，以不超過十萬馬克為限，即使經由同一事故造成數物損害亦同。如係因同一事故須對數人負賠償責任，而總金額已超過十萬馬克之上限者，則每筆賠償依總金額對上限金額之比例減少。

2. 日本法

日本之自動車（汽車）損害賠償保障法（下稱自賠法）係繼受德國道路交通法及汽車保有人強制責任保險等法律而來，其基本思想及法律架構、制度設計等，多採用德國模式。兩國之不同在於，德國由歸責理論之發展，進而推出強制保險制度。而日本於繼受時，則將責任基礎與強制保險制度同時吸收而合一併規定於自賠法中。

自賠法第三條規定汽車損害賠償責任：

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，以及汽車無構造上缺陷或機能之障害者，不在此限。

由於運行供用者之免責條件嚴格，僅在特殊情況下，即加害人能悉舉證下述事項：

- 自已及駕駛人關於汽車之運行未怠於注意；
- 被害人或駕駛人以外之第三人有意或過失；
- ⑧ 汽車無構造上缺陷或機能之障害。

符合以上三項免責要件時，始可免責，實已接近無過失責任（附條件之無過失責任）。

自賠法第三條所規定之歸責基礎，係日本民法第七〇九條過失責任原則之特別規定⁵。亦即，運行供用人就汽車交通事故之侵權行為所負擔者，並非民法第七〇九條之過失責任，而係自賠法第三條之附條件無過失責任。惟該法並無類似德國道路交通法第十二條之責任限額規定，自賠法第十三條及同法施行令第二條之規定，只是保險金額之限額，而非運行供用人附條件無過失責任之限額。因此，運行供用人即使超過保險金額，亦負附條件之無過失責任。然而，因自賠法中受害人最高可獲得每人三千萬日幣之賠償，相當於新台幣八一〇萬元⁶。受害人已獲得相當之保障，運行供用人需自行負擔之責任尚不致過重。而且，如仍憂心附條件無過失之責任負擔過重，尚可另行投保任意責任保險，以達到分散危險之目的。

3. 與我國法比較

從第二章第一節之分析與上述檢討，關於運送人之侵權行為責任，我國法規定與德、日兩國法規定相較，有幾點應予注意：

(1) 在一般侵權行為責任方面：

無論係貨物運送、旅客運送或無契約關係之第三人所受傷亡或貨物毀損，我國法與德、日兩國法規定相同，受害人均得依侵權之行為規定向運送人請求損害賠償，惟此際，運送人係負過失責任，且其賠償範圍包含受害人之一切損害。

5 日本民法第七〇九條：「因故意或過失侵害他人權利者，應負因而產生損害之賠償責任。」侵權行為一般係以故意、過失為歸責原則。

6 以八十八年三月二十五日台幣對日圓匯率約 0.27 為計算基礎。

(2)在特殊侵權行為責任方面：

我國法與德、日兩國法相同，為保護受害人，均設有加重運送人責任之規定，但三國法所要求其應負責任之程度不盡相同。就汽車事故之責任而言，我國法雖課汽車運輸業負推定過失責任，但德國法及日本法則分別課汽車保有人負危險責任及附條件無過失責任。易言之，在德、日兩國，其汽車保有人所負責任均較我國之汽車保有人所負者為重。

(3)賠償範圍方面：

我國法與德、日兩國法相同，為平衡汽車保有人責任之加重，在此加重責任範圍內亦減輕其負擔。我國法所採用之方法，與德國法所採用者相同，乃限制其賠償金額。易言之，汽車運輸業者在其推定過失責任範圍定有損害賠償最高金額之限制。逾限額部分，受害人於證明其有故意或過失時，始得依一般侵權行為規定請求賠償。但是，日本法則無責任限額之規定，僅規定保險金額而已。因此，在日本，於超過該金額部分，該車保有人亦負無條件過失責任。

3.2 行車事故保險制度之比較

3.2.1 強制責任保險之保障範圍

1.德國法

德國汽車保險一般條款(Allgemeine Bedingungen fuer die Kraftfahrtversicherung; ABK)第十條第一項規定：

保險包括使用契約所指汽車（即被保險汽車）造成下列情形時，依法定責任規定對要保人或共同被保險人主張私法內容之請求權，其有理由時之清償……

a)人身之傷害或死亡、

b)物之毀壞或致其遺失……。

其保障範圍之確定係依據道路交通法及其他民事責任法之規定而來，不但歸責範圍如此，賠償範圍亦同。

道路交通法第十條對死亡之損害賠償範圍規定：

- | | |
|----|--|
| I | 死亡事故中損害賠償之範圍有：嘗試治療之費用，至死亡時就業能力之減少喪失，需求之增加，此外尚包括喪葬費用之負擔。 |
| II | 死亡之被害人於受損害時，已有之法律上扶養義務，或將來有扶養義務，第三人之法定扶養權利因死亡而喪失，故第三人有損害賠償請求權，就如同死亡之被害人，持續其生命所付之扶養義務。此損害賠償義務在第三人受損時發生，但也可能不發生。 |

由此可知，關於直接受害人死亡時，強制保險所保障之範圍包括生前醫療費、增加生活支出、減少之所得損失及死後之喪葬費、扶養義務等，均在保障之列。

其與民法規定之責任範圍不同者，為慰撫金之請求，因其不在保障範圍內。而同法第十一條規定：

身體和健康受損請求之項目有：治療費、住院費、就業能力之喪失或減少或增加支出費用。
--

以上規定亦將慰撫金排除在外。然其並非謂保險不保障慰撫金之請求，乃因道路法第七條所定危險責任中並無慰撫金請求項目。於危險責任限額外，如受害人更有損害，並依民法舉證加害人之故意、過失，則可依民法請求之慰撫金，係加害人依民法所應負之責任，仍在強制責任保險之保障範圍內。職是，依德國立法例，保險之保障範圍仍與責任法相契合，得請求之範圍並無不同。

2. 日本法

日本民法就侵權行為之損害賠償範圍並無特別規定，通說認為類推適用民法第四一六條債務不履行之損害賠償範圍⁷。因此，侵權行為事故引發之「通常損害」與「其他特別情事預見可能之損害」均在賠償範圍之列。

(1) 財產上損害

7 日本民法四一六條「損害賠償之範圍」規定：「I損害賠償之請求，以賠償因債務不履行而生之通常損害為其標的。II雖因特別情事而生之損害，但當事人已預見或得預見該情事者，債權人亦可請求賠償。」

所謂「財產上損害」，除了積極損害外，尚包括消極損害⁸：

①積極損害：

事故發生時，現實支出費用之損害。如搜救費用、治療關係費用（如護送費用、診療費用、住院費用、藥物、手術處置費、門診交通費、看護費、必要之補品、醫師認為必要之推拿、復健費、診斷書費等）及其他與事故有關之積極損害。所謂其他與事故有關之積極損害，如近親接獲事故通知，趕抵現場所需費用，因事故造成留級而增加之學費等，均在承認之列。於死亡事故，尚包括殯葬費之支出。

②消極損害

應得之收入因事故之發生而降低、喪失部份或全部之勞動能力、死亡時受扶養權人喪失之利益等，均有一定計算方式：因傷害所致之休業損失，以每日最高限額若干為給付上限；因殘障或死亡之喪失利益，則以年收入額計算⁹。

(2)非財產上損害

非財產上損害即為慰撫金。直接受害人因受傷所受之痛苦得請求慰撫金，但若因傷害之結果而致死亡，或因而有後遺症等障礙，則實際上不容易明確區分到底是因傷害、後遺症或死亡所引起精神上之痛苦。但是，自賠償保險，已分別就傷害、後遺症障礙、死亡訂定保險金額、計算各別之慰撫金。此為直接受害人本身可享之慰撫金。其於直接受害人死亡時，是否可由繼承人請求？曾有爭議。最早判例係採絕對否定說，亦即直接受害人因其痛苦而享有專屬之慰撫金，因其死亡而隨之消滅，原則上不得繼承。後來逐漸緩和，認為生前有慰撫金請求之意思表示，發生慰撫金請求權，其繼承人可以繼承該請求權。至最高法院昭和四十二年十一月一日判例認為，不論直接受害人有無請求之意思表示，繼承人係繼承被繼承人之地位，可為請求之意思表示亦在繼承之範圍內，故繼承人得繼承其請求權。又因於死亡事故之情形，民法明文規定死者之父母、配偶、子女有固有之慰藉金請求權。因此，自賠償保險就死亡情事案

8 以下，詳見蘇敏慧『強制汽車責任保險之保障範圍』（一九八九年）三三頁以下。

9 因殘障而喪失利益以（年收入額×勞動能力喪失率）×可能工作年數之新霍夫曼係數計算，而因死亡而喪失之利益以（年收入額－死亡本人生活費）×可能工作年數之新霍夫曼係數計算之，參鈴木辰紀編著，林汝潔譯述『日本汽車保險』（一九九一年）一八八頁。

件，除遺族固有之慰藉金，亦承認直接受害人本人之慰藉金，兩者合計成為基於死亡事故而生之慰藉金。

綜上所述，日本之自動車損害賠償保障法之保障範圍，與民法之規定並無不同，除積極損害外，尚包括所得損失。而慰撫金均以定額給付，殘障時依殘障等級計付，死亡時則依遺族人數定額給付，以求保障金額確定之迅捷。

3.與我國法比較

從第二章第2.1節「現行運輸業行車事故之保險制度」中之分析與上述檢討可知，關於強制汽車責任保險之保險範圍，我國法規定與德、日兩國法規定互相比較，有下列幾點值得注意：

(1)在保險事故之歸責基礎方面：

我國法規定與德、日兩國法之規定，並不相同。在德、日兩國法上，其有關汽車責任強制保險之歸責基礎，並未另作特別規定，仍分別以汽車保有人及運行供用人依法應負之危險責任及附條件無過失責任為限，但我國法則另作特別規定，亦即，就強制汽車責任保險之責任基礎特別規定為無過失責任，而不以原來之推定過失責任為基礎。

(2)在保險給付之項目方面：

我國法與德、日兩國法之規定，均不盡相同，日本法所規定之保障範圍最廣，受害人之財產上損害及非財產上損害（慰撫金）均包括在內，且財產上損害包括積極損害及消極損害。德國法所規定之保障範圍比日本法所規定者較為狹窄，並不包括慰撫金在內。而我國法所規定之保障範圍最小，採取定額給付，而未列損害賠償之範圍。請參照表10。

表10 各國死亡事故之損害賠償費項目比較

國別 賠償項目	日 本	美 國	英 國	德 國	法 國	瑞 典
可得之 利益	按死亡者本人將來可期待就業年數（如無事故時）及過去收入計算本人之損害，並由繼承人繼承該損害之賠償請求權依被扶養權受侵害請求損害之方式，亦可認定，惟並不普遍	雖因州而有若干不同，但都以被扶養權受侵害之損害額請求之	依被扶養權受侵害之損害額	與左同	與左同	與左同
死亡者 本人之 慰撫金	認定	不認定 但非即死亡時，對本人在死前所受痛苦，按該期間予以認定慰撫金，亦可繼承	與左同	不認定，但死亡時已約定完畢或訴訟係屬中之慰撫金，請求權可繼承。有關慰撫金，概依據過失責任之原則。（並無道路交通法上之嚴格責任）	不認定	不認定
遺族之 慰撫金	認定	不認定 （因州而異）	不認定	與左同	認定	不認定
喪葬費	認定	某些州不認定	認定	與左同	與左同	與左同
過失相 抵	比較過失	採行與有過失之州，無過失保險則不予過失相抵	比較過失	與左同	與左同	除故意、嚴重過失之外，不予減額
備 考				傷害時，對可期待壽命之縮短，有時可認定約750英磅之賠償金		

*引自蔡玉輝譯述『各國汽車保險概說』（一九九三年）二二頁至二三頁。

由表10可見各國對於行車事故之損害賠償。致死者，被害者之家屬或繼承人對於可得之利益損害賠償，大多數國家及於被扶

養權受侵害之損害額，而不及於其他。惟日本法就此損害賠償之範圍擴及到被害者將來的勞動所得，並由繼承人繼承該損害之賠償請求權，依我國現行法之規定，被害者如已死亡者他人可得請求之金額僅殯葬費之支出、扶養費之請求、慰撫金之請求，故常見行車事故中，致死者其可獲得之賠償較致傷者為低之不合理現象（詳見表7 交通事故損害法院判決高額賠償之賠償項目表），故本研究建議將來我國修法方向可參考日本法之規定，就被害人喪失或減少勞動所得此部分可由繼承人來繼承。

其次就死亡本人之慰撫金此賠償項目部分，日本法也與其他國家不同，認為此部分亦應包括損害賠償項目之中，而此部分，我國並無納入損害賠償之範圍中，而僅納入遺族之慰撫金部分，而英美法系之國家對遺族之慰撫金大都採取不認定之立場，而就喪葬費與過失相抵部分大部分國家亦納入死亡事故之損害賠償項目及損害賠償之依據。

3.2.2 強制責任保險之理賠上限

1. 德國法

強制汽車責任保險是否應限定事故之理賠上限？在德、日法制有不同之處理。

德國汽車保有人強制責任保險法第四條規定保險保障之範圍，其第二項即指出保險金額最低數額之規定：

1.對於汽車及拖車，其最低保險金額總計：

人身損害為一百萬馬克，物之損害為四十萬馬克……。多數人死亡或受傷者，對於人身損害之最低保險金額總計為一百五十萬馬克。

2.供旅客運送且座位逾九個人（不含駕駛座）之汽車，其最低保險金額應提高為：

(a)十座至八十座間，每增加一個座位，人身損害增加一萬五千馬克，物之損害增加一千馬克，純財產損害增加二百馬克。

(b)八十一座以上，每增加一個座位，人身損害增加八千馬克，物之損害增加一千馬克，純財產損害增加二百馬克。

由此可見，除對人身損害、財物損失等各別定保險金額外，對每一事故之保險金額亦設有上限。否則保險人之責任因受害人數之多寡而巨幅變動，無從估算危險可能之損失額，保險費率難以釐定。

2.日本法

一般保險金額之釐定方式有二：

- (1)事故之最高限額；
- (2)一人死傷時能獲得之最高保障。

前者可確定保險公司最高之支付限度，損失得以控制；而後者能給予受害人較大之保護，使受害人之權利不因受害人數之眾多而遭瓜分。日本立法例採後者。此觀自賠法施行令第二條規定可知：

本法第十三條第一項之保險金額，就每一死亡者或傷害者如下……

所謂就「每一死亡者或傷害者」係指「每一直接受害人」而言，至於一直接受害人死亡時，間接受害人有數人時，共同取得一份保險金額，自不待言。

依汽車損害賠償保險法施行令(參見附錄2)第二條規定，保險金額為按死亡者或受傷害者每一人，如下列：

1.死亡者：

- (1)因死亡之損害((2)所列之損害除外。)：三千萬圓。
- (2)至死亡止因傷害之損害：一百二十萬圓。

2.受傷害者：

- (1)因傷害所致損害((2)至(6)所列之損害除外。)：一百二十萬圓。
- (2)適合附表所定第五級以上等級之遺存障害（指傷害痊癒時在身體遺存之障害。以下同。）有二以上時因該遺存障害之損害：按較重遺存障害適合之等級之三級上位之等級在同表所定之金額。
- (3)適合附表所定第八級以上等級之遺存障害有二以上時((2)所列者形除外。)因該遺存障害之損害：按較重遺存障害適合之等級之二級上位之等級在同表所定之金額。
- (4)適合附表所定第十三級以上等級之遺存障害有二以上時((2)及(3)所列者除外。)因該遺存障害之損害：按較重遺存障害適合之等級之一級上位之等級在同表所定之金額（其金額超過按各該遺存障害適合之等級在同表所定金額合算之金額時，為該合約算金額）。
- (5)適合附表所定等級之遺存障害有二以上時((2)至(4)所列者除外。)因該遺存障害之損害：按較重遺存障害適合之

等級在同表所定之金額。

(6)適合附表所定等級之遺障害存在時((2)至(5)所列者除外。)
因該遺存障害之損害：按該遺存障害適合之等級在同表
所定之金額。

3.與我國法之比較

從第二章第2.2節「現行運輸業行車事故之保險制度」中之分析與上述檢討之結果，關於強制責任保險金額之限定，我國法與德、日兩國法相較，有下列幾點值得注意：

(1)在保險金額之最高額度限制方面：

我國法與德、日二國法均相同，明文就保險金額之最高額度予以限制，僅係在最高金額數目上存有不同。以金額高低相較而言，德國法所定之金額最高，日本法所定之金額次之，我國法所定之金額最低。

(2)在最高金額所限制之對象方面：

我國法與日本法接近，採限制每一人死傷定額之方式，而德國法則另規定每一事故之賠償額上限方式。

以下以表11與表12進一步了解其它各國之保險制度與支付限額。

表11 各國法定汽車賠償責任保險制度

國別	有無強制保險	強 制 保 險 概 要				對肇事後逃逸及未保險汽車所引起事故及保障	
		最低保險金額			保險公司及費率形態		
		對人每一事故	對人每一人	對物每一事故			
日本	有	無限制	死亡：三千萬日圓。 後遺殘障：七十萬日圓至三千萬日圓。 傷害：一百二十萬日圓	—	民營統一費率	推定過失	有 政府之保障事業
法國	有	無限制	五百萬法郎	三百萬法郎	民間公司及國營公司自由費率	對人為無過失責任（駕駛者除外） 對物為推定過失	有 汽車保障基金
德國	有	一百五十萬馬克	一百萬馬克	四十萬馬克。其他財產損害為四萬馬克	民營及公營認可費率	◎推定過失（道路交通法所規定之損害項目一定限額內）。 ◎除上述以外，為過失責任。	有 汽車事故損害補償基金
英國	有	無限制		—	民營自由費率	過失責任	有 Motor Insurers Bureau
美國	因州而異 請參照附表三。				民營(有關費率請參照50頁)	過失責任	有 汽車保險者共同處理

引自蔡玉輝譯述『各國汽車保險概況』一二頁至一三頁。

表12 美國各州無過失保險支付限額一覽表

州名	實施日	總括限額	個別限額					限制上訴權之界限 (醫療費金額或其他基準)
			醫療費	喪失所得	必要服務費	喪葬費	遺族給付或死亡給付	
麻薩諸塞	1971 1.1	8,000 美元	2年	所得之75%	○	○	無	2,000美元或重傷、死亡
佛羅里達	1972 1.1	10,000 美元	正當經費之80%(無期間或限制)	淨所得之80%毛所得之60%	○	1,750美元	無	重傷・死亡
維吉尼亞	1972 1.1		2,000美元 1年	所得之100% 每月750美元	無	○(與醫療費共同之限額)	無	—
華盛頓	1973		10,000美元 1年	所得之85% 每週20美元 52週以 10,000美元 為限度	每天12美元 1年	○(與醫療費共同之限額)	無	—
新澤西	1973 1.1		無限制	所得之100%，每週100美元1年以5,200美元為限度	每天12美元合計4,380美元	1,000美元	從欄及±欄之限額扣減死亡者已領金額之差額	200美元(或1,700美元或重傷、死亡)
康乃狄克	1973 1.1	5000 美元	—	所得之85% 每週200美元		2,000美元	每週200美元	400美元或重傷、死亡

* 引自蔡玉輝譯述『各國汽車保險概況』三〇頁至三一頁。

由表12可知美國各州無過失保險支付限額之總賠償額限於五千至一萬美元之間(1970年代的幣值)，而賠償項目則包括醫療費、喪失所得、必要服務費、喪葬費，而遺族給付或死亡給付則大部分的州皆不納入保險的項目中，被害者在行車事故發生後，所受之各種損害(包括醫療費用及增加生活費用之開支)，本應已為保險給付之範圍中，且為考慮到被害者更能獲得更充分的保障，就喪失所得亦為涵蓋其中，我國一般就行車事故所為的保障條款(指第三人責任險)，其保險給付範圍多以被害者實際之損害範圍為給付範圍，被害者就喪失所得此部份雖可依民法向加害者求償，惟亦緩不濟急，故將被害者喪失所得此項目納入現行各種責任保險的保單條款中(如本研究報告第

5.3.2節 營業汽車責任保險單條款第十九條理賠範圍及方式(八)財務損害賠償內容)，亦應為一可行且對被害人最具有充分保障之方案。

第四章 鐵公路行車事故之合理賠償標準及可行方案

4.1 問題之提出

車禍之原因，表面上雖是某一駕駛人之過失，但其背後卻可能包括複合原因或潛在原因，而車禍之背景，如道路狀況、安全措施、交通壅塞、交通道德之欠缺等亦可能形成其間接原因，如此一來，車禍已不只肇事者與被害者間之單純問題，且任何人都有可能隨時遭受車禍，陷入悲慘境地之危險。民法理論之適用，雖可作為肇事者與被害者間平面上的利益衡量之一種指導準則，但是涉及人的生命與生活的交通事故賠償，僅此觀念上的滿足似無法達成目的，實際上倘能確保人之生命與生活才是最重要¹⁰。

又車禍發生，無論就其事故的狀態或被害者之症狀、其損害輕重狀況等隨時各有不同，如依單純劃一的基準予以定額、定型處理實在不公平、不合理，而且是一種假平等，然而如果要逐案追究其具體的妥當性以確定事實內容，則需長久的努力與龐大的費用，以目前社會狀況，往往難於佐證或根本無法查證事實真相，尤其人身事故，關係到被害者之日常生活，更何況事故往往並無任何預告而突然來襲，被害者當無任何準備，驟然發生事故，急需緊急救濟，終究無法耐心應付長期責任審查，只得草草妥協，接受不合理的洽議，此種情況現已成為一般趨勢¹¹。

因此，在汽車輛數與使用情形如此普遍與日常化的今天，交通壅塞的狀況愈形惡化，造成每年因車禍死傷人數甚多。如單純委由私人依據私法解決，將不是此處所要檢討之救濟目的。

汽車以其本身之重量、容積、機動性與高速性，在道路上行駛，本質上就具有危險性，就算碰衝案件之最後而直接的原因在於駕駛人之輕度過失，仍不能認定是該事故的唯一原因。因為碰衝機率經常與交通流量有正向的關係。因此，雖不是事故當事人之車輛，亦間接提供原因。況且人人都已享受行駛汽車所帶來的便捷，經濟繁榮以及文化上的享受。可見車禍受害者是全體人民的犧牲者，應由全體人民予

10 椎木綠司著／陳國璋譯，汽車事故損害賠償之理論與實際，財團法人保險事業發展中心出版，頁3（民國82年）。

11 椎木綠司著／陳國璋譯，前揭書，頁4。

以救濟，不可因為本身並非直接參與之當事人而置身事外。不但死者遺族之生活及遺孤之將來需要照顧，尤其那些成為植物人或終生需要戒護之重症後遺障礙者的家屬，所需支付的人力、物力異常龐大，成為損害賠償最高金額的案件¹²。

如此一來，行車事故損害賠償已成為不是當事人之間所能解決的問題，有必要以集團保障或由國家公共團體以社會保險之方式參與，故德日美等國無不以強制汽車責任保險方式，提供車禍受害人最低限度之損害賠償或損失補償保障，以免其家庭經濟生活因交通事故而陷於困境。

4.2 鐵公路行車事故損害賠償之指導原則

4.2.1 民法上責任 回復原狀原則 填補一切損害

依民法第二百十三條第一項規定：

負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂定外，應回復他方損害發生前之原狀

此即「補償性的損害賠償金」，旨在使受害人不受損失，亦即使受害人回復到與其未受損害時本應享有的相同效用與利益。此種回復損害發生前之原狀如果無法執行或回復顯有困難時，應改以金錢賠償其損害（民法第二一五條）。

至於損害賠償的範圍，則依民法第二百十六條規定：

除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限。依通常情形或依已定之計劃、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益

在鐵公路發生行車事故的情形，其應填補損害之賠償項目及民法相關條文，依損害情形如表13所示：

12 椎木綠司著／陳國璋譯，前揭書，頁57。

表13 民法中鐵公路行車事故應填補損害之賠償項目

損害情形	賠償項目	民法相關條文
受害人受傷	1.增加生活上之需要費用：如醫藥費、就醫交通費、看護費等	第一九三條
	2.喪失或減少勞動能力之所得損失	第一九三條
	3.非財產上損害賠償（精神上慰撫金）	第一九五條
受害人死亡	1.增加生活上之需要費用(到死亡前):如醫藥費、看護費等	第一九三條
	2.到死亡前,喪失或減少勞動能力之損失	第一九三條
	3.殯葬費	第一九二條第一項
	4.對於法定扶養親屬之扶養費用	第一九二條第二項
	5.精神上慰撫金	第一九四條
財物損失	1.因物毀損所減少之價額	第一九六條

4.2.2 鐵公路法上的責任基礎 危險責任與有限責任

1.危險責任

由於經營鐵公路運輸業者及汽車所有人（用路人）利用公共道路而享受經營上利益及交通便利之利益，其因此行車而產生事故之損害之風險，也應由運輸業者及用路人承擔。因此，為加重其損害賠償責任，外國立法例如德國等乃採推定過失之危險責任，甚至無過失之損害賠償責任，以避免交通事故受害人不能舉證加害人有故意或過失，致求償無門之不合理現象。

(1)推定過失責任

所謂「推定過失」，乃指於損害發生時，因某種客觀事實或條件之存在，即推定行為人有過失，從而減輕甚或免除受害人對於過失之舉證責任，轉為由加害人負無過失證明責任之法則，產生舉證責任倒置之效果。由於「舉證之所在，敗訴之所在」，在廣泛運用「推定過失」的情況下，過失責任將名存實亡，則可大大的降低過失責任主義難以舉證的困難。

採用過失推定主義，係不變動歸責基礎，只將歸責事之存在，以法律推定，藉以調整舉證責任，而達到保護受害人的目的。換

言之，加害人仍只需就故意、過失負其責任，實體法上的歸責基礎並無變動，只不過在訴訟法上的證據法則上做調整，需由加害人舉證其故意、過失之不存在。故倘危險事故之發生，由加害人舉證其並無故意、過失之情形，則受害人縱有損害，亦只能自認倒霉，自行吸收其損失。由此觀之，若採推定過失主義，可保有過失責任主義之優點：促成行為人小心謹慎，避免事故之發生，亦可以舉證責任的倒置兼保障受害人之目的。然而就受害人的保障方面，程度尚不及危險責任對受害人保障之週到¹³。

例如德國道路交通法(*Strassenverkehrsrecht*)，有關責任範圍，於其第七條規定：

- (1)因行車事故致人之生命、身體或健康受損時，該汽車保有人對被害人負有賠償損害之義務。
 - (2)上述賠償義務，如事故非由於汽車結構上之缺陷或機能上之障礙，純屬不可避免之外來事故所致者得予免除。事故之原因可歸責於被害者、或未參與行車之第三人、或動物時，或所有人及駕駛人已充分遵守注意義務時，該項事故得視為不可避免之事故。
 - (3)未經所有人同意行駛汽車之人，應代該車所有人負損害賠償之義務。
- 為駕駛汽車為目的受僱之人，或受託汽車之人，不適用上項規定。

(2)無過失責任

侵權行為損害賠償責任，目的既不在對加害人之制裁，而在填補受害人之損害，故而歸責之要件，便無堅守以加害人之故意、過失為前提之必要。汽車既具有相當的危險性，使用者亦從中獲得不少利益。倘有人因汽車此一危險工具而產生損害，有能力管理、控制危險工具、享有使用利益之人，以危險責任之歸責事由，負擔填補損害之責任亦不為過。若改採無過失之危險責任主義，則實體上歸責體系已較以往的過失責任加重，應予負責之情況更

¹³ 蘇敏慧撰，強制汽車責任保險之保障範圍，中興大學法研所碩士論文，87年7月，第十八頁以下。

為廣泛，故對受害人而言，可獲得之保護較推定過失制更為週全而完整¹⁴。

2. 限制責任

由於鐵公路運輸業者及汽車所有人在鐵公路法上負擔推定過失之危險責任，因此，其責任較重，為免過度加重其負擔，在損害賠償範圍項目及額度上乃有限制。例如精神上慰撫金可能不納入鐵公路法上的賠償範圍，又損害賠償金額在每一事故及每一受害人方面均有最高額度限制¹⁵，因此，可謂負擔「有限的賠償責任」。

在超過上述法定賠償限制項目及賠償限額部分，如受害人仍有損害時，仍可依上述民法規定，請求損害賠償。換言之，鐵公路法上的損害賠償責任與民法上的損害賠償責任，且均為獨立的請求權基礎二者責任基礎並不相同，故立於「請求權競合」狀態¹⁶。受害人可以擇一或合併請求，但就同一損害項目金額，不得重複請求，以免受害人反而構成不當得利。

14 蘇敏慧，前揭論文，第19頁。

15 例如為避免危險責任無限度地擴張，德國道路交通法第十二條對危險責任設最高限額，以確定其責任限額內負擔危險責任。

又依據德國道路交通法第十條，對死亡之損害賠償範圍規定：「I死亡事故中損害賠償的範圍有：嘗試治療之費用，至死亡時就業能力的減少喪失，需求的增加，此外尚包括喪葬費用的負擔。II死亡之被害人於受損害時，已有的法律上扶養義務，或將來有扶養義務，就如同死亡之被害人，持續他的生命所付的扶養義務。此損害賠償義務在第三人受損時發生，但也可能不發生。」可知，關於直接受害人死亡時，強制保險所保障之範圍包括生前醫療費、增加生活支出、減少之所得損失及死後之喪葬費、扶養義務等，均在保障之列。其與民法規定之責任範圍不同者，為「慰撫金」之請求，不在保障範圍內。而同法第十一條規定：「身體和健康受損請求的項目有：治療費、住院費、就業能力之喪失或減少或增加支出之費用。」亦將慰撫金排除在外（參見蘇敏慧，前揭論文，第21頁，32頁）。

16 參見王澤鑑，公路法關於損害賠償特別規定與民法侵權行為一般規定之適用關係，民法學說與判例研究第六冊，1993年七版，第48頁以下。德國道路交通法第十六條規定，Karl Larenz, Lehrbuch des Schuldrechts, II Band., Besonderer Teil, 12. Aufl., 1981, S.716, 按依德國道路交通法第七條危險責任中並無慰撫金請求項目。故慰撫金之請求，係屬於危險責任限額外，如受害人更有損害，並依民法舉證加害人之故意、過失，即可依民法請求之慰撫金，係加害人依民法所負之責任，仍在強制責任保險之保範圍內。

4.2.3 強制汽車責任保險法上責任 無過失責任、有限責任與代替責任

1. 無過失責任

強制汽車責任保險性質上具有類似團體的社會保險性質，以確保受害人可以獲得損害賠償，避免因加害人無資力而求訴無門，且為避免受害人因車禍而蒙受特別犧牲致生家庭悲劇，乃著重在填補車禍受害人之損害相當於維持基礎生活部分，而不重視加害人有無故意或過失，因此採無過失責任主義，我國強制汽車責任保險法第五條即規定：

因汽車交通事故致受害人體傷、殘廢或死亡者，加害人不論有無過失，在相當於本法規定之保險金額範圍內，受害人均得請求保險賠償給付。

2. 限額責任

為避免道德上危險，尤其為防止鐵公路運輸業者及汽車所有人（用路人）因依賴保險理賠而減低注意責任，致增加行車肇事機率，同時為避免過度增加用路人保費負擔，故各國強制汽車責任保險，概採有限責任，亦即有限額的保險給付，只是其保險給付金額高低不同而已。

3. 代替責任（轉嫁保險）

強制汽車保險給付，目的在透過保險制度，分散受害人損失風險，亦即保險給付在其金額範圍內代替民法上及鐵公路法上之損害賠償金額，因此，受害人於受領保險金給付後，應自請求損害賠償中扣除，不得重複請求。故強制汽車責任保險法第三十條規定：

保險人依本法規定給付之保險金，視為加害人或被保險人損害賠償金額之一部分；加害人或被保險人受賠償請求時，得扣除之。

4.3 合理的損害賠償標準

4.3.1 德國交通事故賠償標準

德國道路交通事故之賠償標準主要係依據德國之「道路交通法」以及「強制汽車責任保險法」，如表14所示：

表14 德國交通事故傷亡賠償標準

	道路交通法§12	強制汽車責任保險法§1981.4.22命令規定
死亡或傷害之賠償	每人最高五十萬馬克或每年年金三萬馬克	最高保險金一百萬馬克
同一事故數人死傷之賠償	合計最高七十五萬馬克或每年年金四萬五千馬克	最高保險金合計一百五十萬馬克
同一事故數個財產損失賠償	合計最高十萬馬克	最高保險金四十萬馬克 單純財產損失：四萬馬克

備註：依88.3.24.行情，馬克與新台幣之兌換匯率為：1:18.56

又在德國：

2. …旅客運送且座位逾九人（不含駕駛座）之汽車，其最低保險金額應提高為：
 - (a)十座至八十座之間，每增加一個座位，人身損害增加一萬五千馬克，財物損害增加一千馬克，純財產損增加二百馬克。
 - (b)八十一座以上，每增加一個座位，人身損害增加八千馬克，財物損害增加一千馬克，純財產損害增加二百馬克。本款規定供練習或測驗之公共汽車不適用之。
- 3.拖車對於道路交通法第七條意義下之汽車經驗無關連之損害，與對於拖車乘客損害之最低保險金額，應與第一款所規定之數額相同，運送旅客且座位逾九個之拖車，則應與第1款及第2款所定之數額相同。
- 4.汽車所屬種類依汽車或拖車執照登記簿定之。¹⁷。

¹⁷ 林勳發教授主持之強制汽車責任保險法施行細則草案之研擬，民國八十四年六月，第一〇二頁至第一〇三頁。

4.3.2 日本交通事故賠償標準

日本汽車損害賠償保障法及其施行法令規定(1998年6月15日修正)，其交通事故保險金額如表15：

表15 日本交通事故傷亡賠償標準

類別	項目	賠償標準
死亡 給付	死亡保險金	每人三千萬日圓
	死亡前之傷害保險金	每人一百二十萬日圓
傷害 給付	傷害保險金	每人一百二十萬日圓
	殘廢保險金	每人按殘障等級自七十萬日圓至三千萬日圓

備註：依88.3.24.行情，新台幣與日圓匯率為：1:0.2793。

4.3.3 我國交通事故賠償標準

1.鐵公路法上之賠償責任

依我國交通部訂定之「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」規定及「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」規定，運輸業行車交通事故之賠償標準如表16、表17所示：

表16 運輸業行車交通事故推定過失之賠償標準

項 目	鐵 路	公 路
死 亡	最高120萬元	最高120萬元
重 傷	最高80萬元	最高80萬元
非 重 傷	最高40萬元	最高40萬元
財 物	隨身物品最高1萬元	雙方協議
託運物品	依鐵路運送規則之規定	雙方協議

表17 運輸業行車交通事故無過失之賠償標準

項目	鐵 路	公 路
非 由 於 受 害 人 過 失	死 亡	旅客：最高120萬元 非旅客：最高60萬元
	重 傷	旅客：最高80萬元 非旅客：最高40萬元
	輕 傷	旅客：最高40萬元 非旅客：最高20萬元
由 於 受 害 人 過 失	死 亡	旅客：最高10萬元 非旅客：不予補助，但按實際情形發給補助金、最高不超過5萬元
	傷 害	旅客：按實補助醫藥費，最高不超過7萬元 非旅客：不予補助，但按實際情形發給補助金，最高不超過5萬元

2. 強制汽車責任法上之責任

依財政部及交通部發布之「強制汽車責任保險給付標準」，我國強制汽車責任保險給付如下：

表18 強制汽車責任保險給付標準

類別	項 目	給 付 標 準
死亡	死 亡 給 付	每人120萬元
傷害	醫 療 給 付	每人最高20萬元
	殘 廢 給 付	按殘廢等級3萬元至120萬元

4.3.4 交通事故賠償標準之檢討

1. 無過失責任保險金額，應足以滿足受害人及其家屬之最低生活保障：

汽車強制責任保險，具有無過失責任之社會保險性質，屬於鐵路公路行車事故損害賠償責任之一部份，應是一種最低補償，但是又與一般的侵權行為不同，主要因為交通事故關人身事故之賠償，必須考慮被害者及其家屬生命、生活之維持，因而認為不妨導入社會保障之觀念，試將損害賠償之結構分為二部份，即依據上述觀念為底層結構，其強制責任保險金額應足以滿足受害人及其家屬之最低生活保障，至於依傳統的民法侵權行為損害賠償處理方式者為上層結構。

2. 無過失責任保險部分，不適用過失相抵

倘強制汽車責任保險法上，有關行車事故損害賠償，可以適用民法過失相抵，將使原已偏低之補償金額更形降低。因此，基於社會保障面之考量，必須確保維持生命及生活所需之底線，有關強制汽車保險法上之損害賠償責任是一種最低保障，與充分賠償尚有一段距離，因此，不應採行過失相抵之規定¹⁸。

4.3.5 合理賠償標準

依第二章之表1、表2、表3以及表4，目前鐵路、公路行車事故受害人或其家屬所獲得之實際賠償金額明顯偏低，不足以保障或維持被害人或其家屬往後生活所需，故鐵路、公路等運輸業如發生行車事故，合理賠償之數額為何，始能保障被害人或其家屬，此可參酌外國立法例對行車事故實際賠償金額之訂定，及國內生活消費之水平，試分析如下：

1. 與德、日二國之法規面比較

我國民國八十七年平均每人國民生產毛額為12.040美元，與德國、日本相較分別為德國之0.47倍與日本之0.36倍。前述德國道路交通法與日本汽車損害賠償保障法對於行車事故死亡給付分別五十萬馬克及三千萬日圓，依民國八十八年三月二十四日匯率換算，大約折合新台幣九百二十八萬元及新台幣八百三十七萬元，比較我國與德國、日本之平均每人國民生產毛額，我國之行車事故損害賠償合理標準應在新台幣三百萬至四百萬元間，衡量損害賠償金額高低對運輸業者之影響，本研究建議之行車事故損害賠償合理金額為新台幣三百六十萬元，如表19所示。

18 椎木綠司著／陳國璋譯，前揭書，第6頁。

表19 我國與德、日二國之國民所得與行車事故賠償標準之比較

項目	中華民國	德國	日本
平均每人GNP	12040p ^{註1} (98) ^{註2}	25621 (97) ^{註2}	33370 (97) ^{註2}
GNP比例	1.00 : 2.13 : 2.77		
行車事故損害賠償金額(新台幣萬元)	360 ^{註3}	837 ^{註4}	928 ^{註4}
賠償金額比例	1.00 : 2.33 : 2.58		

說明：註1.p 表初步統計數字。

註2.()為年份，如 (95) 表1995年。

註3.本研究建議。

註4.依民國八十八年三月二十四日匯率換算。

資料來源：本研究依行政院主計處資料整理

2.以平均每人消費支出而論

依行政院主計處公布之國家重要經濟指標，民國八十八年平均每人每年民間消費支出為新台幣262,274元(如表20所示)，擬定行車事故損害賠償最高限額為新台幣三百六十萬元，將可維持一般家庭（一家四口計算）平均二年半至三年之基本生活，使驟遭不幸的家庭不致因行車事故喪失基本生活權利，對社會安定亦有所助益。

表20 國家重要社經指標

年別	平均每人國民生產毛額		平均每人國民所得		平均每人民間消費支出	
	(新台幣元)	(美元)	(新台幣元)	(美元)	(新台幣元)	(美元)
...						
85	352,581	12,838	319,501	11,635	211,302	7,695
86	378,780	13,198	343,004	11,950	228,867	7,974
87	402,564	12,040	365,024	10,918	246,590	7,370
88	420,429	13,016	381,639	11,815	262,274	8,120

資料來源：行政院主計處

註：按當年價格計算

我國民法對於行車事故損害賠償制度保障範圍，以填補被害人因行車事故所生之一切損害為原則（完全保障），其賠償之項目諸如醫

療費用、喪失及減少勞動能力、增加生活上需要之費用、慰撫金、財務損失、喪葬費用等(見第二章之表7)，惟此理賠之項目及數額被害人及其家屬負有舉證責任。而本計畫建議以「推定過失責任主義」作為運輸業者行車事故之責任基礎，其損害賠償之項目與民法應無二致，但其理賠原則不以填補被害人之實際損害為限，而是以保險的方式對被害人或其家屬提供其保障，超過此加強保障之部分，被害人及其家屬仍可依民事求償途徑請求加害人賠償。

根據以上之分析，如參酌德、日二國之賠償標準加上考量我國目前平均每人消費支出，本研究將賠償標準暫擬為三百六十萬元，應是一合理之賠償金額。

4.4 運輸業行車事故賠償制度可行方案

綜前所述，我國民法對於行車事故損害賠償制度保障範圍較廣，以填補被害人因行車事故所生之一切損害為原則，使被害人生活得以回復至與其未受損害時本應享有之狀態。惟因民法係採取過失責任主義¹⁹，被害人須就加害人之故意、過失負舉證責任，然「舉證之所在、敗訴之所在」，因行車事故之驟然發生性，往往使被害人在訴訟上難以證明加害人之故意、過失；且訴訟程序曠日費時，遲來的賠償無法解決被害人於事故發生後，立即須要醫療費用之困境。因此，有限之無過失損害賠償責任制度乃應運而生，使被害人於事故發生時，能獲得立即之基本保障。然有限之無過失損害賠償制度仍有賠償金額偏低，實不足以填補被害人損害之缺憾。

由於過失責任主義賠償範圍大但舉證困難，而無過失責任主義不須負舉證責任，惟賠償金額偏低，為調和二者間之落差，本研究案建議於民法之過失責任與強制汽車責任保險法之無過失責任間，加入「推定過失責任」制度，並使無過失責任之賠償金與推定過失責任之賠償金合併後數額合乎前述之國民生活水準，使行車事故受害人及其家屬得以有較完善之保障。當然，若被害人可就加害人之故意、過失負舉證責任，自得請求加害人依民法規定負填補一切損害之責任。為求明確，茲將無過失責任、推定過失責任過失責任三者間之關係如圖1所示：

19 惟新修正通過之民法第一百九十一條之二「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。」改採推定過失責任。

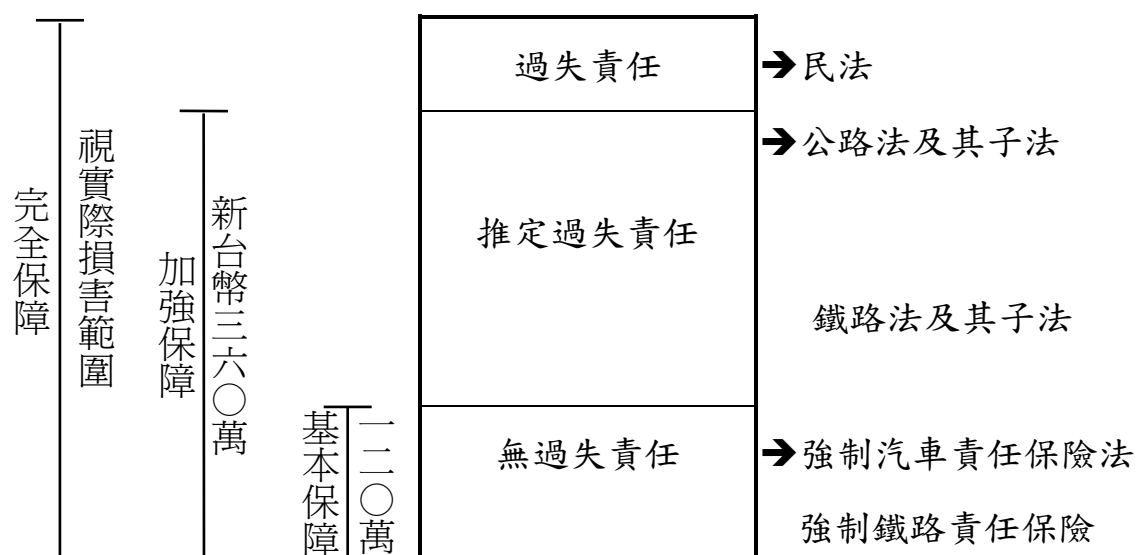


圖1 本研究建議之行車事故賠償責任與賠償金額示意圖

為建立前述行車事故賠償責任層次分明之關係，以提供用路人更多保障，本研究案茲針對現行鐵、公路行車事故賠償法規「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」與「汽車運輸行車事故損害賠償金額及醫療補助費發給辦法」規範之不足，提供二種版本，以作為未來修法的建議。短期目標建議修改「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」、「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」等兩項子法，且名稱不變動，如甲案所示。長期目標係將母法「鐵路法」、「公路法」與上述兩項子法一併修正，並將二子法分別改稱為「鐵路運輸業行車事故損害賠償最高限額標準」與「汽車保有人行車事故損害賠償最高限額標準」，如乙案所示。以下依鐵路部份甲案、乙案，以及公路部甲案、乙案之順序表列建議修正之條文內容及其說明。

4.4.1 鐵路行車事故賠償制度方案

1. 鐵路行車事故賠償法規修正甲案

鐵路部分甲案係以短期之觀點來修改鐵路行車事故賠償之法規。由於修改鐵路法所需時程較長，因此只針對子法予以修正之建議，可由主管機關就其內容修正公佈後即可施行。本案主要用意在於短期內將鐵路行車事故損害賠償金額增至三百六十萬元，增進對鐵路行車事故受害人之保障。

表21 鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法

修正條文	現行條文	說明
------	------	----

表21 鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第一條 本辦法依鐵路法第六十二條第二項規定訂定之。	第一條 本辦法依鐵路法第六十二條第二項規定訂定之。	本條未修正。
	第二條 鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損、喪失之損害賠償及補助費發給標準，除法律另有規定外，依本辦法之規定。	一、本條刪除。 二、本條僅在重申母法規定，並無規範意義，爰予刪除。
第二條 (一)鐵路運輸業因行車或其他事故致人、客死亡、傷害或財物毀損、喪失，依鐵路法第六十二條第一項規定應負損害賠償責任者，除醫療費用由鐵路運輸業負責支付外，其賠償最高限額如下： 一、死亡者，每人新臺幣三百六十萬元。 二、重傷者，每人新臺幣三百六十萬元。 三、非重傷者，每人新臺幣一百萬元。 四、財物毀損、喪失者，每一被害人新臺幣一百萬元。 (二)前項損害賠償金額，應減除鐵路運輸業所投保第三人責任險之已給付保險金額。 (三)受害人依民法規定得請求損害賠償之金額，超過本辦法所定之最高限額者，就超過部分仍得請求之。	第三條 鐵路因行車及其他事故，致人死亡、傷害或財物毀損、喪失、應歸責於鐵路機構者，除治療期間之醫療費用，由鐵路機構負責支付外，其賠償標準如左： 一、死亡者，最高金額新臺幣一百二十萬元。 二、重傷者，最高金額新臺幣八十萬元。 三、非重傷者，最高金額新臺幣四十萬元。 四、託運人託運之貨物、行李、包裹，按鐵路運送規則之規定賠償，旅客未託運之隨身攜帶物品，除依照規定之免票孩童票不予補償外，每一旅客最高金額不超過新臺幣一萬元。 五、前款以外非運送財物毀損喪失者，由雙方協議定之。	一、因鐵路行車事故負損害賠償責任者，應為鐵路運輸業者，爰建議將鐵路行車事故之損害賠償義務人明定為鐵路運輸業，俾資明確。 二、有關損害賠償最高限額，宜依據我國國民所得水準及經濟生活狀況決定之。爰參考德國、日本立法例，建議提高損害賠償最高限額。 三、鐵路運輸業若已投保第三人責任險，其已給付保險金額，應屬損害賠償金額之一部，爰參考強制汽車責任保險法第三十條，明訂准予減除。
第三條 鐵路運輸業因行車事故致人、客死亡或傷害，如能證明其事故之發生非由於	第四條 鐵路因行車及其他車故，致人死亡、傷害或財物毀損、喪失。如能證明其事故之發	本條規定非由於受害人故意所致者，死亡與重傷者之給付最高限額為一百四十萬

表21 鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
<p>鐵路機構及其受僱人之過失所致者，對於人之死亡、傷害仍應酌給恤金或醫療補助費，其給付最高限額如下：</p> <p>一、非由於受害人之故意所致者。</p> <p>(一)死亡者，每人新台幣一百四十萬元。</p> <p>(二)重傷者，每人新台幣一百四十萬元。</p> <p>(三)非重傷者，每人新台幣四十萬元。</p> <p>二、由於受害人之故意所致者，不予給付。</p>	<p>生非由於鐵路機構之過失者，對於人之死亡、傷害仍應酌給恤金或醫藥補助費，其標準如左：</p> <p>一、非由於受害人之過失所致者。</p> <p>(一)旅客死亡者，最高金額新臺幣一百二十萬元；重傷者，最高金額新臺幣八十萬元；非重傷者，最高金額新臺幣四十萬元。</p> <p>(二)非旅客按前目旅客之標準減半辦理。</p> <p>二、由於受害人之過失所致者。</p> <p>(一)旅客：死亡者，最高金額新臺幣十萬元。受傷者，按實補助醫藥費，最高金額不超過新臺幣七萬元。</p> <p>(二)非旅客不予補助，但得按實際情形酌給慰問金，其最高金額不得超過新臺幣五萬元。</p>	<p>元，此因有殘廢等級標準之故，按現行強制汽車責任保險法死亡給付每人一二〇萬元，但在殘廢給付部分，依殘廢等級，殘廢給付由三萬元到一二〇萬元，本條乃參酌強制汽車責任保險法之規定而為訂定，且依德、日兩國之立法例，死亡給付與重傷至殘廢等級最高級之給付亦相當</p>
	<p>第五條</p> <p>前二條醫藥費用，除因急救外，以就醫之公立醫院及政府辦理或特約之保險醫療院所為限。</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、有關醫藥費用係屬損害賠償項目，是否該當損害賠償要件如有爭議，宜由法院裁判認定，不適於以行政命令加以限制，爰建議刪除。</p>
<p>第四條</p> <p>本辦法所稱重傷，係指依強制汽車責任保險法第二十五條第二項所訂定強制汽車責任保險殘廢給付標準表所列各項殘廢等級之身體障害。</p>	<p>第六條</p> <p>本辦法所稱重傷，依刑法第十條第四項之規定。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、有關重傷標準，因現行強制汽車責任保險法規定較刑法更具體明確，爰建議修正。</p>
	<p>第七條</p> <p>鐵路機構與死者家屬或傷者之雙方，就賠償或補助金額獲致協議時，應簽訂協議書，依協議事項行使權利履</p>	<p>有關鐵路行車事故損害賠償和解事宜，民法並未強行規定以何種方式為之，爰建議回歸民法所揭示之契約自由</p>

表21 鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法

修正條文	現行條文	說明
	行義務，事後不得再有異議。	及方式自由原則，不宜明訂。且有關和解協議，如有爭議，依法得事後尋求救濟，故本條所定事後不得再有異議等語，與現行法律牴觸，爰建議刪除。
	第八條 鐵路因行車或其他事故之肇事原因及其責任，必要時由鐵路監理機關聘請專家組成小組鑑定之。	有關鐵路行車事故肇事原因及責任，如有爭議，應由法院裁判解決，法院於裁判時，如認為有必要，當依法囑託有關機關鑑定。故不宜強行規定應由行單位負責鑑定，以免侵害法院裁判權，爰建議刪除。
第五條 本辦法之損害賠償最高限額，必要時得酌予調整。前項最高限額，於國民所得水準及生活狀況有重大變動時，應予調整。	第九條 本辦法之損害賠償及補助費金額，必要時得酌予調整之。	一、為配合第二條修正，酌予調整第一項文字用語，刪除補助金額，改為最高限額。 二、有關損害賠償最高限額應衡量國民所得水準及生活狀況，爰明定於其情事有重大變更時，應予調整。以符公平合理原則。
第六條 本辦法自發布日施行。	第十條 本辦法自發布日施行。	一、條次變更。 二、本條未修正。

2.鐵路行車事故賠償法規修正乙案

鐵路部分乙案係以長期之觀點來修改鐵路行車事故賠償之法規，因此建議修改鐵路法以及「鐵路運輸業行車事故損害賠償最高限額標準」。由於鐵路法之位階較高，因此修法所需時程較長。本案之用意不但要提高鐵路行車事故損害賠償金額，更要從根本來改善現有鐵路行車事故賠償制度之缺失。

表22 鐵路法行車事故賠償相關條文修正

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
<p>第二條</p> <p>本法所用名詞，定義如左：</p> <p>一、鐵路：指以軌道或於軌道上空架設電線，供動力車輛行駛及其有關之設施。</p> <p>二、國營鐵路：指國有而由中央機府經營之鐵路。</p> <p>三、地方營鐵路：指由地方政府經營之鐵路、</p> <p>四、民營鐵路：指由國民經營之鐵路。</p> <p>五、專用鐵路：指由各種事業機構所興建專供所營事業本身運輸用之鐵路。</p> <p>六、捷運系統鐵路：指供都市及其附近衛星市、鎮使用之有軌迅捷公共運輸系統。</p> <p>七、電化鐵路：指以交流或直流電力為行車動力之鐵路。</p> <p>八、輸電系統：指自變電所至鐵路變電站間輸送電力之線路及其有關之斷電及保護設施。</p> <p>九、淨空高度：指維護列車車輛安全運轉之最小空間。</p> <p>十、限高門：指限制車輛通過鐵路平交道時裝載高度之設施。</p> <p>十一、鐵路運輸業：指以鐵路經營客貨運輸而受報酬之事業。</p>	<p>第二條</p> <p>本法所用名詞，定義如左：</p> <p>一、鐵路：指以軌道或於軌道上空架設電線，供動力車輛行駛及其有關之設施。</p> <p>二、國營鐵路：指國有而由中央機府經營之鐵路。</p> <p>三、地方營鐵路：指由地方政府經營之鐵路、</p> <p>四、民營鐵路：指由國民經營之鐵路。</p> <p>五、專用鐵路：指由各種事業機構所興建專供所營事業本身運輸用之鐵路。</p> <p>六、捷運系統鐵路：指供都市及其附近衛星市、鎮使用之有軌迅捷公共運輸系統。</p> <p>七、電化鐵路：指以交流或直流電力為行車動力之鐵路。</p> <p>八、輸電系統：指自變電所至鐵路變電站間輸送電力之線路及其有關之斷電及保護設施。</p> <p>九、淨空高度：指維護列車車輛安全運轉之最小空間。</p> <p>十、限高門：指限制車輛通過鐵路平交道時裝載高度之設施。</p>	<p>因鐵路行車事故負損害賠償責任者，應為鐵路運輸業者，爰為配合第六十二條修正，爰建議增列本款鐵路運輸業之定義。</p>
<p>第六十二條</p> <p>一、鐵路運輸業遇有行車及其他事故，致人、客死亡、傷害或財物毀損、喪失時，應負損害賠償責任。但經證明其事故之發生非由於鐵路運輸業及其</p>	<p>第六十二條</p> <p>鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償責任。但如能證明其事故之發生非由於鐵路之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助費。</p>	<p>一、鑑於鐵路運輸為現代生活不可或缺之大眾運輸工具，為合理分擔行車風險，爰參考日本汽車損害賠償保障法第三條規定，對於鐵路運輸業之行車交通事故之損害</p>

表22 鐵路法行車事故賠償相關條文修正

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
<p>受僱人之過失，且被害人或受僱人以外之第三人有故意或過失，以及鐵路、車輛及其他設施無構造上缺陷或機能之障害者，不在此限。</p> <p>二、前項損害賠償最高限額，由交通部衡量國民所得水準及生活狀況以命令定之。</p> <p>三、被害人依民法規定得請求損害賠償之金額，超過前項規定之最高限額者，就超過部份仍得請求之。</p> <p>四、被害人依第六十三條規定得請求保險賠償給付權利，不受第一項但書規定之影響。</p>	<p>前項損害賠償及補助費發給辦法，由交通部定之。</p>	<p>賠償責任，採推定過失而使接近無過失之責任，以保障被害人之權益。</p> <p>二、對於行車事故之損害賠償，既採推定過失並接近無過失責任，為避免加害人負擔賠償金額過鉅，爰參考德國道路交通法第十二條規定，採最高限額賠償責任，至於其最高限額標準，宜授權交通部衡量國民所得水準及生活狀況，以命令定之。</p> <p>三、本法所定最高限額責任，僅適用於第一項推定過失責任部分，至於鐵路運輸業如經被害人證明有過失時，仍應依民法規定負損害賠償責任，以回歸民法上過失損害賠償責任之法律原則。爰參考德國道路交通法第十六條及日本汽車損害賠償保障法第四條等規定，就超過最高限額部分，被害人仍得依民法規定請求賠償之，俾資明確。</p> <p>四、按強制鐵路責任保險賠償給付，係為使鐵路交通事故受害人，獲得基本保障，故強制責任保險法係採無過失責任，與本條第一項規定採推定過失責任不同，爰明定強制鐵路責任保險法應優先於本法適用，以給予被害人最低基本保障。</p>
<p>第六十三條</p> <p>一、為使鐵路交通事故所致體傷、殘廢或死亡之受害人迅速獲得基本保障，鐵路運輸業應投保強制鐵路責任保險。</p>	<p>第六十三條</p> <p>鐵路旅客、物品之運送，由交通部指定金額投保責任險；其保險條款及保險費率，由交通部會商財政部核定。</p>	<p>為便鐵路、公路用路人獲得一致之基本保障，茲建議比照強制汽車責任保險法，訂立強制鐵路責任保險法。</p>

表22 鐵路法行車事故賠償相關條文修正

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
<p>二、因鐵路行車及其他事故，致受害人體傷、殘廢或死亡者，鐵路運輸業不論有無過失，在相當於前項規定之保險金額範圍內，受害人均得請求保險賠償給付。</p> <p>三、第一項強制鐵路責任保險範圍、保險給付標準、保險費率等強制責任保險辦法由財政部會同交通部視社會及經濟情況擬定後，報請行政院核定之。</p> <p>四、保險人依第一項規定給付之保險金，視為鐵路運輸業損害賠償金額之一部分；鐵路運輸業受賠償請求時，得扣除之。</p>		

表23 鐵路運輸業行車事故損害賠償最高限額標準

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
<p>第一條 本標準依鐵路法第六十二條第二項規定訂定之。</p>	<p>第一條 本辦法依鐵路法第六十四條第二項規定訂定之。</p>	<p>為配合母法修正，酌予調整文字用語。</p>
	<p>第二條 鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損、喪失之損害賠償及補助費發給標準，除法律另有規定外，依本辦法之規定。</p>	<p>一、本條刪除。 二、本條僅在重申母法規定，並無規範意義，爰予刪除。</p>
<p>第二條 一、鐵路運輸業因行車及其他事故致人、客死亡、傷害或財物毀損、喪失，依鐵路法第六十二條第一項規定應負損害賠償責任者，其賠償最高限額如下： (一)死亡者，每人新臺幣三百六十萬元。 (二)重傷者，每人新臺</p>	<p>第三條 鐵路因行車及其他事故，致人死亡、傷害或財物毀損、喪失、應歸責於鐵路機構者，除治療期間之醫療費用，由鐵路機構負責支付外，其賠償標準如左： 一、死亡，最高金額新臺幣一百二十萬元。 二、重傷者，最高金額新臺幣八十萬元。 三、非重傷者，最高金額新</p>	<p>一、為配合母法增修，將鐵路行車事故之損害賠償義務人明定為鐵路運輸業，俾資明確。 二、本標準所訂損害賠償責任範圍涵蓋被害人依民法規定得請求損害賠償範圍，故醫療費用已包括在內，無庸特別規定，爰予刪除。 三、有關損害賠償最高限額</p>

表23 鐵路運輸業行車事故損害賠償最高限額標準

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
<p>幣三百六十萬元。</p> <p>(三)非重傷者，每人新臺幣一百萬元。</p> <p>(四)財物毀損)喪失者，每一被害人新臺幣一百萬元。</p> <p>二、前項損害賠償金額，應減除鐵路運輸業所投保強制鐵路責任保險及任意鐵路責任保險之已給付保險金額。</p>	<p>臺幣四十萬元。</p> <p>四、託運人託運之貨物、行李、包裹，按鐵路運送規則之規定賠償，旅客未託運之隨身攜帶物品，除依照規定之免票孩童不予補償外，每一旅客最高金額不超過新臺幣一萬元。</p> <p>五、前款以外非運送財物毀損喪失者，由雙方協議定之。</p>	<p>宜依據我國國民所得水準及經濟生活狀況決定之。爰參考德國、日本立法例，建議提高損害賠償最高限額。</p> <p>四、鐵路運輸業若已投保強制鐵路責任保險及任意鐵路責任保險，其已給付保險金額，應屬損害賠償金額之一部，爰參考強制汽車責任保險法第三十條，明訂准予減除。</p>
	<p>第四條</p> <p>鐵路因行車及其他車故，致人死亡、傷害或財物毀損、喪失。如能證明其事故之發生非由於鐵路機構之過失者，對於人之死亡、傷害仍應酌給恤金或醫藥補助費，其標準如左：</p> <p>一、非由於受害人之過失所致者。</p> <p>(一)旅客死亡者，最高金額新臺幣一百二十萬元；重傷者，最高金額新臺幣八十萬元；非重傷者，最高金額新臺幣四十萬元。</p> <p>(二)非旅客按前目旅客之標準減半辦理。</p> <p>二、由於受害人之過失所致者。</p> <p>(一)旅客:死亡者，最高金額新臺幣十萬元。受傷者，按實補助醫藥費，最高金額不超過新臺幣七萬元。</p> <p>(二)非旅客不予補助，但得按實際情形酌給慰問金，其最高金額不得超過新臺幣五萬元。</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、有關無過失責任損害賠償，擬於強制鐵路責任保險辦法中統一訂定，在此無另訂必要，爰建議刪除。</p>
	<p>第五條</p> <p>前二條醫藥費用，除因急救外，以就醫之公立醫院及政</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、有關醫藥費用係屬損害</p>

表23 鐵路運輸業行車事故損害賠償最高限額標準

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
	府辦理或特約之保險醫療院所為限。	賠償項目之一，其是否該當損害賠償要件，如有爭議宜由法院裁判認定，不適於以行政命令加以限制，爰建議刪除。
第三條 本標準所稱重傷，係指依強制汽車責任保險法第二十五條第二項所訂定強制汽車責任保險殘廢給付標準表所列各項殘廢等級之身體障害。	第六條 本辦法所稱重傷，依刑法第十條第四項之規定。	一、條次變更。 二、有關重傷標準，因現行強制汽車責任保險法令規定較刑法更具體明確，爰建議修正。
	第七條 鐵路機構與死者家屬或傷者之雙方，就賠償或補助金額獲致協議時，應簽訂協議書，依協議事項行使權利履行義務，事後不得再異議。	一、本條刪除。 二、有關鐵路行車事故損害賠償和解事宜，民法並未強行規定以何種方式為之，爰建議回歸民法所揭示之契約自由及方式自由原則，不宜明訂。且有關和解協議，如有爭議，依法得事後尋求救濟，故本條所定事後不得再有異議等語，與現行法律牴觸，爰建議刪除。
	第八條 鐵路因行車或其他事故之肇事原因及其責任，必要時由鐵路監理機構聘請專家組成小組鑑定之。	一、本條刪除。 二、有關鐵路行車事故肇事原因及責任，如有爭議，應由法院裁判解決。法院於裁判時，如認為有必要，當依法囑託有關機關鑑定。故不宜強行規定應由何單位負責鑑定，以免侵害法院裁判權，爰建議刪除。
第四條 本標準之損害賠償最高限額，必要時得酌予調整。前項最高限額，於國民所得水準及生活狀況有重大變動時，應予調整。	第九條 本辦法之損害賠償及補助費金額，必要得酌予調整之。	一、為配合母法修正，酌予調整第一項文字用語，刪除補助金額，改為最高限額。 二、配合修正後鐵路法第六十二條第二項有關損害賠

表23 鐵路運輸業行車事故損害賠償最高限額標準

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
		償最高限額應衡量國民所得水準及生活狀況，爰明定於其情事有重大變更時，應予調整，以符公平合理原則。
第五條 本標準自發布日施行。	第十條 本辦法自發布日施行。	文字修正。

4.4.2 公路行車事故賠償制度方案

1. 公路行車事故賠償法規修正甲案

公路部分甲案係以短期之觀點來修改公路行車事故賠償之法規。由於修改公路法所需時程較長，因此只針對子法予以修正之建議，可由主管機關就其內容修正公佈後即可施行。本案主要用意在於短期內將公路行車事故損害賠償金額增至三百六十萬元，增進對公路行車事故受害人之保障。

表24 汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第一條 本辦法依公路法第六十四條第二項規定訂定之。	第一條 本辦法依公路法第六十四條第二項規定訂定之。	本條未修正。
	第二條 汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害、死亡或財物毀損、喪失之損害賠償金額及醫藥補助發給標準，依本辦法之規定。	一、本條刪除。 二、本條僅在重申母法規定，並無規範意義，爰予刪除。
第二條 一、汽車保有人因行車事故致人、客傷害、死亡或財、物毀損、喪失，依公路法第六十四條第一項規定應負損害賠償責任者，除醫療費用由汽車所有人或駕駛人負責支付外，其賠償最高限額如下： (一)死亡者，每人新臺幣三百六十萬元。 (二)重傷者，每人新台幣三百六十萬元。	第三條 汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害、死亡或財物毀損、喪失，依法應負損害賠償責任者，除醫療費用由汽車所有人或駕駛人負責支付外，其賠償金額之標準如左： 一、死亡者，最高金額新臺幣一百二十萬元。 二、重傷者，最高金額新臺幣八十萬元。 三、非重傷者，最高金額新臺幣四十萬元。 四、財物毀損、喪失之賠償	一、有關汽車或電車行車事故損害賠償責任，應不限於汽車或電車運輸業者，尚應包括其他非運輸業者，如汽車或電車所有人及為自己之利益而將汽車或電車供運行之用者。爰參考德國道路交通法第七條與日本汽車損害賠償保障法第三條規定，將行車故損賠義務人由運輸業者擴張為汽車保有人。 二、有關損害賠償最高限額

表24 汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
<p>(三)非重傷者，每人新臺幣一百萬元。</p> <p>(四)財、物毀損、喪失者，每一被害人新臺幣一百萬元。</p> <p>二、前項損害賠償金額，應減除汽車運輸業所投保強制汽車責任保險及任意汽車第三人責任險之已給付保險金額。</p> <p>三、受害人依民法規定得請求損害賠償之金額，超過本辦法所定之最高限額者，就超過部分仍得請求之。</p>	<p>金額由雙方協議定之。</p> <p>汽車運輸業已投保汽車第三人責任險者，前項第一款至第三款賠償金額應減除保險給付額。</p>	<p>宜參考我國國民所得水準及經濟生活狀況決定之。爰參考德國、日本立法例，建議提高損害賠償最高限額。</p> <p>三、汽車保有人若已投保強制汽車責任險及任意汽車第三人責任險，其已給付保險金額，應屬損害賠償金額之一部，爰參考強制汽車責任保險法第三十條，明訂准予減除。</p> <p>四、本辦法所定最高額責任，僅適用於公路法第六十四條第一項推定過失責任部份，至於汽車或電車保有人如經被害人證明有過失時，仍應依民法規定負損害賠償責任，以回歸民法上過失損害賠償責任之法律原則。爰參考德國道路交通法第十六條及日本汽車損害賠償保障法第四條等規定，就超過最高限額部分，被害人仍得依民法規定請求賠償之，俾資明確。</p>
<p>第三條</p> <p>汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害或死亡，如能證明其事故之發生非由於其過失所致者，依強制汽車責任保險法規定辦理。</p>	<p>第四條</p> <p>汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害或死亡，除因不可抗力不負損害賠償責任外，如能證明其事故之發生非由於其過失所致，仍得依左列標準酌給喪葬或醫藥補助費：</p> <p>一、死亡者，最高金額新臺幣十萬元。</p> <p>二、受傷者，按實補助醫藥費，最高金額新臺幣七萬元。</p>	<p>有關無過失損害賠償責任部分，強制汽車責任保險法已詳予規定，為統一公路行車事故損害賠償標準，爰規定逕依強制汽車責任保險法辦理。</p>
	<p>第五條</p> <p>前二條醫藥費用，除因急救外，以就醫之公立醫院及政</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、有關醫藥費用係屬損害</p>

表24 汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
	府辦理或特約之保險醫療院所為限。	賠償項目，是否該當損害賠償要件如有爭議，宜由法院裁判認定，不適於以行政命令加以限制，爰建議刪除。
<p>第四條</p> <p>本標準所稱重傷，係指依強制汽車責任保險法第二十五條第二項所訂定強制汽車責任保險殘廢給付標準表所列各項殘廢等級之身體障害。</p>	<p>第六條</p> <p>本辦法所稱重傷，依刑法第十條第四項之規定。</p>	<p>有關重傷標準，宜配合強制汽車責任保險法有關殘廢給付規定，該規定較刑法規定更具體明確，爰建議修正有關重傷認定標準，以強制汽車責任保險法所定各項身體殘廢等級為準。</p>
	<p>第七條</p> <p>汽車運輸業與死者家屬或傷害雙方就賠償或補助金額獲致協議時，應簽訂協議書，依協議書事項行使權利履行義務，事後不得再有異議。</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、有關行車事故損害賠償和解事宜，民法並未強行規定以何種方式為之，爰建議回歸民法所揭示之契約自由及方式自由原則，不宜明訂。且有關和解協議，如有爭議，依法得事後尋求救濟，故本條所定事後不得再有異議等語，與現行法律牴觸，爰建議刪除。</p>
	<p>第八條</p> <p>汽車運輸業因行車事故之肇事原因及其責任，依法應由當地之車輛行車事故鑑定委員會負責鑑定。</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、有關行車事故肇事原因及責任，如有爭議，應由法院裁判解決，法院於裁判時，如認為有必要，當依法囑託有關機關鑑定。故不宜強行規定應由何單位負責鑑定，以免侵害法院裁判權，爰建議刪除。</p>
<p>第五條</p> <p>本辦法之損害賠償最高限額，必要時得酌予調整。前項最高限額，於國民所得水準及生活狀況有重大變動時，應予調整。</p>	<p>第九條</p> <p>本辦法之損害賠償及補助金額，必要時得酌予調整。</p>	<p>一、為配合第二條修正，酌予調整第一項文字用語，刪除補助金額，改為最高限額。</p> <p>二、有關損害賠償最高限額，宜衡量當時國民所得水準及生活狀況，爰明定於其情事有重大變</p>

表24 汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
		更時，應予調整。以符公平合理原則。
第六條 本辦法自發布日施行。	第十條 本辦法自發布日施行。	一、條次變更。 二、本條未修正。

2.公路行車事故賠償法規修正乙案

公路部分乙案係以長期之觀點來修改鐵路行車事故賠償之法規，因此建議修改公路法以及「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」。由於公路法之位階較高，因此修法所需時程較長。本案之用意不但要提高公路行車事故損害賠償金額，更要從根本來改善現有公路行車事故賠償制度之缺失。

表25 公路法行車事故賠償相關條文修正

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
<p>第二條：本法所用名詞定義如左：</p> <p>一、公路：指國道、省道、縣道、鄉道及專用公路，供車輛通行之道路。</p> <p>二、國道：指聯絡兩省(市)以上，及重要港口、機場、邊防重鎮、國際交通與重要政治、經濟中心之主要道路。</p> <p>三、省道：指聯絡重要縣(市)及省際交通之道路。</p> <p>四、縣市：指聯絡重要縣(市)及縣(市)與重要鄉(鎮、市)間之道路。</p> <p>五、鄉道：指聯絡鄉(鎮、市)及鄉(鎮、市)與村里間之道路。</p> <p>六、專用公路：指各公私機構所興建，專供其本身運輸之道路。</p> <p>七、車輛：指汽車、電車、慢車及其他行駛於公路或市區道路之動力</p>	<p>第二條：本法所用名詞定義如左：</p> <p>一、公路：指國道、省道、縣道、鄉道及專用公路，供車輛通行之道路。</p> <p>二、國道：指聯絡兩省(市)以上，及重要港口、機場、邊防重鎮、國際交通與重要政治、經濟中心之主要道路。</p> <p>三、省道：指聯絡重要縣(市)及省際交通之道路。</p> <p>四、縣市：指聯絡重要縣(市)及縣(市)與重要鄉(鎮、市)間之道路。</p> <p>五、鄉道：指聯絡鄉(鎮、市)及鄉(鎮、市)與村里間之道路。</p> <p>六、專用公路：指各公私機構所興建，專供其本身運輸之道路。</p> <p>七、車輛：指汽車、電車、慢車及其他行駛於公路或市區道路之動力</p>	<p>有關汽車或電車行車事故損害賠償責任，應不限於汽車或電車運輸業者，尚應包括其他非運輸業者，如汽車或電車所有人及為自己之利益而將汽車或電車供運行之用者。爰參考德國道路交通法第七條與日本汽車損害賠償保障法第三條規定，配合第六十四條修正，爰建議增列本款汽車或電車保有人定義。</p>

表25 公路法行車事故賠償相關條文修正

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
<p>車輛。</p> <p>八、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。</p> <p>九、電車：指以架線供應電力無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。</p> <p>十、公路經營業：指以修建公路、橋樑、隧道、輪渡、停車場、服務站等，供汽車通行、停放或提供服務收取費用之事業。</p> <p>十一、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。</p> <p>十二、計程車客運服務業：指計程車經營客運服務而受報酬之事業。</p> <p>十三、<u>汽車或電車保有人：指汽車或電車運輸業及非運輸業之汽車或電車所有人，及為自己之利益而將汽車或電車供運行之用者。</u></p>	<p>車輛。</p> <p>八、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。</p> <p>九、電車：指以架線供應電力無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。</p> <p>十、公路經營業：指以修建公路、橋樑、隧道、輪渡、停車場、服務站等，供汽車通行、停放或提供服務收取費用之事業。</p> <p>十一、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。</p> <p>十二、計程車客運服務業：指計程車經營客運服務而受報酬之事業。</p>	
<p>第六十四條：</p> <p>一、汽車或電車保有人遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物毀損、喪失時，應負損害賠償責任。但經證明保有人自己及駕駛人關於汽車或電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，以及汽車或電車無構造上缺陷或機能之障害者，不在此限。</p> <p>二、前項損害賠償最高限額，由交通部衡量國民所得水準及生活狀</p>	<p>第六十四條：</p> <p>汽車或電車運輸業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物毀損、喪失時，應負損害賠償責任。但經證明其事故之發生係因不可抗力或非由汽車或電車運輸業之過失所致者，不負損害賠償責任。</p> <p>前項損害賠償及醫藥補助費發給辦法，由交通部定之。</p>	<p>一、鑑於汽車或電車保有人就其行車享受經濟上利益，故有關行車事故風險亦宜由其負擔，爰參考日本汽車損害賠償保障法第三條規定，對於汽車或電車之行車事故之損害賠償責任，採推定過失而使接近無過失之責任，以保障被害人之權益。</p> <p>二、對於行車事故之損害賠償，既採推定過失並接近無過失責任，為避免加害人負擔賠償金額過鉅，爰參考德國道路交通法第十二條規定，採</p>

表25 公路法行車事故賠償相關條文修正

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
<p>況以命令定之。</p> <p>三、被害人依民法規定得請求損害賠償金額，超過前項規定之最高限額者，就超過部份仍得請求之。</p> <p>四、被害人依強制汽車責任保險法規定，得請求保險賠償給付之權利，不受第一項但書規定之影響。</p>		<p>最高限額賠償責任，至於其最高限額標準，宜授權交通部衡量國民所得水準及生活狀況，以命令定之。</p> <p>三、本法所定最高限額責任，僅適用於第一項推定過失責任部分，至於汽車或電車保有人如經被害人證明有過失時，仍應依民法規定負損害賠償責任，以回歸民法上過失損害賠償責任之法律原則。爰參考德國道路交通法第十六條及日本汽車損害賠償保障法第四條等規定，就超過最高限額部分，被害人仍得依民法規定請求賠償之，俾資明確。</p> <p>四、按強制汽車責任保險賠償給付，係為使汽車交通事故受害人，獲得基本保障，故強制汽車責任保險法第五條規定採無過失責任，與本條第一項規定採推定過失責任不同，爰明定強制汽車責任保險法應優先於本法適用，以給予被害人最低基本保障。</p>

表26 汽車保有人行車事故損害賠償最高限額標準

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第一條 本標準依公路法第六十四條第二項規定訂定之。	第一條 本辦法依公路法第六十四條第二項規定訂定之。	為配合母法修正，酌予調整第一項文字用語。
	第二條 汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害、死亡或財物毀損、喪失之損害賠償金額及醫藥補助發給標準，依本辦法之規定。	一、本條刪除。 二、本條僅在重申母法規定，並無規範意義，爰予刪除。
第二條 一、汽車保有人因行車事故致人、客傷害、死亡或財、物毀損、喪失，依公路法第六十四條第一項規定，應負損害賠償責任者，其賠償最高限額如下： （一）死亡者，每人新臺幣三百六十萬元。 （二）重傷者，每人新台幣三百六十萬元。 （三）非重傷者，每人新臺幣一百萬元。 （四）財、物毀損、喪失者，每一被害人新台幣一百萬元。 二、前項損害賠償金額，應減除汽車保有人所投保強制汽車責任保險及任意汽車第三人責任險之已給付保險金額。	第三條 汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害、死亡或財物毀損、喪失，依法應負損害賠償責任者，除醫療費用由汽車所有人或駕駛人負責支付外，其賠償金額之標準如左： 一、死亡者，最高金額新臺幣一百二十萬元。 二、重傷者，最高金額新臺幣八十萬元。 三、非重傷者，最高金額新臺幣四十萬元。 四、財物毀損、喪失之賠償金額由雙方協議定之。 汽車運輸業已投保汽車第三人責任險者，前項第一款至第三款賠償金額應減除保險給付額。	一、為配合母法將行車事故損害賠償義務人由運輸業者擴張為汽車保有人。 二、本標準所訂損害賠償責任範圍涵蓋被害人依民法規定得請求損害賠償範圍，故醫療費用已包括在內，無庸特別規定，爰予刪除。 三、有關損害賠償最高限額宜參考我國國民所得水準及經濟生活狀況決定之。爰參考德國、日本立法例，建議提高損害賠償最高限額。 四、汽車保有人若已投保強制汽車責任保險及任意汽車第三人責任保險，其已給付保險金額，應屬損害賠償金額之部，爰參考強制汽車責任保險法第三十條，明訂准予減除。
	第四條 汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害或死亡，除因不可抗力不負損害賠償責任外，如能證明其事故之發生非由於其過失所致者，仍得依左列標準酌給喪葬或醫藥補助費： 一、死亡者，最高金額新臺幣十萬元。	一、本條刪除。 二、有關無過失損害賠償，已於強制汽車責任保險法中加以明定，故已無規定必要，爰予刪除。

表26 汽車保有人行車事故損害賠償最高限額標準

	二、受傷者，按實補助醫藥費，最高金額新臺幣七萬元。	
	第五條 前二條醫藥費用，除因急救外，以就醫之公立醫院及政府辦理或特約之保險醫療院所為限。	一、本條刪除。 二、有關醫藥費用係屬損害賠償項目，是否該當損害賠償要件如有爭議，宜由法院裁判認定，不適於以行政命令加以限制，爰建議刪除。
第三條 本標準所稱重傷，係指依強制汽車責任保險法第二十五條第二項所訂定強制汽車責任保險殘廢給付標準表所列各項殘廢等級之身體障害。	第六條 本辦法所稱重傷，依刑法第十條第四項之規定。	一、條次變更。 二、有關重傷標準，宜配合強制汽車責任保險法有關殘廢給付規定，該規定較刑法第十條第四項之規定更具體明確，爰建議修正。
	第七條 汽車運輸業與死者家屬或傷者雙方就賠償或補助金額獲致協議時，應簽訂協議書，依協議書事項行使權利履行義務，事後不得再有異議。	一、本條刪除。 二、有關行車事故損害賠償和解事宜，民法並未強行規定以何種方式為之，爰建議回歸民法所揭示之契約自由及方式自由原則，不宜明訂。且有關和解協議，如有爭議，依法得事後尋求救濟，故本條所定事後不得再有異議等語，與現行法律牴觸，爰建議刪除。
	第八條 汽車運輸業因行車事故之肇事原因及其責任，依法應由當地之車輛行車事故鑑定委員會負責鑑定。	一、本條刪除。 二、有關行車事故肇事原因及責任，如有爭議，應由法院裁判解決。法院於裁判時，如認為有必要，當依法囑託有關機關鑑定。故不宜強行規定應由何單位負責鑑定，以免侵害法院裁判權，爰建議刪除。
第四條 本標準之損害賠償最高限額，必要時得酌予調整。前項最高限額，於國民所得水準及生活狀況有重大	第九條 本辦法之損害賠償及補助金額，必要時得酌予調整。	一、為配合母法修正，酌予調整第一項文字用語，刪除補助金額，改為最高限額。

表26 汽車保有人行車事故損害賠償最高限額標準

變動時，應予調整。		二、配合修正後，公路法第六十四條第二項有關損害賠償最高限額應衡量國民所得水準及生活狀況，爰明定於其情事有重大變更時，應予調整，以符公平合理原則。
第五條 本標準自發布日施行。	第十條 本辦法自發布日施行。	為配合母法修正，酌予調整文字用語。

4.4.3 甲、乙二案之比較

綜合上述所建議之鐵、公路行車事故賠償方案，茲將甲、乙兩類方案作一總合之比較，如表27所示。

表27 甲、乙二案比較表

	甲 案	乙 案
目 標	短程目標	長程目標
法規面	僅修改子法「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費用發給辦法」、「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫療補助費發給辦法」且名稱不變動。	係將母法公路法、鐵路法與子法「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」、「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」一併修正，並將二子法分別改稱「鐵路運輸業行車事故損害賠償最高限額標準」與「汽車保有人行車事故損害賠償最高限額標準」。
政策面	鐵、公路行車事故損害賠償金額增至三百六十萬元。	(1)增訂鐵路強制責任保險。 (2)加重公路運輸業者之責任近於無過失責任。 (3)鐵、公路行車事故損害賠償金額增至三百六十萬元。
執行面	因只對子法為修正建議，主管機關就其內容修正公佈後即可施行	因要修改母法鐵、公路法，故執行困難度較高

表27 甲、乙二案比較表

	甲 案	乙 案
功能面	僅能達成短程目標、補救現行賠償金額過低之缺失。	可對鐵公路運輸業者行車事故之賠償責任就上位的母法（鐵、公路法）及子法做相關之修正，故有整體一貫性。
對相關個體權益之影響	最高賠償限額調高為三百六十萬元，應可加強對於被害人及其家屬生活的保障，但可能會稍微增加運輸業者之營運成本。	鐵路運輸業者應投保鐵路強制責任保險，對於被害人及其家屬損失賠償保障大幅提高，並移轉營運風險予保險業者承擔，亦符合運輸業者對於風險管理觀念之建立。故對其影響層面較廣。

4.5 運輸業行車事故作業程序

綜前所述，本研究建議於民法之過失責任（惟修法後採推定過失責任）與強制汽車責任保險法之無過失責任間，加入「推定過失責任」制度，並使無過失責任之賠償金與推定過失責任之賠償金合併後數額合乎前述之國民生活水準，使行車事故之受害人及其家屬得以有較完善之保障，惟此乃制度面之建議，而於運輸業行車事故之作業程序方面，本研究研擬之行車事故作業程序如下：

1. 事故之發生及處理：

- (1) 事故之發生。
- (2) 報警處理，並傷者送醫急救。
- (3) 現場及肇事車輛拍照存證。
- (4) 由警方繪製現場圖及製作談話筆錄。
- (5) 分析肇事原因，必要時申請各縣市行車事故鑑定委員會鑑定，如有不服，再申請覆議。

2. 就民事求償部分，肇事原因及責任歸屬確定後被害人可向加害人求償。

- (1) 備妥相關證明文件。（如各縣市行車事故之鑑定報告、診斷書、醫療費收據、療養費收據或其他補助收據、和解書或判決書、戶口名簿影本、行車執照、駕駛執照影本等）。
- (2) 通知保險公司理賠。
- (3) 先行和解或申請鄉鎮市公所調解委員會調解。
- (4) 直接訴請法院請求賠償。

(5)聲請法院支付命加害人給付賠償金額。

3.刑事部分

被害人及其家屬可向警察分局或檢察署提起告訴或向法院自訴加害人過失致死或過失傷害。

第五章 運輸業者過失責任保險之具體內容

陸上運輸工具包含汽車及鐵路車輛兩大系統，所適用之法律亦不相同，分別是公路法與鐵路法。公路法係於第六十五條規定：

汽車所有人，應於申請公路主管機關發給牌照使用前，依交通部所定之金額保責任險…。

鐵路法則是於第六十三條規定：

鐵路旅客、物品之運送，由交通部指定金額投保責任險…。

基於法源有異，有關公路與鐵路之過失責任保險，應以分開討論較為適宜。

5.1 運輸業投保過失責任保險之指導原則

1. 責任基礎：推定過失責任

鐵路法及公路法所規範的運輸業者之責任基礎，為推定過失責任，新修正民法第一百九十一條之二(民國八十九年五月實施)就運送人責任基礎亦由「過失責任」主義轉為「推定過失責任」主義，故運輸業投保過失責任保險應配合上述推定過失之責任基礎，研擬具體過失責任保險內容。

2. 保障範圍：與民法同

為使運輸業者依民法及鐵公路法應負責損害賠償之項目(如醫療費用、喪失及減少勞動能力、增加生活上需要之費用、慰撫金、財務損失、喪葬費用)，均可以獲得保險理賠，以分散其交通事故之風險，故過失責任保險之理賠範圍，應儘量與民法上損害賠償項目相同，不宜有不保事項，以實現投保過失責任保險以分散風險之目的。

3. 理賠上限：契約自由，由當事人自行決定

運輸業者如投保過失責任保險，有關保險金額理賠上限如何規定，涉及保費負擔多少，此部分應依民事法上之「私法自治」及「契約自由」精神，由當事人自行約定。

3. 被害人之直接請求權

為迅速、有效保障被害人之權益，特別於營業汽車責任保險單條款第十六條賦予被害人直接請求權，使被害人只要於被保險人依法應負賠償責任之情形，即得依下列規定，直接向保險人請求支付金額：

(1)被保險人依法應負之損害賠償金額，經法院判決確定者；或

- (2)肇事責任已確定，並經當事人雙方以書面達成和解，並經保險公司同意；或
- (3)依法應負賠償責任之被保險人，因破產、清算、失卻清償能力或死亡、失蹤者。

5.2 營業汽車責任保險之擬議

本報告第二章中已就強制汽車責任保險與任意汽車責任保險之差異性及互補性作比較分析，本節將以現行經財政部85台財保字第851793208號函核定之「營業汽車保險單條款」為藍本，擬定「營業汽車責任保險單條款」一式以供參考。

表28 營業汽車責任保險單條款

保險單條款	說明
<p>第一條 契約之構成與解釋</p> <p>本保險契約之條款、批註或批單以及有關之要保書與其他約定文件，均係本保險契約之構成部分。</p> <p>前項構成本保險契約之各種文件若有疑義時，以作有利於被保險人之解釋為原則。</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第一條條文。</p>
<p>第二條 承保範圍</p> <p>本保險契約之承保範圍為：</p> <p>一、第三人責任保險</p> <p>被保險人因所有、使用或管理被保險汽車發生意外事故，致第三人死亡或受有體傷，依法應負賠償責任而受賠償請求時，本公司於超過強制汽車責任保險金額以上之部份，對被保險人負賠償之責。意外事故發生時，被保險人未投保強制汽車責任保險，或已投保而保險契約已失效、不給付及保險人可追償時，本公司之賠償責任仍比照強制汽車責任保險所規定之保險金額扣除之，但經書面約定批改加保者不在此限。</p> <p>二、財損責任險</p> <p>被保險人因所有、使用或管理被保險汽車發生意外事故，致第三人財物受有損害，依法應負賠償責任而受賠償請求時，本公司對被保險人負賠償之責。被保險人因本保險承保範圍內應負之賠償責任所為之抗辯或訴訟，事先經本公司同意者，其支出之費用本公司同意支付之，並不受保險金額之限制。</p> <p>三、旅客責任保險</p> <p>被保險汽車於保險期間內發生意外事故，並以此為直接原因，致乘坐或上下被保險汽車之旅客遭受身體傷害、殘廢或死亡，被保險人依法應負賠償責任時，本公司對被保險人負賠償之責。本保險之承保人數，以行車執照所記載之載運旅客人數為準。倘發生意外事故，被保險汽車搭載人數超過本保險契約所載之承保人數時，本公司對每一被保險旅客之保險給付，僅按約定承保人數與</p>	<p>一、採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第二節第一條及第二節第一條條文。</p> <p>二、本保險係以責任保險為限，因此刪除屬於被保險人自有財物損失部分之車體損失保險及竊盜損失保險，此外僱主責任保險方面因市場上已另有承保範圍較廣、保障較佳之專用僱主意外責任保險商品可供選</p>

表28 營業汽車責任保險單條款

保險單條款	說明
實際載運旅客人數之比例賠付保險金。	用，故亦加以刪除。
<p>第三條 自負額</p> <p>本保險契約承保範圍內之任何一次損失，被保險人均須先負擔本保險契約所約定之自負額。本公司僅對超過自負額之損失部份負賠償之責。被保險汽車重複保險，且訂有不同自負額，以較高之自負額計算。</p>	<p>一、採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第三條條文。</p> <p>二、部份文字修訂。</p>
<p>第四條 定義</p> <p>一、被保險人：本保險所稱之「被保險人」，其意義包括列名被保險人及附加被保險人：</p> <p>(一)列名被保險人係指本保險契約所載明之被保險人，包括個人或團體。</p> <p>(二)附加被保險人係指下列之人而言：</p> <p>1.列名被保險人所僱用之駕駛人及所屬之業務使用人。</p> <p>2.經列名被保險人許可使用或管理被保險汽車之人。</p> <p>3.於法律上對被保險汽車之使用應負責任之人。</p> <p>二、被保險汽車</p> <p>本保險契約所稱「被保險汽車」係指本保險契約所載之汽車，並包括原汽車製造廠商固定裝置於車上且包括在售價中之零件及配件。</p> <p>被保險汽車依規定附掛拖車時，於發生汽車第三人責任保險或汽車旅客責任保險承保範圍內之賠償責任時，視為同一被保險汽車。但該拖車已與被保險汽車分離時則不視為被保險汽車。</p> <p>三、旅客</p> <p>本保險所稱之「旅客」，係指依約定給付對價，搭乘被保險汽車代步之人。但下列之人不包括在內：</p> <p>(一)被保險人及其家屬、受僱人，但依約定給付對價者，不在此限。</p> <p>(二)被保險汽車之駕駛人、隨車服務人員、被保險人所派遣之稽核人員或執行特定職務之人。</p> <p>(三)其他未依約定給付對價而搭乘被保險汽車之人。</p> <p>四、保險金額</p> <p>(一)本保險契約所載「每一個人」之保險金額係指在任何一次意外事故內，對每一個人傷害於超過強制汽車責任險保險金額以上之部份所負之最高賠償責任而言。</p> <p>(二)如同一次意外事故體傷或死亡不祇一人時，本公司之賠償責任以本保險契約所載「每一意外事故」傷害保險金額為限，並仍受「每一個人」保險金額限制。</p> <p>(三)本保險契約所載「每一意外事故財物損失」之保險金額，係指本公司對每一次意外事故所有財物損失之最高責任額而言。</p>	<p>一、合併原屬第二節及第三節有關定義部分之條文於本條。</p> <p>二、刪除與責任險無關之文字。</p>

表28 營業汽車責任保險單條款

保險單條款	說明
<p>第五條 告知義務與本保險契約之解除</p> <p>要保人、被保險人或其代理人於訂立本保險契約時，對於所填寫之要保書及本公司之書面詢問，均應據實說明。如有故意隱匿，或因過失遺漏或為不實之說明，足以變更或減少本公司對於危險之估計者，本公司得解除本保險契約，但要保人證明危險之發生未基於其說明或未說明之事實時，不在此限。前述解除契約權，自本公司知有解除之原因後，經過一個月不行使而消滅。本公司依前項規定解除本保險契約時，已收之保險費不予退還，倘賠償金額已給付，得請求被保險人退還之。</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第五條條文。</p>
<p>第六條 保險費之交付</p> <p>要保人應於本保險契約訂立時或約定期限內，向本公司交付保險費。交付保險費時應以本公司所掣發之收據或繳費憑證為憑。未依約定交付保險費者，本保險契約自始不生效力。</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第六條條文。</p>
<p>第七條 保險契約之終止</p> <p>本保險契約得經被保險人通知終止之，自終止之書面送達本公司之日起，本保險契約失其效力。其已滿期之保險費，應按短期費率表計算並不得低於最低保險費之規定。如同一汽車仍由本公司另簽一年期保險契約承保時，則本保險契約之未滿期保險費改按日數比例退還之。</p> <p>本公司亦得以書面通知送達被保險人最後所留之住址終止本保險契約，書面通知應記載下列事項：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、終止保險契約之保險項目。 二、終止生效之日期。 <p>本項通知應於終止生效十五日前送達。</p> <p>本保險契約生效已逾六十日，除保險法另有規定外，非有下列原因之一者，本公司不得終止本保險契約：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、要保人未依約定期限交付保險費。 二、被保險人對本保險契約之理賠有詐欺行為或記錄者。 <p>本公司依第二項終止本保險契約時，其未滿期保險費按日數比例退還之。</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第七條條文。</p>
<p>第八條 暫停使用</p> <p>被保險汽車因暫停使用或進廠駐修或失蹤期間，被保險人不得申請減費或延長保險期間。</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第九條條文。</p>
<p>第九條 不保事項</p> <p>因下列事項所致之賠償責任，本公司不負賠償之責：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、因敵人侵略、外敵行為、戰爭或類似戰爭之行為(不論宣戰與否)、叛亂、內戰、軍事訓練或演習或政府機關之徵用、充公、沒收、扣押或破壞所致者。 二、因核子反應、核子能輻射或放射性污染所致者。 三、被保險人或被保險汽車所有人、使用人、管理人或駕駛人之故意或唆使之行為所致者。 四、未經列名被保險人許可或無照(含駕照吊扣、吊銷期間)駕 	<p>一、採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第二節及第三節之不保事項文字於本條。</p>

表28 營業汽車責任保險單條款

保險單條款	說明
<p>駛或越級駕駛之人，駕駛被保險汽車所致者。</p> <p>五、被保險人於吸毒、服用安非他命、大麻、海洛因、鴉片或服用、施打其他違禁藥物後或體內酒精濃度超過規定標準時，駕駛被保險汽車所致者。</p> <p>六、從事犯罪或唆使犯罪或逃避合法逮捕之行為所致者。</p> <p>七、因尚未裝載於被保險汽車或已自被保險汽車卸下之貨物所引起之任何賠償責任，但在被保險汽車裝貨卸貨時所發生者，不在此限。</p> <p>八、被保險人、使用或管理被保險汽車之人、駕駛被保險汽車之人、被保險人或駕駛人之同居家屬及其執行職務中之受僱人死亡或受有體傷所致之賠償責任。</p> <p>九、被保險人、使用或管理被保險汽車之人、駕駛被保險汽車之人、被保險人或駕駛人之同居家屬及其執行職務中之受僱人所有、使用、租用、保管或管理之財物受有損害所致之賠償責任。</p> <p>十、被保險汽車因其本身及其裝載之重量或震動，以致橋樑、道路或計量臺受有損害所致之賠償責任。</p> <p>十一、被保險汽車因汽車修理、停車場、(包括代客停車)加油站、汽車經銷商或汽車運輸等業在其受託業務期間所致之賠償責任。</p> <p>十二、旅客因下列原因所致之傷害、殘廢或死亡，本公司不負賠償責任：</p> <p>(一)旅客之故意行為。</p> <p>(二)旅客之毆鬥、自殺或犯罪行為。</p> <p>(三)旅客本身之疾病、殘疾。</p> <p>十三、因下列事項所致之賠償責任，除經本公司書面同意加保者外，本公司不負賠償之責：</p> <p>(一)因罷工、暴動或民眾騷擾所致者。</p> <p>(二)被保險汽車因供教練開車者或參加競賽或為競賽開道或試驗效能或測驗速度所致者。</p> <p>(三)被保險人以契約或協議所承認或允諾之賠償責任。</p> <p>(四)被保險汽車除曳引車外，拖掛其他汽車期間所致者。</p>	<p>二、刪除與車輛損失有關之文字「或被保險汽車之毀損滅失」。</p> <p>三、刪除本條第二項第三款得於加費後加保酗酒駕車肇事責任之條文，以免有鼓勵酒後駕車之嫌。</p>
<p>第十條 其他保險</p> <p>被保險汽車發生意外事故，如有其他保險時，本公司按下列規定負賠償責任：</p> <p>一、該其他保險為責任保險者，屬於財損責任部份按合計之保險金額與實際應賠金額比例分攤之。於體傷責任就超過強制汽車責任保險所規定之保險金額部份按比例分攤。</p> <p>二、該其他保險為全民健康保險者，於超過該保險賠付部份或該保險不為賠付部份。</p> <p>前項所稱「其他保險」，係指被保險汽車因意外事故致發生賠償責任同時有其他不同險別的保險契約亦承保同一事故之損失而言。</p>	<p>說明：</p> <p>一、採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第十一條條文。</p> <p>二、原條文第二目所列之「社會保險」改為「全民健康保險」。</p>
<p>第十一條 保險契約權益移轉</p> <p>被保險汽車之行車執照業經過戶，而保險契約在行車執照</p>	<p>採用財政部核</p>

表28 營業汽車責任保險單條款

保險單條款	說明
<p>生效日起，超過十日未申請權益移轉者，本保險契約效力暫行停止，於停效期間發生保險事故，本公司不負賠償責任。但被保險人已向本公司申請保險契約權益移轉，而行車執照尚未辦妥過戶者，仍予賠償，惟須俟辦妥新行車執照後，方得賠付。</p> <p>被保險人死亡或被裁定破產者，被保險人之繼承人或破產管理人，應於三個月內以書面通知本公司辦理權益之移轉。倘未於前項期限辦理者，本公司得予終止保險契約。其終止後之保險費已交付者，本公司應按日數比例返還之。</p>	<p>定之「營業汽車保險單條款」第一節第十二條條文。</p>
<p>第十二條 防範損失擴大義務</p> <p>被保險汽車發生本保險契約承保範圍內之賠償責任時，被保險人有維護安全防範損失擴大之義務，倘被保險人未履行其義務，其因而擴大之損失概由被保險人自行負責。要保人或被保險人為履行前項義務，防止或減輕損害為目的而採取措施所支付合理而必要費用本公司同意償還之，並不因被保險人無肇事責任而免除。被保險人亦無須負擔約定之自負額亦不影響無賠款減費。</p>	<p>一、採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第十三條條文。</p> <p>二、刪除原條文中有關車損險之文字。</p>
<p>第十三條 被保險人之協助義務</p> <p>被保險汽車發生本保險契約承保範圍內之賠償責任時，被保險人應協助本公司處理，並提供本公司所要求之資料及文書證件。</p>	<p>一、採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節十四五條條文。</p> <p>二、刪除原條文中有關車損險之文字。</p>
<p>第十四條 危險發生之通知義務</p> <p>被保險汽車遇有本保險契約承保範圍內之賠償責任時，要保人、被保險人或受益人應立即以電話或書面通知本公司及當地憲兵或警察機關處理，並於五日內填妥出險通知書送交本公司。</p>	<p>說明：</p> <p>一、採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第十五條條文。</p> <p>二、刪除原條文中有關車損險文字。</p>
<p>第十五條 和解之參與</p> <p>被保險人發生本保險承保範圍內之賠償責任時，除第十三條所規定之費用外，被保險人對於第三人就其責任所為之承認、和解或賠償，未經本公司參與者，本公司不受拘束。但經被保險人通知而本公司無正當理由拒絕或遲延參與者，不在此限。</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第二節第五條條文。</p>
<p>第十六條 直接請求權</p> <p>被保險人依法應負賠償責任時，損害賠償請求權人得依下列規定，在被保險人依法應負之損害賠償金額範圍內，直接向本公司請求支付賠償金額：</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第</p>

表28 營業汽車責任保險單條款

保險單條款	說明
<p>一、被保險人依法應負之損害賠償金額，經法院判決確定者；或</p> <p>二、肇事責任已確定，並經當事人雙方以書面達成和解，並經本公司同意者；或</p> <p>三、依法應負賠償責任之被保險人，因破產、清算、失卻清償能力或死亡、失蹤者。</p>	<p>二節第六條條文。</p>
<p>第十七條 求償文件之處理</p> <p>被保險人於被請求賠償或被起訴時，應將收受之賠償請求書或法院書狀等影本立即送交本公司。</p> <p>損害賠償請求權人依第十五條之二第一、二、三款規定申請給付保險金時，應檢具和解書或法院判決書。</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第二節第七條條文。</p>
<p>第十八條 和解或抗辯</p> <p>被保險汽車在本保險契約有效期間內因意外事故致第三人受有損害而應負賠償責任時，被保險人如受有賠償請求或被起訴，本公司得應被保險人之要求，以其名義代為進行和解或抗辯，其所需費用由本公司負擔，並不受保險金額之限制，被保險人有協助本公司處理之義務。</p> <p>本公司以被保險人之名義代為和解或抗辯時，倘可能達成之和解金額超過本保險契約所載明之保險金額或被保險人不同意本公司所代為之和解或抗辯時，則本公司代為和解或抗辯之義務即為終了。</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第二節第八條條文。</p>
<p>第十九條 理賠範圍及方式</p> <p>一、體傷死亡理賠範圍及方式</p> <p>(一)急救或護送費用：緊急救治或護送傷亡者，所必需之實際費用。</p> <p>(二)醫療費用：須具有執照之中西醫院所開具之醫療費用單據，包括掛號、醫藥、X光檢查等必需費用，如向藥房購買藥品等單據並應由主治醫師簽證。關於醫療費用單據，倘傷者係於私立醫院就醫者，應請院方就治療之經過將手術費、藥品費、住院費、檢查費等分項開列清單，貴重藥品應加註藥品名稱、廠牌及數量、單價始准核銷。</p> <p>(三)交通費用：受傷者在治療期間來往醫院所必需之實際交通費用為限。</p> <p>(四)看護費用：傷情嚴重確實必要者為限，但僱用特別護士時，須有主治醫師認為必要之書面證明。</p> <p>(五)診斷書、證明書費用：診斷書須由合格醫師所開立，並儘量要求醫師在診斷書上填寫該治療期間需否住院，住院日數以及療養方法與時間並作詳確之估計。</p> <p>(六)喪葬費用及精神慰藉金：參照被害者之工作收入、受扶養之遺屬人數、生活程度及當地習慣等給付合理金額。</p> <p>(七)自療費用：得視受傷情形，病癒程度，並參照已支用之醫藥費及醫師診斷書所註之應繼續治療時間，給予必需之自療費用。</p> <p>(八)財務損害賠償：參照被害者所喪失或減少之勞動能力或因而增加之生活上需要計算之。</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第二節第九條條文。</p>

表28 營業汽車責任保險單條款

保險單條款	說明
<p>(九)喪失勞動能力或增加生活支出之費用。</p> <p>(十)其他體傷賠償：以第三人依法可請求賠償者為限。</p> <p>二、財損理賠範圍及方式：</p> <p>(一)運費：搬運第三人財物損壞所必需之實際費用。</p> <p>(二)修復費用：修復第三人財物所需費用。但以該第三人受損財物之實際現金價值為準。</p> <p>(三)補償費用：第三人之寵物、衣服、家畜、紀念品等因遭受損害，無法修理或恢復原狀得按實際損失協議理賠之。</p> <p>(四)其他財損賠償：以第三人依法可請求賠償者為限。</p>	
<p>第二十條 理賠申請</p> <p>被保險人遇有本保險承保範圍內之賠償責任，或損害賠償請求權人依本保險條款第十五條之二行使直接請求權向本公司提出理賠申請時，應分別檢具下列文件：</p> <p>一、第三人或旅體傷：</p> <p>(一)理賠申請書(由本公司提供)。</p> <p>(二)應本公司要求，應提供憲警單位處理證明文件或肇事責任鑑定書。</p> <p>(三)診斷書。</p> <p>(四)醫療費收據。</p> <p>(五)療養費收據或其他補助收據。</p> <p>(六)和解書或判決書。</p> <p>(七)戶口名簿影本。</p> <p>(八)賠償金領款收據。</p> <p>(九)行車執照、駕駛執照影本。</p> <p>(十)應本公司要求，應提供許可本公司查閱旅客病歷之授權書。</p> <p>二、第三人或旅客死亡：</p> <p>(一)理賠申請書(由本公司提供)。</p> <p>(二)應本公司要求，應提供憲警單位處理證明文件或肇事責任鑑定書。</p> <p>(三)死亡證明書。</p> <p>(四)除戶戶口名簿影本。</p> <p>(五)和解書或判決書。</p> <p>(六)死者遺屬領款收據及被保險人領款收據。但受害第三人依第六條行使直接請求權時毋需提出被保險人領款收據。</p> <p>(七)行車執照、駕駛執照影本。</p> <p>(八)應本公司要求，應提供許可本公司查閱旅客病歷之授權書。</p> <p>三、第三人或旅客財物損失：</p> <p>(一)理賠申請書(由本公司提供)。</p> <p>(二)應本公司要求，應提供憲警單位處理證明文件或肇事責任鑑定書。</p> <p>(三)估價單或損失清單。</p> <p>(四)發票或其他收據。</p> <p>(五)照片。</p> <p>(六)和解書或判決書。</p>	<p>一、採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第二節第十條條文。</p> <p>二、修正部分文字，俾得同時適用於第三人責任及旅客責任。</p>

表28 營業汽車責任保險單條款

保險單條款	說明
<p>(七)賠償金領款收據。</p> <p>(八)行車執照、駕駛執照影本。</p> <p>本公司於接到上列相關文件齊全後應於十五日給付之。但另有約定者，依其約定。</p> <p>本公司因可歸責於自己之事由致未能在前項規定期限內為給付者，應給付遲延利息，其利率以年息一分計算。</p>	
<p>第二十一條 被保險人之詐欺行為</p> <p>被保險人或其代理人於請求賠償時，如有詐欺行為或提供虛偽報告情事，本公司不負賠償責任。前項損失雖經賠付，本公司亦得請求返還，被保險人不得拒絕。</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第十六條條文。</p>
<p>第二十二條 代位求償</p> <p>被保險人因本保險契約承保範圍內之損失而對於第三人具有損失賠償請求權者，本公司得於給付賠償金額後，於賠償金額範圍內代位行使被保險人對於第三人之請求權。被保險人不得擅自拋棄對第三人之求償權利或有任何不利於本公司行使該項權利之行為，否則賠償金額雖已給付，本公司於受妨害未能求償之金額範圍內得請求被保險人返還之。</p> <p>要保人或被保險人為保全本公司之求償權利所支出之必要費用本公司同意償還並視為損失之一部份。</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第十七條條文。</p>
<p>第二十三條 解釋及申訴</p> <p>要保人或被保險人對於本保險契約內容或理賠有疑義時，得以書面或電話直接向本公司保戶服務部門要求解釋或申訴。要保人或被保險人亦得依法向有關單位請求解釋或申訴。</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第十八條條文。</p>
<p>第二十四條 調解與仲裁</p> <p>本公司與被保險人對於賠款金額發生爭議時，被保險人經申訴未獲解決者，得提經調解或交付仲裁，其程序及費用等，依有關辦法或商務仲裁條例規定辦理。</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第十九條條文。</p>
<p>第二十五條 通知方法及契約變更</p> <p>有關本保險契約之一切通知除經本公司同意得以其他方式為之者外，雙方當事人均應以書面送達對方最後所留之住址。本保險契約之任何變更，非經本公司簽批不生效力。</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第二十條條文。</p>
<p>第二十六條 時效</p> <p>由本保險契約所生之權利，自得為請求之日起，經過二年不行使而消滅。有下列情形之一者，其期限之起算依各該款之規定：</p> <p>一、要保人或被保險人對於危險之說明，有隱匿遺漏或不實者，自本公司知情之日起算。</p> <p>二、危險事故發生後，利害關係人能證明其非因疏忽而不知情者，自其知情之日起算。</p> <p>三、要保人或被保險人對於本公司之請求係由於第三人之請求</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第二十一條條文。</p>

表28 營業汽車責任保險單條款

保險單條款	說明
而生者，自要保人或被保險人受請求之日起算。	
<p>第二十七條 管轄法院</p> <p>因本保險契約發生訴訟時，約定以要保人或被保險人居住所在地之地方法院為管轄法院。但要保人或被保險人住所在中華民國境外者，則以本公司總公司或台灣(台北)分公司所在地之地方法院為管轄法院。</p>	<p>採用財政部核定之「營業汽車保險單條款」第一節第二十三條條文。</p>
<p>第二十八條 法令之適用</p> <p>本保險契約未約定事項，悉依保險法、公路法及有關法令規定辦理。</p>	

表29 營業汽車責任保險單條款附表之一：短期費率表

保險契約已經過期間	按全年保險費百分比(%)
一個月或以下者	1 5
一個月以上至二個月者	2 5
二個月以上至三個月者	3 5
三個月以上至四個月者	4 5
四個月以上至五個月者	5 5
五個月以上至六個月者	6 5
六個月以上至七個月者	7 5
七個月以上至八個月者	8 0
八個月以上至九個月者	8 5
九個月以上至十個月者	9 0
十個月以上至十一個月者	9 5
十一個月以上者	1 0 0

表30 營業汽車責任保險單條款附表之二：殘廢等級及賠償比例

等級	殘廢程度	賠償比率
第一級	一 雙目失明者。 二 兩手腕關節缺失或兩足踝關節缺失者。 三 一手腕關節及一足踝關節缺失者。 四 一目失明及一手腕關節缺失或一目失明及一足踝關節缺失者。 五 永久完全喪失言語或咀嚼機能者。 六 四肢機能永久完全喪失者。 七 中樞神經系統機能或胸、腹部臟器機能極度障害，終身不能從事任何工作，為維持生命必要之日常生活活動，全須他人扶助者。	100%
第二級	八 兩上肢、或兩下肢、或一上肢及一下肢，各有三大關節中之兩關節以上機能永久完全喪失者。 九 十手指缺失者。	75%
第三級	十 一上肢腕關節以上缺失或一上肢三大關節全部機能永久完全喪失者。 十一 一下肢踝關節以上缺失或一下肢三大關節全部機能永久完全喪失者。 十二 十手指機能永久完全喪失者。 十三 十足趾缺失者。	50%

表30 營業汽車責任保險單條款附表之二：殘廢等級及賠償比例

等級	殘廢程度	賠償比率
第四級	十四 兩耳聽力永久完全喪失者。	30%
	十五 一目視力永久完全喪失者。	
	十六 脊柱永久遺留顯著運動障礙者。	
	十七 一上肢三大關節中之一關節或二關節之機能永久完全喪失者。	
	十八 一下肢三大關節中之一關節或二關節之機能永久完永久完全喪失者。	
	十九 一下肢永久縮短五公分以上者。	
	二十 一手含拇指及食指有四手指以上之缺失者。	
	廿一 十足趾機能永久完全喪失者。	
	廿二 一足五趾缺失者。	
	廿三 一手拇指及食指缺失，或含拇指或食指有三手指以上缺失者。	
第五級	廿四 一手含拇指及食指有三手指以上之機能永久完全喪失者。	15%
	廿五 一足五趾機能永久完全喪失者。	
	廿六 鼻缺損，且機能永久遺留顯著障礙者。	
	廿七 一手拇指或食指缺失，或中指、無名指、小指中有二手指以上缺失者。	
第六級	廿八 一手拇指及食指機能永久完全喪失者。	10%

5.3 鐵路責任保險之擬議

依鐵路法第六十三條之規定，對於旅客、物品之運送，應依交通部規定之金額投保責任保險，其保險條款及費率則是由交通部會同財政部核定之。由於我國鐵路營運機構僅有鐵路局，以往對於鐵路責任保險並未強制要求投保。因此截至目前為止，尚未有經過財政部核定之保險商品。本研究經就分析鐵路營運機構之責任，並參考汽車責任保險單條款，研擬責任保險單條款一式，供相關單位參考。

表31 鐵路責任保險單條款草案

<p>第一條 保險契約之構成與解釋</p> <p>本保險契之條款、聲明或批註，以及與保險契約有關之要保書與其他約定書，均為本保險契約之構成部分。</p> <p>前項構成本保險契約之各種文件若有疑義時，以作有利於被保險人之解釋為原則。</p>
<p>第二條 承保範圍</p> <p>被保險人在保險期間內因經營本保險契約所載之旅客運送業務，於營業處所內發生行車事故或其他事故，致旅客身體受傷、殘廢或死亡，依鐵路法之規定應負賠償責任時，本公司對被保險人負賠償之責。</p>
<p>第三條 保險金額</p> <p>本公司對被保險人所負之賠償責任，最高以本保險契約所載保險金額為限，其能以較少金額解決者，應依該較少金額解決之。</p> <p>本公司賠償金額達到「保險期間內累計保險金額」時，本保險契約仍繼續有效。但被保險人應依照本保險契約未滿期之日數比例及原保險費率，加繳保險費恢復該項保險金額。</p>

表31 鐵路責任保險單條款草案

於本保險契約之保險期間內，保險金額之恢復，最多以二次為限。	
第四條 自負額	被保險人對於每一次保險事故，須先行負擔約定之自負額，本公司僅對於超過自負額部分之賠款負賠償之責。
第五條 名詞定義	<p>本保險契約所使用之名詞，其定義如下：</p> <p>一、「被保險人」係指鐵路營運機構。經被保險人許可或僱用而對鐵路系統從事操作、管理或維修之人、視為被保險人。</p> <p>二、「營業處所」係指保險契約所載鐵路路線沿途各車站驗票閘門以內之候車處與月台及行駛於鐵路路線之車輛車廂內部。</p> <p>三、「行車事故」指被保險人所有、使用、管理專用動力車及車輛行駛於鐵路路線，致旅客死亡或身體受傷之事故。</p> <p>四、「旅客」係指經被保險人承諾運送而搭乘保險契載明之鐵路路線車輛之人。</p> <p>五、「請求權人」係指旅客之法定繼承人。旅客受傷或殘廢時，請求權人為旅客本人。</p> <p>六、「每一個人身體傷亡保險金額」係指在任何一次意外事故內，本公司對每一個旅客傷亡個別所負之最高賠償責任。</p> <p>七、「每一次意外事故保險金額」係指在任何一次意外事故內，本公司對所有旅客傷亡所負之最高賠償責任。</p> <p>八、「保險期間內累計保險金額」係指在本保險契約有效期間內意外事故不祇一次時，本公司對所有意外事故所負之累計最高賠償責任。但經依本保險契約第二條之約定加繳保險費者，不在此限。</p>
第六條 告知義務	<p>要保人、被保險人或其代理人於訂立本保險契約時，對於所填寫之要保書及本公司之書面詢問，均應據實說明。如有故意隱匿，或因過失遺漏或為不實之說明，足以變更或減少本公司對於危險之估計者，本公司得解除本保險契約，但要保人證明危險之發生未基於其說明或未說明之事實時，不在此限。前述解除契約權，自本公司知有解除之原因後，經過一個月不行使而消滅。本公司依前項規定解除本保險契約時，已收之保險費不予退還，倘賠償金額已給付，得請求被保險人退還之。</p>
第七條 保險費之交付	<p>被保險人應於本保險契約成立生效前及保險期間內累計保險金額用罄時，交付約定之保險費。未依約定交保險費者，本保險契約不生效力，但另有約定者，不在此限。</p>
第八條 保險契約之終止	<p>本保險契約得經被保險人取得鐵路主管機關書面同意後，事先通知本公司隨時終止之，本公司應按短期費率計算方式退還未滿期保險費。</p> <p>本公司亦得經取得鐵路主管機關書面同意後終止本保險契約，其未滿期之保險費，應按日數比例退還被保險人。</p>
第九條 無求償權人	<p>本公司對於下列人員之損害不負賠償責任：</p> <p>一、被保險人之法定負責人。</p> <p>二、被保險人之受僱人。</p> <p>三、進行鐵路設施安全檢查之專業技術人員或主管機關指定單位派遣前往被保險人營業處所執行公務之人員。</p> <p>前項各款所列人員如以旅客身分乘車者，不在此限。</p>
第十條 不保事項	<p>本公司對於下列事項不負賠償責任：</p>

表31 鐵路責任保險單條款草案

<p>一、因被保險人經營或兼營非本保險契約所載明之業務，或執行未經主管機關許可之業務，或從事非法行為所致之賠償責任。</p> <p>二、因戰爭、類似戰爭（不論宣戰與否）、敵人侵略、外敵行為、叛亂、內亂、強力霸占或被徵用所致者。</p> <p>三、因核子分裂或輻射作用所致者。</p> <p>四、因罷工、暴動、民眾騷擾所致者。</p> <p>五、被保險人以契約或協議承受之賠償責任，但縱無該項契約或協議存在，依法仍應由被保險人負賠償責任者，不在此限。</p> <p>六、因旅客之故意、鬥毆、從事犯罪行為、或逃避逮捕所發生之自身傷害。</p>
<p>第十一條 其他保險</p> <p>發生意外事故時，如有其他保險亦應負賠償責任，本公司按下列約定負賠償責任：</p> <p>一、該其他保險為責任保險者，屬於財損責任部份按合計之保險金額與實際應賠償金額比例分攤之。於體傷責任就超過強制責任保險所規定之保險金額部份按比例分攤。</p> <p>二、該其他保險為全民健康保險者，於超過該保險賠付部份或該保險不為賠付部份。</p> <p>前項所稱「其他保險」，係指被保險汽車因意外事故致發生賠償責任同時有其他不同險別的保險契約亦承保同一事故之損失而言。</p>
<p>第十二條 直接請求權</p> <p>被保險人依法應負賠償責任時，損害賠償請求權人得依下列規定，在被保險人依法應負之損害賠償金額範圍內，直接向本公司請求支付賠償金額：</p> <p>一、被保險人依法應負之損害賠償金額，經法院判決確定者；或</p> <p>二、肇事責任已確定，並經當事人雙方以書面達成和解，並經本公司同意者；或</p> <p>三、依法應賠償責任之被保險人，因破產、清算、失卻清償能力或死亡、失蹤者。</p>
<p>第十三條 防範損失擴大義務</p> <p>發生本保險契約承保範圍內之賠償責任時，被保險人有維護安全防範損失擴大之義務，倘被保險人未履行其義務，其因而擴大之損失概由被保險人自行負責。要保人或被保險人為履行前項義務，防止或減輕損害為目的而採取措施所支付合理而必要費用，本公司同意償還之，並不因被保險人無肇事責任而免除。</p>
<p>第十四條 危險增加或減少之通知義務</p> <p>被保險人遇有危險增加之情形，應於知悉後十日內通知本公司。危險減少時，被保險人亦得請求本公司重新計算保險費。</p>
<p>第十五條 危險發生之通知義務</p> <p>遇有本公司應負保險責任之事故發生時，被保險人應立即以電話、電報、傳真或其他方法通知本公司。</p> <p>被保險人怠於為前項通知者，對於本公司因此所受之損失，應負賠償責任。</p>
<p>第十七條 訴訟協助義務</p> <p>保險事故發生後，旅客或求償權人向被保險人請求賠償或提起訴訟時，被保險人應立即將賠償請求書、法院令文、傳票或訴狀等影本送交本公司，本公司認為必要時，得要求被保險人提供相關資料及文書證件。</p> <p>訴訟進行中，被保險人應與本公司合作，協助人證及物證之蒐集，並須應法院傳喚到庭作證。</p> <p>被保險人怠於履行前二項義務時，本公司得請求賠償因此所生之損害。</p>
<p>第十八條 本公司之上訴權</p> <p>本公司對於被保險人未上訴之法院判決，得代為上訴。但應負擔一切費用、支出、稅捐及因此所增加之賠償損失。</p>

表31 鐵路責任保險單條款草案

第十九條 本公司之代位求償權 對於意外事故之發生，若另有依法應負賠償任之第三人時，被保險人不得對該第三人免除責任，或拋棄追償權。本公司於賠償被保險人後，於賠償金額內得代位行使對該第三人之求償權，被保險人應提供一切資料協助本公司辦理。被保險人違反前項義務時，本公司得請求損害賠償。
第二十條 法令之適用 本保險契約未約定事項，悉依保險法、鐵路法及有關法令規定辦理。

5.4 小結

本章提出運輸業可利用之汽車責任保險單條款及鐵路責任保險單條款供各界參考之用，但對於保險費率及保險金額則未有任何著墨，主要原因在於保險費率之計算必須考量最後定案之承保範圍、不保事項及研發保險商品當時之損失率等條件精算而得，目前尚無此需求，故予省略。至於保險金額或賠償限額方面，依本章所遵循之指導原則，宜採契約自由原則，由要保人或被保險人於投保之時，視其實際需求自由要約訂定，本報告亦不作建議。

第六章、結論與建議

6.1 結論

根據現況調查分析，本文發現，

- 1.鐵路交通事故死亡賠償金額大多數在新台幣五十萬以下、傷害賠償大多數在新台幣二十萬以下，似乎明顯偏低，不足填補被害人損害。
- 2.又公路運輸業行車事故之死亡賠償金額大部份在新台幣一百萬至一百五十萬之間，傷害賠償大多數在新台幣二十萬以下，其次在二十萬至四十萬之間，與鐵路行車事故比較其賠償金額較高，但仍不足以填補被害人之各項損害。
- 3.就法院判決方面，交通事故之損害賠償金額，死亡大部份為一百萬至一百五十萬之間，傷害部份為二十萬以下，其次多為一百萬至二百萬之間。以我國生活水準比較，似不足以填補被害人及家屬所受損害。
- 4.與德日外國立法例比較，我國強制汽車責任保險採無過失責任主義，與德日採推定過失相比較更能保障受害人及其家屬之權益，此為我國立法例較為優越之處。但就保障金額而言，我國死亡給付最高一百二十萬元，日本最高三千萬日圓(約合新台幣八一〇萬元)，德國最高五十萬馬克(約合新台幣九一五萬元)，兩相比較我國死亡給付金額明顯偏低
- 5.本文認為，公平合理的行車事故賠償制度，宜採下述模式：
 - (1)基本保障部份，應採無過失責任。此為強制汽車責任保險法適用範圍。
 - (2)基本保障以外部份，為滿足受害人及其家屬適當合理的損失賠償，應採推定過失的危險責任。此為鐵路法及公路法及其相關子法（汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法，及鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法）所規範之適用範圍。
 - (3)其他受害人及其家屬之特別損失之損害賠償，應回歸民法侵權行為損害賠償責任，以故意或過失為責任要件，採過失責任主義。
 - (4)現行汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法，及鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法，其賠償最高限額與強制汽車責任保險法所訂保險給付金額大致相同，致無法發揮推定過失之危險責任所應理賠之合理賠償功能，有待改進。

6.2 建議

- 1.與國外立法例相比較，參考我國生活水準，本文認為行車事故在發生死亡及重傷的情形，其合理賠償金額應提高為新台幣三百六十萬元，以填補被害人及家屬之損失。
- 2.鐵路法就基本保障部份，應仿照強制汽車保險法改採無過失責任主義，並強制納入保險。
- 3.就基本保障以外部份，為滿足受害人及其家屬適當合理的損失賠償，鐵路法及公路法應採推定過失的危險責任。包括運輸業以外之道路使用人（即自用車車主）均應納入推定過失之適用範圍，其最高賠償限額應提高為新台幣三百六十萬元。故現行汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法，及鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法應配合修正。
- 4.此外，受害人及家屬如有蒙受其他特別損失，仍得依民法侵權行為規定請求損害賠償，但應證明加害人有故意或過失，此一原則應於鐵公路法上加以明訂俾資明確。
- 5.為分散鐵公路行車事故之加害人所負擔之危險賠償責任，建議就此部份應辦理推定過失責任保險或採取強制推定過失責任保險制度。
- 6.過失責任保險之具體方案應涵蓋民法所規定各項損害賠償項目，例如：醫藥、喪葬、撫養、慰撫金等以適當合理填補受害人及其家屬的損失。
- 7.加強宣導運輸業者，建立危險管理觀念，投保運輸業過失責任之任意保險，以謀求危險補強之保障，並確保社會大眾之安全。

附錄

1. 日本汽車損害賠償保障法(中譯)

1955 年 7 月 29 日法律第 97 號公布

1998 年 6 月 15 日法律第 107 號修正

譯者：林松茂律師

茲公布汽車損害賠償保障法

汽車損害賠償保障法

目次

第一章 總則 (第一條 . 第二條)

第二章 汽車損害賠償責任 (第三條 . 第四條)

第三章 汽車損害賠償責任保險及汽車損害賠償責任互助

第一節 締結汽車損害賠償責任保險契約或汽車損害賠償責任互助契約之

強制 (第五條 ~ 第十條之二)

第二節 汽車損害賠償責任保險契約及汽車損害賠償責任互助契約(第十一

條 ~ 第二十條之三)

第三節 汽車損害賠償責任保險業務及汽車損害賠償責任互助業務(第二十

四條 ~ 第三十條)

第四節 汽車損害賠償責任保險審議會 (第三十一條 ~ 第三十九條)

第五節 政府之汽車損害賠償責任再保險業務及汽車損害賠償責任互助保

險業務 (第四十條 ~ 第七十條)

第四章 政府之汽車損害賠償保障業務 (第七十一條 ~ 第八十二條)

第五章 雜則 (第八十二條之二 ~ 第八十六條)

第六章 罰則 (第八十六條之二 ~ 第九十一條)

附則

第一章 總則

(本法之目的)

第一條 本法以確立因汽車之行駛致人之生命或身體受害時之損害賠償保障制度，保護被害人並助汽車運輸之健全發達為目的。

(定義)

第二條 本法所稱「汽車」，指道路運送車輛法 (一九五一年法律第一百八十五號) 第二條第二項規定之汽車 (供農耕作業用為目的製造之小型特殊汽車除外。) 及同條第三項規定之汽車。

2 本法所稱「行駛」，指不論有無運送人或物，以汽車依照該裝置之使用法使用之情形。

3 本法所稱「保有人」，指汽車之所有人或其他有權使用汽車之人，而為自己將汽車供行駛之用者。

4 本法所稱「駕駛人」，指為他人從事於汽車之駕駛或駕駛之補助者。

(一九六六年法九〇 . 部分修正)

第二章 汽車損害賠償責任

(汽車損害賠償責任)

第三條 為自己將汽車供行駛之用之人，因其行駛損害他人之生命或身體時，負賠償因此所生損害之責任。但證明自己及駕駛人對於汽車之行駛未怠忽注意，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欠陷或機能之障礙者，不在此限。

(民法之適用)

第四條 有關為自己將汽車供行駛用之人之損害賠償責任，依前條之規定外，依民法 (明治二十九年法律第八十九號) 之規定。

第三章 汽車損害賠償責任保險及汽車損害賠償責任互助

(一九九五法一三七 . 改稱)

第一節 締結汽車損害賠償責任保險契約或汽車損害賠償責任

互助契約之強制

(一九九五法一三七 . 改稱)

(締結責任保險或責任互助契約之強制)

第五條 汽車非經締結本法所定汽車損害賠償責任保險 (以下稱「責任保險」。) 或汽車損害賠償責任互助 (以下稱「責任互助」。) 之契約者，不得供行駛之用。

(一九九五法一三七 . 改稱)

(保險人及負互助責任之人)

第六條 責任保險之保險人 (以下稱「保險公司」)，為保險業法 (一九九五年法

律第一百零五號)第二條第四項規定之損害保險公司或同條第九項規定之外國損害保險公司等，而為責任保險之承保之人。

2 負責任互助之互助責任之人，為以下各款所列之合作社。

一 依據農業合作社法（一九四七年法律第一百三十二號）從事責任互助業務之農業合作社或農業合作社聯合社（以下稱「農業合作社等」。）。

二 依據消費合作社法（一九四八年法律第二百號）從事責任互助業務之消費合作社或消費合作社聯合社（以下稱「消費合作社等」。）。

三 依據中小企業等合作社（一九四九年律第一百八十一號）從事責任互助業務之事業合作社或合作社聯合社（以下稱「事業合作社等」。）。

（汽車損害賠償責任保險證明書）

第七條 保險公司於有保險費之繳納時，應就該汽車交付汽車損害賠償責任保險證明書給保險契約人。

2 保險契約人於該汽車損害賠償責任保險證明書之記載事項有變更時，應在汽車損害賠償責任保險證明書上受該變更之記入。

3 保險公司於有依前項規定之記入之申報時，應儘速為其記入。但於有依第二十二條第三項或第四項規定之請求，而未繳納其金額者，不在此限。

4 保險契約人於汽車損害賠償責任保險證明書遺失、破損、或其識別困難時，得要求保險公司再交付。

5 汽車損害賠償責任保險證明書之記載事項及其他有關汽車損害賠償責任保

險證明書之細目，以運輸部令訂定。

(汽車損害賠償責任保險證明書之備置)

第八條 汽車非備置汽車損害賠償責任保險證明書(在依前條第二項之規定應受變更之記入者，為受其記入之汽車損害賠償責任保險證明書。於次條同。)，不可供行駛之用。

(汽車損害賠償責任保險證明書之提示)

第九條 欲受道路運送車輛法第四條、第三十四條第一項、第三十六條之二第三項、第六十條第一項、第六十二條第二項(含第六十三條第三項及第六十七條第四項準用之情形。)、第六十七條第一項(限於使用人變更之部分。)、第七十一條第四項或第九十七條之三規定之處分者，應向該行政機關(有同法第七十四條之三之規定之適用時，為輕汽車檢查協會。於次項同。) 提示汽車損害賠償責任保險證明書。但依同法第九十四條之五第六項之規定提出保安基準適合證而欲受同法第六十二條第二項規定之處分時，得以提出依運輸部令所定方法作成之汽車損害賠償責任保險證明書影本，代替汽車損害賠償責任保險證明書之提示。

2 該行政機關於未有汽車損害賠償責任保險證明書之提示或其影本之提示

時，不為前項之處分。就道路運送車輛法第五十八條第一項規定之檢查對象外輕汽車以外之汽車，所提示或提出之汽車損害賠償責任保險證明書或其影本記載之保險期間，非與該汽車檢查證應記入之有效期間或臨時行駛許可之有效期

間或回庫行駛許可證之有效期間屆滿日止之期間全部重複之情形者，亦同。

- 3 依道路運送車輛法第九十四條之五第一項之規定請求保安基準適合證及保安基準適合標章之交付者，應向同法第九十四條之三第一項之汽車修護指定業者提示汽車損害賠償責任保險證明書。
- 4 汽車修護指定業者在無依前項規定之提示時，或其提示之汽車損害賠償責任保險證明書記載之保險期間，非與該日起至依道路運送車輛法第九十四條之五第六項之規定提出保安基準適合證應記入之同法第六十一條第一項所定汽車檢查證之有效期間屆滿日止之期間全部重複之情形者，雖有同法第九十四條之五第一項之規定，不得交付保安基準適合證及保安基準適合標章。

(一九六二法一〇六，一九六九法六八，一九七二法六二，一九九三法八六，一九九八法七四，部分修正)

(保險標章)

第九條之二 保險公司就檢查對象外輕汽車、附發動機腳踏車或締約國登錄汽車 (指關於實施道路交通條約之道路運送車輛法之特例等之法律(一九六四年法律第一百零九號) 第二條第二項規定之締約國登錄汽車。以下同。) 依第七條第一項之規定交付汽車損害賠償責任保險證明書時，應對該保險契約人交付保險標章。

- 2 在保險標章，須依運輸部令之所訂，標示保險期間之屆滿時期。
- 3 保險標章之有效期間，與保險期間同。
- 4 保險契約人於保險標章遺失、破損、或其識別困難時、及有其他運輸部令所

訂之情形時，得要求保險公司再交付。

5 保險標章之格式及其他有關保險標章之細目，以運輸部令訂定。

(一九六二法一〇六，一九六四法一〇九，一九六六法九〇，一九七二法六二，
部分修正)

第九條之三 檢查對象外輕汽車、附發動機腳踏車及締約國登錄汽車，非依運輸部令之所訂標示保險標章，不得供行駛之用。

2 保險標章不得標示在該檢查對象外輕汽車、該附發動機腳踏車或該締約國登錄汽車以外之檢查對象外輕汽車、附發動機腳踏車或締約國登錄汽車。

3 超過有效期間之保險標章，不得標示在檢查對象外輕汽車、附發動機腳踏車或締約國登錄汽車。

(汽車損害賠償責任互助證明書及互助標章)

第九條之四 第七條及第九條之二之規定，於責任互助準用。在此情形，該等規定中之「保險公司」改為「合作社」；「保險費」改為「互助費」；「保險契約人」改為「互助契約人」；「汽車損害賠償責任保險證明書」改為「汽車損害賠償責任互助證明書」；「保險標章」改為「互助標章」；「保險期間」改為「互助期間」；第七條第三項中之「第二十二條第三項或第四項」改為「於第二十三條之二第一項準用之第二十二條第三項或第四項」；第九條之二第一項中之「第七條第一項」改為「於第九條之四準用之第七條第一項」。

(一九九九五法一三七，增列)

第九條之五 關於締結責任互助契約之汽車適用第八條及第九條之規定時，該等規定中之「汽車損害賠償責任保險證明書」改為「汽車損害賠償責任互助證明

書」；「保險期間」改為「互助期間」；第八條中之「前條第二項」改為「於第九條之二準用第七條第二項」。

2 關於締結責任互助契約之檢查對象外輕汽車、附發動機腳踏車及締約國登錄汽車適用第九條之三第一項之規定時，同項中之「保險標章」改為「互助標章」。

3 第九條之三第三項及第三項之規定，於互助標章準用。

(一九九五法一三七．增列)

(適用之除外)

第十條 第五條及第七條至前條之規定，對於中央政府及其他院令所訂之人供院令所訂業務或用途行駛用之汽車，及僅供在道路（指依道路法（一九五二年法律第一百八十號）之道路、依道路運送法（一九五一年法律第一百八十三號）之汽車道及其他供一般交通用之場所。以下同。）以外之場所行駛用之汽車，不適用。

(一九五六法九四．一九五六法一四八．一九六七法七三．一九七〇法四六．部分修正)

(保險．互助除外標章)

第十條之二 運輸部長依運輸部令之所訂，對於適用前條規定之檢查對象外輕汽車及附發動機腳踏車（院令所訂者及僅供在道路以外之場所行駛之用者除外。），應交付保險．互助除外標章給保有人。

2 保險．互助除外標章之有效期間，以運輸部令訂定。

3 第一項規定之檢查對象外輕汽車及附發動機腳踏車，非依運輸部令之所訂標示保險．互助除外標章，不可供行駛之用。

4 第九條之二第四項及第五項以及第九條之三第二項及第三項之規定，於保險，互助除外標章準用。

(一九六二法一〇六，增列，一九六六法九〇，一九七〇法四六，一九七二法六二，一九九五法一三七，部分修正)

第二節 汽車損害賠償責任保險契約及汽車損害賠償責任互助

契約

(一九九五法一三七改稱)

(責任保險及責任互助之契約)

第十一條 責任保險之契約，由於依第三條規定之保有人之損害賠償責任發生時，對於因此所生保有人之損害及駕駛人亦對該被害人應負損害賠償之責任時因此所生駕駛人之損害，保險公司約定填補，保險契約人約定向保險公司繳納保險費而發生其效力。

2 責任互助之契約，由於依第三條規定之保有人之損害賠償責任發生時，對於因此所生保有人之損害及駕駛人亦對該被害人應負損害賠償之責任時因此所生駕駛人之損害，合作社約定填補，互助契約人約定向合作社繳納互助費而發生其效力。

(一九九五法一三七，部分修正)

第十二條 責任保險之契約，應按每一輛汽車締結。

(保險金額)

第十三條 責任保險之保險金額，以院令訂定。

2 於依據前項之規定制定院令或修正時，得以院令訂定有關該院令施行之際業

已締結責任保險契約之汽車以其責任保險之保險金額作為該制定或修正變更後之保險金額之必要措施及其他隨該制定或修正所必要之經過措施。

(一九六六法九〇 . 部分修正)

(免責)

第十四條 保險公司，除第八十二條之二規定之情形外，僅就由於保險契約人或被保險人之惡意所生之損害，免除填補之責。

(一九六六法九〇 . 部分修正)

(保險金之請求)

第十五條 被保險人僅得就自己已對被害人支付之損害賠償額之限度內，向保險公司請求保險金之支付。

(向保險公司之損害賠償額之請求)

第十六條 發生第三條規定之保有人之損害賠償之責任時，被害人得依院令之規定，於保險金額之限度內，向保險公司請求支付損害賠償額。

- 2 於被保險人已對被害人賠償損害之情形，保險公司對被保險人填補其損害時，保險公司在其填補金額之限度內，免除對被害人之前項支付之義務。
- 3 保險公司依第一項之規定對被害人支付損害賠償額時，除由於保險契約人或被保險人之惡意發生損害之情形外，視為保險公司已依據責任保險之契約對被保險人填補損害。
- 4 保險公司，在由於保險契約人或被保險人之惡意發生損害之情形，而依第一項之規定對被害人為損害賠償額之支付時，得就該支付之金額，向政府要求補

償。

(一九九五法一三七．部分修正)

(因休業之損害等之保險金等之限度)

第十六條之二 保險公司應對被保險人支付之保險金或依前條第一項之規定應

對被害人支付之損害賠償額當中，由於被害人因療養不能工作所生損害及其他

院令所定損害之部分，以院令所定之額為限度。

(一九七〇法四六．增列)

(對被害人之暫付金)

第十七條 保有人因責任保險契約之汽車之行駛損害他人之生命或身體時，被害

人得依院令之所定，向保險公司請求支付院令所定作為第十六條第一項規定支

付損害賠償額之暫付金之金額。

2 保險公司於有前項之請求時，應儘速支付所請求之金額。

3 保險公司於有第一項之暫付金金額超過應支付損害賠償額之情形時，得請求
返還該超過之金額。

4 保險公司於保有人之損害賠償責任未發生之情形，而支付第一項之暫付金
時，得就該支付之金額向政府要求補償。

(一九七一法四六．一九九五法一三七．部分修正)

(扣押之禁止)

第十八條 第十六條第一項及前條第一項規定之請求權，不得扣押。

(時效)

第十九條 第十六條第一項及第十七條第一項規定之請求權，經過二年時因時效

而消滅。

(追加保險費)

第十九條之二 因汽車之行駛保有人及駕駛人以外之人死亡時，該汽車之責任保險之保險契約人，負擔追加繳納按該責任保險契約之保險期間當中其死亡日以後之期間以院令所定金額之保險費（以下稱「追加保險費」。）之義務。

2 保險公司知悉有前項之死亡時，應儘速將有同項死亡之事實、追加保險費額及其繳納期限以書面通知保險契約人。在此情形，繳納期限應在自通知之書面發出日起算經過運輸部令所訂期間之後。

3 保險契約人未在繳納期限以前繳納追加保險費者，應支付按繳納期限之次日起至追加保險費繳納日止之日數之遲延利息（其利率以運輸部令訂定）。

4 保險公司於就第一項之死亡應對該責任保險之被保險人支付保險金之情形，而未受追加保險費及遲延利息之繳付時，為充抵追加保險費及遲延利息，得將相當於該等額之金額由其保險金扣抵。

5 就第一項之死亡，對保有人未發生第三條規定之損害賠償之責任時，該汽車之責任保險之保險契約人之追加保險費繳納義務，視為自始即未發生。在此情形，保險公司就應返還之追加保險費及為遲延利息之支付所受領之給付或應支付之依前項規定扣抵之金額，應接受其給付或扣抵之日起之日數附加利息（其利率以運輸部令訂定）。

（一九七〇法四六．增列）

（應告知之重要事實等）

第二十條 商法(明治三十二年法律第四十八號)第六百四十四條規定之重要事

實或事項，在責任保險之契約，如下列。

- 一 道路運送車輛法規定之汽車登錄號碼或車輛號碼；地方稅法(一九五〇年法律第二百二十六號)第四百四十六條第三項(含於同法第一條第二項準用之情形。)規定之標識號碼或道路交通條約規定之登錄號碼(不存在時為車盤號碼)。

- 二 院令所定之汽車之種別。

(一九六四法一〇九，一九六六法九〇，部分修正)

(責任保險之契約之解除等)

第二十條之二 責任保險之契約當事人，以有下列之情形者為限，得解除責任保險之契約。

- 一 該汽車成為第十條規定之汽車者。
 - 二 依商法第六百四十四條之規定者。
 - 三 就該汽車另外締結有責任保險之契約或責任互助之契約，且其契約之保險期間或互助期間之終期與該責任保險契約之保險期間之終期相同或比其終期較遲者。
 - 四 其他運輸部令所定者。
- 2 責任保險之契約之當事人，不得將其契約以合意解除，或在其契約附解除條件。
 - 3 依第一項(第二款部分除外。)規定之解除，僅向將來發生其效力。

(一九六二法一〇六．增列、一九七〇法四六．一九九五法一三七．部分修正)

(違反告知義務之契約解除之效力)

第二十一條 依商法六百四十四條之規定，保險公司解除責任保險之契約時，其解除，自保險契約人收受通知之日起算七日之後，向將來發生其效力。

2 前項解除之生效日之前發生危險者，雖有商法第六百四十五條第二項之規定，保險公司仍負填補損害之責任。在此情形，保險公司填補損害時，得向保險契約人請求其所填補之金額之支付。

(由於危險之增加或減少之契約之變更)

第二十二條 在保險期間中危險增加、或減少者，責任保險之契約，視為已變更為對應新的危險之責任保險之契約。

2 保險契約人或被保險人，知悉在保險期間中有危險增加之情事時，應儘速將之通知保險公司。

3 在保險期間中增加危險後發生危險，保險公司已填補損害者，而保險契約人或被保險人怠於前項之通知時，保險公司得向保險契約人請求其所填補之金額之支付。

4 保險公司，於第一項之情形，危險增加者，得向保險契約人請求依院令所定之增加額之保險費之繳納。

5 保險契約人，於第一項之情形，危險減少者，得向保險公司請求依院令所定之減少額之保險費之返還。

(商法之適用)

第二十三條 關於責任保險之契約，除本法另有規定者外，依商法第三編第十章第一節第一款之規定。

(有關責任保險契約之規定等之準用)

第二十三條之二 第十二條至第十九條之二及第二十二條之規定，於責任互助之契約準用。在此情形，該等規定中之「責任保險之契約」改為「責任互助之契約」，「責任保險」改為「責任互助」，「保險金額」改為「互助金額」，「保險公司」改為「合作社」，「保險契約人」改為「互助契約人」，「被保險人」改為「被互助人」，「保險金」改為「互助金」，「保險期間」改為「互助期間」，「保險費」改為「互助費」，「追加保險費」改為「追加互助費」；第十六條之二中之「前條第二項」改為「於第二十三條之二第一項準用之第十六條第一項」；第十八條中之「第十六條第一項及前條第一項」、第十九條中之「第十六條第一項及第十七條第一項」均改為「於第二十三條之二第一項準用之第十六條第一項及第十七條第一項」。

2 商法第六百六十二條及第六百六十三條之規定，於責任互助之契約準用。在此情形，同法第六百六十二條中之「保險人」改為「合作社」，「被保險人」改為「被互助人」，「保險契約人」改為「互助契約人」；同法第六百六十三條中之「保險金額」改為「互助金額」，「保險費」改為「互助費」。

(一九九五法一三七．增列)

(責任互助之契約之解除)

第二十三條之三 責任互助之契約之當事人，以有下列各款之情形者為限，得解

除責任互助之契約。

- 一 該汽車成為第十條規定之汽車者。
- 二 責任互助之訂約當時，互助契約人對合作社因故意或重大過失就第二十一條各款所列事項，未告知其事項，或告知不實之事實者。
- 三 就該汽車另外締結有責任保險之契約或責任互助之契約，且其契約之保險期間或互助契約之終期與該責任互助之契約之互助期間之終期相同或比其終期較遲者。
- 四 其他以運輸部令所定者。

- 2 第二十一條之二第二項之規定，於責任互助之契約準用。
- 3 第二十一條之二第三項之規定，於依第一項（第二款部分除外。）規定之解除準用。
- 4 商法第六百四十四條第一項但書及第二項之規定以及第二十一條之規定，於依第一項第二款規定之解除準用。在此情形，該等商法之規定中之「保險人」改為「合作社」；第二十一條中之「保險契約人」改為「互助契約人」；同條第二項中之「保險公司」改為「合作社」。

（一九九五法一三七．增列）

第三節 汽車損害賠償責任保險業務及汽車損害賠償責任互助

業務

（一九九五法一三七．改稱）

（責任保險及責任互助之契約締結義務）

第二十四條 保險公司，除有院令所定正當事由之情形外，不得拒絕責任保險契約之締結。

2 合作社，除有下列各款所列之情形及院令所定正當事由之情形外，不得拒絕責任互助契約之締結。

一 會違反農業合作社法第十條第二十項但書之規定者。

二 會違反消費合作社法第十二條第三項之規定者。

三 會違反中小企業等合作社法第九條之二第三項但書（含於同法第九條之九第四項準用之情形。）之規定者。

（一九九五法一三七．一九九八法一〇六．部分修正）

（保險費率及互助費率之基準）

第二十五條 責任保險之保險費率及責任互助之互助費率，應在能回收效率經營下適當成本之範圍內盡可能為低。

（一九九五法一三七．全部修正）

（保險費率之審查等）

第二十六條 內閣總理遇有保險業法第三條第一項或第一百八十五條第一項之營業執照之申請，於審查是否符合同法第五條第一項第四款（含於同法第一百八十七條第五項準用之情形。以下在本項同。）所列基準時，關於責任保險，除同法第五條第一項第四款所列基準之外，應審查是否符合前條之規定。

2 保險業法第一百二十三條第一項（含於同法第二百零七條準用之情形。）之總理府令．財政部令所定事項，不包括責任保險有關之事項。

- 3 內閣總理遇有保險業法第一百二十三條第一項(含於同法第二百零七條準用之情形。) 之認可之申請，為同法第一百二十四條 (含於同法第二百零七條準用之情形。以下於本項同。) 之審查時，關於責任保險之保險費率之事項，除同法第一百二十四條第二款所定基準之外，應審查是否符合前條之規定。

(一九九五法一〇六．全部修正、一九九七法一〇二．部分修正)

第二十六條之二 關於責任保險，損害保險費率計算團體法(一九四八年法律第一百九十三號) 第十條之二、第十條之三、第十條之四第二項及第三項後段、第十條之五第四項以及第十條之六第一項至第四項之規定，不適用。

- 2 關於責任保險之損害保險費率計算團體法第十條之四第一項及第三項前段規定之適用，同條第一項中之「以基準費率為中心之一定範圍內之保險費率(以下於本條稱「範圍費率」。)」改為「基準費率」；同條第三項前段中之「範圍費率」改為「基準費率」，「經認可，或依同條第二項之規定申報」改為「經認可」。

- 3 關於責任保險之損害保險費率計算團體法第十條之五第一項至第三項規定之適用，同條第一項中之「第十條之二第一項及第二項規定之期間經過，且認為該基準費率符合第八條之規定時」改為「認為該基準費率符合第八條及汽車損害賠償保障法(一九五五年法律第九十七號) 第二十五條之規定時」；同條第二項中之「依第十條之三第一項或第二項之規定之意見聽取及符合性審查」改為「是否符合第八條及汽車損害賠償保障法第二十五條之規定審查」；同條第三項中之「認為基準費率不符合第八條之規定時」改為「認為基準費率不符

合第八條或汽車損害賠償保障法第二十五條之規定時」。

(一九九五法一〇六．增列、一九九八法一〇七．部分修正)

第二十六條之三 內閣總理認為責任保險之保險費超過在效率經營下之適當成

本時，得對保險公司或損害保險費率計算團體法第二條第一項第三款規定之損

害保險費率計算團體，命令其變更責任保險費率或同項第六款所列之基準費率

(於第二十八條及第二十九條之二稱「基準費率」。)。

(一九九五法一〇六．部分修正、一九九五法一三七．舊第二十七條改列、一九九七法一〇二．一九九八法一〇七．部分修正)

(有關農業合作社等之責任互助業務之互助規程之審查等)

第二十七條 行政機關(指農業合作社法第九十八條第一項規定之行政機關，含

依同條第七項之規定受農林水產部之部分權限之委任之縣市長。)對擬經營責

任互助之業務(含依責任互助契約所負互助責任之再互助(以下稱「再互助」。))

之業務或依再互助契約所負再互助責任之再再互助(以下稱「再再互助」。))

之農業合作社等，依同法第十一條之四第一項之規定核定責任互助業務之互助

規程時，應審查該農業合作社等是否符合第一款及第二款所列之基準以及該互

助規程記載事項中之業務實施方法、互助契約或互助費是否符合第三款所列之

基準。

一 必須該農業合作社等具備足以健全且有效率執行責任互助業務之財產基礎，且有關責任互助業務之收支評估良好者。

二 必須該農業合作社等照其人員構成等，具備能確實、公正且有效率執行責任互助業務之智識及經驗，且具有高度之社會信譽者。

三 必須互助規程記載之事項符合下列基準者。

(一) 互助契約之內容，無欠乏保護互助契約人、被互助人、領取互助金額之人及其他關係人(以下於本款稱「互助契約人等」。)之虞者。

(二) 有關互助契約之內容，非對特定之人有差別待遇者。

(三) 互助契約之內容，無助長或誘發妨害公共秩序或善良風俗之行為之虞者。

(四) 互助契約人等之權利義務及其他互助契約之內容，為互助契約人等明確且平易地訂定者。

(五) 互助費，除符合第二十五條之規定外，合理且妥當，並非對特定之人有不當之差別待遇者。

(六) 其他以農林水產部令訂定之基準。

2 前項規定之行政機關，對經營責任互助業務之農業合作社依農業合作社法第十一條之四第三項之規定核定責任互助業務之互助規程之變更時，應審查互助規程記載事項中之業務之實施方法、互助契約或互助費是否符合前項第三款所列之基準。

3 第一項規定之行政機關，認為責任互助之互助費超過在有效率經營下之適當成本時，得對農業合作社等命令其變更責任互助之互助費率。

(一九九五法一三七．增列、一九九七法一〇二．部分修正)

(有關消費合作社等及事業合作社等經營之責任互助業務之互助業務規約之審查等)

第二十七條之二 前條之規定，於消費合作社等經營責任互助之業務之情形準

用。在此情形，同條中之「行政機關（指農業合作社法第九十八條第一項規定之行政機關，含依同條第七項之規定受農林水產部之部分權限之委任之縣市長。）」改為「行政機關（指消費合作社法第九十七條第一項規定之該行政機關，含依同條第二項之規定受厚生部之部分權限之委任之縣市長。）」，「農業合作社等」改為「消費合作社等」，「依同法第十一條之四第一項之規定核定責任互助業務之互助規程」改為「依同法第四十三條第四項之規定認可責任互助業務之規約（以下稱「互助業務規約」。）之設定」，「互助規程」改為「互助業務規約」，「農林水產部令」改為「厚生部令」，「依農業合作社法第十一條之四第三項之規定核定責任互助業務之互助規程之變更」改為「依消費合作社法第四十三條第四項之規定認可責任互助業務之互助業務規約」。

- 2 前條之規定，於事業合作社等經營責任互助之業務之情形準用。在此情形，同條中之「行政機關（指農業合作社法第九十八條第一項規定之行政機關，含依同條第七項之規定受農林水產部之部分權限之委任之縣市長。）」改為「行政機關（指中小企業等合作社法第一百十一條第一項規定之行政機關，含依同條第三項之規定受主管部之部分權限之委任之縣市長。）」，「農業合作社等」改為「事業合作社等」，「依同法第十一條之四第一項之規定核定責任互助業務之互助規程」改為「依同法第九條之二之六第一項（含於同法第九條之九第四項準用之情形。）之規定認可責任互助業務之互助規程」，「農林水產部令」改為

「在該事業合作社等之章程定為社員資格之事業之主管部(以下稱「事業主管部」。)制定之部令」,「依農業合作社法第十一條之四第三項之規定核定責任互助業務之互助規程之變更」改為「依中小企業等合作社法第九條之六之二第三項(含於同法第九條之九第四項之準用之情形。)之規定認可責任互助業務之互助規程」。

(一九九五法一三七.增列、一九九七法一〇二.部分修正)

(同意)

第二十八條 內閣總理遇有保險業法第三條第一項或第一百八十五條第一項之營業執照之申請(關於責任保險,限於有必要審查是否符合同法第五條第一項第三款及第四款(含於同法第一百八十七條第五項準用該等規定之情形。))所列基準以及第二十五條之規定者。),擬予核准時,當事先徵得運輸部長之同意。

2 內閣總理就保險業法第四條第二項第三款或第四款或第一百八十七條第三項第三款或第四款所列書類所定事項之中有關責任保險部分,擬依同法第一百二十三條第一項(含於同法第二百零七條準用之情形。)之規定予以認可,或依同法第一百三十一條或第二百零三條之規定下命令時,當事先徵得運輸部長之同意。

3 內閣總理就責任保險之基準費率,於有依損害保險費率計算團體法第九條之三第一項規定之申報,擬依第二十六條之二第三項之規定適用同法第十條之五第一項之規定將同法第十條之四第一項所定至經過九十日之期間縮短為適當

之期間時，當事先徵得運輸部長之同意。不為同法第十條之五第三項所定之命令時，亦同。

4 內閣總理關於責任保險之保險費率或基準費率，擬為第二十六條之三規定之變更命令或損害保險費率計算團體法第十條之六第五項規定之命令時，當事先徵得運輸部長之同意。

5 內閣總理於保險公司違反本法或依據本法之命令或處分、或違反責任保險之保險條款、或就保險費率違反保險業法或損害保險費率計算團體法或依據該等之命令或處分之情形，擬依保險業法第一百三十三條或第二百零五條之規定作處分時，當事先徵得運輸部長之同意。

(一九九五法一〇六：全部修正、一九九五法一三七、一九九七法一〇二、一九九八法一〇七：部分修正)

(同意及協議)

第二十八條之二 第二十七條第二項所定之行政機關，關於責任互助業務之互助規程中有關業務實施方法、互助契約或互助費，擬作下列各款所列之處分時，當事先徵得運輸部長及內閣總理之同意。

一 依第二十條第三項規定之變更命令。

二 依農業合作社法第十一條之四第一項或第三項規定之核定。

三 依農業合作社法第九十四條之二第二項或第三項或第九十五條規定之處分

2 前項規定之行政機關，關於責任互助業務之互助規程中有關業務實施方法、

互助契約或互助費，擬制定或變更農業合作社法第十一條之四第二項之農林水產部令時，當事先與運輸部長以及內閣總理及財政部長協議。

- 3 於第二十七條之二第一項準用第二十七條第一項規程之行政機關，關於責任互助業務之互助業務規約中有關業務實施方法、互助契約或互助費，擬作下列各款所列之處分時，當事先徵得運輸部長及內閣總理之同意。

一 依第二十七條之二第一項準用第二十七條第三項規定之變更命令。

二 依消費合作社法第四十三條第四項規定之認可。

三 依消費合作社法第九十四條之二、第九十五條第一項或第二項或第九十五條之二規定之處分。

- 4 前項規定之行政機關，關於責任互助業務之互助業務規約中有關業務實施方法、互助契約或互助費，擬制定或變更依消費合作社法第二十六條之三第二項之規定適用同條第一項之厚生部令時，當事先與運輸部長以及內閣總理及財政部長協議。

- 5 於第二十七條之二第二項準用第二十七條第一項所定之行政機關，關於責任互助業務之互助規程中有關業務實施方法、互助契約或互助費，擬作下列各款所列之處分時，當事先徵得運輸部長及內閣總理之同意。

一 依第二十七條之二第二項準用第二十七條第三項之規定之變更命令。

二 依中小企業等合作社法第九條之六之二第一項或第三項（含於同法第九條之九第四項準用之情形。）規定之認可。

三 依中小企業等合作社法第一百零五條之五或第一百零六第一項至第三項規定之處分。

- 6 前項規定之行政機關，關於責任互助業務之互助規程中有關業務之實施方法、互助契約或互助費，擬制定或變更中小企業等合作社法第九條之六之二第二項（含於同法第九條之九第四項準用之情形。）之部令時，當事先與運輸部長以及內閣總理及財政部長協議。

（一九九五法一三七．增列、一九九六法九四．一九九七法一〇二．一九九八法一〇七．部分修正）

（準備金）

第二十八條之三 保險公司，雖有保險業法第一百十六條之規定，由責任保險業務所生收支差額及運用利益，當提列其全額作為主管部令所定之準備金。在此情形，提列之準備金，除撥充責任保險業務收支不足之填補或其他主管部令所定者外，不得使用。

- 2 前項之規定，於農業合作社等準用。在此情形，同項中之「保險公司」改為「農業合作社等」，「雖有保險業法第一百十六條之規定」改為「雖有農業合作社法第十一條之五之規定」，「責任保險業務」改為「責任互助業務」。

- 3 第一項之規定，於消費合作社等準用。在此情形，同項中之「保險公司」改為「消費合作社等」，「雖有保險業法第一百十六條之規定」改為「雖有消費合作社法第五十條之三之規定」，「責任保險業務」改為「責任互助業務」。

- 4 第一項之規定，於事業合作社等準用。在此情形，同項中之「保險公司」改

為「事業合作社等」，「雖有保險業法第一百十六條之規定，責任保險業務」、「責任保險業務」均改為「責任互助業務」。

- 5 第一項（含於前三項準用之情形。）之主管部令，為內閣總理、財政部長、厚生部長、農林水產部長、運輸部長及事業主管部長共同發布之命令。

（一九九五法一三七．增列、一九九七法一〇二．部分修正）

（共同事務）

第二十八條之四 保險公司及合作社（將因締結責任互助契約所負互助責任之全部締結予其他合作社再互助之契約之合作社及將因締結該再互助契約所負再互助責任之全部締結予其他合作社再再互助契約之合作社除外。以下於本條同。），依下列各款所列方法，相互間共同處理保險費、保險金等之計算、分配及徵收之事務（以下於本條稱「共同事務」。）。

- 一 將自責任保險之保險費及其他依本法之規定保險公司收受者、或責任互助之互助費、再互助之再互助費或再再互助之再再互助費及其他依本法之規定合作社收受者，扣除第四十條及第七十八條、其他依本法之規定繳納政府者以及執行保險公司之責任保險業務之費用（指自保險費扣除預計充當將來之保險金之支付者及依同條之規定應繳納政府者之餘額。）或執行合作社之責任互助業務之費用（指自互助費、再互助費或再再互助費扣除預計充當將來之互助金、再互助金或再再互助金之支付及依同條之規定應繳納政府者之餘額。）後之餘額，依次項規約按保險公司及合作社別所定比例（以下於本條稱「分配率」。）分配予保險公司及合作社。

二 將自保險金、其他依本法之規定或依責任保險契約之規定保險公司支付者或互助金、再互助金或再再互助金、其他依本法之規定或依責任互助、再互助或再再互助之契約之規定合作社支付者，扣除第四十條及其他依本法之規定由政府收受者後之餘額，按分配率向保險公司支及合作社徵收。

- 2 保險公司及合作社，應作成訂定關於分配率及其他共同事務必要事項之規約，在保險公司應向運輸部長及內閣總理，在合作社應向運輸部長及主管該合作社之厚生部長、農林水產部長或事業主管部長報備。該規約變更時，亦同。
- 3 運輸部長為掌握共同事務之營運狀況，得在必要之限度內，要求保險公司或合作社提出有關該共同事務必要之報告或資料。在此情形，運輸部長當事先與主管該保險公司或合作社之內閣總理或厚生部長、農林水產部長或事業主管部長協議。
- 4 運輸部長以及內閣總理、厚生部長、農林水產部長及事業主管部長，認為依第二項之規定報備之規約之內容違反法令、或對特定之人有不當之差別待遇者，或認為共同事務並未適切地執行時，得共同對保險公司或合作社命令其變更規約或採取其他必要之措施。

(一九九五法一三七．增列、一九九七法一〇二．部分修正)

(有關共同行為之通知)

第二十九條 內閣總理關於保險業法第一百零一條第一項第一款(含於同法第一百九十九條準用之情形。)所列有關責任保險業務之共同行為，依同法第一百零二條第一項(含於同法第一百九十九條準用之情形。)之規定予以認可時，

當通知運輸部長。

(一九九五法一〇六．一九九七法一〇二．部分修正)

(損害率等之報告義務)

第二十九條之二 保險公司及合作社，應依總理府令．財政部令之所定，向損害保險費率計算團體而執行責任保險基準費率之計算者中由內閣總理指定者(於次項稱「費率團體」。)報告損害率及其他有關責任保險之保險費率或責任互助之互助費計算之必要事項。

2 合作社，得向費率團體，要求提供責任保險基準費率之計算基礎之資料。

3 內閣總理及財政部長，擬制定或變更第一項之總理府令．財政部令時，當事先與運輸部長以及厚生部長、農林水產部長及事業主管部長協議。

(一九九五法一三七．增列、一九九七法一〇二．一九九八法一〇七．部分修正)

(代理店契約)

第三十條 保險公司，當與汽車運輸之振興為目的組織之團體或其他人，而認為責任保險業務之順利推行上適當者，締結有關責任保險之代理店契約。

(一九八九法八二．部分修正)

第四節 汽車損害賠償責任保險審議會

(設置)

第三十一條 於金融監督廳，設汽車損害賠償責任保險審議會(以下稱「審議會」。)

(一九九七法一〇二．部分修正)

(權限)

第三十二條 審議會，受內閣總理或財政部長之諮詢，調查審議有關責任保險之重要事項，及將認為必要之該等事項向有關部長建議。

(一九九七法一〇二．部分修正)

(諮詢等)

第三十三條 內閣總理，於第二十八條第一項規定之情形擬作同項規定之處分時，或擬作同條第二項或第四項規定之處分時，應向審議會諮詢。於同條第三項規定之情形，擬縮短同項前段規定之期間，或不為同項後段規定之命令時，亦同。

2 內閣總理，擬作第二十八條之二第一項、第三項或第五項之規定之同意時，應向審議會諮詢。

3 審議會，除前條規定者外，按前項規定之諮詢，就第二十八條之二第一項、第三項或第五項規定有關內閣總理之同意，調查審議。

(一九九五法一〇六．一九九五法一三七．一九九七法一〇二．部分修正)

(組織)

第三十四條 審議會，以委員十三人組織之。

(一九六六法九〇．部分修正)

(委員)

第三十五條 委員之中五人，自行政有關機關之職員中，由內閣總理任命。

2 前項之委員以外之委員，就下列者，由內閣總理徵得運輸部長之同意任命。

一 學者專家：四人。

二 對於汽車運輸具有高度知識及經驗者：二人。

三 對於保險業具有高度知識及經驗者：二人。

3 前項委員之任期，為二年。但補欠之委員之任期，為前任者之殘餘任期。

4 委員為非專任職。

(一九六六法九〇．一九九五法一〇六．一九九七法一〇二．部分修正)

(會長)

第三十六條 於審議會置會長，由委員互選之。

2 會長總理會務。

(議決方法)

第三十七條 審議會，非有委員過半數之出席，不得開議、議決。

2 審議會之議事，以出席者之過半數決之。可否同數時，依會長之決定。

第三十八條 (刪除)(一九八三法七八)

(委任部令)

第三十九條 本法所規定者之外，有關審議會之必要事項，以總理府令．財政部令訂定。

(一九九七法一〇二．部分修正)

第五節 政府之汽車損害賠償責任再保險業務及汽車損害賠償

責任互助保險業務

(一九九五法一三七．改稱)

(再保險及保險)

第四十條 政府對於保險公司因責任保險(有關附發動機腳踏車者除外。以下於本節同。)之業務所負保險責任，予以再保險。

2 政府對於合作社因責任互助(有關附發動機腳踏車者除外。於第五十條同。)

之契約所負互助責任(在就該互助責任之全部締結有再互助之契約時，為該再互助責任(就該再互助責任之全部締結有再再互助之契約時，為該再再互助責任)，予以保險。

(一九六六法九〇 . 一九九五法一三七 . 部分修正)

(再保險關係之成立)

第四十一條 政府與保險公司間之再保險關係，因保險公司與保險契約人間之責任保險關係之成立，於其成立之時成立。

(再保險金額)

第四十二條 再保險金額，為責任保險之保險金額之百分之六十。

(再保險費率)

第四十三條 再保險費率，為責任保險之保險費乘以院令所定之比率者。

(追加保險費之再保險費之繳納)

第四十三條之二 追加保險費之再保險費，保險公司應自收受追加保險費之繳納

日起算至經過運輸部令所定期間之日以前向政府繳納。

(一九七〇 法四六 . 增列)

(政府應支付之再保險金之金額)

第四十四條 政府應支付之再保險金之金額，為保險公司應支付之保險金金額之百分之六十。

(再保險費之退還等)

第四十五條 政府於保險公司依保險條款所定退還保險費時，得依院令之所定，對保險公司退還再保險費之一部分。

- 2 保險公司依第十九條之二第五項前段規定之事由，附加利息，返還受領之追加保險費及遲延利息之給付，或依同條第四項之規定繳付扣抵之金額時，政府當以追加保險費之再保險費之繳納所受給付及依次條第二項之規定受繳付之金額附加相當於保險公司所支付利息百分之六十之金額，返還予保險公司。

(一九七〇法四六．部分修正)

(保險代位等情形之繳付)

第四十六條 保險公司行使由於責任保險之代位所取得之權利時，應繳付因其行使所得金額之百分之六十予政府。

- 2 保險公司依第十九條之二第三項之規定受遲延利息之支付時，應繳付所受支付金額之百分之六十予政府。

- 3 保險公司受領依第二十一條第二項後段或第二十二條第三項規定之支付時，應繳付所受支付金額之百分之六十予政府。

(一九七〇法四六．部分修正)

(通知)

第四十七條 保險公司與保險契約人間之責任保險關係成立時，應依運輸部令之規定，儘速將該責任保險關係有關事項通知運輸部長。已通知之事項發生變更時，亦同。

- 2 保險公司認為關於責任保險有應填補損害之原因發生時，應依運輸部令之規

定，儘速通知運輸部長。

(免責)

第四十八條 於下列之情形時，政府就再保險金之全部或一部分，免支付之責任。

- 一 保險公司違反法令或保險條款而填補損害時。
- 二 保險公司不當認定填補額而填補損害時。
- 三 保險公司因故意或重大過失怠於前條規定之通知，或為虛偽之通知時。

(時效)

第四十九條 再保險金之支付義務及再保險費之退還義務於經過二年，再保險費之繳納義務於經過一年時，因時效而消滅。

(有關再保險之規定之準用)

第五十條 第四十一條至前條之規定，於汽車損害賠償責任互助保險業務(指依第四十條第二項規定之有關保險之業務。以下同。) 準用。在此情形，該等規定中之「保險公司」改為「合作社」，「再保險關係」改為「保險關係」，「保險契約人」改為「互助契約人」，「責任保險關係」改為「責任互助關係」，「再保險金額」改為「保險金額」，「保險金額」改為「互助金額、再互助金額或再再互助金額」，「再保險費率」改為「保險費率」，「保險費率」改為「互助費率、再互助費率或再再互助費率」，「再保險費」改為「保險費」，「再保險金」改為「保險金」，「保險金」改為「互助金、再互助金或再再互助金」；第四十二條、第四十三條及第四十七條第二項中之「責任保險」改為「責任互助、再互助或

再再互助」；第四十三條之二中之「追加保險費」改為「追加互助費」；第四十五條第一項中之「保險條款」改為「互助規程 (以有關互助契約之部分為限。) 或互助業務規約 (以有關互助契約之部分為限。)」；同條第二項中之「第十九條之二第五項前段」改為「於第二十三條之二第一項準用之第十九條之二第五項前段」，「追加保險費」改為「追加互助費、追加再互助費或追加再再互助費」，「同條第四項」改為「於第二十三條之二第一項準用之第十九條之二第四項」，「次條第二項」改為「於第五十條第一項準用之第四十六條第二項」；第四十六條第一項中之「責任保險」改為「於第五十條第一項準用之第四十六條第二項」；第四十六條第一項中之「責任保險」改為「責任互助」；同條第二項中之「第十九條之二第三項」改為「於第二十三條之二第一項準用之第十九條之二第三項」；同條第三項中之「第二十一條第二項後段或第二十二條第三項」改為「於第二十三條之三第四項準用之第二十一條第二項後段或於第二十三條之二第一項準用之第二十二條第三項」；第四十八條第一款中之「保險條款」改為「互助規程 (以有關互助契約之部分為限。) 或互助業務規約 (以有關互助契約之部分為限。)」；同條第三款中之「前條」改為「於第五十條他第一項準用之第四十七條」。

- 2 於前項準用之第四十一條及第四十七條第一項之規定，在合作社負再互助責任或再再互助責任之情形，就負該再互助責任或再再互助責任有關之互助責任之合作社與互助契約人之間成立責任互助關係時，亦有其適用。

3 於第一項準用之第四十三條之二之規定，在合作社負再互助責任或再再互助責任之情形，就負該再互助責任或再再互助責任有關之互助責任之合作社受追加互助費之繳納時，亦有其適用。

4 於第一項準用之第四十六條之規定，在合作社負再互助責任或再再互助責任有關之互助責任之合作社關於該責任互助行使權利，或受支付時，亦有其適用。

(一九九五法一三七．增列)

(審查之提請)

第五十二條 保險公司或合作社，對關於汽車損害賠償責任再保險業務或汽車損害賠償責任互助保險業務之政府之處分不服時，得向運輸部長提請審查。

2 於有依前項規定之審查之提請時，運輸部長經汽車損害賠償責任再保險審查會之審查予以裁決。

3 第一項之審查之提請，關於時效之中斷，視為裁判上之請求。

(一九六二法一六一．部分修正、一九九五法一三七．舊第五十一條改列．部分修正)

(汽車損害賠償責任再保險審查會)

第五十三條 於運輸部，設汽車損害賠償責任再保險審查會。

2 汽車損害賠償責任再保險審查會，依前條第二項之規定處理屬其權限之事項。

(一九七〇法四六．部分修正、一九九五法一三七．舊第五十二條改列．部分修正)

第五十四條 汽車損害賠償責任再保險審查會，以委員五人組織之。

2 委員，自學者專家中，由運輸部長任命。

3 委員為非專任職。

4 除第三項規定者外，關於汽車損害賠償責任再保險審查會之委員及營運必要之事項，以運輸部令訂定。

(一九九五法一三七．舊第五十三條改列)

第五十五條至第七十條 (刪除)(一九九五法一三七)

第四章 政府之汽車損害賠償保障業務

(一九九五法一三七．舊第五章改列)

(汽車損害賠償保障業務)

第七十一條 政府，依本法之規定，執行汽車損害賠償保障業務。

(業務)

第七十二條 政府，於有因汽車之行駛生命或身體受害之人之情形，因該汽車之保有人不明被害人不能請求依第三條規定之損害賠償時，依被害人之請求，在院令所定金額之限度內，填補其所受損害。責任保險之被保險人及責任互助之被互助人以外之人，依第三條之規定負損害賠償之責任之情形(其責任因第十條規定之汽車之行駛發生之情形除外。)，亦依被害人之請求，在院令所定金額之限度內，填補其所受損害。

2 政府，依第十六條第四項或第十七條第四項(含該等規定於第二十三條之第二項準用之情形。)之規定之請求，為依該等規定之補償。

3 前二項之請求之手續，以運輸部令訂定。

(一九五六法九四．一九五六法一四八．一九六六法九〇．一九六七法七三．一九七〇法四六．一九九五法一三七．部分修正)

(依其他法令之給付之調整)

第七十三條 被害人依據健康保險法 (一九二二年法律第七十號)、勞動災害補償保險法 (一九四七年法律第五十號) 及其他院令所定之法令，可受相當於前條第一項規定之損害之填補之給付者，政府，在相當於該給付之限度，不為依同項規定之損害之填補。

(一九九五法一三七．部分修正)

(扣押之禁止)

第七十四條 依第七十二條第一項規定之請求權，不得扣押。

(時效)

第七十五條 依第十六條第四項或第十七條第四項(含該等規定於第二十三條之二第一項準用之情形。)或第七十二條第一項之規定之請求權，於經過二年時，因時效而消滅。

(一九六六法九〇．一九七〇法四六．一九九五法一三七．部分修正)

(代位等)

第七十六條 政府，依第七十二條第一項為損害之填補時，在其支付金額之限度，取得被害人對負有損害賠償責任之人所有之權利。

2 政府，在因保險契約人或被保險人或互助契約人或被互助人之惡意發生損害之情形，保險公司或合作社依第十六條第一項(含於第二十三條之二第一項準用之情形。)之規定對被害人支付損害賠償時，在其支付之限度，取得被害人對保險契約人或被保險人或互助契約人或被互助人所有之權利。

- 3 政府，於保有人之損害賠償責任未發生之情形，保險公司或合作社依第十七條第一項(含於第二十三條之二第一項準用之情形。)之規定對被害人支付暫付金時，得向被害人請求其返還。

(一九六六法九〇．一九七〇法四六．一九九五法一三七．部分修正)

(業務之委託)

第七十七條 政府，依院令之所定，得將第七十二條第一項所定業務之一部分委託保險公司或合作社。

- 2 合作社，雖有下列各款所列之規定，得執行依前項之規定受託之業務。

- 一 農業合作社法第十條。
- 二 消費合作社法第十條。
- 三 中小企業等合作社法第九條之二或第九條之九。

- 3 運輸部長，為依第一項規定之委託時，應公告受託之保險公司或合作社之名稱及其他運輸部令所定之事項。

(一九六六法九〇．一九九五法一〇六．一九九五法一三七．部分修正)

(汽車損害賠償保障業務賦課金)

第七十八條 保險公司、合作社及依第十條規定之汽車中院令所定者供行駛用之人，應依運輸部令之所定，向政府繳納院令所定金額之汽車損害賠償保障業務賦課金。

(一九五六法九四．一九五六法一四八．一九六六法九〇．一九六七法七三．一九七〇法四六．部分修正)

(過怠金)

第七十九條 政府，為第七十二條第一項後段規定之損害之填補時，得對負損害賠償責任之人，徵收院令所定金額之過怠金。

(徵收金之滯納處分)

第八十條 有不繳納第七十八條之汽車損害賠償保障業務賦課金或前條之過怠金者，運輸部長訂定期限予以督促。

2 運輸部長，為前項規定之督促時，對繳納義務人發出督促狀。在此情形，督促狀訂定之期限，應為自發出日起算經過十日以上之日。

3 依第一項規定之督促，雖有民法第一百五十三條之規定，仍具有時效中斷之效力。

4 運輸部長，於受第一項規定之督促之人，在同項之期限內不繳納汽車損害賠償保障業務賦課金或過怠金時，依國稅滯納處分之例處分之。

(一九七〇 法四六 . 部分修正)

(先取特權之順位)

第八十一條 第七十八條之汽車損害賠償保障業務賦課金及第七十九條之過怠金之先取特權之順位，次於國稅及地方稅。

(一九五九法一四八 . 一九七〇 法四六 . 部分修正)

(有關汽車損害賠償保障業務費用之計列)

第八十二條 政府，就第十條規定之汽車 (第七十八條之院令所定者及僅供在道路以外場所行駛用者除外。)，當將相當於第七十八條汽車損害賠償保障業務賦課金之金額，依每會計年度、預算之所定，自中央政府之其他會計計列入汽

車損害賠償責任再保險特別會計。

- 2 政府，當將執行本法規定之汽車損害賠償保障業務之事務所需經費之一部分，依每會計年度、預算之所定，自一般會計計列入汽車損害賠償責任再保險特別會計。

(一九七〇法四六，部分修正)

第五章 雜則 (一九九五法一三七，舊第六章改列)

(重複契約時之免責)

第八十二條之二 於就一輛汽車締結二以上之責任保險契約或責任互助契約之情形，保險公司或合作社就該等契約中最先締結之契約以外之契約，免除於其最先締結之契約之保險期間或互助期間重複之保險期間或互助期間內因汽車之行駛所發生事故之損害之填補、第十六條第一項(含於第十三條之二第一項準用之情形。)規定之損害賠償額之支付及第十七條第一項(含於第二十三條之二第一項準用之情形。)規定之暫付金之支付(於次項稱「損害之填補等」)之責任。

- 2 於前項之情形，同項之最先締結之契約有二以上時，保險公司或合作社就該等契約中之一契約，就超過有關該契約應為損害之填補等之金額除以該等契約之數所得之金額部分，免除損害之填補等之責任。

- 3 保險公司或合作社，於依第一項就最先締結之契約以外之契約有依第十六條第一項(含於第二十三條之二第一項準用之情形。)規定之損害賠償額之支付或依第十七條第一項(含於第二十三條之二第一項準用之情形。)規定之暫付

金之支付（以下於本項及次項稱「損害賠償額等之支付」。）之請求之情形，而為損害賠償額等支付之給付時，除保險公司或合作社或被害人知悉該請求之契約係第一項之最先締結之契約以外之契約之情形外，在其給付額之限度，取得被害人對負有損害賠償責任之人有所有之權利，同時喪失對被害人所為給付請求返還之權利。

- 4 前項之規定，於保險公司或合作社就第一項之最先締結之契約支付依第二項規定可免除損害賠償額等之支付之金額者準用。在此情形，前項中之「契約係第一項之最先締結之契約以外之契約」改為「契約之外係第一項之最先締結之契約」，「其給付額」改為「依第二項規定就損害賠償額等之支付可免責之金額」。

（一九七〇法四六．增列、一九九五法一三七．部分修正）

（事務之掌管）

第八十三條 政府之汽車損害賠償責任再保險業務、汽車損害賠償責任互助保險業務及汽車損害賠償保障業務之事務，由運輸部長掌管。

（一九七〇法四六．增列、一九九五法一三七．部分修正）

（權限之委任）

第八十四條 內閣總理依本法之權限（依第三十五條規定之權限除外。）委任予金融監督廳長。

- 2 依第十條之二、前章及第八十五條規定屬於運輸部長權限之事項，得依院令之所定，使地方運輸局長執行。

（一九六二法一〇六．一九六六法九〇．一九七〇法四六．一九八四法二五．一九九七法一〇二．部分修正）

(禁止行為等)

第八十四條之二 任何人，不得以行使之目的偽造或變造保險標章、互助標章或保險．互助除外標章，或使用偽造或變造之該等物件。

2 任何人，不得以行使之目的製造外觀與保險標章、互助標章或保險．互助除外標章類似之物件，或使用該等物件。

3 任何人，除依本法之規定或其他有正當理由之情形外，不得將保險標章或互助標章交付予他人。

4 關於確保保險標章或互助標章之正當交付，保險公司或合作社應遵守之事項，以運輸部令訂定。

(一九六二法一〇六．增列、一九六六法九〇．一九七〇法四六．一九九五法一三七．部分修正)

(證明書之提示)

第八十五條 運輸部長，認為達成第一條之目的有必要時，得使其職員，在道路或其他汽車所在場所，對駕駛汽車之人，要求提示汽車損害賠償責任保險證明書或汽車損害賠償責任互助證明書。

2 前項之職員，應攜帶表示其身分之證明書，於關係人請求時提示之。

(一九六六法九〇．一九七〇法四六．部分修正)

(委任予院令)

第八十五條之二 本法所規定者外，為實施本法必要之事項，以院令訂定。

(一九七〇法四六．增列)

(運輸部長之任務)

第八十六條 運輸部長，於行使本法規定之職權時，應致力於被害人之保護。

第六章 罰則（一九九五法一三七．舊第七章改列）

第八十六條之二 違反第八十四條之二第一項之規定者，處三年以下有期徒刑或科或併科十萬圓以下罰金。

（一九六二法一〇六．增列）

第八十七條 有下列行為之一者，處六月以下有期徒刑或五萬圓以下罰金。

- 一 違反第五條之規定者。
- 二 以欺騙或其他不正當手段，受汽車損害賠償責任保險證明書或汽車損害賠償責任互助證明書或保險標章、互助標章或保險．互助除外標章之交付或再交付者。

（一九六二法一〇六．全部修正、一九六六法九〇．一九七〇法四六．一九九五法一三七．部分修正）

第八十七條之二 不提出第二十八條之四第三項規定之報告或資料，或提出虛偽之報告或資料者，處三十萬圓以下罰金。

（一九九五法一三七．增列）

第八十八條 違反第八條或第九條之三第一項或第二項（含於第九條之五第三項及第十條之二第四項準用之情形。）之規定者，處三萬圓以下罰金。

（一九六二法一〇六．一九六六法九〇．一九七〇法四六．部分修正）

第八十九條 有下列行為之一者，處一萬圓以下罰金。

- 一 違反第九條之三第三項（含於第九條之五第三項準用之情形。）之規定者。
- 二 違反依據第八十四條之二第四項規定之運輸部令之規定者。

三 拒絕第八十五條第一項規定之提示，或加以妨礙者。

(一九六二法一〇六．一九六六法九〇．一九七〇法四六．一九九五法一三七．
部分修正)

第九十條 法人之代表人、或法人或自然人之代理人、雇用人或其他從業人員，

關於該法人自然人之業務或財產，為第八十七條至前條之違反行為時，除處罰
行為人外，對該法人或自然人亦處各本條之罰金刑。

第九十一條 保險公司或合作社違反第二十四條第一項或第二項之規定時，處保

險公司之董事(在保險業法第二條第九項規定之外國損害保險公司等，為其在
日本之代表人。以下同。)或合作社之理事三十萬圓以下罰鍰。

2 保險公司或損害保險費率計算團體違反第二十六條之三之命令時，處保險公
司之董事或損害保險費率計算團體之理事三十萬圓以下罰鍰。

3 合作社違反第二十七條第三項(含於第二十七條之二第一項及第二項準用之
情形。)之命令時，處合作社之理事三十萬圓以下罰鍰。

4 保險公司或合作社違反第二十八條之四第四項之命令時，處保險公司之董事
或合作社之理事三十萬圓以下罰鍰。

(一九六六法九〇．一九七〇法四六．一九九五法一〇六．一九九五法一三七．
部分修正)

附則 (節錄)

(施行日)

1 本法之施行日，為自公布日起算不超過八個月之範圍內院令所定之日。

(自一般會計計列入之特例)

2 第五十一條及第八十二條第二項之規定，暫時不適用。

(一九九三法八：全部修正、一九九五法一三七：部分修正)

3 於前項之情形，汽車損害賠償責任再保險特別會計法(一九五五年法律第一百三十四號)第四條第一項中之「保障帳戶列入金」改為「保障帳戶列入金、為充當本法規定之汽車損害賠償責任再保險業務及汽車損害賠償責任互助保險業務之事務費用之業務帳戶列入金」；同法第六條中之「依本法第五十一條及本法第八十二條第二項規定之自一般會計之列入金、自保障帳戶之列入金及附屬雜項收入」改為「自保險帳戶及保障帳戶之列入金以及附屬雜項收入」。

(一九八六法四六：全部修正、一九九五—三七：部分修正)

(經過規定)

6 汽車保險之契約(指以填補被保險人因汽車之行駛負加害他人之損害賠償責任所受損害為目的之保險契約。)而在第五條規定之施行日前締結者(以下稱「舊契約」。)之保險契約人，就該汽車締結責任保險之契約時，得解除舊契約。

7 依前項之規定舊契約解除時，舊契約之保險人(以下簡稱「保險人」。)應向保險契約人支付院令所定金額之解約退還金。

8 舊契約之保險金額，就該汽車締結責任保險之契約時，為增加至院令所定之金額。

9 舊契約之保險契約人，就該汽車締結責任保險之契約時，得向保險人請求院令所定金額之支付。但依附則第六項之規定解除舊契約時，不在此限。

1 0 舊契約之保險契約人，依前項前段之規定請求時，其時以後，舊契約之保險金額，回復為依附則第八項增加時以前之金額。

1 1 就舊契約之汽車締結責任保險之契約之情形，發生依舊契約及責任保險之契約應填補之損害時，先填補依責任保險契約之損害，其填補金額不足以填補損害之全部時，其不足金額再依舊契約填補。

附則（一九五六法一四八）

1 本法自地方自治法部分修正法（一九五六年法律第一百四十七號）之施行日起施行。

（施行日＝一九五六年九月一日）

2 於本法施行之際在海區漁業調整委員會之委員或農業委員會之委員職之人之兼業禁止及隨著本法之施行有關縣市政府或縣市委員會或其他機關處理或管理及執行之事務交接予地方自治第二百五十二條之十九第一項之指定都市（以卡稱「指定都市」。）或指定都市之市長或委員會或其他機關所必要之經過措施，各依地方自治法部分修正法（一九五六年法律第一百四十七號）附則第四項及第九項至第十五項之規定。

附則（一九五九法一四八．節錄）

（施行日）

1 本法自國稅徵收法（一九五九年法律第一百四十七號）之施行日起施行。

（施行日＝一九六〇年一月一日）

(有關修正公課之先取特權順位之經過措施)

7 依第二章之規定修正後之各法令 (限於徵收金之先取特權之順位有關部分)

之規定，於本法施行後依國稅徵收法第二條第十二款規定之強制換價手續開始分配手續之情形適用。關於本法施行前該分配手續開始時該法令之規定所定徵收金之先取特權之順位，仍依從前之例。

附則 (一九六二法一六一 . 節錄)

1 本法自一九六二年十月一日起施行。

2 本法修正後之規定，除本附則有特別規定者外，在本法施行前所為行政機關之處分，就本法施行前所為申請，有關之行政機關之不作為及其他本法施行前發生之事項亦適用。但依本法修正前之規定已發生之效力不受影響。

3 本法施行前提起之訴願、審查之請求、異議之聲請、其他不服之聲請 (以下稱「訴願等」。)，於本法施行後，仍依從前之例。就本法施行前所為訴願等之裁決、決定及其他之處分 (以下稱「裁決等」。) 或就本法施行前提起之訴願等在本法施行後所為裁決等再有不服時之訴願時，亦同。

4 前項規定之訴願等，而於本法施行後得依行政不服審查法為不服之聲請之處分，關於同法以外之法律之適用，視為依行政不服審查法之不服之聲請。

5 關於依第三項之規定於本法施行後所為審查之請求、異議之聲請及其他不服之聲請之裁決等，不得為依行政不服審查法之不服之聲請。

6 就本法施行前所為行政機關之處分，而依本法修正前之規定得為訴願等，且

未定其提起期間者，得依行政不服審查法為不服之聲請之期間，自本法之施行日起算。

8 關於本法施行前所為行為之罰則之適用，仍依從前之例。

9 前八項所定者外，有關本法之施行必要之經過措施，以院令訂定。

10 在本法及施行行政事件訴訟法有關法律整理法(一九六二年法律第一百四十號)對同一法律有修正之規定之情形時，先依本法修正，再依施行行政事件訴訟法有關法律整理法修正。

附則 (一九六六法九〇 . 節錄)

(施行日)

第一條 本法自公布日施行。

(經過規定)

第三條 關於以農耕作業用為目的製作之小型特殊汽車(以下稱「農耕作業用小型特殊汽車」。)供自己行駛用之人在本法施行前行駛該農耕作業用小型特殊汽車，因此損害他人之生命或身體時之損害賠償之責任，仍依從前之例。

2 農耕作業用小型特殊汽車汽車損害賠償責任保險之契約(以下稱「責任保險契約」。)而在本法施行之際業已締結者，仍在該責任保險契約之保險期間之殘餘期間中，保有人(指修正前之汽車損害賠償保障法(以下稱「舊法」。))第二條第三項規定之保有人。)或駕駛人(指舊法第二條第四項規定之駕駛人。)以填補因該農耕作業用小型特殊汽車之行駛負加於他人之生命或身體之損害

之賠償責任所受損害為目的，為該責任保險契約之當事人間締結之保險契約而續存。

- 3 除前項規定者外，關於同項之保險契約之保險關係，準用責任保險有關新法（第二十條之二第二項之規定除外。）及其他法令之規定。
- 4 關於汽車損害賠償責任再保險有關新法之規定之適用，第二項之保險契約視為責任保險契約。

第四條 附發動機腳踏車之汽車保險之契約(指以填補被保險人因附發動機腳踏車之行駛加於他人之生命或身體之損害之賠償責任所受損害為目的之保險契約。)而在一九六六年十月一日以前締結者(以下稱「舊保險契約」。)之當事人，就該附發動腳踏車締結責任保險契約時，得解除舊保險契約。

- 2 依前項之規定舊保險契約解除時，舊保險契約之保險人，應向保險契約人支付院令所定金額之解約退還金。
- 3 舊保險契約之保險金額，在就該附發動機腳踏車締結責任保險契約時，增加至院令所定之金額。
- 4 舊保險契約之保險契約人，在就該附發動機腳踏車締結責任保險契約時，增加至院令所定之金額。
- 5 舊保險契約之保險契約人，為前項前段規定之請求時，其時以後，舊保險契約之保險金額，回復依第三項規定增加時以前之金額。
- 6 在就舊保險契約之附發動機腳踏車締結責任保險契約之情形，發生依保險契

約及責任保險契約應填補之損害時，先填補依責任保險契約之損害，其填補金額不足以填補損害之全部時，其不足金額再以舊保險契約填補。

第五條 附發動機腳踏車之汽車互助之契約(指以填補被互助人因附發動機腳踏車之行駛加於他人之生命或身體之損害負賠償責任時所受損害為目的之互助契約，而與依據農業合作社法經營同法第十條第一項第八款業務之農業合作社或農業合作社聯合社之間締結者。)而在一九六六年十月一日以前締結者(以下稱「舊互助契約」。)之當事人，就附發動機腳踏車締結汽車損害賠償責任互助之契約時，得解除舊互助契約。

2 前條第二項至第六項之規定，於附發動機腳踏車之舊互助契約準用。在此情形，該等規定中之「保險契約」改為「舊互助契約」，「舊保險契約之保險人」改為「農業合作社或農業合作社聯合社」，「保險契約人」改為「互助契約人」，「保險金額」改為「互助金額」，「責任保險契約」改為「汽車損害賠償責任互助之契約」。

附則 (一九七〇 法四六 . 節錄)

(施行日等)

第一條 本法自一九七〇 年十月一日起施行。

2 修正後之第十九條之二(含於修正後之第五十四條之五第一項準用之情形。)之規定，於本法施行後締結之責任保險之契約或責任互助之契約適用；修正後之第五十五條及第五十六條之規定，於本法施行後締結之責任互助契約之互助

責任、再互助責任或再再互助責任適用。

(經過措施)

第二條 取得修正前五十五條許可之人，在本法施行之際業已依修正前之第五十七條之規定提列之汽車損害賠償支付準備金，為撥充修正前五十五條許可之汽車依第三條規定之損害賠償而其責任係在本法施行前發生者，應依修正前之第五十八條規定之例管理。

- 2 關於本法施行之際業已存在之修正前第六十規定之先取特權，仍依從前之例。
- 4 關於在本法施行前，修正前五十五條之許可失其效力之情形時依修正前第六十七條第二項(含予修正前之第六十八條第二項準用之情形。)規定之申報，仍依從前之例。但汽車損害賠償自家保障證明書，不必檢附。
- 5 取得修正前五十五條之許可之人，就在本法施行日之前日為同條許可之汽車，締結責任保險之契約或責任互助之契約時，應在七日以內，向管轄該汽車使用根據地之陸運局長申報。
- 6 關於在本法施行前發生之修正前五十五條許可之汽車因行駛事故之損害賠償有關調查之必要時對取得同條許可之人之報告之徵收及進入檢查，仍依從前之例。
- 7 關於本法施行前發生繳納事由之依修正前第七十八條規定之汽車損害賠償保障業務賦課金之繳納、滯納處分及先取特權之順位，仍依從前之例。

8 雖有修正後第八十二條之二之規定，保險公司或合作社，就本法施行前締結之責任保險之契約或責任互助之契約，不得享受同條規定之填補或支付之免責。

9 關於對本法施行前所為行為以及有關依第六項規定依從前之例之報告之徵收及進入檢查在本法施行後所為行為之罰則之適用，仍依從前之例。

附則（一九七二法六二．節錄）

（施行日）

第一條 本法自一九七三年十月一日起施行。

（汽車損害賠償保障法部分修正之經過措施）

第六條 關於在本法施行之際業已依舊法第九十七條之三第一項之規定申報使用之檢查對象輕汽車而未標示附則第二條第一項規定之檢查標章者，將該汽車視為檢查對象外輕汽車適用依前條規定修正後之汽車損害賠償保障法第九條之二（含於同法第五十四條之七準用之情形。）及第九條之三（含於同法第五十四條之八第三項準用之情形。）（含對違反該等規定之行為之罰則。）以及第五十四條之八第二項之規定。

（罰則之經過措施）

第十五條 關於對本法施行前行為之罰則之適用，仍依從前之例。

附則（一九八三法七八）

1 本法（第一條除外。）自一九八四年七月一日起施行。

2 於本法施行日之前日依法律之規定設置之機關等，而在本法施行日以後將依國家行政組織法或依據本法修正後之關係法律所定院令(以下稱「關係院令」)之規定設置者必要之經過措施及其他隨著本法之施行關係院令之制定或改廢必要之經過措施，得以院令訂定。

附則 (一九八四法二五．節錄)

(施行日)

第一條 本法自一九八四年七月一日起施行。

(經過措施)

第二十三條 本法施行前由海運局長、海運監理局長、海運局或海運監理局之支局或其他地方機關長官(以下稱「支局長等」。)或陸運局長依法律或依據法律之命令之規定所為許可、認可及其他處分或契約或其他之行為(以下於本條稱「處分等」。),依院令(關於支局長等所為處分，為運輸部令)之所定，視為依本法修正後之各該法律或依據該法律之命令之規定由相當之地方運輸局長、海運監理局長或地方運輸局或海運監理局之海運支局或其他地方機關長官(以下稱「海運支局長等」。)所為之處分。

第二十四條 在本法施行前向海運局長、海運監理局長、支局長等或陸運局長所為之申請、申報或其他之行為(以下於本條稱「申請等」。),依院令(關於向支局長等所為之申請等，為運輸部令)之所定，視為依本法修正後之各該法律或依據該法律之命令之規定向相當之地方運輸局長、海運監理局長或海運支局

長等所為之申請等。

第二十五條 關於對本法施行前所為行為之罰則之適用，仍依從前之例。

附則（一九九五法一〇六．節錄）

（施行日）

第一條 本法自保險業法（一九九五年法律第一百零五號）之施行日起施行。

（施行日＝一九九五年四月一日）

（汽車損害賠償保障法部分修正之經過措施）

第五條 關於依第十條修正後之汽車損害賠償保障法第六條之規定之適用，同條

規定之損害保險公司及外國損害保險公司，包括依保險業法附則第三條或第七

十二條之規定視為取得保險業法第三條第五項規定之損害保險業執照或同法

第一百八十五條第五項之外國損害保險業營業執照之人。

2 依第十條之規定修正後之汽車損害賠償保障法第二十六條之二及第二十八

條第三項之規定，就施行日以後費率團體依新費率團體法第十條第一項規定所

為之申報適用，就施行日前費率團體依舊費率團體法第十條第二項之規定申請

認可時，仍依從前之例。

（罰則適用之經過措施）

第六條 關於對施行日前所為行為及依本附則之規定仍依從前之例之事項在施

行日以後所為行為之罰則之適用，仍依從前之例。

（委任院令）

第七條 附則第二條至前條所定者外，關於本法之施行必要之經過措施，以院令訂定。

附則（一九九五法一三七．節錄）

2. 日本汽車損害賠償保障法施行令(中譯)

(施行日)

汽車損害賠償保障法施行令 (一九五五年十月十八日院令第二百八十六號)

歷年修正三十八次

最後修正：一九九七年八月一日院令第二五八號

茲公布汽車損害賠償保障法施行令。

汽車損害賠償保障法施行令內閣，依據汽車損害賠償保障法(一九五五年法律第九十七號) 之規定，及為實施同法，制定本院令。

(不須締結責任保險或責任互助契約之保有人及其業務範圍)

第一條 以汽車損害賠償保障法(以下稱「本法」。) 第十條院令規定之人及以同條院令規定該人之業務，如次。

一 於使用依自衛隊法(一九五四年法律第一百六十五號) 第一百十四條第一項之規定不適用道路運送車輛法(一九五一年法律第一百八十五號) 之規定之汽車時為達成自衛隊法規定之自衛隊任務必要之業務。

二 依據日本國與美利堅合眾國間之相互協力及安全保障條約在日本國內之美利堅合眾國之軍隊：為達成其任務必要之業務。

三 依據有關在日本國之聯合國軍隊之地位協定在日本國內之聯合國之軍隊：為達成其任務必要之業務。

(不須交付保險，互助除外標章之汽車之範圍)

第一條之二 本法第十條之二第一項以院令規定之檢查對象外輕汽車及附發動機腳踏車，為前條各款所列之人供各該款所列業務行駛用之檢查對象外輕汽車及附發動機腳踏車。

(保險金額)

第二條 本法第十三條第一項之保險金額，為按死亡者或受傷害者每一人，如下列。

一 死亡者：

(一) 因死亡之損害 ((二)所列之損害除外。)：一百二十萬圓。

(二) 適合附表所定第五級以上等級之遺存障害 (指傷害痊癒時在身體遺存之障害。以下同。) 有二以上時因該遺存障害之損害：按較重遺存障害適合之等級之三級上位之等級在同表所定之金額。

(三) 適合附表所定第八級以上等級之遺存障害有二以上時 ((二)所列者形除外。) 因該遺存障害之損害：按較重遺存障害適合之等級之二級上位之等級在同表所定之金額。

(四) 適合附表所定第十三級以上等級之遺存障害有二以上時 ((二)及(三)所列者除外。) 因該遺存障害之損害：按較重遺存障害適合之等級之一級上位之等級在同表所定之金額(其金額超過按各該遺存障害適合之等級在同表所定金額合算之金額時，為該合算金額)。

(五) 適合附表所定等級之遺存障害有二以上時 ((二)至(四)所列者除外。)

因該遺存障害之損害：按較重遺存障害適合之等級在同表所定之金額。

(六) 適合附表所定等級之遺存障害存在時 ((二)至(五)所列者除外。) 因

該遺存障害之損害：按該遺存障害適合之等級在同表所定之金額。

2 本法第十三條第一項之保險金額，就原已遺存障害之人再因傷害致同一部位加重遺存障害之程度時因該遺存障害之損者，為自按該遺存障害適合之附表所定等級在同表所定之金額，扣除按原有之遺存障害適合之附表所定等級在同表所定金額後之金額。

(向保險公司之損害賠償額支付之請求)

第三條 本法第十六條第一項之損害賠償額支付之請求，應以記載下列事項之書面為之。

一 請求人之姓名及住所。

二 就死亡者之請求時，請求人與死亡人之關係。

三 加害人及被害人之姓名及住所以及為加害行為之日時及地點。

四 該汽車依道路運送車輛法規定之汽車登錄號碼或車輛號碼、地方稅法 (一九五〇年法律第二百二十六號) 第四百四十六條第三項 (含於同法第一條第二項準用之情形。) 規定之標識號碼或依關於道路交通條約規定之登錄號碼 (無該等號碼時，為車盤號碼)。

五 保險契約人之姓名及住所。

六 請求金額及其計算基礎。

2 前項之書面，應備下列書件。

- 一 診斷書或鑑定書。
- 二 前項第二款及第三款事項之證明文件。
- 三 前項第六款計算基礎之證明文件。

(保險金填補或損害賠償支付設限之損害種類及其限額)

第三條之二 本法第十六條之二以院令規定之損害，為被害人因為療養不能工作所致之損害，同條以院令規定之額，為一日一萬九千圓。

(被保險人意見之聽取等)

第四條 保險公司為損害賠償額之支付時，當事先徵求被保險人之意見。

2 保險公司支付損害賠償額時，當儘速通知被保險人。

(保險公司之暫付金金額)

第五條 本法第十七條第一項暫付金之金額，按死亡者或受傷害者每人如下列。

- 一 死亡者：二百九十萬圓。
- 二 受下列之傷害者：四十萬圓。
 - (一) 認有由於脊椎之骨折損傷脊髓之症狀者。
 - (二) 由於上腕或前腕之骨折有合併症者。
 - (三) 大腿或小腿之骨折。
 - (四) 由於內臟之破裂併發腹膜炎者。

(五) 必須住院十四日以上之傷害，而需要醫師治療之期間三十日以上者。

三 受下列之傷害（前款(一)至(五)所列之傷害除外。）者：二十萬圓。

(一) 脊椎之骨折。

(二) 上腕或前腕之骨折。

(三) 內臟之破裂。

(四) 必須住院之傷害，而需要醫師治療之期間三十日以上者。

(五) 必須住院十四日以上之傷害。

四 受需要醫師治療十一日以上之傷害（第二款(一)至(五)及前款(一)至(五)所列之傷害除外。）者。

(向保險公司之暫付金支付之請求等)

第六條 第三條（請求金額計算基礎部分除外。）之規定，於本法第十七條第一項之暫付金支付之請求準用。

2 第四條第二項之規定，於本法第十七條第一項支付暫付金時準用。

(指定醫師之診斷書之提出)

第七條 保險公司認有特別之必要時，得對請求保險金、本法第十六條第一項之損害賠償額或本法第十七條第一項暫付金支付之人，要求提出保險公司指定醫師之診斷書。在此情形，必要之費用，由保險公司負擔。

(檢附書件之省略)

第八條 為下列之請求時，雖有第三條第二項（含於第六條準用之情形。）之規

定，不須檢附同項第一款及第二款之書件。

一 與本法第十六條第一項損害賠償額支付之請求同時所為之本法第十七條第一項暫付金支付之請求。

二 為本法第十七條第一項暫付支付之請求後所為本法第十六條第一項損害賠償額支付之請求。

三 為本法第十六條第一項損害賠償額支付之請求後所為本法第十七條第一項暫付金支付之請求。

(追加保險費額)

第八條之二 本法第十九條之二以院令規定之額，為該責任保險契約之保險費金額，乘以該責任保險契約之保險期間中該死亡日以後之期間之日數對該保險期間之日數之比率算出之金額。

2 依前項規定算出之金額有未滿十圓之零數，或其全額未滿一百圓時，其零數全額或其全額不計。

(汽車之種別)

第九條 本法第二十條第二款之汽車之種別，如次。

一 公共汽車：供人之運送用乘員數十一人以上之汽車(第五款及第十五款至第十七款之汽車除外。)

二 營業用乘用汽車：供人之運送用乘員數十人以下之汽車運送業務用汽車(第五款、第十二款、第十三款、第十四款之二、第十六款及第十七款之汽車除

外。)

三 自用乘用汽車：供人之運送用乘員數十人以下之汽車而非屬汽車運送業務用者 (第五款、第十二款、第十三款及第十四款之二至第十八款之汽車除外。)

四 牽引旅客汽車：供次款汽車之牽引用汽車 (第十二款、第十三款、第十四款之二及第十六款至第十八款之汽車除外。)

五 被牽引旅客汽車：供人之運送用之汽車而無馬達者 (第十二款、第十三款及第十四之二至第十八款之汽車除外。)。

六 普通貨物汽車：供物之運送用之道路運送車輛法第三條之普通汽車 (第八款、第十六款及第十七款之汽車除外。)。

七 牽引普通貨物汽車：供次款汽車之牽引用汽車 (第十二款至第十四款之二、第十六款及第十七款之汽車除外。)

八 被牽引普通貨物汽車：供物之運送用之道路運送車輛法第三條之普通汽車而無馬達者 (第十六款及第十七款之汽車除外。)。

九 小型貨物汽車：供物之運送用之道路運送車輛法第三條之小型汽車 (第十一款、第十二款、第十六款及第十七款之汽車除外。)。

十 牽引小型貨物汽車：供次款汽車之牽引用汽車 (第十二款至第十四款、第十六款及第十七款之汽車除外。)。

十一 被牽引小型貨物汽車：供物之運送用之道路運送車輛法第三條之小型汽車而無馬達者 (第十二款、第十六款及第十七款之汽車除外。)。

十二 二輪機車：道路運送車輛法第三條之小型汽車而二輪者(第十五款至第十七款之汽車除外。)。

十三 輕汽車：道路運送車輛法第三條之輕汽車(第十五款至第十七款之汽車除外。)。

十四 大型特殊汽車：道路運送車輛法第三條之大型特殊汽車(第一款至第五款及第十五款至第十七款之汽車除外。)。

十四之二 小型特殊汽車：道路運送車輛法第三條之大型特殊汽車(次款及第十七款之汽車除外。)。

十五 緊急汽車：消防汽車、救護汽車、其他供緊急用之汽車以運輸部令訂定者(次款及第十八款之汽車除外。)。

十六 商品汽車：取得道路運送車輛法第三十四條第一項(含於同法第七十三條第二項準用之情形。)之臨時行駛許可或同法第三十六條之二第一項(含於同法第七十三條第二項準用之情形。)之許可供行駛用之汽車，或因試車或回送或其他特別事由標示運輸部令所定車輛號碼牌供行駛用之輕汽車。

十七 特種用途汽車：運輸部令所定之散水汽車、廣告宣傳用汽車、靈柩汽車、其他供特種用途之汽車。

十八 附發動機腳踏車：道路運送車輛法第二條第三項之附發動機腳踏車。

十九 其他汽車：前各款汽車以外之汽車。

(危險增加或減少時保險費之繳納或返還)

第十條 依本法第二十二條第四項之規定保險公司請求繳納，或依同條第五項之規定保險契約人得請求返還之保險費之金額，為按增加或減少前之危險之責任保險契約之保險費之中，就危險增加或減少之日起至保險期間末日止之日數按日計算算出之保險費金額，與按新危險之責任保險契約而保險期間同一之保險費（該保險共間開始後保險費有變更者，為變更前之保險費）之中，就同一日收按日計算算出之保險費金額之差額。

2 第八之二第二項之規定，於前項規定之保險費金額之計算準用。

（責任保險及責任互助契約之締結之拒絕理由）

第十一條 本法第二十四條第一項及第二項以院令訂定之正當理由，如次。

一 係就本法第十條規定之汽契車之契約之要約。

二 就本法第二十條各款之事項告知不實之事實明確者。

三 未繳納責任保險之保險費或責任互助之互助費者。

四 係責任保險之保險期間或責任互助之互助期間之末日在自該要約日起算經過運輸部令所定期間之日以後之契約之要約。

（本法第四十三條院令規定之比率）

第十二條 本法第四十三條以院令規定之比率，為責任保險之純保險費率除以保險費率之數。

（再保險費之退還）

第十三條 政府，依本法第四十五條第一項規定退還再保險費時，因保險公司之

請求，就該保險公司退還金額中相當於純保險費之額乘以百分之六十之金額為之。

(再保險費之彙繳)

第十四條 再保險費及本法第四十六條規定之繳付金之繳付以及再保險金及本法第四十五條規定之再保險費之返還金之支付，按運輸部令所定期間彙總處理。

(報告等)

第十五條 運輸部長對保險公司或其代理店，為確保汽車損害賠償責任再保險業務之健全經營必要之範圍內，就有關責任保險業務，得要求報告或帳簿書類之閱覽。

第十六條 (刪除)

(準用規定)

第十七條 第二條至第八條之二及第十條之規定，於責任互助契約準用。在此情形，該等規定中之「保險金額」改為「互助金額」，「保險公司」改為「合作社」，「保險契約人」改為「互助契約人」，「保險金」改為「互助金」，「被保險人」改為「被互助人」，「責任保險」改為「責任互助」，「保險費」改為「互助費」，「保險期間」改為「互助期間」。

(再保險有關規定之準用)

第十八條 第十二條至第十五條之規定，於汽車損害賠償責任互助保險業務準用。在此情形，該等規定中之「責任保險」改為「責任互助、再互助或再再互助」，

「純保險費率」改為「純互助費率」，「保險費率」改為「互助費率、再互助費率或再再互助費率」，「再保險費」改為「保險費」，「純保險費」改為「純互助費」，「再保險金」改為「保險金」，「汽車損害賠償責任再保險業務」改為「汽車損害賠償責任互助保險業務」；「第十三條」中之「保險公司」、第十五條中之「保險公司或其代理店」改為「合作社」。

第十九條 （刪除）

（汽車損害賠償保障業務所為損害填補之限額）

第二十條 本法第七十二條第一項以院令規定之金額，就死亡者或受傷害者每一人，各為第二條所定之金額。

2 第三條之二之規定，於依本法第七十二條第一項政府所為損害之填補準用。

（本法第七十三條第一項以院令訂定之法令）

第二十一條 本法第七十三條第一項之以院令訂定之法令，如下列。

（本法第四十三條院令規定之比率）

第十二條 本法第四十三條以院令規定之比率，為責任保險之純保險費率除以保險費率以數。

（再保險費之退還）

第十三條 政府，依本法第四十五條第一項規定退還再保險費時，因保險公司之請求，就該保險公司退還金額中相當於純保險費之額乘以百分之六十之金額為之。

(再保險費之彙繳)

第十四條 再保險費及本法第四十六條規定之繳付金之繳付以及再保險金及本法第四十五條規定之再保險費之返還金之支付，按運輸部令所定期間彙總處理。

(報告等)

第十五條 運輸部長對保險公司或其代理店，為確保汽車損害賠償責任再保險業務之健全經營必要之範圍內，就有關責任保險業務，得要求報告或帳簿書類之閱覽。

第十六條 (刪除)

(準用規定)

第十七條 第二條至第八條之二及第十條之規定，於責任互助契約準用。在此情形，該等規定中之「保險金額」改為「互助金額」，「保險公司」改為「合作社」，「保險契約人」改為「互助契約人」，「保險金」改為「互助金」，「被保險人」改為「被互助人」，「責任保險」改為「責任互助」，「保險費」改為「互助費」，「保險期間」改為「互助期間」。

(再保險有關規定之準用)

第十八條 第十二條至第十五條之規定，於汽車損害賠償責任互助保險業務準用。在此情形，該等規定中之「責任保險」改為「責任互助、再互助或再再互助」，「純保險費率」改為「純互助費率」，「保險費率」改為「互助費率、再互助費率或再再互助費率」，「再保險費」改為「保險費」，「純保險費」改為「純互助費」，

「再保險金」改為「保險金」，「汽車損害賠償責任再保險業務」改為「汽車損害賠償責任互助保險業務」；「第十三條中之「保險公司」、第十五條中之「保險公司或其代理店」改為「合作社」。

第十九條 （刪除）

（汽車損害賠償保障業務所為損害填補之限額）

第二十條 本法第七十二條第一項以院令規定之金額，就死亡者或受傷害者每一人，各為第二條所定之金額。

2 第三條之二之規定，於依本法第七十二條第一項政府所為損害之填補準用。

（本法第七十三條第一項以院令訂定之法令）

第二十一條 本法第七十三條第一項之以院令訂定之法令，如下列。

- 一 船員保險法（一九三九年法律第七十三號）
- 二 勞動基準法（一九四七年法律第四十九號）
- 三 船員法（一九四七年法律第一百號）
- 四 災害救助法（一九四七年法律第一百十八號）
- 五 消防組織法（一九四七年法律第二百二十六號）
- 六 消防法（一九四八年法律第一百八十六號）
- 七 水防法（一九四九年法律第一百九十三號）
- 八 國家公務員災害補償法（一九五一年法律第一百九十一號）
- 九 協力援助警察官職務者災害給付法（一九五二年法律第二百四十五號）

- 十 協力援助海上保安官者災害給付法 (一九五三年法律第三十三號)
- 十一 公立學校校醫、牙醫、藥師公務災害補償法 (一九五七年法律第一百四十三號)
- 十二 證人等被害給付法 (一九五七年法律第一百零九號)
- 十三 國家公務員共濟組合法 (一九五八年法律第一百二十八號)
- 十四 國民健康保險法 (一九五八年法律第一百九十二號)
- 十五 災害對策基本法 (一九六一年法律第二百二十三號)
- 十六 地方公務員等共濟組合法 (一九六二年法律第一百五十二號)
- 十七 河川法 (一九六四年法律第一百六十七號)
- 十八 地方公務員災害補償法 (一九六七年法律第一百二十一號)
- 十九 老人保健法 (一九八二年法律第八十號)

(汽車損害賠償保障業務之事務之委託)

第二十二條 政府得依本法第七十七條第一項之規定，將損害填補額支付請求之受理、應填補損害額之調查、損害填補額之支付、其他本法第七十二條第一項規定事務中損害填補額之決定以外之事項委託保險公司或合作社辦理。

2 政府對依前項規定委託之保險公司或合作社，支付足以補償有效經營下之適當成本金額之委託費。

3 前項委託費之支付方法、其他依第一項規定之委託契約有關準則，以運輸部令訂定。

(權限之委任)

第二十三條 於本法第十條之二第一項及同條第四項準用之本法第九條之二第四項規定之運輸部長之權限，使由地方運輸局長行使。

2 本法第八十五條第一項規定之運輸部長之權限，地方運輸局長亦得行使。

(委任運輸部令)

第二十四條 本院令所定者外，為實施本法及本院令必要之手續及其他事項，以運輸部令訂定。

附則 (節錄)

(施行日)

1 本院令自一九五五年十二月一日起施行。但附則第二項及第三項之規定，自一九五五年十月二十日起，第十一條、第十七條至二十一條及第二十三條之規定，自一九五六年二月一日起施行。

附則 (一九六一院令二二七)

1 本院令自一九六一年九月一日起施行。

2 修正後之第二條第一款之規定，於本院令施行後締結之責任保險之契約適用，就本院令施行之際業已締結之責任保險契約之保險金額，仍依從前之例。

3 修正後之汽車損害賠償保障業務之填補損害之限度額 (限於死亡者。以下簡稱「限度額」。) 之限定，於本院令施行後發生之汽車行駛事故之暫付金之金額，仍依從前之例。

4 修正後之自家保障人支付暫付金之金額（以下簡稱「暫付金額」。）及汽車損害賠償保障業務之填補損害之限度額（以下簡稱「限度額」。）之規定，於本院例施行後發生之汽車行駛事故適用，就本院令施行前發生之汽車行駛事故之暫付金額及限度額，仍依從前之例。

- - （中間略） - -

附則（一九九七院令二五八）

1 本院令自一九九七年十月一日起施行。

2 修正後之第三條之二（含於第十七條及第二十條第二項準用之情形。）之規定，於本院令施行後發生之汽車行駛事故之保險金或互助金或損害賠償額之支付或損害之填補（以下稱「保險金之支付等」。）適用，就本院令施行前發生之汽車行駛事故之保險金之支付等，仍依從前之例。

附表（關於第二條者）

等 級	遺 存 障 害	保 險 金 額
第一級	一 兩眼失明者 二 咀嚼及言詞之機能喪失者 三 神經系統之機能或精神遺存顯著障害，需要經常照護者 四 胸腹部臟器之機能遺存顯著障害，需要經常照護者 五 兩上肢在手肘關節以上喪失者 六 兩上肢之功用全廢者 七 兩下肢在膝關節以上喪失者 八 兩下肢之功用全廢者	三千萬圓
第二級	一 一眼失明，他眼之視力降為〇．〇二以下者 二 兩眼之視力降為〇．〇二以下者 三 神經系統之機能或精神遺存顯著障害，需要隨時照護者 四 胸腹部臟器之機能遺存顯著障害，需要隨時照護者 五 兩上肢在手腕關節以上喪失者 六 兩下肢在足踝關節以上喪失者	二千五百九十萬元
第三級	一 一眼失明，他眼之視力降為〇．〇六以下者 二 咀嚼或言詞之機能喪失者 三 神經系統之機能或精神遺存顯著障害，終身不能從事勞務者	二千二百十九萬元

	四 胸腸部臟器之機能遺存顯著障害，終身不從事勞務者 五 兩手之全部手指喪失者	
第四級	一 兩眼之視力降為0.0六以下者 二 咀嚼及言詞之機能遺存顯著障害者 三 兩耳之聽力完全喪失者 四 一上肢在手肘關節以上喪失者 五 一下肢在膝關節以上喪失者 六 兩手之手指之功用全廢者 七 兩足在利斯佛蘭關節以上喪失者	一千八百八十九萬圓
第五級	一 一眼失明，他眼之視力降為0.一以下者 二 神經系統之機能或精神遺存顯著障害，不能從事特別輕易之勞務以外之勞務者 三 胸腸部臟器之機能遺存顯著障害，不能從事特別輕易之勞務以外之勞務者 四 一上肢在手腕關節以上喪失者 五 一下肢在足踝關節以上喪失者 六 一上肢之功用全廢者 七 一下肢之功用全廢者 八 兩足之足趾全部喪失者	一千五百七十四萬圓
第六級	一 兩眼之視力降為0.一以下者 二 咀嚼或言詞之機能遺存顯著障害者 三 兩耳之聽力降為非接耳不能了解大聲之程度者 四 一耳之聽力完全喪失，他耳之聽力降為在四十公分以上之距離不能了解普通話聲之程度者 五 脊椎遺存顯著畸形或運動障害者 六 一上肢之三大關節中之二關節廢其功用者 七 一下肢之三大關節中之二關節廢其功用者 八 一手之五手指或含拇指及食指在內之四手指喪失者	一千二百九十六萬圓
第七級	一 一眼失明，他眼之視力降為0.0六以下者 二 兩耳之聽力降為在四十公分以上之距離不能了解普通話聲之程度者 三 一耳之聽力完全喪失，他耳之聽力降為在一公尺以上之距離不能了解普通話聲之程度者 四 神經系統之機能或精神遺存顯著障害，不能從事輕易勞務以外之勞務者 五 胸腸部臟器之機能遺存障害，不能從事輕易勞務以外之勞務者 六 一手之拇指及食指喪失者或含拇指或食指在內之三上手指喪失者 七 一手之五手指或含拇指及食指之四手指廢其功用者 八 一足在利斯佛蘭關節以上喪失者 九 一上肢留假關節，遺存顯著運動障害者 十 一下肢留假關節，遺存顯著運動障害者 十一 兩足之足趾之功用全廢者 十二 女子之外貌遺存顯著醜狀者 十三 兩側之睪丸喪失者	一千零五十一萬圓
第八級	一 一眼失明或一眼之視力降為0.0二以下者 二 脊椎遺存運動障害者 三 一手含拇指在內之二指喪失者 四 一手之拇指及食指或含拇指或食指在內之三以上手指廢其功用者 五 一下肢縮短五公分以上者 六 一上肢之三大關節中之一關節廢其功用者 七 一下肢之三大關節中之一關節廢其功用者 八 一上肢殘留假關節者 九 一下肢殘留假關節者 十 一足之足趾全部喪失者	八百十九萬圓

	十一 脾臟或一側之腎臟喪失者	
第九級	一 兩眼之視力降為 0 . 六以下者 二 一眼之視力降為 0 . 0 六以下者 三 兩眼遺存半盲症、視野狹窄或視野變狀者 四 兩眼臉遺存顯著欠損者 五 鼻欠損，其機能遺存顯著障害者 六 咀嚼及言詞之機能遺存障害者 七 兩耳之聽力降為在一公尺以上之距離不能了解普通話聲之程度者 八 一耳之聽力降為非接耳不能了解大聲之程度，他耳之聽力降為在一公尺以上之距離了解普通話聲困難之程度者 九 一耳之聽力完全喪失者 十 神經系統之機能或精神遺存障害，能從事之勞務受相當限制者 十一 胸腹部臟器之機能遺存障害，能從事之勞務受相當限制者 十二 一手之拇指喪失者，含食指在內之二手指喪失者或拇指及食指以外之三手指喪失者 十三 一手含拇指在內之二手指廢其功用者 十四 一足含第一趾在內之二以上足趾喪失者 十五 生殖器遺存顯著障害者	六百十六萬圓
第十級	一 一眼之視力降為 0 . 一以下者 二 咀嚼或言詞之機能遺存障害者 三 對十四齒以上加以齒科補綴者 四 兩耳之聽力降為在一公尺以上之距離了解普通話聲困難之程度者 五 一耳之聽力降為非接耳不能了解大聲之程度者 六 一手之拇指喪失者或拇指及食指以外之手指喪失者 七 一手之拇指廢其功用者、含食指之二手指廢其功用者或拇指及食指以外之三手指廢其功用者 八 一下肢縮短三公分以上者 九 一足之第一趾或其他四足趾喪失者 十 一上肢之三大關節中一關節之機能遺存顯著障害者 十一 一下肢之三大關節中一關節之機能遺存顯著障害者	四百六十一萬圓
第十一級	一 兩眼之眼球遺存顯著之調節機能障害或運動障害者 二 兩眼臉遺存顯著之運動障害者 三 一眼臉遺存顯著之欠損者 四 對齒以上加以齒科補綴者 五 兩耳之聽力降為在一公尺以上之距離不能了解小聲之程度者 六 一耳之聽力降為在四十公分以上之距離不能了解普通話聲之程度者 七 脊椎遺存畸形者 八 一手之中指或無名指喪失者 九 一手之食指廢其功用者或拇指及食指以外之二手指廢其功用者 十 一足含第一趾在內之二以上足趾廢其功用者 十一 在胸腹部臟器遺存障害者	三百三十一萬圓
第十二級	一 一眼之眼球遺存顯著之調節機能障害或運動障害者 二 一眼臉遺存顯著之運動障害者 三 對七齒以上加以齒科補綴者 四 一耳之耳殼大部分欠損者 五 鎖骨、胸骨、肋骨、肩甲骨或骨盤骨遺存顯著之畸形者 六 一上肢之三大關節中一關節之機能遺存障害者 七 一下肢之三大關節中一關節之機能遺存障害者 八 長管骨遺存畸形者 九 一手之中指或無名指廢其功用者	二百二十四萬圓

	十 一足之第二趾喪失者、含第二趾在內二足趾喪失者或第三趾以下之三足趾喪失者 十一 一足之第一趾或其他四足趾廢其功用者 十二 在局部遺存頑固神經症狀者 十三 男子之外貌遺存顯著之醜狀者 十四 女子之外貌遺存醜狀者	
第十三級	一 一眼之視力降為0.6以下者 二 一眼遺存半盲症、視野狹窄或視野變狀者 三 兩眼臉一部分遺存欠損或遺存睫毛脫禿者 四 對五齒以上加以齒科補綴者 五 一手之小指喪失者 六 一手之拇指指骨一部分喪失者 七 一手之食指指骨一部分喪失者 八 一手之食指末關節不能屈伸者 九 一下肢縮短一公分以上者 十 一足之第三趾以下之一或二足趾喪失者 十一 一足之第二趾廢其功用者、含第二趾在內之二足趾廢其功用者或第三趾以下之三足趾廢其功用者	一百三十九萬圓
第十四級	一 一眼臉之一部分遺存欠損或遺存睫毛脫禿者 二 對三齒以上加以齒補綴者 三 一耳之聽力降為在一公尺以上之距離不能了解小聲之程度者 四 在上肢之露面遺存手掌大小之醜痕者 五 在下肢之露面遺存手掌大小之醜痕者 六 一手之小指廢其功用者 七 一手之拇指及食指以外之手指指骨之一部分喪失者 八 一手之拇指及食指以外之手指之末關節不能屈伸者 九 一足之第三趾以下之一或二足趾廢其功用者 十 在局部遺存神經症狀者 十一 男子之外貌遺存醜狀者	七十五萬元

備考

- 一 視力之測定，依萬國式試力表。於有屈折異狀者，就矯正視力測定。
- 二 所謂喪失手指者，係拇指在指關節，其他手指在第一指關節以上喪失者。
- 三 所謂手指廢其功用者，係喪失手指末節之一半以上，或在中指節關或第一指關節（在母指，為指關節）遺存顯著之運動障害者。
- 四 所謂喪失足趾者，係喪失其全部者。
- 五 所謂足趾廢其功用者，係第一足趾末節之一半以上，其他足末關節以上喪失者，或在中趾節關或第一趾關節（在第一足趾，為趾關節）遺存顯著之運動障害者。

六 不適合各等級遺存障害之遺存障害，而與各等級之遺存障害相當者，認為該等級之遺存障害。

3. 德國道路交通法(摘譯)

1987年1月28日修正

譯者：盛子龍 博士

道路交通法律(Straßenverkehrsgesetz)

I. 交通規定

§1 「許可」

- (1)在公共道路或場所行駛之動力車輛，須取得交通主管機關之許可始得供行駛，例外則由交通部決定。交通部對於國產車的許可，得依德國標準，尤其是車輛製造之標準處理。

- (2)不須軌道的機械動力農耕車視為本法所規定的動力車輛。

II. 賠償責任

§7 「車主的賠償責任」

- (1)車輛行駛造成有人死亡，身體、健康之傷害或物之損失時，車主對於被害人所受損失應負賠償責任。
- (2)當意外係由不可避免之事故所造成，其既非由於車輛性質的缺陷亦非由於車輛日常操作的失靈所致，則無須負賠償責任。當事故是由被害人或從事駕駛以外之第三人或動物的行為所引起時，以及當車主及駕駛人對於事故之發生已盡一切注意義務時，則視該事故為不可避免。
- (3)任何人未經車主知悉及同意而使用該車輛者，須負起車主所應負之賠償責

任；如他人使用車輛係因可歸責於車主的事由所致時，車主須同時負起賠償責任。第一句之規定，於車輛使用人係受車主雇用駕駛車輛或車輛乃係車主所交付時，不適用之。

§8[賠償責任的例外]

- (1)第七條規定，於意外係由在平坦的道路上不能以超過時速20公里的速度行駛之車輛所造成，或是當被害人即為駕駛人時，不適用之。
- (2)刪除。

§8a[對於乘客的賠償責任]

- (1)車輛載運的乘客死亡或受傷時，車主只在有償的、業務上的旅客運送，始依第七條規定負其責任。車輛載運之物受損時，車主只在該物乃前述車輛載運之人所背負或攜帶的情形下，始依第七條規定負其責任。第一句及第二句所稱業務上的旅客運送，並不排除公法人及公營造物所經營之運送。
- (2)車主因被運送人死亡或受傷負第一項第一句及第七條規定之賠償責任，不得加以排除或限制。違反之條款或約定無效。

§9[被害人與有過失]

被害人對於損失的造成與有過失時，適用民法第254條關於之損失時，對物有事實上管領力人之過失與被害人之過失同時併存的規定。

§10[死亡賠償]

- (1)被害人死亡時，必須賠償醫療費用以及被害人於生病期間因喪失或減少勞

動能力或此增加生活上需要所生之財產上損失。此外，並須賠償喪葬義務人所支出之喪葬費用。

- (2)被害人在受害時對於第三人已依法負有扶養義務，或得依法盡扶養義務者，而第三人之扶養請求權因扶養義務人死亡而喪失時，賠償義務人須對第三人賠償依被害人在推知的可生存期間所能提供之扶養之損失。第三人縱仍係胎兒，尚未出生，亦同。

§11[身體傷害之賠償]

身體及健康受損時，必須賠償醫療費用以及被害人因傷所致之暫時或長期的勞動能力喪失或減少或是因此而增加生活上的需要所生之財產損失。

§12[責任限度]

(1)賠償義務人所負責任

- 1.一個人死亡或受傷時，在一次給付五十萬馬克以下或定期金每年三萬馬克以下。
- 2.同一事故造成數人死亡或受傷時，不受第一款之限制，在一次給付七十五萬馬克以下或定期金五萬馬克以下，此種限制對於依§8a第一項第一句負責之車主不適用；
- 3.物損時，在十萬馬克以下，即使是同一事故造成數物損失時，亦同。

- (2)因同一事故，致須依第一項規定負數項賠償者，如賠償金額逾第二款第一句前半句及第三款所規定的最高額度時，則每筆賠償依總金額對最高金額

之比例減少。

§13[定期金]

- (1)對於被害人喪失或減少勞動能力及增加生活上需要之損害賠償，以及依第十條第二項規定對第三人之損害賠償，應於將來以定期金方式清償。
- (2)民法第八百四十三條第二項至第四項規定準用之。
- (3)判決判處義務人以定期金清償而未命其提供擔保者，如義務人財務狀況明顯惡化時，權利人可請求其提供擔保；在相同前條件下，其可請求提高判決所決定之擔保。

§14(損害賠償請求權的消滅時效)

消滅時效準用民法有關不法行為消滅時效之規定。

§15(賠償請求權人的通知義務)

賠償請求權人未於知悉損害及賠償義務人時起二個月內，將該事故通知賠償義務人者，喪失依本法規定所享有的權利。但如因不可歸責請求權人之事由而未通知或賠償義務人已於前開期間內由其他方式知悉該事故時，則不喪失權利。

§16(其他規定的適用)

其他聯邦法律規定車主對於車輛造成的損害，須負本法規定以外之責任，或有他人須對該損害負責者，從其規定。

§17(多數損害造成者)

- I. 若損害係由多數車輛造成，且該車主依法對第三人負有損害賠償責任者，車

主相互間所負之賠償責任及範圍，依損害造成之輕重而定。同樣的，車主本身受損害時，亦依所負責任之輕重而定。

II. 前項規定準用於由車輛及動物共同所致之損害或由車輛及火車共同所致之損害。

§18(車輛駕駛人的賠償責任)

I. 於第七條第一項之情況下，車輛駕駛人亦須依第八條至第十五條規定負損害賠償責。但損害之發生不可歸責於駕駛人時，不在此限。

II. 第十六條之規定準用之。

III. 於第十七條之情況下，如車輛駕駛人亦須負損害賠償責任者，其與其他車輛之車主或駕駛人相互間，與寵物所有人或鐵道業主相互間所負責任，準用第十七條之規定。

§19(刪除)

§20(管轄)

依本法提起之訴訟，得由損害發生地之法院管轄。

4. 德國賠償責任法 中譯

1987年1月28日修正

譯者：盛子龍 博士

德國賠償責任法(Haftpflichtgesetz)

§1[軌道或纜車營運之損害賠償責任]

(1)經營軌道或纜車致人死亡、身體或健康受傷或物之毀損者，企業主對被害人因此所受損害須負賠償責任。

(2)若事故係由更強之威力所致，則無須負賠償責任。於開放街道營運之軌道，無須負賠償責任，如意外係由不可避免之事件所造成，其既非由於車輛或軌道設備本身性質之缺陷，亦非由於日常操作之失靈所致。由被害人或營運事業以外之第三人或動物之行為所引起的事故，以及當企業主及營運事業之人就事故之發生已盡一切必要之注意義務時，視為是不可避免的事故。

(3)此外，下列情形亦無須負責，當

1.寄託物受損時；

2.運送之物品受損時，除非，該物品乃乘客所背負或攜帶者。

§2[動力設備營運所致損害之賠償責任]

(1)經由電氣、瓦斯、蒸汽或溶液之作用，其由電流導體、管線設備或供應上述動力或物質之設備所發出，因而至人於死，身體或健康傷害或物品受損者，設備所有人對於因此所生損害須負賠償責任。即使損害並非由於電氣、

瓦斯、蒸汽或溶液之所用所引起，而是因該設備本身所致，亦同，除非，該設備在事件發生時處於正常狀況。設備符合標準規格，未受損害，即是正常狀況。

(2)前項規定於僅做信號或聲訊傳送之設備，不適用之。

(3)依第一項規定之賠償責任於下列情形除外：

1.損害發生於建築物內，且係歸因於建築物內之(第一項)設備所致者或損害係座落在設備所有人所擁有之安靜土地上發生者。

2.當動力使用器具或其他使用或汲取第一項物質之設備受損或經由此種設施所致之損害。

3.損害係由更強之威力造成，但該損害係由導線掉落所致者不在此限。

§3[採礦場、採石場、坑道、工廠等負責人之責任]

礦場、砂石場、坑道或工廠之經營者，對於被授權人或代表人或是對該運或工人有領導、監督權限之人，於職務執行有過失致人於死或傷所生損害，負賠償責任。

§4[被害人與有過失]

被害人對於損害之發生與有過失時，適用民法第254條之規定，於物有損害時，對物有事實上管領力之人之過失，與被害人之過失並存。

§5[死亡時之賠償範圍]

(1)死亡時之損害賠償（第一、二、三條規定）須賠償醫療費用以及生病期間喪失或減少勞動能力或增加生活需要所致之經濟上損失。此外，賠償義務

人尚須負擔喪葬義務人所支出之喪葬費用。

- (2)如被害人在加害行為發生時，對第三人已依法盡扶養義務，或得負扶養義務，且第三人因被害人死亡而喪失扶養請求權時，賠償義務人對第三人須賠償依被害人可推知生存期間所能提供扶養之損失。第三人在加害行為發生仍係胎兒，尚未出生，亦同。

§6[身體傷害時之損害賠償範圍]

身體傷害時之損害賠償（第 1、2、3 條），須賠償醫療費用及因傷所致者時的或長期的勞動能力喪失或減損或因而增加生活上需要所致之經濟上損失。

§7[無除外及限制之賠償責任]

依據第一條至第三條所負賠償責任，只要是人之傷害，即不得事先排除或限制。依據本法第二條所負物之損害賠償責任亦同，除非，在設備所有人與公法人、公法財團或商人間，就其所營事業之契約中有責任排除或限制之約定。違反之條款或約定無效。

§8[定期金]

- (1)因喪失或減少勞動能力及增加生活上需要之損害賠償，以及依第五條第二項規定對第三人所需負擔之損害賠償，應於將來以定期金之方式清償。
- (2)民法第843條第二項至第四項規定準用之。
- (3)判決判處義務人以定期金方式清償而未命其提供擔保者，當義務人之財務狀況明顯惡化時，權利人仍可請求擔保；在同樣的條件下，其可請求提高

判決所決定之擔保。

§9[定期金之責任限度]

企業主或第二條所稱之設備所有人，在第八條第一項之情形下，對於每位死亡者或受傷者所負責，以每年不超過3萬馬克為限。

§10[電氣、瓦斯或溶液所致物之損害賠償責任之限度]

(1)企業主或第二條所稱之設備所有人，對物之損害所負責任，以不超過10萬馬克為限，即使經由同一事故造成數物損害亦同。

(2)如係因同一事故須對數人負賠償責任，而總金額已超過10萬馬克之上限者，則每筆賠償依總金額對上限金額之比例減少。

(3)第一項及第二項規定，於不動產之損害不適用之。

§11[消滅時效]

消滅時效準用民法關於不法行為消滅時消之規定。

§12[不受影響的其他責任規定]

其他法律規定義務人應負本法以外之責任或第三人應負責任者，其規定不受影響。

§13[數賠償義務人]

(1)數人依照第一條、第二條規定須對第三人負賠償責任時，賠償義務人相互間所負損害賠償責任及範圍，依損失造成之輕重而定。同樣的，當義務人亦受有損害時，亦依照責任輕重而定。

(2)第一項規定，除依照第一條、第二條規定之賠償義務人外，尚有他人依法
應負責任時準用之。

§14[管轄法院]

依照本法所提訴訟，損害發生地之法院亦有管轄權。

5. 德國汽車保有人強制責任保險法(強制責任保險)

第 1 章 強制責任保險

第 1 條〔保險義務〕

於國內有固定駐地之汽車及拖車，且使用於公共道路或廣場者，其保有人為擔保因使用汽車所造成之人身、物以及其他財產損害，有義務依本法規定為自己、所有人及駕駛人締結並維持一責任保險契約。(道路交通法第 1 條)

第 3 條〔第三被害人對保險人之直接請求權〕

第 1 條所定之責任保險，適用下列特別規定，不適用保險契約法第158c條至第158f條之規定：

1.於保險人依保險關係所生之給付義務及給付義務不存在時，於第 4 款至第 6 款之範圍內，第三人得對保險人行使損害賠償請求權。損害賠償，保險人應以金錢為之。

2.於第三人得依第 1 款對保險人行使損害賠償請求權之範圍內，保險人與有賠償義務之要保人負連帶債務之責任。

3.第三人依據第 1 款之請求權，其消滅時效與對於有賠償義務之要保人之損害賠償請求權相同。此消滅時效自對於有賠償義務之要保人之損害賠償請求權消滅時效開始時起算；最遲於事故發生後十年屆滿。第三人之請求權已通知保險人者，於收受保險人決定書前該時效不完成。導致對保險人請求權之消滅時效不完成或中斷之事由，於對負損害賠償義務之要保人之請求權消滅亦有同一效力；反

之亦同。

4.保險人得全部或一部免除對負損害賠償義務之要保人給付義務之事由，不得以之對抗第三人依第 1 款之請求權。

5.保險關係不存在或終止者，若損害事故於保險人將前述事實告知主管監督機關後一個月發生，保險人得以之對抗第三人依第 1 款之請求權。保險關係因期間屆滿而終止者，亦同。前述期間於保險關係終止前不進行。於第 1 句及第 2 句之情形，訂立符合第 1 條之新保險契約之證明書於損害事故發生前送達主管監督機關者，亦得以之對抗第三人。

6.保險契約法第158c條第 3 款至第 5 款之規定，於第 4 款及第 5 款之情形準用之。第 4 款中保險人給付之免除係以汽車未符合道路交通管制規則中之建造及運行規定或汽車為無權或未有規定駕駛執照之駕駛人駕駛為由者，保險人不得主張第三人向其他損害保險人或社會保險機構請求損害填補之可能性。第三人得向第 2 條第 1 項第 1 款至第 5 款中免除保險義務之汽車保有人請求損害賠償者，保險人免除給付義務。

7.第三人就得依第 1 款對保險人享有請求權之損害事故，應於發生後二週內以書面通知保險人；該通知於寄送時生效。第三人應履行保險契約法第158d條第 3 項之義務；第三人因可歸責之事由而違反者，準用保險契約法第158e條之規定。保險契約法第158e條第 2 項之規定，於第 1 款對保險人之請求權，適用之。

8.經確定判決認定第三人無損害賠償請求權，若該確定判決係對第三人與保

險人間，而有利於要保人者，對要保人亦有效；若係對第三人與要保人間而有利於保險人者，對保險人亦有其效力。

9.連帶債務人彼此之關係中（第2款），保險人依保險關係應對要保人負給付義務之範圍內，應獨自負責。保險人給付義務不存在之範圍內，要保人按其彼此關係獨自負責。

10.第三人對保險人之請求權經確定判決，承認或和解確定者，保險人對之行使第9款第2句請求權之要保人，若不能證明保險人因可歸責之事由違反防禦無理由損害賠償請求權及減少或適當確定損害之義務，即應受此等確定之拘束。

11.第9款及第10款第2句之請求權，因二年不行使而消滅。前述期間自第三人之請求權獲得清償之年度終結時起算。

第4條〔一般保險條款；最低保險金額〕

(1)於本法適用範圍內有固定駐地之汽車之保險契約應符合主管監督機關核准之一般保險條款。一般保險條款與法律規定及保險監督基本原理相一致，且與本法目的相符者，主管監督機關應核准之。一般保險條款抵觸1959年4月20日關於汽車強制責任保險歐州協議之要求者，其核准失其效力（聯邦法律公報，1965年，II，281頁）。於已核准時，一般保險條款之一致性不再充分確保者，主管監督機關得使其核准失效。為確保一般保險條款之一致性，聯邦財政部長得不經聯邦參議院之同意，以法規命令對全部經授權經驗汽車責任保險之保險業聲明，經主管監督機關核准而最符合本法目的之一般保險條款具強制性。

(2)保險金額之最低數額如附錄之規定。聯邦司法部長於經濟或交通技術狀況變更而有必要確保被害人足夠之保護時，得與聯邦交通部長及經濟部長協議，不經聯邦參議院同意，以法規命令修改附錄之規定。保險係依旅客交通車之座位數目而提高其最低保險金額者，保險人於第 3 條第 4 款及第 5 款之情形，對加於一人之損害，僅於未提高之最低保險金額範圍內負責。

第 5 條〔經許可之保險業；強制締約〕

(1)保險契約僅能於本國內經授權從事汽車責任保險之業者締結。

(2)於本法適用範圍內從事汽車責任保險之業者，應依法律規定，對第 1 款所定之人經營承保責任保險之業務。

(3)訂立汽車責任保險之要約到達後二星期內，保險業未對要保險為書面拒絕者，視為承諾。拒絕之通知，於寄送時發生效力。

(4)要約有下列情事之一者，得予以拒絕：

1.契約之訂立與保險業計劃於技術上及區域上之限制有所牴觸時。

2.依保險業現行費率，保險費得加收保費，而要保人不同意交付者。

3.要保人先前訂立之保險契約，曾經保險人：

(a)基於脅迫或詐欺而撤銷者。

(b)基於要保人違反訂約前重要事項之說明義務或未交付第一期保險費而解除者。

(c)基於保險費債務未履行或保險費事故發生而終止者。

(5)保險契約成立後，保險人應簽發保險證。保險證之簽發得以第一期保險費之交付為條件。

第 6 條〔保險義務違反之處罰〕

(1)第 1 條規定之汽車責任保險契約不存在或雖投保但已失效，而仍於公共道路或場所使用汽車或允許他人使用者，處一年以下有期徒刑或罰金。

(2)行為出於過失者，處六個月以下有期徒刑或日率一百八十馬克以下之罰金。

(3)行為出於故意者，若裁判時汽車屬行為人或共犯所有，得沒數之。

第 7 條〔施行規定〕

聯邦交通部長為本法第 1 章之施行，得與聯邦司法部長及聯邦經濟部長協議，經聯邦參議院同意，發佈法規命令規定：

1.保險證明書之型式。

2.許可機構對保險證明書之調查。

3.依據道路交通管制規則第29c條為報告。

4.交通主管機關為防止未保險或不適當保險之汽車於道路交通使用，所可採取之行為。

第 2 章 汽車責任保險之費率

第 8 條〔費率之核准〕

(1)於本法適用範圍內，經授權經營汽車責任保險之保險人，自1968年1月1

日起，依據第 1 條所訂立之保險契約，應以第 2 項經官方核准之費率（保險費及費率之規定）為基礎。

(2)核准與否由主管機關決定之。此費率不視為保險業監督法第 5 條及第 13 條所定事業計劃之一部分。於下列情形，主管機關應核准其費率：

1.此費率持續地保證保險費及保險金額間之合理關係，且對個別保險人之損失及支付經驗與所有保險人總計之損失經驗均為充分地考量。

2.此費率可充分滿足受傷者受保護之需要，被保險人獲完整承保範圍之需要，及人們需於合理的保費下獲的保險保護之利益，及

3.業已遵守第 9 條第 1 項第 1 款至第 3 款之規定。

第 9 條〔公布施行細則之授權〕

(1)為滿足第 8 條第 2 項第 1 款、第 2 款所列之利益，保證費率間之可比較性，確保核准程序之順利實施及達成利益之公平分配等目的，而有必要時，授權聯邦經濟部長得不經聯邦參議院之同意，公布有關費率之結構，計算及適用與適用程序之規則。其特別得為下列行為：

1.公布有關費率結構之一般規定。

2.訂定費率計算之原則，及規定保險費須依可清楚定義及以充足危險因素為特徵之群體加以分類，且此群體係依其規模而實現保險精算之安定。

3.決定新費率及改變現存費率之條件。

4.允許共同保險約及特定種類之汽車，可不依核准之費率承保。

5.公布有關保險業利益之計算反此等利益要保人間如何分配之規定。

6.規定於保險期間屆滿後，若保險監督機關未就保險人所提之費率預為反對之表示，原視為已獲本法第 8 條第 1 項之核准。

7.設立由要保人及保險代表所組成之諮詢會議，而加入諮詢之作用乃係為準備依本項第 1 款至第 6 款及第 2 項、第 3 項而訂立規則。

(2)為避免要保人過度負擔支付予經紀人不合理之報酬，聯邦經濟部長得無席經聯邦參議院之同意而訂立規則，規定全職或兼職之保險經紀人，其佣金之最高比例，且其所獲得之總額，須視經紀人所完成服務之種類及數量而定。

(3)鑒於汽車保險各險種間密切之經濟關係，而係為保障汽車責任保險於第 8 條第 2 項第 1 款、第 2 款所稱之利益係必要者，授權聯邦經濟部長得不經聯邦參議院之同意而訂定關於汽車全部保險、汽車局保險及汽車意外事故保險之費率，應依第 8 條第 1 項及第 2 項第 1 款、第 2 款之規定核准。於此情形，第 8 條第 1 項第 3 句第 9 條第 1 項及第 2 項之規定準用之。本規則亦得規定保險人利益之計算及分配及保險業為汽車保險之全部或部分險種所建立之等級（汽車責任保險、汽車全部保險、汽車部分保險、汽車意外事故保險）。

第10條〔新費率於現存保險契約之適用〕

費率之變更經核准者，除於費率內或核准之命令內另有規定外，現存保險契約自下一保險期間開始，亦適用新費率。

第11條〔行政犯罪；罰則〕

(1)因故意或過失而為行政犯罪，

1.企業所有人或雇主訂立誘訂保險契約，或經紀人

(a)其要求、同意、約定、接受或支付汽車保險之保險費或保險金額未依法律規定核准之費率。

(b)其同意或支付要保人，或約定支付要保人除依保險契約所定之保險金額外，又另加報酬或其他之利益。

(c)其要求、同意、支付、約定或接受汽車保險契約補償之請求較第 9 條第 2 項，或第 9 條第 3 項中與同條第 2 項有關之部分為多。

2.保險公司內經授權代表公司之人，或代理人，受任依其責任處理保險人利益之計算或分配，而未依規定之程序決定或返還要保人因保險人之利益而應給予之扣減。

(2)行政犯得處五萬馬克以下之罰鍰。

6. 汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法

第一條

本辦法依公路法第六十四條第二項規定訂定之。

第二條

汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害、死亡或財物毀損、喪失之損害賠償金額及醫藥補助發給標準，依本辦法之規定。

第三條

汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害、死亡或財物毀損、喪失，依法應負損害賠償責任者，除醫療費用由汽車所有人或駕駛人負責支付外，其賠償金額之標準如左：

一、死亡者，最高金額新臺幣一百二十萬元。

二、重傷者，最高金額新臺幣八十萬元。

三、非重傷者，最高金額新臺幣四十萬元。

四、財物毀損、喪失之賠償金額由雙方協議定之。

汽車運輸業已投保汽車第三人責任險者，前項第一款至第三款賠償金額應減除保險給付額。

第四條

汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害或死亡，除因不可抗力不負損

害賠償責任外，如能證明其弓故之發生非由於其過失所致，仍得依左列標準

酌給喪葬或醫藥補助費：

一、死亡者，最高金額新臺幣十萬元。

二、受傷者，按實補助醫藥費，最高金額新臺幣七萬元。

第五條

前二條醫藥費用，除因急救外，以就醫之公立醫院及政府辦理或特約之保險醫療院所為限。

第六條

本辦法所稱重傷，依刑法第十條第四項之規定。

第七條

汽車運輸業與死者家屬或傷害雙方就賠償或補助金額獲致協議時，應簽訂協議書，依協議書事項行使權利履行義務，事後不得再有異議。

第八條

汽車運輸業因行車事故之肇事原因及其責任，依法應由當地之車輛行車事故鑑定委員會負責鑑定。

第九條

本辦法之損害賠償及補助金額，必要時得酌予調整。

第十條

本辦法自發布日施行。

7. 鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法

第一條

本辦法依公路法第六十二條第二項規定訂定之。

第二條

鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損、喪失之損害賠償及補助費發給標準，除法律另有規定外，依本辦法之規定。

第三條

鐵路因行車及其他事故，致人死亡、傷害或財物毀損、喪失、應歸責於鐵路機構者，除治療期間之醫療費用，由鐵路機構負責支付外，其賠償標準如左：

一、死亡者，最高金額新臺幣一百二十萬元。

二、重傷者，最高金額新臺幣八十萬元。

三、非重傷者，最高金額新臺幣四十萬元。

四、託運人託運之貨物、行李、包裹，按鐵路運送規則之規定賠償，旅客未

託運之隨身攜帶物品，除依照規定之免票孩票不予補償外，每一旅客最

高金額不超過新臺幣一萬元。

五、前款以外非運送財物毀損喪失者，由雙方協議定之。

第四條

鐵路因行車及其他車故，致人死亡、傷害或財物毀損、喪失。如能證明其事故之發生非由於鐵路機構之過失者，對於人之死亡、傷害仍應酌給恤金或醫

藥補助費，其標準如左：

一、非由於受害人之過失所致者。

(一)旅客死亡者，最高金額新臺幣一百二十萬元；重傷者，最高金額新臺幣八十萬元；非重傷者，最高金額新臺幣四十萬元。

(二)非旅客按前目旅客之標準減半辦理。

二、由於受害人之過失所致者。

(一)旅客:死亡者，最高金額新臺幣十萬元。受傷者，按實補助醫藥費，最高金額不超過新臺幣七萬元。

(二)非旅客不予補助，但得按實際情形酌給慰問金，其最高金額不得超過新臺幣五萬元。

第五條

前二條醫藥費用，除因急救外，以就醫之公立醫院及政府辦理或特約之保險醫療院所為限。

第六條

本辦法所稱重傷，依刑法第十條第四項之規定。

第七條

鐵路機構與死者家屬或傷者之雙方，就賠償或補助金額獲致協議時，應簽訂協議書，依協議事項行使權利履行義務，事後不得再有異議。

第八條

鐵路因行車或其他事故之肇事原因及其責任，必要時由鐵路監理機關聘請專家組成小組鑑定之。

第九條

本辦法之損害賠償及補助費金額，必要時得酌予調整之。

第十條

本辦法自發布日施行。

8. 鐵路法(摘錄)

第二條

本法所用名詞，定義如左：

- 一、鐵路：指以軌道或於軌道上空架設電線，供動力車輛行駛及其有關之設施。
- 二、國營鐵路：指國有而由中央機府經營之鐵路。
- 三、地方營鐵路：指由地方政府經營之鐵路、
- 四、民營鐵路：指由國民經營之鐵路。
- 五、專用鐵路：指由各種事業機構所興建專供所營事業本身運輸用之鐵路。
- 六、捷運系統鐵路：指供都市及其附近衛星市、鎮使用之有軌迅捷公共運輸系統。
- 七、電化鐵路：指以交流或直流電力為行車動力之鐵路。
- 八、輸電系統：指自變電所至鐵路變電站間輸送電力之線路及其有關之斷電及保護設施。
- 九、淨空高度：指維護列車車輛安全運轉之最小空間。
- 十、限高門：指限制車輛通過鐵路平交道時裝載高度之設施。

第六十二條

鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償責任。

但如能證明其事故之發生非由於鐵路之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌

給卹金或醫藥補助費。

前項損害賠償及補助費發給辦法，由交通部定之。

第六十三條

鐵路旅客、物品之運送，由交通部指定金額投保責任險；其保險條款及保險費率，由交通部會商財政部核定。

9. 公路法(摘錄)

第二條：本法所用名詞定義如左：

- 一、公路：指國道、省道、縣道、鄉道及專用公路，供車輛通行之道路。
- 二、國道：指聯絡兩（市）以上，及重要港口、機場、邊防重鎮、國際交通與重要政治、經濟中心之主要道路。
- 三、省道：指聯絡重要縣（市）及省際交通之道路。
- 四、縣市：指聯絡重要縣（市）及縣（市）與重要鄉（鎮、市）間之道路。
- 五、鄉道：指聯絡鄉（鎮、市）及鄉（鎮、市）與村里間之道路。
- 六、專用公路：指各公私機構所興建，專供其本身運輸之道路。
- 七、車輛：指汽車、電車、慢車及其他行駛於公路或市區道路之動力車輛。
- 八、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。
- 九、電車：指以架線供應電力無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。
- 十、公路經營業：指以修建公路、橋樑、隧道、輪渡、停車場、服務站等，供汽車通行、停放或提供服務收取費用之事業。
- 十一、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。
- 十二、計程車客運服務業：指計程車經營客運服務而受報酬之事業。

第六十四條：

汽車或電車運輸業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物毀損、喪失

時、應負損害賠償責任。但經證明其事故之發生係因不可抗力或非由汽車或

電車運輸業之過失所致者，不負損害賠償責任。

前項損害賠償及醫藥補助費發給辦法，由交通部定之。

10. 「運輸業投保過失責任保險之研究」座談會紀錄

背景、目的、方向：

交通事故損害賠償本可依民法第 184 條侵權行為請求賠償 (過失責任)，但在鐵公路法採推定過失方式，以保障受害人。嗣汽車強制責任保險法採無過失責任，由保險公司對受害人理賠。

鐵公路法授權頒布之「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」及「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」賠償金很低 (60 萬)，已不符時代需求。故委託我們研究。

若損害大於保險金額，則受害人未受周全保障。故研究方向為：未受填補的損害 (300 萬-150 萬=150 萬)部分是否應投保過失責任保險？以及是否為任意投保或強制投保？

研究目的及內容請參見「函」之內容。

台北市公車處：

(一)1.82 ~ 86 年共約 1200 輛車，132 件肇事件，死亡人數 9.6 人/人，受傷 105 人/年，賠償金額 2400 萬/年。

2.87 年強制險實施每年繳保險費 2600 萬，高於平均賠償費，該年造成死亡人數 4 人，受傷 95 人，而賠償金額高達 2900 萬元。

3.二相對比，顯然增加業者成本。

(二)依據汽車運輸業損賠金額及醫藥補助費發給辦法，死亡最高賠償金額為 120

萬元，低於實際上法院判決結果或民間對死亡賠償之期待值，實務運作對

死亡賠償金額約 200 萬元以上。整體而言，建議該辦法應作修正。

(三)若不提高賠償金額，交通部可否就業者負擔保險費部分給予補貼？

台北市計程車公會：

汽車強制責任險增加業者負擔，亦不利被害者，且保費增加。

台北市汽車駕駛員公會：

1.強制責任險保障被害人，卻忽略了無過失且不諳法律之駕駛員，即使無過失也

須負擔龐大的賠償責任，甚至扣照或被判刑責。

2.保費也太高了，無法負擔！

汽車貨運公會宋福堂：

1.陸運發生事故賠償時，無上下限，易致使貨運公司因賠償金額太高而倒閉。

2.即使有保險，在保險公司給付貨主或被害人賠償金後，對業者仍有代位權行使之問題，同樣可能造成倒閉。

3.案例：發生事故時，貨主通常請求賠償貨物之損失，而非請求運費的幾倍作為賠償金，造成業者只收到少許的運費卻要負擔鉅額之賠償。

林勳發教授：

1.保險金額

立法例 - 充分保障制：不問駕駛者有無過失，一律由保險公司加以理賠。

- 基本保障制：我國定 120 萬元。

2.若認為強制汽車責任險應保障受害者，保額即須提高，但會增加運輸業者之成

本負擔。然個人以為只要保費合理，為增加保險金額而將保費提高並不過分，

因為能分散風險責任。

3.強制責任險並不能完全取代其他的車禍損害賠償責任，若要完全取代，則保費

將非常高。在起草時因考慮到這點，故作此立法。

4.在起草時採推定過失責任，或經修改後採無過失責任。如大家認為採推定過失

責任較佳，則可提出列為修法參考，反日本德國皆屬之。建議可參考危險發生

機率之高低比較的角度切入，研究應採行何種歸責主義。

台北市駕駛員職業工會葉先生：

1.強制責任險對受害人很優遇，完全不論被害人是否有故意，對加害人不公平。

另依道路交通管理條例第 61 條發生事故駕駛員須被吊扣駕照。如此偏袒的處

理模式、法案，造成被害人惡意敲詐加害人鉅額賠償金，對駕駛員造成相當困

擾，希望未來修法時能請駕駛員工會之代表參與，或酌採業者之意見。

台汽：

1.強制責任險增加成本負擔，以台汽為例確實高出以往許多。再者根據責任險規定 120 萬元，實不足賠償，業者很難與被害人進行調解。

2.鑑定制度令人詬病，鑑定會之組織有問題。

財政部保險司：

1.6771 元：指甫加入保險之計程車業者(85.86.87 未肇事)

85.1.1 加入保險者：5532 元，今年仍未肇事者(88.3.26.)-4912 元 - 並非全部為 6771 元，有誤解！

若連續 5 年未肇事，保費可降至 30%，約 3 千多元，常肇事者可增加至 6771 ×7 倍

2.擦傷賠 20 萬？

責任不到 20 萬為何賠 20 萬，無因侵權行為而不當得利之情形。問題在於道路交通法規有吊扣駕照之規定，故可強制駕駛員。建議應修法改進，須區分故意、過失情形，以決定是否吊扣駕照。

此 20 萬是以健保局所提資料為基礎，目前就「20 萬」額度已在檢討中，但不包含精神慰撫金、所得損失，在起草時均已列入，惟立法院審議時被刪除。

3.靠行計程車除 6771 元外，尚有 1200～1800 聯保費，有違保險法規定，但顧及計程車司機（過失責任）之保險，也未多做干涉。

例如：交通部「租賃小客車管理辦法」中建議投保乘客，第三人責任險（除強制責任險外），造成保費負擔高，但就風險分散而言是有利的意見。就費率、賠償額度、範圍等加以研究。

駕駛員職業工會理事長：

- 1.反對由民間承辦強制責任險，主張應由政府為之，以減輕對費率之疑慮
- 2.勿再加重駕駛員之責任，在故意、重大過失致死的情形可以再加重加害人之處罰，而其他情形則否。

公車處：

- 1.強制責任險確增加業者之負擔。

就法院判決賠償金額而言，均較以往高出許多。

- 2.就傷害醫療給付而言，僅就自負額部分給付，保額太低，不足照顧被害人。
- 3.依責任保險法規定保險公司所為保險金給付視為賠償之一部分，另可依「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」賠償。如已依責任保險法賠償 120 萬元，則公車業者是否須再為賠償？造成困擾。
- 4.關於路權，公車專用道，公車應有絕對路權，但在發生事故時，往往都判定公車駕駛有過失，建議應宣導路權觀念。
- 5.道路交通安全規則應修法，紅燈時行人在行人穿越道應無優先權，但目前依該

規則似認為有，造成駕駛員困擾（信賴原則），而常易生事故。

鐵路局：

- 1.認為無另定辦法必要。
- 2.倘受害人不滿賠償，則可依民法請求。
- 3.如適用強制責任保險草案（正研擬中）會增加成本、或票價，故不須適用之，
依現有之發給辦法處理即可。

4.貨物損害賠償：

「內陸貨物運輸險保單」研擬中，建議提高運費，將部分投保。

5.附件中問題：

- ①民眾誤以為 120 萬為政府給付，應加強宣導。
- ②是否須另訂辦法？ - 毋須另訂。
- ③補助辦法 - 可加以維持並檢討。
- ④採基本限額保障制度（特徵）。
- ⑤鐵路 - 推定過失

民法修正草案擬修正成「推定過失責任」，建議可從此角度討論是否責任險
改為推定過失責任。

- ⑥如何研擬事故之可行方案？

個人以為毋須另立他法解決，或廢止鐵路及汽車運輸業發給辦法，可透過投保責任險方式解決。建議運輸業者可參照租賃客車辦法之精神，制訂一份推定過失之責任保單。

⑦總結：

宜採無過失責任主義。

87 年以前保單上均為推定過失，法院判斷也採推定過失，但保險公司卻非採推定過失，而遲延理賠，但自實際強制責任險無過失責任主義後，解決了理賠爭議，提供被害人保障，達到社會救助之功能。

孫先生：

- 1.保險公司主張新制才有優惠費率，舊制則無。與財政部說法有出入，澄清非車行超收。
- 2.受傷賠償部分有弊端，舊制全部理賠少爭訟，新制則造成許多紛爭，受害人常以吊扣駕照相要脅。
- 3.聯保制度採實報實銷的分攤制，可補強制險之不足，但敝行並不強制聯保。

財政部：

會儘可能提高傷害醫療理賠金額，全民健保法 82 規定代位權與最高法院 68 年台上字第 42 號判例不合，建議應變更判例見解。

產險公會：

- 1.健保法第 82 條可考慮廢除之。
- 2.費率問題是經過精密計算而得，非草率訂定。

林勳發教授：

- 1.應在發給辦法中加入文字：「若運輸業者或汽車所有人基於保險契約所為之理賠，應自其賠償金額中扣減。」
- 2.費率：希望透過「肇事加費，未肇事減費」之方式，達到合理費率在加費情形應加以區分情況。
- 3.吊照應區分駕駛人是否有過失，以及惡意重大之程度。

產險公會：

- 1.加費：已於條款規定，在違規肇事情況始記點，無過失者不加費。
- 2.預在和解書上加上文字：「加害人所為之賠償給付乃是依法所為賠償責任之一部，使民眾知悉法令規定內容。」
- 3.無過失責任主義雖在理賠過程中較快解決賠償問題，卻也犧牲了公平正義。

汽車駕駛同業工會：

- 1.有報案未賠償，是否須加保費。
- 2.保險公司並未實際調查是否有過失。

3.退費：以月或日計算，請公會提供退費標準。

產險公會：

- 1.只報案未賠款者，不加費。
- 2.調查責任部分，仍應依規定調查。
- 3.應減費而未減，不應加費而加費可向公會反應。
- 4.關於退費請向服務中心查詢。

交通部張專員：

- 1.應兼顧業者與消費者之立場。
- 2.強制保險法第 30 條賠償金扣除問題，在發給辦法規定可扣除。
- 3.建議在理賠時應告知被害人此理賠乃為加害人賠償責任之一部分。
- 4.應加強對民眾之宣導。
- 5.強制險仍有不完備之處，但強制險之訂定仍須肯定。
- 6.以台灣目前現況建議採限額。無過失責任較為合適。
- 7.超額損失部分應視各運輸業之不同需求特徵，如汽車、小客車、客車租賃管理辦法規定要告知乘客可以投保意外險，但該額外投保費用仍應由使用者自行負擔。今要求運輸業者投保差額之過失責任險，係基於社會公平之考量，增加之成本可以反映在票價之上，而非由公司自行吸收。但各種運輸業特性不同，建

議宜針對其特性訂定出不同的差額之過失責任險，建議可從大眾運輸系統著手。

8.投保過失責任險時應注意旅客與車外第三人之差異。

9.貨物部分應不在研究範圍之內。

10.保險可以分擔風險，尤其是責任險，運輸業者宜本於社會公義配合政府將汽車事故賠償問題作一妥善之處理。

運研所林組長：

.....會採酌各位寶貴意見，謝謝。

11. 「運輸業投保過失責任保險之研究」訪談紀錄

參與會議人員「運研所」張副組長

楊智凱先生

「台灣產物保險公司」張副總經理

「植根法律事務所」陳清秀律師、許士宦律師、許啟龍

時間：民國八十八年二月二日上午十時

地點：交通部運輸研究所七樓

一、研究計畫之目的：

此次研究計畫「運輸業投保過失責任保險之研究」乃是針對將來鐵、公路行車事故賠償辦法修訂而來，但因先前已制定了「強制汽車責任保險法」對賠償金額已有規定，故鐵、公路運輸業者認為不必再另定一規範，故有此研究之必要。此次研究主要目標雖是運輸業，但為訂定一合理的賠償標準，故可從一般用路人（自用汽車駕駛人）的賠償標準去考量運輸業者的賠償標準。且也可從各個產業（鐵路、公路）之特殊性，分別制定不同之標準。

二、研究方向

前已提及，本計畫之研究乃針對「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」及「汽車運輸業汽車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」而來，其最終目的乃是研擬鐵、公路行車事故賠償制度之可行方案。這可行方案並未定論，乃是要透過本計畫之研究進而決定是採行 1.現行辦法修

正 2.投保過失責任保險。如是要採 2 投保過失責任保險之方式，其仍可以
(1)行政命令去要求、(2)另制定一法律。但本計畫只研究大原則之基本方向，而不就逐項法律規定提出草案。且也無計畫對現行的「強制汽車責任保險法」作任何修改，僅提出原則性的建議方向。

三、現狀之了解

針對研究內容大要 1.探討「強制汽車責任保險法」施行前後保險及賠償金額之差異，以及目前民眾對於鐵、公路，行車事故保險及賠償之認知，其所採取研究之方式，並不必要以問卷作一調查與統計，只是一現狀的了解為己足。而且宜包含司法實務界、調解單位對於強制汽車責任保險的認知。如果一般司法人員也是認為「強制汽車責任保險法」的保險金並非加害人損害賠償金額之一部分，那是否要從制度上去著手及相關政令的宣導。

四、交通部運輸研究所可提供之協助

- (一)提供現行日本法規（範圍不定）
- (二)可代為發函請以下單位：台汽、台北市公車處、高雄市公車處、運輸業同業工會、計程車（後二者並不確定）提供相關資料。

五、資料蒐集

- (一)先蒐集相關資料或請交通部運輸研究所發函協助。
- (二)尋找相關判決。
- (三)詢問司法院民事廳有無對交通民事的賠償判決，是否有彙編或其他相關資

料。

12. 運輸業投保過失責任保險之研究-期末報告答覆意見

評審委員及各單位意見	合作單位答覆意見	本所審查意見
卓科長遵餉		
1.請合作單位補充說明為何法院對於行車事故賠償的判決金額偏低。	依本研究計畫報告書表 2.5，2.6 之統計資料顯示，目前行車事故實際賠償金額，致死者多在新台幣二百萬元以下，致傷者更多不及新台幣二十萬元，而法院判決對行車事故賠償標準之認定，如僅是致傷者，其賠償標準，依民法損害賠償採實際損賠之原則，且被害人須負舉證責任，故一般大眾會覺得法院判決之數額明顯偏低。又如是致死者，被害人已死亡，依現行民法 192、193、194 條僅規定支出殯葬費之人，被害人對第三人負有扶養義務之人及被害人之父母、子女、配偶之精神上慰藉金之請求，前二項仍以實際支出為限計算其損害賠償額度，而精神上慰藉金之計算，乃是衡量加害人，被害人雙方之身份、地位、職業而為一判斷標準，依目前國民生活水準日益提高之際，其數額員偏低之原因，應是法院對慰藉金態度保守所致。	請納入報告。
2.請合作單位對於所訂定之 360 萬行車事故賠償標準，能否補充說明有無其它考量因素。	本研究計畫暫訂 360 萬為行車事故賠償額，其乃考量德、日二國每人國民生產毛額及該二國對行車事故死亡給付之數額與我國相較且考量損害賠償金額高低對運輸業者之影響，故本研究建議之行車事故損害賠償合理金額為新台幣三百六十萬元，應屬妥適。	悉。
3.請合作單位分析公路八大運輸業者之行車事故賠償標準是否會因其規模及危險因素之不同而有所影響。	初審意見建議分析公路八大運輸業者之行車事故賠償標準，是否會因其規模及危險因素之不同而有所影響，本研究計畫納入考慮，擬針對所回收之調查報告，對公路客運業、公路遊覽業、公路通運業以及其他不同運輸業間實際理賠金額的差異。	請將分析結果納入報告。
4.請合作單位對於日前法院判決行車事故賠償一千五百餘萬之案例中之各項賠償項目及其金額列為本案之參考資料。	初審意見建議對日前法院判決行車事故賠償一千五百餘萬元之案例中之各項賠償項目及其金額做為本案之參考資料，惟其 1500 餘萬之賠償金額乃一極特殊之個案，故本研究計畫建議可針對表 2.5、2.6 法院判決超過 200	悉。

評審委員及各單位意見	合作單位答覆意見	本所審查意見
	萬元之判決，就其各項賠償項目及金額作一分析，做為本研究計畫之參考。(詳見 2.1、2.3)。	
5.請合作單位參考日前立法院中針對公路法 64 條之討論:「對人命之賠償有一定之限額標準，但對物之賠償則因物而異沒有限額」之精神，做為研究之參考。	本研究計畫對於死亡給付最高限額為 360 萬元，對於財物之毀損減失，每一被害人最高限額為 100 萬元，惟此乃本研究計畫在「推定過失責任」下之「加強保障」而已，被害人仍可視其「實際損害範圍」，依民法損害賠償相關規定求償，其精神亦與初審意見所提，目前立法院中對公路法 64 條討論「對人命之財償有一定之限額標準，但對物之賠償則因物而異沒有限額」相同，惟被害人就其實際損害範圍應負舉證責任。	悉。
陳教授振金		
1.「汽車保有人」建議改為「汽車所有人」或是「汽車持有人」。	初審意見建議將「汽車所有人」或是「汽車持有人」，鑑於本研究計畫已將「汽車保有人」指「汽車運輸業及非汽車運輸業之所有人，及為自己之利益而將汽車供運行之用者」其範圍顯較「汽車所有人」、「汽車持有人」為廣，換言之，對因行車事故受有損害之被害人更有保障，故本研究計畫建議保留「汽車保有人」之用語。	悉。
2.鐵公路運輸業非同於一般汽車，應負有較大之責任，請參考。	依本研究計畫之建議鐵、公運輸業者因行車事故致人死、傷者，其最高賠償限額為 360 萬元，已比強制汽車責任保險法的責任限額 120 萬元高出甚多，其考因素之一也是基於鐵、公路運輸業之特殊性所致，且在 360 萬元之限額下，所採取之責任基礎是「推定過失責任」之「加強保障」與一般汽車之責任基礎已有所分別。	悉。
3.這個案子若是能將鐵公路法修正以符合社會需要並且運用任意性的保險補強「強制汽車責任保險法」之不足以確保旅客與社會大眾的安全，則確是國家之福。	本研究計畫 4.4.運輸業行車事故賠償制度可行方案，分成甲案與乙案，其中乙案與初審意見同，乃是對鐵路法及公路法及其子法「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」與「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥費補助費發給辦法」一併修正，並將二子法分別改稱為「鐵路運輸業行車事故損害賠償最高限額標準」與「汽車保有人行車事故損害賠償最高限額標	悉。

評審委員及各單位意見	合作單位答覆意見	本所審查意見
	準」，惟乙案乃是一長程目標，近程目標則以甲案取代現行規定。	
4.第 84 頁第伍章「保險具體的內容」，營業汽車責任保險單條款這個部份不是強制保險的部份，交通單位也不會有法規的依據要求一定要運輸業來投保，因此有沒有必要擬定一個這樣的保險單？當然它也有一個示範性的效果，交通主管單位可以依據這個示範性的保單來引導大眾補強，也給予承保的保險業有一個依循的、交通單位信得過的、不會讓業者去草創的一個保險單，也算是交通單位給社會大眾做的一個功德。	本報告所提出之運輸業過失責任保險係定位於強制保險之外的輔助性保險。雖不具強制性，但有助於運輸業者擴大分散危險之能力，間接可保障因行車事故而受害之第三人。惟以保險單條款之承保範圍依設計目的而異，其保障可大可小。為配合本研究報告所主張之保障程度，特於第伍章提出責保險單條款兩式，供交通主管機關、保險業者及運輸業者等參考之用。	悉。
5.第 84 頁 5.2「營業汽車責任保險之擬議」中所言及「...以...『營業汽車保險單條款』與藍本...」，應是『營業汽車責任保險單條款』。	本報告所引用之「營業汽車保險單條款」名稱係屬正確。蓋因該項保險單所涵蓋之範圍除責任保險之外，亦包括車輛損失險及竊盜損失險，亦即第一人保險，故其名稱不以責任保險為限。	悉。
6.第 84～85 頁第二條「承保範圍」中： (1)建議把旅客併入 1.「傷害責任保險」中，以簡化條文。亦即將原條文前半段改為「被保險人因所有、使用或管理被保險汽車發生意外事故，致任何第三人，或乘坐或上下被保險汽車之旅客，遭受身體傷害殘廢死亡，依法應...」。 (2)建議在 2.「財損責任險」部份把旅客也納入。亦即將原條文中「...，致第三人財物受有損害，...」改為「...，致任何第三人，或乘坐或上下被保險汽車之旅客隨身攜帶財物受有損害，...」。 (3)建議在 3.「旅客責任保險」部份，僅保留「...本保險之承保人數，以行車執照 坐、例賠付保險金。」作為末項，其餘刪除。	(1)由於運輸業所經營之業務有旅運客送及貨物運送兩大類，性質有所不同，對於是否加保旅客責任保險，其需求亦異，如均採用相同保險單，恐缺乏彈性。為便於旅客運送業在選擇保險金額時較具彈性，本報告仍建議維持原案之內容，將傷害責任與旅客責任分別規定。 (2)同意按照初審意見將旅客財物損失納入財損責任險中，原條文修正為「...第三人或旅客財物受有損害...」。 (3)初審意見建議刪除「旅客責任保險」部份之後半段文字「倘發生意外事故，被保險汽車搭載人數超過本保險契約所載之承保人數時，本公司對每一被保險旅客之保險給付，僅按約定承保人數與實際載運旅客人數之比例賠付保險金」乙節，鑑於本項文字係為防止運輸業故隱瞞實際載運旅客人數，以較低之人數投保，減少保險費之支出，造成不足額保險及日後理賠時之糾紛，故建議仍予保留。	悉。
7.第 85～86 頁第三條「自負額」中，建議按比例賠償責任制修正條文。亦即將原條文「...被	初審意見建議於遇有重複保險時，以扣除自負額後之保險金額	請依答覆意見修改報告。

評審委員及各單位意見	合作單位答覆意見	本所審查意見
保險汽車重複保險如有不同自負...」修正為「...保險汽車如有複保險訂有不同自負額時，本公司與其它保險人須先分別扣除其自負額後，按其賠償責任額與總賠償責任額的比例來計算。」	比例分攤賠償金額乙節，因所建議之內容已於第 97 頁本保證第十條「其他保險」之條文中出現，故不再重複規定。惟原條文仍酌加修正為「Q 保險汽車如有重複保險，且訂有不同自負額時，以較高之自負額計算。」	
8.第 89 頁第十條「不保事項」中，因為漏列了旅客，建議第八點刪除。	同意照初審意見刪除第十條「不保事項」第八點。	請依答覆意見修改報告。
9.第 90 頁第十一條「其他保險」中，因「社會保險」之範圍太廣，可能會造成爭議，建議將第二點刪除，同時原條文修改為「被保險汽車發生意外事故，如有其他責任保險同時承保時，屬於財損責任部份按合計之保險金額與實際應賠金額比例分攤之。於體傷責任就超過強制汽車責任保險所規定之保險金額部份按比例分攤。本公司按上列規定負賠償責任。」	同意照初審意見修改第十條「其他保險」條文。	請依答覆意見修改報告。
10.第 99 頁 5.4「鐵路責任保險之擬議」因為公路部份相似，建議將兩單合併。	公路運輸與鐵路運輸雖均為陸上運輸，但所適用之法律並不相同，可能遭遇之行車事故與賠償責任亦有極大差異，如將兩張保險單合併，恐有不便。建議仍予分列，但將鐵路部份擴大至包含旅客及一般第三人，原名稱亦修改為「鐵路責任保險單條款」。	請依答覆意見修改報告。
11.對於本研究所建議之合理賠償金額三百六十萬元，個人十分支持，雖然是只有單一的一個標準，但是這個標準很合適。陳律師所提到的生命價值是有充分的學理依據，而且也得到一致的共識。理論上從所得分析法以及需要分析法來印證生命價值是有立論依據的，合作單位可以大膽的用，沒有關係。	遵照辦理。	悉。
12.附錄的架構順序十分恰當。	遵照辦理。附錄部分擬增加： 1.日本汽車損害賠償保障法施行令（中譯）。 2.德國汽車責任保險法部分條文（摘錄自江朝同教授譯）。 3.參考文獻。	悉。
13.運輸業行車事故賠償制度可行方案之甲、乙兩方案部份： (1)可以進行一個簡要的優劣比較，供交通部參考。 (2)鐵路法的部份個人皆表支持。 (3)第 68 頁鐵路乙版部份，第二條第(二)項:「前項損害賠償金	(1)遵照辦理，本研究計畫擬於甲、乙兩方案後製作一比較表，就兩方案之用意，政策面、法規面、執行面、功能上之差異、對相關個體權益之影響、利弊得失等。（詳表 4.8）	(1)請依答覆意見修改報告。 (2)悉。 (3)悉。 (4)悉。 (5)悉。

評審委員及各單位意見	合作單位答覆意見	本所審查意見
<p>額，應減除鐵路運輸業所投保第三人責任險...」，這個部份並沒有提到納入強制險，與甲版不同。</p> <p>(4)第 69 頁鐵路乙版部份，第三條中，死亡與重傷者之給付最高限額之一百四十萬是否為筆誤？</p> <p>(5)第 81 頁公路乙版部份，舉證責任部份與甲版不一致。</p>	<p>(2)遵照辦理。</p> <p>(3)本研究計畫對運輸業行車事故賠償制度可行方案擬採甲、乙二案並陳方式，而乙案乃是一長程目標。其中分對鐵路運輸業方面，透過鐵路法之修正，達到鐵路運輸業者亦採強制責任保險之最終目的，故甲案中，關於鐵路法及其相關子法「鐵路運輸業行車事故損害賠償最高限額標準」皆可看到強制鐵路第三人責任險之增訂。而甲案乃是一短程之目標，先提高行車事故損害賠償額之標準至 360 萬元，故無提到應納入強制責任保險。</p> <p>(4)此因有殘廢等級標準之故，接現行強制汽車責任保險法死亡給付每人 120 萬元，但在殘廢給付部分，依殘廢等級，殘廢給付由 3 萬到 120 萬元，故本研究計畫報告第 68 頁部分，乃是參考強制汽車責任保險法之賠償標準之精神，並非筆誤。</p> <p>(5)本研究計畫乙案建議修改公路法第 64 條，對於行車事故賠償責任基礎採「加重推定過失責任」接近於無過失責任，而甲案僅修改子法「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」，採「推定過失責任」故二者有所不同。</p>	
14.第 54 頁表 4.4，公路部份列舉之死亡受傷金額應該是在由於受害人過失之欄位內。	遵照辦理。	請依答覆意見修改報告。
15.第 54 頁表 4.5，表中死亡中的殘廢及傷害給付部份應是多餘的。	遵照初審意見將 4.5「殘廢及傷害給付每人最高 20 萬元」多餘部分予以刪除。	請依答覆意見修改報告。
16.第 48 頁之「危險責任」一詞建議改為「過失推定主義」或是「推定過失責任基礎」。	初審意見建議第 48 頁之「危險責任」一詞改為「推定過失責任基礎」。鑑於本研究計畫乃是針對經營鐵公路運輸者及汽車所有人（用路人）利用公共道路而享受經營上利益及交通便利之利益，故其使用道路所發生之危險亦應由其承擔，以危險責任一詞來說明運輸業者使用現代新型交通工具所致生之風險，應更可闡明其責任之本質，且由於體例之故，故本研究計畫仍然建議保留「危險責任」一詞，而危險責任之下，又區分為「推定過失	悉。

評審委員及各單位意見	合作單位答覆意見	本所審查意見
	責任」與「無過失責任」。	
17.第 48 頁,「4.2.2 鐵公路法上責任- 危險責任與有限責任」部份,建議把標題「1.危險責任」拿掉,並把(1)、(2)標題之編號改為 1、2,而原來的標題「2.有限的賠償責任」則改為「3.限制責任」。	參酌二十九之合作單位意見,建議「危險責任」一詞仍予以保留。而原文「過失推定主義」一詞擬改為「推定過失責任」,又,初審意見建議「有限的賠償責任」改為「限制責任」遵照辦理。	請依答覆意見修改報告。
18.第 51 頁,「3.代替責任」為法律上所謂的轉嫁保險。	初審意見認「3.代替責任」為法律上所謂轉嫁風險,雖二者用語不同,其性質應屬相同,故建議予以保留,而於代替責任後增加(轉嫁保險)之文句。	請依答覆意見修改報告。
19.第 50 頁,「請求權競合」即是前述的「其它保險」或是「複保險」出現時的情況;文中所謂「可以擇一或合併請求」,個人並不贊同,損害賠償請求權應只有一個,只不過分三個層級向強制保險、任意責任保險、以及一般民法的損害賠償請求權來求償,並無擇一或合併的情形。	初審意見認為本研究計畫報告第 50 頁,鐵公路法上的損害賠償責任與民法上的損害賠償責任,應非立於「請求權競合」而可擇一或合併請求,損害賠償請求權應只有一個,只不過分三個層級向強制保險,任意責任保險,以及一般民法的損害賠償請求權來求償,並無擇一或合併的情況,鑑於現行鐵公路法對於汽車事故賠償責任採「推定過失責任」與民法的侵權行為責任採「過失責任」二者責任基礎並不相同,且二者均為獨立請求權基礎,又如向強制保險,任意責任保險來求償,其請求權基礎應是保險金給付請求權,與一般民法的損害賠償請求有別,故本研究計畫仍建議保留「請求權競合」之說法,惟文字上擬作一增刪,使文意更能明瞭。	請依答覆意見修改報告。
20.第 21 頁,「2.2.2.4 任意汽車責任保險之保險金額」,文中提及「每一事故傷害保險金額定為每一保人傷害保險金額之二倍,對於被保險人而言較為不便」,個人認為這是為了精算方便,對於個人而言應不致於造成不便。	遵照辦理。文字上已做改正。	請依答覆意見修改報告。
21.第 22 頁最後一段所言及:「任意汽車責任保險則是以承保被保人所有之車輛損失為主契約,以責任保險為附屬契約,承保重點不相同。」部份,個人認為汽車責任保險也是主契約,並不是車輛損失險的附屬契約。建議將這一段改為「強制汽車責任保險與任意汽車責任保險顧名思義都屬於責任保險為承保範圍,不包括屬於第一人之損失。」即可	遵照辦理。	請依答覆意見修改報告。

評審委員及各單位意見	合作單位答覆意見	本所審查意見
，原來此段後半段之任意保險部份即可刪除。		
22.第 25 頁，「2.2.3 鐵路責任保險」部份有以下三點意見： (1)鐵路乘客責任保險係採無過失責任基礎的強制保險，直接確保社會大眾的基本保障，所以強制建議鐵路納入強制保險。 (2)規範鐵路公路運輸業推定過失責任的責任限額。 (3)採任意保險制度必須宣導業者建立危險管理的觀念來謀求補強危險的保障，這樣也可以間接的來確保社會大眾的安全。	(1)遵照辦理，本研究計畫 4.4.運輸業行車事故賠償制度可行方案，乙案中建議修改鐵路法第六十三條第一項「為使鐵路交通事故所致體傷、殘廢或死亡之受害人迅速獲得基本保障，鐵路運輸業應投保強制鐵路責任保險」。 (2)遵照初審辦理，依本研究計畫建議修改之「鐵路運輸業行車事故損害賠償最高限額標準」及「汽車保有人行車事故損害賠償最高限額標準」，鐵公路運輸業推定過失責任之責任限額均為 360 萬元。 (3)遵照辦理，已納入結論建議事項。	(1)悉。 (2)悉。 (3)悉。
23.第 24 頁，「超額保險(Excess Insurance)」一詞應為「超額損失保險(Excess of Loss Insurance)」。	本研究單位研究後，認為將「超額損失保險(Excess Insurance)」一詞改為「超額責任保險」(Excess liability insurance)」較妥。	請依答覆意見修改報告。
邱科長勝理		
1.第 60 頁，鐵路之甲版中所提及鐵路法中要增訂鐵路運輸業之名詞與定義其賠償這個部份，個人認為鐵路與公路不大相同，鐵路行車事故很多不是鐵路運輸業的過失，可能也不是闖越平交道的人的過失，可能很多是基本設施發生錯誤，比如說號誌，目前我們也引進車路分離的制度(TIRC)，鐵路將分為鐵路運輸業者與路線提供業者兩個部分，一旦發生事故時，其肇事責任可能牽涉到兩個業者，本研究所訂的鐵路運輸業是否能涵括這個問題？	本研究計畫針對鐵路法第二條第十一款所為之修正建議「鐵路運輸業：指以鐵路經營客貨運輸而受報酬之事業」，未將鐵路分為鐵路運輸業者與路線提供業者兩個部分，而是以現行鐵路運輸業者與路線提供業者二者未加以區分之前提，而為一研究範圍與對象，初審意見認將來我國引進車路分離制度(TIRC)，鐵路將分為鐵路運輸業者與路線提供業者，其肇事責任可能涉及兩個業者，唯關於路線提供業者，不在本計畫討論範圍之內，本計畫未予討論。	悉。
2.第 63 及 68 頁，甲版與乙版鐵路賠償辦法之現行條文第一條「公路法」應是「鐵路法」之筆誤。	遵照初審辦理，已將筆誤部分改正。	請依答覆意見修改報告。
3.第 68 頁，乙版鐵路賠償辦法之修正條文第二條(二)中之「第三人責任險」由於現行鐵路法中僅訂定乘客之部分，尚未涵括第三人部分。	遵照初審意見辦理「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」第二條第二項修改為「前項損害賠償金額，應減除鐵路運輸所投保責任險之已給付保險金額」，以符合現行鐵路法第 62 條之規定。	請依答覆意見修改報告。
4.對於甲、乙兩版之條文修正，建議不要分為甲、乙版，而是	遵照初審意見辦理，本研究計畫	請依答覆意見修改報告。

評審委員及各單位意見	合作單位答覆意見	本所審查意見
分為前後期之修正建議，亦即前期先做乙版之修正，而由於鐵路法的修正不易，所以後期再做第二階段甲版的修正。	之甲、乙案，且乙案乃是以修改鐵公路法及其子法為長程目標，乙案僅修改鐵公路法子法。	
5.第 69 頁，乙版之鐵路賠償辦法修正條文第三條之最高限額的金額應是筆誤。	現行損害賠償制度乃採實際損害原則，又我國現行鐵公路運輸業行車事故損害賠償責任採「推定過失責任」主義，故有設立一「有限的賠償責任」之必要，所以 69 頁最高限額之文句應非筆誤，建議仍予以保留。	悉。
6.鐵路賠償標準之修正建議中，死亡與重傷的最高限額均為三百六十萬，然而重傷者還有其它醫療費用，加上這三百六十萬會造成重傷者所受到的賠償比死亡者還要高，似乎不符社會常理。	對於鐵公路運輸業行車事故賠償之數額，本計畫初步建議乃以 360 萬元為最高限額之數額，且參考強制汽車責任保險法殘廢給付之相關規定，死亡與重傷（因有可能至殘廢等級之最高級）之最高限額均為 360 萬，然而重傷者仍有其他醫療費用，所以重傷者所受到的賠償或許會比死亡者還高，這完全是因現今損害賠償乃採實際的損害賠償及現今對於精神上慰藉金過低所致。	悉。
7.目前我國的行車事故賠償並無一定之制度與作業程序，以致於雖訂有賠償之金額標準，現行之賠償作業仍會有類似喊價的行為，對於行政單位造成很大的困擾；而部分受害人對於求償之權利與管道亦不甚清楚。建議研究對於行車事故賠償之制度與作業程序能一併處理。	遵照辦理。	請依答覆意見修改報告。
8.對於賠償標準的三百六十萬之訂定，研究中係以國民生產毛額及國外的研究作為參考，個人建議能做具體一點的分析，包括具體的數據、具體的理由、具體的項目等。	遵照辦理。	請依答覆意見修改報告。
9.由於鐵路的行車事故大部份是鐵路列車與公路之汽車於平交道發生事故。未來鐵路訂定第三人責任險時，是否可以與公路的強制汽車責任保險聯結，建議也予以考量。	初審意見建議未來鐵路訂定第三人責任險時可否與強制汽車責任保險聯結，鑑於此部分因鐵、公路二者運輸特性及保險條件之不同，且未來亦同時修改強制汽車責任保險法方能達成二者聯絡之目的，不在本研究計畫討論範圍之內，礙難納入。	悉。
10.原本省府有提供鐵路事故濟助金額度二百四十萬，然而在精省後，暫時沒有濟助金可提供鐵路行車事故之賠償，建議本研究也優先處理。同時若是交通部同意鐵路局提報之特	建議交通部先行發佈「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」以彌補精省後鐵路濟助金額之不足。	悉。

評審委員及各單位意見	合作單位答覆意見	本所審查意見
別濟助金制度，會與本研究所探討之賠償辦法有所衝突，也建議本研究也優先處理。		
運安組		
1.報告「4.3.5 合理賠償標準」所擬定之合理賠償標準並未針對不同運輸業之行車事故賠償金額做個別之分析，無法了解不同運輸業之合理賠償標準是否應有差異抑或一體適用，建議合作單位在報告「2.1.2 現況分析」中，依問卷調查結果以及法院所提供之案例，分析鐵路運輸業、公路客運業、公路遊覽車業、以及其它不同運輸業之現況實際賠償金額是否有重大差異；並在報告「4.3.5 合理賠償標準」中，分析不同運輸業之行車事故合理賠償標準是否應有差異；再提出其合理之賠償標準。	遵照辦理，本研究計畫擬對所回收各單位之調查報告，以鐵路運輸業公路客運等，公路遊覽車業，以及其他不同運輸業以現況分析其差異，嗣再提出合理賠償標準。	請依答覆意見修改報告。
2.報告「2.1.2.3 法院判決部份」，僅以總額分析其判決賠償金額，建議合作單位針對法院判決內容做進一步分析，了解其賠償金額所包含各賠償項目(如醫療費用、慰撫金等等)的分佈狀況以及分肇事者的所負之過失責任比例。	遵照辦理，本研究計畫擬對表2.5、2.6 法院判決超過 200 萬元之判決，就其各項賠償項目(如醫療費用、增加日常生活開支、減少勞動所得、慰藉金等)，作一分析，及肇事者之過失責任比例。	請依答覆意見修改報告。
3.報告「4.4 運輸業行車事故賠償制度可行方案」中所研擬之甲、乙兩方案，建議合作單位說明分為甲、乙兩案之用意，及說明甲、乙兩案其在政策面、法規面、執行面、功能上之差異與對相關個體權益之影響，以及甲、乙兩案之利弊得失。	遵照辦理。本研究計畫擬於甲、乙案後製作一表格，就兩方案之用意、政策面、法規面、執行面、功能上之差異，對相關個體權益之影響，利弊得失等(詳表 4.8)。	請依答覆意見修改報告。
4.報告中之「表 3.1 各國死亡事故之損害賠償費項目比較」及「表 3.3 美國各州無過失保險支付限額一覽表」在本文之文字內容中未加以說明，建議合作單位在本文中說明此二表格之內容以及與本文現有之相關主題進行分析。	遵照辦理。	請依答覆意見修改報告。

參考文獻

一、中文著作部份：

1. 史尚寬著，民法債篇總論，民國六十七年九月版。
2. 史尚寬著，債法各論下冊，民國四十九年十一月初版。
3. 宋明哲著，風險管理，五南圖書出版公司印行，民國七十九年十一月初版。
4. 宋明哲撰著，一九八三年風險管理準則釋論，保險事業發展中心印，民國七十八年九月。
5. 沈樹雄著，財務報表分析，五南圖書出版公司，民國七十九年三月修訂四版。
6. 何孝元著，損害賠償之研究，台灣商務印書館印行，民國六十七年八月六版。
7. 袁宗蔚著，保險學，三民書局印行，民國七十五年八月增訂二十六版。
8. 耿雲卿著，侵權行為之研究，台灣商務印書館印行，民國六十一年十二月初版。
9. 黃秀玲著，企業財產保險購買計劃，駿寧出版圖書公司，民國七十七年四月初版。
10. 張加恩著，風險管理簡論，保險事業發展中心印行，民國七十八年三月。
11. 陽肇昌著，保險之運用經營與管理，民國七十六年六月出版。
12. 陽肇昌著，保險論叢。
13. 鄭玉波著，民法債篇總論，三民書局印行，民國七十六年九月，十一版。
14. 鄭燦堂著，風險管理，翰林出版社，民國七十八年六月初版。
15. 賴曜賢、徐當仁著，美國汽車保險制度之研究—兼論中美汽車保險制度之比較，產物保險商業同業公會，民國七十七年十月二十五日。
16. 楊與齡編著，民法概要，三民書局出版，民國七十四年八月。
17. 王澤鑑著，民法學說與判例研究，民國六十四年六月出版。
18. 曾隆興，現代損害賠償法論，民國八十一年六月修訂五版。
19. 史尚寬著，債法總論，民國六十七年九月版。
20. 陳瑞、廖述原著，日本強制汽車責任保險制度，三民書局印行，民國七十六年十二月初版。
21. 鄭玉波著，論企業對於消費者之民事責任。
22. 椎木綠司著／陳國璋譯，汽車事故損害賠償之理論與實際，財團法人保險事業發展中心出版。
23. 蔡玉輝譯，各國汽車保險概說，民國八十二年。

二、中文期刊部份：

1. 應式文撰，運送人對旅客傷害賠償責任之研究，載產險季刊第廿一期，民國

六十五年九月三十日出版。

2. 賴國利撰，談汽車乘客險，載產險季刊第十九、二十期，民國六十五年六月三十日。
3. 王澤鑑撰，公路法關於損害賠償特別規定與民法侵權行為一般規定之適用關係，載台大法學叢刊第一〇三期。
4. 劉宗榮撰，論免責約款之訂入定型化契約，載台大法學論叢第十一卷第二期，民國七十一年六月。
5. 尹章華撰，「汽車交通事故民事賠償責任與保險理賠之探討—兼論強制汽車責任保險法」草案第三章汽車交通事故特別補償金相關條文，載保險載刊第三十四輯。
6. 劉春堂撰，論強制汽車責任保險法被害人之直接請求權—以日本自動車損害賠償保障法規定為中心，載保險專刊第三十五輯。
7. 劉得寬撰，交通事故損害賠償責任之研究——以汽車事故為中心——載政大法學評論第七期。
8. 鄧學仁撰，交通事故損害賠償之定型化與個別化之研究，載法學叢刊第一六二期；民國八十五年四月。

三、論文部份：

1. 柯喜蓉撰，汽車客運業乘客責任危險管理之研究，私立逢甲大學保險學研究所碩士論文，民國八十年六月。
2. 邱稚育撰，陸空運送人對乘客傷害賠償責任之研究，私立逢甲大學保險學研究所碩士論文，民國七十八年六月。
3. 歐陽鳳撰，鐵路機構自保計劃之研究，私立逢甲大學保險學研究所碩士論文，民國七十二年五月。
4. 蘇敏慧撰，強制汽車責任保險之保障範圍，中興大學法研所碩士論文，民國八十七年七月。

四、英文著作部份：

1. George L. Head. Ph.D. Essentials of Risk Control Volume I.
2. Herbert S. Denenberg, Risk & Ins. 2nded.
3. Mark R. Greene and Oslar N. Serhein, Risk Management : Text and cases, Roston Publishing Company Ins, 1987.
4. Mark R. Greene. Decision and Analysis for Risk Management-Aprimer on

Quantitative Methods, Published by the Risk and Insurance Management

5. Adel Salah El Din, Aviation Insurance Practice, Law and Reinsurance, 1971.
6. Herbert S. Denenbherg & Robert D. Eilers & Joseph J. Melone & Robert A. Zelten, Risk and Insurance, 2nd Ed.
7. Robert I. Mehr & Bob A. Hedges, Risk Management :Concepts and Applications, 1974.
8. Williams J. R Heins, Risk Management and Insurance, 1rd Ed, 1964.
9. Williams L. Prosser, John W. Wade and Victor E. Schwartz, Cases and Materials, 7rd Ed, 1982.

五、日文著作部分

1. 加藤一郎著，不法行為,法律學全集二十二～II，有斐閣，昭和五十一年九月版。
2. 加藤忠一氏著，自動車保險の對人賠償示談の實務，保險毎日新聞社發行，昭和四十九年六月版。
3. 藤倉皓一郎著，自動車運轉者の同乗者に對する責任，同志社法學九十七號、一一一號。

運輸業投保過失 責任保險之研究

主辦單位：交通部運輸研究所

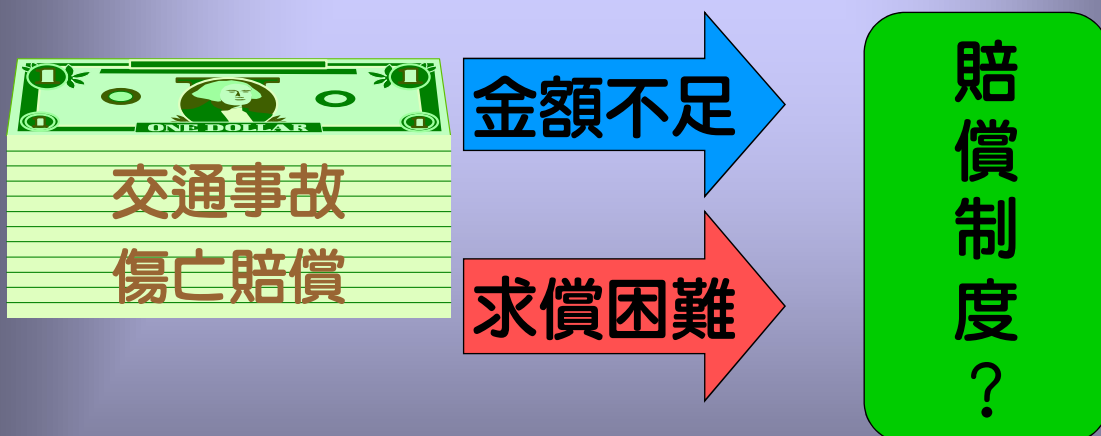
合辦單位：植根法律事務所

計畫年度：民國八十八年

中華民國八十九年元月

NEXT:研究動機

研究動機



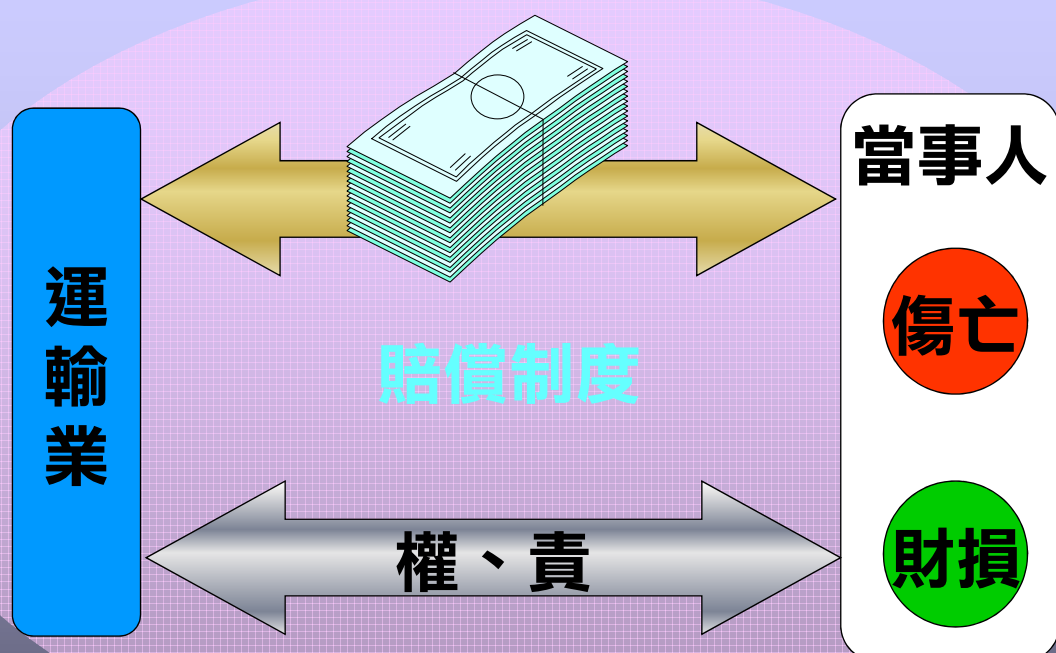
NEXT:研究目的

研究目的

- 研擬完善之鐵公路運輸業行車事故賠償制度
- 研擬合理之行車賠償事故標準
- 研擬以運輸業責任保險

NEXT:何謂賠償制度

何謂「運輸業行車事故賠償制度」？



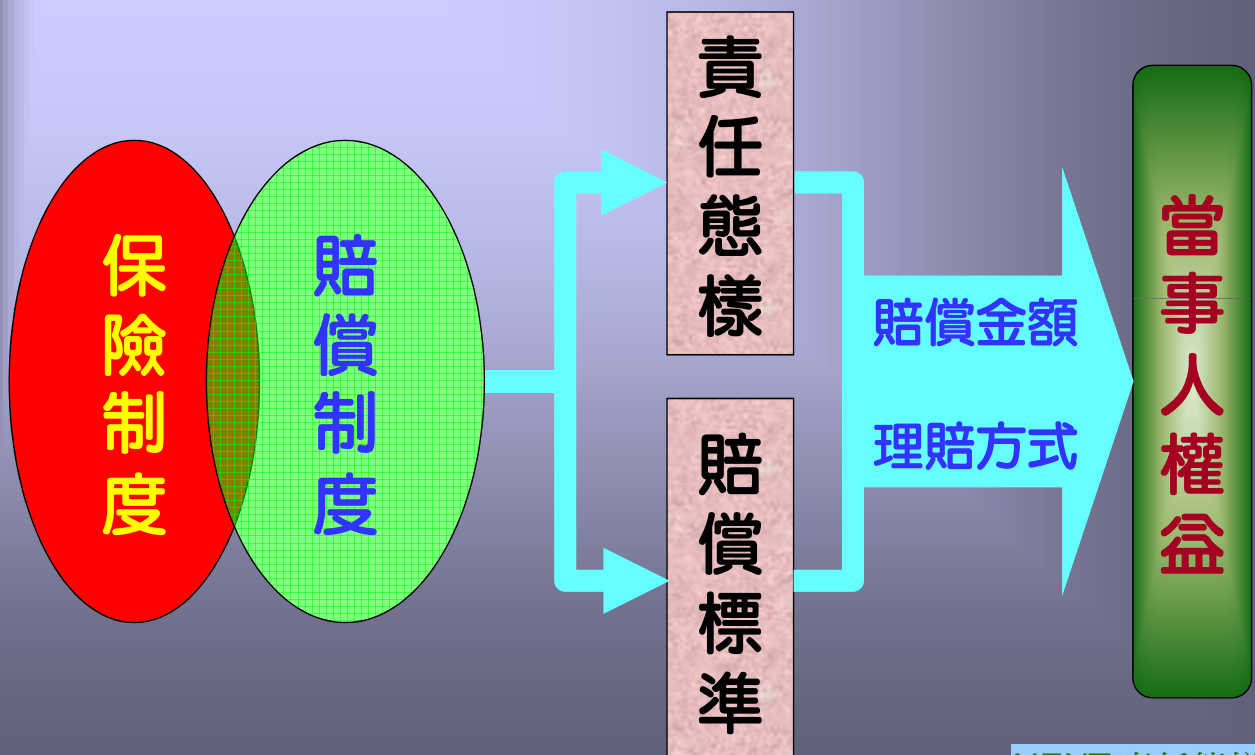
NEXT:研究架構

研究架構



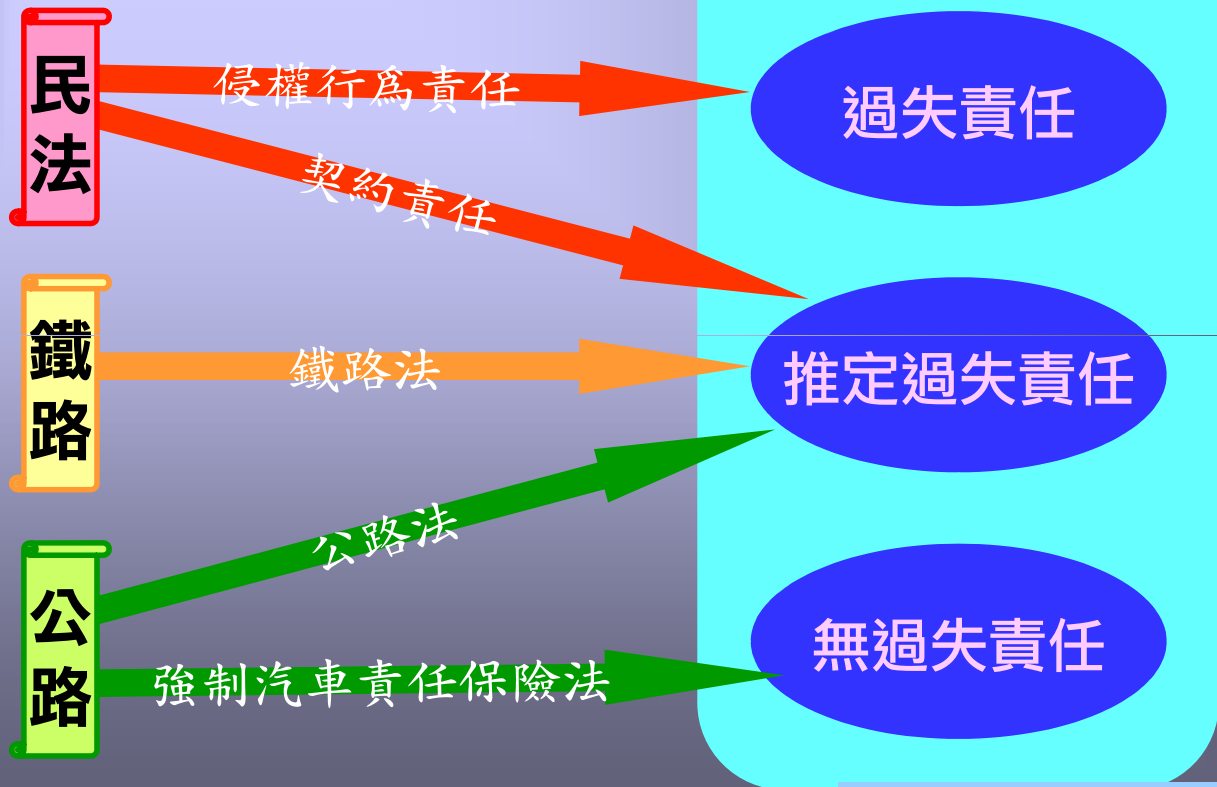
NEXT:研究背景

研究背景



NEXT:責任態樣

責任態樣



NEXT:不同責任態樣之比較

不同責任態樣之比較

責任態樣	理賠 上限	理賠 時效	肇事責任 舉證方式
過失責任	最高	最久	由受害人舉證 運輸業之過失
推定過失 責任	其次	其次	由運輸業舉證 自己無過失
無過失 責任	最低	最快	不需舉證

NEXT:規範範圍

賠償制度規範的範圍

契約行爲

台北站
至
高雄站

限當日當次車次使用
票價100元

侵權行爲



NEXT:賠償金額上限

我國賠償金額上限

	(萬元)	死亡	重傷	非重傷
鐵路	發給辦法	120	80	40
	省府 濟助金	240	100	20
公路	發給辦法	120	80	40

NEXT:賠償金額調查

行車事故賠償金額 現況調查與分析

	資料來源
鐵路	台灣鐵路管理局
公路	各地客運公司
法院判決	台北、台中、高雄地方法院、高等法院

NEXT:鐵路死亡賠償金額

鐵路運輸行車事故賠償金額 死亡賠償金額統計表

賠償金額(新台幣)	件數
未賠償	142
$0 < \text{賠償金額} \leq 50\text{萬}$	220
$50\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 100\text{萬}$	4
$100\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 150\text{萬}$	1
$150\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 200\text{萬}$	1
$200\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 250\text{萬}$	0
$250\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 300\text{萬}$	0
$300\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 350\text{萬}$	0
$350\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 400\text{萬}$	4
$400\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 500\text{萬}$	2

NEXT:鐵路傷害賠償金額

鐵路運輸行車事故賠償金額 傷害賠償金額統計表

賠償金額(新台幣)	件數
未賠償	385
$0 < \text{賠償金額} \leq 20\text{萬}$	115
$20\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 40\text{萬}$	3
$40\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 60\text{萬}$	1
$60\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 80\text{萬}$	0
$80\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 100\text{萬}$	0
$100\text{萬} < \text{賠償金額} \leq 200\text{萬}$	3

NEXT:對鐵路賠償制度之建議

對鐵路運輸行車事故 賠償制度之建議

一建議強制投保鐵路無過失責任 保險

- 鐵路運輸業者擁有軌道優先通行權，肇事責任多不在鐵路運輸業者

NEXT:公路死亡賠償金額

公路運輸行車事故賠償金額 (十七家公路運輸業者)

死亡賠償金額統計表

賠償金額(新台幣)	件數
未賠償	14
50萬以下	16
50萬~100萬	19
100萬~150萬	67
150萬~200萬	17
200萬~250萬	12
250萬~300萬	3
300萬以上	5

NEXT:公路傷害賠償金額

公路運輸行車事故賠償金額 (十七家公路運輸業者)

傷害賠償金額統計表

賠償金額(新台幣)	件數
未賠償	0
20萬以下	333
20萬~40萬	44
40萬~60萬	17
60萬~80萬	9
80萬~100萬	12
100萬~200萬	6
400萬以上	1

NEXT:法院死亡判決金額

行車事故法院判決賠償金額 死亡賠償金額統計表

賠償金額(新台幣)	件數
50萬元以下	4
50萬元~100萬元	4
100萬元~150萬元	7
150萬元~200萬元	2
200萬元~500萬元	1

NEXT:法院傷害判決金額

行車事故法院判決賠償金額 傷害賠償金額統計表

賠償金額(新台幣)	件數
20萬元以下	14
20萬元~50萬元	11
50萬元~100萬元	9
100萬元~200萬元	13
200萬元~500萬元	4
500萬元以上	4

NEXT:法院判決金額分析

行車事故法院判決 賠償金額分析

- 致傷者之法院判決原則：
 - 實際損賠原則
 - 被害人須負舉證責任
- 致死者之法院判決原則：
 - 殯葬費(以實際支出為限)
 - 扶養(以實際支出為限)
 - 慰藉金(法院態度保守)

NEXT:現行保險制度

現行運輸業行車事故之 保險制度

- 鐵路：未投保
- 台北捷運公司：自行向產險公司投保乘客責任保險
- 汽車保險：強制汽車責任保險、任意責任保險

NEXT:強制汽車責任保險

強制汽車責任保險

責任基礎：限額無過失責任

- 無過失責任
- 限額：依「強制汽車責任保險」之保險金額給付標準

NEXT:任意汽車責任保險

任意汽車責任保險

- 汽車保有人自行決定投保與否之保險
- 承保項目：
 - 1.汽車第三人責任保險
 - 2.旅客責任保險(本項目僅限營業汽車投保)
 - 3.僱主責任保險
 - 4.車體損失保險(本項目分甲式及乙式兩種條款，承保內容略有差異)
 - 5.汽車竊盜損失保險
 - 6.各項附加保險

NEXT:強制與任意之比較

強制與任意汽車責任保險之比較

	強制汽車責任保險	任意汽車責任保險
責任基礎	無過失主義	推定過失責任
承保範圍	體傷、殘廢及死亡	第三人及旅客之財物損失
保障對象	一般社會大眾	保障汽車所有人免除財務損失風險
產生賠償責任之主體	車外之第三人、車內之乘客、車內之工作人員及他車之駕駛	非關係密切之車外第三人
賠償項目	傷害醫療、殘廢及死亡	傷害醫療、殘廢、死亡、收入的減少、額外費用的增加、身體或精神方面之痛苦等之補償
保險金額	由財政部會同交通部視擬訂	理論上無限制
不保事項	僅限於受害人或受益人之不法行為	訂有許多不保事項

NEXT:強制與任意之互補

強制與任意汽車責任保險之互補

	強制汽車責任保險	任意汽車責任保險
保險金額	最多120萬	可以大幅提高至實際需要之程度
賠償項目	醫療、殘廢及死亡	擴大包含財物損失、間接損失或其他
理賠時效	不必等待費時的責任釐定及訴訟過程	須在過失責任或是推定過失責任確定之後方能獲得理賠

NEXT:外國之賠償與保險制度

運輸業行車事故賠償及保險制度之 外國立法例與比較

- 賠償制度

- 行車事故之契約責任賠償
- 行車事故歸責基礎

- 保險制度

- 強制責任保險之保障範圍
- 強制責任保險之理賠上限

NEXT: 契約責任賠償

行車事故之契約責任 旅客傷亡賠償

- 1. 德國(道路交通法)

- 危險責任
- 加強運送人之責任

- 2. 日本(商法)

- 過失推定主義
- 運送人之賠償額未設限制規定

- 3. 我國(民法)

- 過失推定主義
- 運送人之賠償額未設限制規定

NEXT: 德國歸責基礎

行車事故歸責基礎--德國

—公路

- 限額
- 危險責任(屬無過失責任範疇)
- 強制

—鐵路

- 限額
- 危險責任

NEXT:日本歸責基礎

行車事故歸責基礎--日本

—公路

- 多採用德國模式
- 附條件之無過失責任
- 加害人免責條件
 - 未怠於注意汽車之運行
 - 第三人有意或過失
 - 汽車無缺陷

NEXT:歸責基礎之比較

歸責基礎--我國與德、日比較

一般侵權行為	<ul style="list-style-type: none"> • 受害人均得依侵權之行爲規定向運送人請求損害賠償 • 運送人係負過失責任 • 其賠償範圍包含受害人之一切損害
特殊侵權行為	<ul style="list-style-type: none"> • 相同處：加重運送人責任 • 差異處：應負責任程度不同 <ul style="list-style-type: none"> - 我國：推定過失責任 - 德國：危險責任 - 日本：附條件無過失責任 • 德、日兩國，其汽車保有人所負責任均較我國之汽車保有人所負者爲重。
賠償範圍	<ul style="list-style-type: none"> • 我國與德國：限制賠償金額 • 日本：無責任限額之規定，僅規定保險金額

NEXT: 德日強制險保障範圍

強制責任保險之保障範圍--德、日

德國	<p>生前醫療費 增加生活支出 減少之所得損失 死後喪葬費 扶養義務</p>		
日本	財產上損害	積極損害	<p>搜救費用 治療費用 殯葬費 其他事故相關支出</p>
	非財產上損害	消極損害	<p>收入降低或喪失 受扶養權人喪失之利益</p>
		慰撫金	<p>傷害 後遺症障礙 死亡 可繼承</p>

NEXT: 強制險保障範圍之比較

強制責任保險之保障範圍

--我國與德、日比較

	 我國	 德國	 日本
歸責基礎	強制險： 無過失責任 賠償制度： 推定過失責任	與賠償制度相同(危險責任)	與賠償制度相同(附條件無過失責任)
給付項目	定額給付 未列損害賠償之範圍	不包括慰撫金	財產上損害 非財產上損害
保障範圍	最小	其次	最廣

NEXT:對我國強制險保障範圍之建議

強制責任保險之保障範圍

--就死亡賠償之建議

參考日本修改本國法規，就被害人喪失或減少勞動所得可由繼承人來繼承。

說明：

— 日本保險制度之優點

- 賠償範圍大
- 賠償請求權可繼承
- 包括死者之慰撫金

— 我國保險制度之缺點

- 賠償範圍小
- 僅納入遺族之慰撫金部分

不合理現象：致死者其可獲得之賠償較致傷者為低

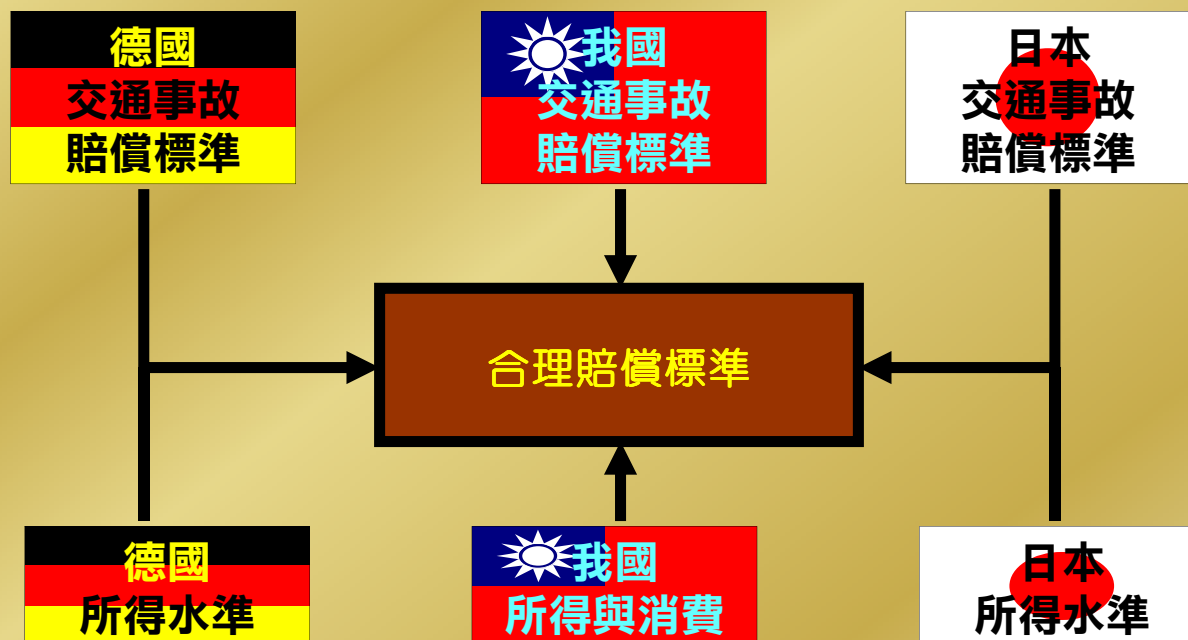
NEXT:理賠上限

強制責任保險之理賠上限

	 我國	 德國	 日本
額度限制 (均明文限制)	每一人死傷定額	每一事故上限	每一人死傷定額
額度高低	最低 120萬	最高 100萬馬克 (1830萬台幣)	次之 3000萬圓 (810萬台幣)

NEXT:合理賠償標準之研擬

鐵公路行車事故之合理賠償標準



NEXT:德國賠償標準

德國交通事故賠償標準

	道路交通法			強制汽車責任保險法		
		馬克	新台幣		馬克	新台幣
死亡或傷害	每人最高	50萬	915萬	最高保險金	100萬	1830萬
	每年年金	3萬	55萬			
同一事故數人死傷之賠償	合計最高	75萬	1373萬	最高保險金合計	150萬	2745萬
	每年年金	4.5萬	82萬			
同一事故數個財產損失賠償	合計最高十萬馬克	10萬	183萬	最高保險金	40萬	732萬
				單純財產損失	4萬	73萬

NEXT:日本賠償標準

日本交通事故賠償標準

類別	項目	賠償標準	新台幣
死亡給付	死亡保險金	每人3000萬日圓	810萬
	死亡前之傷害保險金	每人120萬日圓	32萬
傷害給付	傷害保險金	每人120萬日圓	32萬
	殘廢保險金	每人70~3000萬日圓	19~810萬



NEXT:我國賠償標準

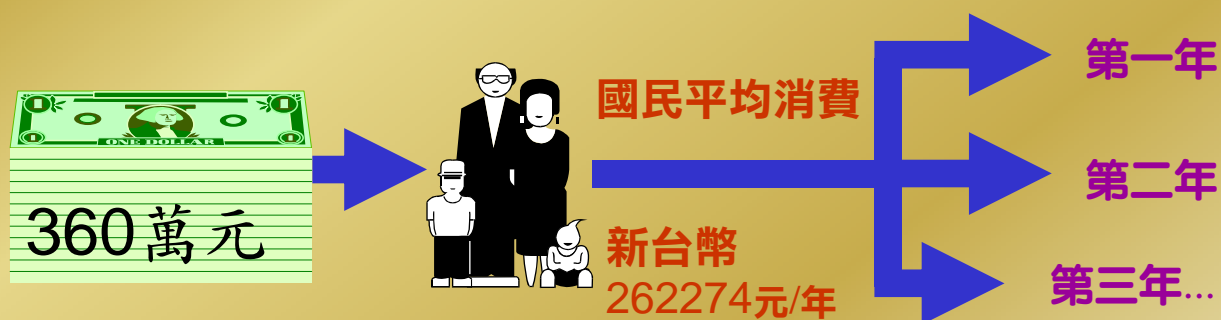
我國交通事故賠償標準

			鐵路		公路	
			旅客	非旅客		
賠償制度	推定過失		死亡	120萬元		120萬元
			重傷	80萬元		80萬元
			非重傷	40萬元		40萬元
	無過失責任	非受害人過失	死亡	120萬元	60萬元	
			重傷	80萬元	40萬元	
			輕傷	40萬元	20萬元	
	受害人過失	死亡	10萬元	5萬元	10萬元	
		傷害	7萬元	5萬元	7萬元	
強制險	死亡				120萬元	
	傷害	醫療			20萬元	
		殘廢			120萬元	

NEXT:合理賠償標準

合理賠償標準

項目	 中華民國	 德國	 日本
平均每人GNP(\$US) [比值]	12040 [1.00]	25621 [2.13]	33370 [2.77]
賠償金額(新台幣) [比值]	360 [1.00]	837 [2.33]	928 [2.58]



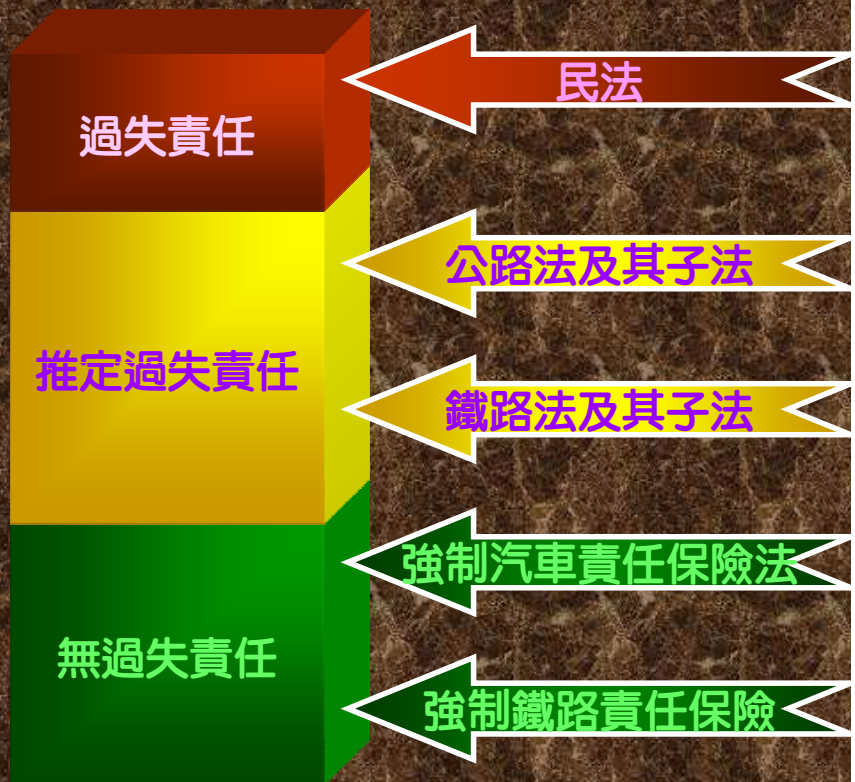
NEXT:賠償制度方案

賠償制度方案

完全保障（視實際損害範圍）

加強保障（360萬）

基本保障
120萬



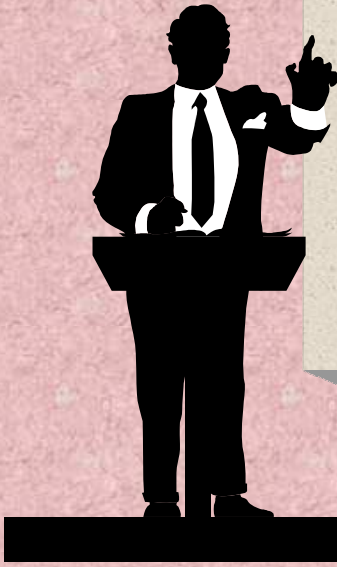
NEXT: 甲乙兩案比較

鐵公路行車事故賠償制度方案 -- 甲、乙二案之比較

	甲案	乙案
目標	短程目標	長程目標
法規面	修改子法	母法與子法一併修正
政策面	賠償金額增至三百六十萬元	鐵路強制責任保險 賠償金額增至三百六十萬元
執行面	主管機關修正公佈後即可施行	修改母法，故執行較困難
功能面	補救現行賠償金額過低之缺失	對母法及子法做整體一貫之修正
個體權益	最高賠償限額調高為三百六十萬元	提高被害人保障 並移轉營運風險

NEXT: 過失責任保險

運輸業者過失責任保險



• 原則

- 責任基礎：推定過失責任
- 保障範圍：與民法同
- 理賠上限：契約自由，由當事人自行決定
- 賦予被害人之直接請求權

NEXT:營業汽車

營業汽車責任保險

承保範圍	第三人責任保險、財損責任險、旅客責任保險
不保事項	故意行為、無照、吸毒、酒醉、犯罪、旅客本身之疾病
直接請求權	法院判決賠償金額 肇事責任確定，書面和解 被保險人無清償能力
傷亡理賠範圍	急救或護送費用 醫療費用 交通費用 看護費用 喪葬費用及精神慰藉金 自療費用 財務損害賠償 喪失勞動能力

NEXT:鐵路責任保險

鐵路責任保險

- 保險金額之累計與恢復
- 不保事項
 - 非法行為
 - 罷工、暴動
 - 旅客故意行為
- 體傷責任：超過強制責任保險所規定之保險金額
- 直接請求權
 - 法院判決賠償金額
 - 肇事責任確定並以書面和解
 - 被保險人無清償能力

NEXT:結論與建議

結論與建議

- 合理賠償金額：360萬元
- 鐵路強制無過失責任保險主義。
- 鐵路法及公路法採推定過失的危險責任
 - 辦理推定過失責任保險或採取強制推定過失責任保險制度
- 宣導運輸業者，建立危險管理觀念，投保運輸業過失責任之任意保險，以謀求危險補強之保障，並確保社會大眾之安全。

The End