我國第三人財損責任分攤方法

~採用與有過失制度之探討

指導教授:陳森松 教授
共同指導教授:吳瑞雲 教授
研究生:常 華

一、緒論

研究動機與目的

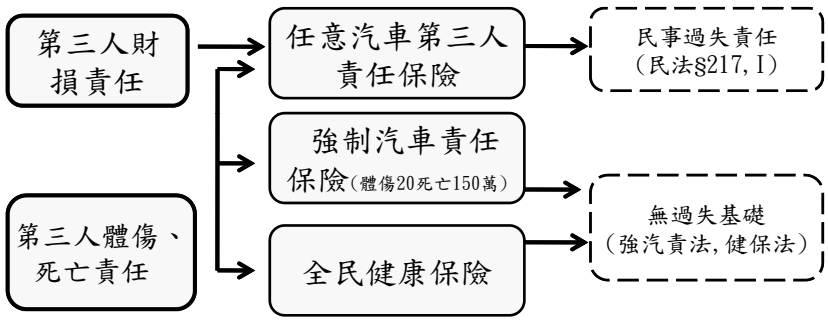
- 逢甲大學行車鑑定中心96年度整合計畫之「改善現行汽車肇事責任分攤成數之歧異」問卷資料中顯示即便存有產險公會編制「汽車肇事責任分攤處理原則」以供同業遵循之情形下，各地區車鑑委員對肇責成數分配之意見仍存有些許差異，因此基於對交通事故之肇責認定的分歧與現行制度的缺失，本研究乃提出對與有過失制度的探討。
- 如何能於車禍事故中對肇事雙方提供快速的責任分攤依據，加速理賠，減少法院和車鑑中心的積案、減低理賠成本、增加社會和諧，是本研究欲達成之目標。

研究範圍與限制

- 本研究僅以財損為例進行探討，著重民事責任分攤使肇事雙方之損失盡速獲得補償，至於如何懲罰違規的加害人，則屬行政或刑事責任，非本研究探討範圍。

一、緒論

我國汽車保險交通事故所致財損之民事責任



一、緒論

我國交通事故之民事責任

- 民法第兩百一十七條「損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院***得減輕賠償金額***，***或免除之***。重大之損害原因，為債務人所不及知，而被害人不盡其注意或怠於避免或減少損害者，為與有過失。前二項之規定，於被害人之代理人或使用人與有過失者，準用之。」
- 以民法兩百一十七條為基礎劃分

  法院***得減輕賠償金額***部分→比較過失。

  或免除之部分→共同過失。
- 我國最高法院五四年台上字第二四三三號判例中指出：「法院對過失相抵，雙方均有過失存在時，**如何判定相抵之數額抑或完全免除，法官雖有裁量之自由，但應斟酌雙方原因力之強弱與過失之輕重以定之。**」

一、緒論



本文與有過失(民§217)用語之說明

West's Encyclopedia of American Law中所指：

- Comparative Negligence(比較過失)*意義為

「Under comparative negligence, or comparative fault, a plaintiff's negligence is not a c omplete bar to her recovery. Instead the plaintiff's damages are reduced by whatever p ercentage her own Fault contributed to the injury. This requires the jury to determine, by percentage, the fault of the plaintiff and defendant in causing the plaintiff's injury. 」

- Contributory Negligence(共同過失)*意義為

「Under the common-law rule of contributory negligence, a plaintiff whose own negligence was a contributing cause of her injury was barred from recovering from a negligent defendant. Under the doctrine of contributory negligence, neither driver would be able to recover from the other, due to her own negligence in causing the accident.」

* West's Encyclopedia of American Law, Volume 7, West Group, 1998, P316-317。

二、建立共同過失架構



- 參考民法兩百一十七條過失責任基礎之立法理由，是為避免對加害人責任過為嚴酷，因而採取若受害人共有過失時可以減少加害人應負責任之比例，除減輕加害人負擔外，也相對參考肇事雙方過失程度作以責任成數判定之依據。
- 但隨著時間的演變，此一進展變化的結果到晚近確有過度保護被害人的偏向，改採責任成數分配的方式雖符過失責任比例的理念，對於比較過失的效果及所需花費的相關成本卻可能比原共同過失較無效率*更甚至喪失其車禍快速補償受害人的黃金時期。

* *Daniel T. Winkler, George B. Flanigan, Joseph E. Johnson, Cost Effect of Comparative Negligence: Tort Reform in Reverse.*

二、建立共同過失架構

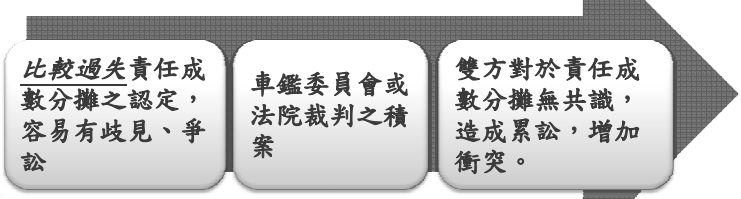
比較過失

比較過失的優點：

- **肇事責任與過失比例較為相當**
- **符合現在既現有價值與尊重法官之裁量權**

比較過失的爭議：

- **難以確切衡量過錯，無絕對之公平**
- **增加個人與社會額外支出與成本**



二、建立共同過失架構

比較過失的爭議：

- **降低車禍雙方私下和解的機率**

  在共同過失的採行下，因過失準則適用在只要當事人有過失，不論其過失比重，即喪失訴請加害人賠償的權利，因此在加害人與被害人間往往會因此透過訴訟以外的方式來謀求經濟上的和解並藉此解決紛爭，兩造各自磨合到雙方利益相對較佳的狀態。

- **缺少嚇阻當事人應負注意之程度**

  只要雙方有責任便可以請求訴訟，使民眾存有抱持的僥倖的心理，降低原本應有的行車注意能力。

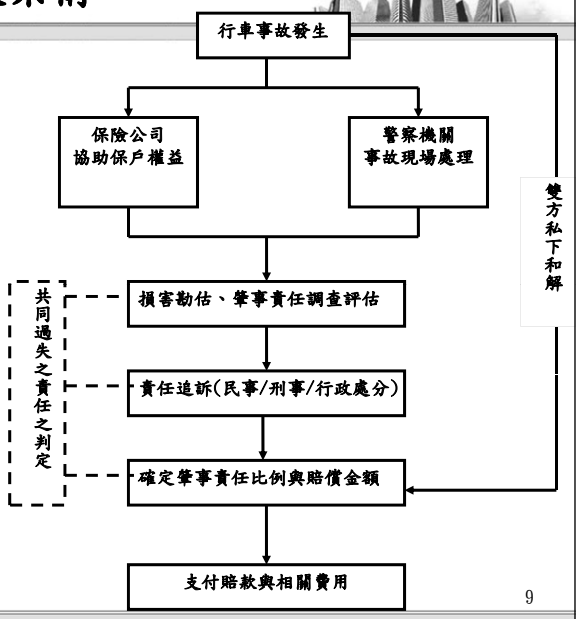
- **造成用路權的不公平**

  國民車使用人在同為車肇主因的情況下(各50%責任)，在目前比較過失制度中，國民車賠償金額較名車使用者為高。

二、建立共同過失架構

共同過失

- 當事故發生之原因是被告與原告共有過失時，被告可以完全得免除其責任。
- 即以有無過錯來決定義務人的責任，義務人在賠償權利人本身對損害亦造成損害之過失時，可免除全部或部分之責任。



二、建立共同過失架構

共同過失的預期效果

- **加速理賠過程，減少達成理賠時間與成本消耗**

  判斷雙方是否負有責任比判定成數責任比例來得迅速，早日理清賠償責任減少雙方心理負擔之不確定性。而透過共同過失制度下，使理賠過程能用更少的成本做到更好的效果。藉由保險成本費用的減少，使經營更加效率化。
- **減少肇事雙方之衝突，促進社會的合諧**
- **建立使用者付費，增進社會用路之公平性**

  讓名車愛用者，依循『使用者付費』的原則，自行投保車損險，以保障其財產安全。
- **減低保險黃牛**

  賠償責任複雜會使非法代理人更有機會介入，若採垂直理賠責任之間認定更簡易。

二、建立共同過失架構

實施共同過失缺點

- **顛覆了傳統的責任分攤觀念，短期內社會大眾較難的適應**

  社會各階層已習慣傳統的比較過失責任分攤機制，要改變傳統的觀念去接受一個全新的與有過失責任分攤制度，仍須一段時間的社會教育與宣導。

- **加重自己之責任**

  共同過失有所謂「全有全無」理論，即使只有極其輕微之過失，亦由被害人自行承擔全部損失，而一直以來共同過失也不斷的有學者提出爭議，但是否因此加重其受害人之責任，及共同失之認定的判斷要件為何依據，仍有待探討之。

三、共同過失替代方案與保險之配套措施

美日中三國的實施現況-美國聯邦

- Daniel T.指出州若在人口密度、死亡事故與無過失保險方面，使用純粹比較過失成本會高於使用修正比較過失成本又會高於維持共同過失。*(Effects of Comparative Negligence: Tort Reform in Reverse Society of Chartered Property and Casualty Underwriters. CPCU Journal; Jun 1991; pg. 114-123)*

共同過失 Contributory Negligence	阿拉巴馬, 哥倫比亞特區, 馬里蘭, 北卡羅來納, 維吉尼亞
純比較過失 Pure Comparative Negligence	阿拉斯加, 亞利桑那, 加利福尼亞, 佛羅里達, 肯塔基, 路易斯安那, 密西西比, 密蘇里, 新墨西哥, 紐約, 羅德島, 南達科他, 華盛頓
修正比較過失 Modify Comparative Negligence	阿肯色, 科羅拉多, 喬治亞, 愛達荷, 堪薩斯, 緬因, 內布拉斯加, 北達科他, 田納西, 猶他, 西維吉尼亞, 康乃狄克, 德拉瓦, 夏威夷, 伊利諾, 印地安納, 愛荷華, 麻塞諸瑟, 密西根, 明尼蘇達, 蒙大拿, 內華達, 新罕布什爾, 紐澤西, 奧克拉荷馬, 俄亥俄, 俄勒岡, 賓夕法尼亞, 南卡羅來納, 德克薩斯, 佛蒙特, 威斯康辛, 懷俄明

三、共同過失替代方案與保險之配套措施

美日中三國的實施現況-日本

日本民法第七百二十二條第二項規定：「受害人有過失者，就其之損害賠償金額為法院得斟酌決定之。」

為了因應汽車理賠件數逐年增加，汽車損害賠償責任保險自1962年起採固定率減額之方法(自其損失額度內扣減之)，即從事故之型態案過失程度，採20%、30%、50%之減賠辦法。

汽車損害賠償責任保險	受害人有過失者，依減賠比率20%、30%、50%
	事故與死亡間因果關係難以認定者減賠50%
	事故發生當事人係親屬間關係，慰藉金減賠50%。

三、共同過失替代方案與保險之配套措施

美日中三國的實施現況-中國大陸

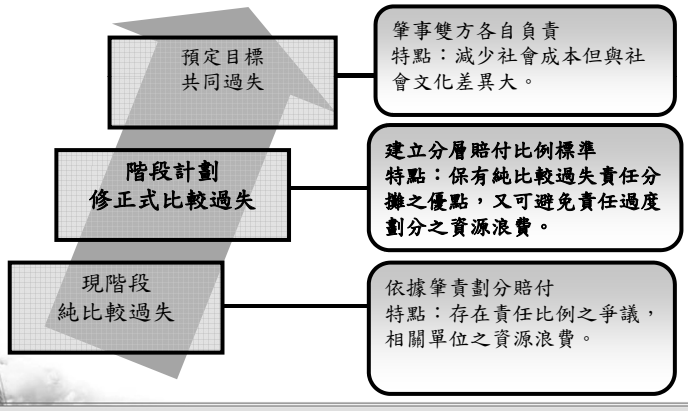
- 機動車第三者責任保險第三責任險保單條款第十五條「除本保險合同另有約定外，保險人依據保險機動車一方在事故中所負責任比例，承擔相應的賠償責任。公安交通管理部門處理事故時未確定事故責任比例且出險地的相關法律法規對事故責任比例沒有明確規定的，保險人按照下列規定承担賠償责任」

全部事故責任 無事故責任或無過錯的	保險人按100%(不承擔0%)事故責任比例計算賠償
負主要事故責任 負次要事故責任	保險人按70%(30%)事故責任比例計算賠償
負同等事故責任	保險人按50%事故責任比例計算賠償

三、共同過失替代方案與保險之配套措施

共同過失的替代方案

- 為使肇責案件於財產部份能夠快速、有效率的解決，乃參考國外修正比較過失之作法，階段實施並加以改進



四、結論與建議

本研究希望藉提出共同過失能：

- 降低法院以及行車鑑定中心因行車事故所申請對責任成數判決的累積案件。
- 交通事故中車體訴諸自己的車損險採垂直理賠，免除因肇責舉證、鑑定及透過多次訴訟及仲裁而生之延遲。
- 減少不當的保險仲介人(保險黃牛)對受害人保險理賠加以剝削與擴大損害造成保險公司和對方之不利益。
- 消除因開名牌車而形成的路權使用不公平性，採比較過失責任之關係，有可能讓使用國民車過失比例較低，而卻須賠付過失比例高的使用名牌汽車者。

然而共同過失會相對影響到法官對行車事故責任的裁量權，但若能提供有效固定比例責任制度，冀能減少部分比例分攤時因爭執較細小肇事責任之成本資源，以提高過失責任判定的效益。


The end
謝謝聆聽，敬請指教
17