

德国交通事故受害人 救助基金的 设置、功能与启示

于松妍

摘 要： 随着世界上的很多国家纷纷进入汽车时代，交通事故已经成为人类社会最为严重的侵权事件之一。在肇事车辆逃逸等特定情况中，民事侵权责任和责任保险的赔偿可能均无法得到落实。为此，中德两国分别设立了专门的救助基金，为交通事故受害人提供救济，避免他们陷入孤立无援的境地。德国交通事故受害人救助基金比我国的道路交通事故救助基金的定位更高，不仅提供保障底线的社会救助为宗旨，而是以尽可能填平受害人的的人身和财产损害为目标。德国的相关立法也赋予了救助基金更为广泛的全面的追偿权，有助于其开源节流。

关键词： 交通事故； 交通事故受害人救助基金； 道路交通事故救助基金； 责任保险； 追偿权

作者简介： 德国耶拿大学 法学院 博士研究生 耶拿 07743

中图分类号： D951

文献标识码： A

文章编号： 1005 - 4871(2021)02 - 0105 - 12

一、引论：交通事故赔偿责任的“最后漏洞”

随着汽车越来越普及,尤其是私家车数量的迅猛增长,世界上的很多国家都陆续进入了汽车时代。这一方面使得人们的交通出行变得极为便利,另一方面也导致交通事故的数目显著增多。2019年,我国(不含港澳台地区)共发生机动车交通事故215009起,导致56924人死亡,221309人受伤,直接财产损失125800.9万元。^①而且,这些统计数据仅涵盖了法定要求上报的道路交通事故,而大量更加频发的、通过自行协商、快处快赔解决的道路交通事故,并不在统计之列。^②德国联邦统计局的相关统计数据则更加全面,即使一起交通事故仅造成了轻微的财产损害,也被纳入统计范围:2019年,德国共发生2685661起交通事故,其中2385518起仅造成财产损害,300143起造成了人身损害。这些交通事故共造成3046人死亡,384230人受伤。^③因此,如何解决交通事故后的损害赔偿问题,对世界各国来说都极为重要。

进入20世纪以来,随着高度危险作业、核事故、交通事故、医疗事故等损害事件的出现与加剧,对受害人的救济也从单一的侵权责任救济向多元的救济方式转化,责任保险成为侵权损害赔偿之外的一种重要的受害人救济途径。^④目前,中国和德国均通过立法规定机动车的所有人或管理人义务投保机动车交通事故责任强制保险。^⑤但是,侵权责任和责任保险的搭配依然无法实现对交通事故赔偿责任的全面覆盖。例如,机动车肇事后逃逸,或者肇事车辆没有投保强制保险,更没有商业保险,并造成了重大事故,如果加害人无力赔偿,难道受害人及其近亲属只能“自认倒霉”吗?2020年12月1日13时许,一位51岁的德国男子醉酒驾驶一辆越野车进入特里尔(Trier)市内的步行街,故意冲撞多位行人,导致5人死亡和24人受伤。在这个案件中,责任保险和加害人的侵权责任均无法得到履行。首先,因为被保险人(即加害人)是故意冲撞行人,属于故意且违法对第三方造成损害,根据

^① 参见国家统计局编:《中国统计年鉴2020》,24-5, <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2020/index-ch.htm>, 访问日期:2021-01-01。

^② 余凌云:《改进道路交通事故纠纷的解决机制》,载《清华法学》,2017年第1期,第41-53页,这里第42页。

^③ 联邦统计局数据, https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html#sprg230058, 访问日期:2021-01-01。

^④ 王利明:《建立和完善多元化的受害人救济机制》,载《中国法学》,2009年第4期,第146-161页,这里第147-148页。

^⑤ 参见德国《机动车持有人强制保险法》第1条、我国《道路交通安全法》第17条与《机动车交通事故责任强制保险条例》第2条第1款的规定。

德国《保险合同法》(Versicherungsvertragsgesetz,以下简称“VVG”)第103条^①,保险人没有赔付义务。其次,加害人自身几无财产,且患有精神疾病,没有承担侵权损害赔偿责任的经济能力。这种侵权责任和责任保险赔付均无法得到有效落实的情况,被学者称为交通事故赔偿责任的“最后漏洞”,^②需要设立专门的交通事故补偿基金来尽可能填补交通事故受害人的损失。

二、德国交通事故受害人救助基金的设立与功能

(一) 设立的背景

1959年4月20日,《关于强制机动车责任保险的欧洲公约》(Europäisches Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge)^③在法国斯特拉斯堡(Strasbourg)签署,其中第9条第1款规定“缔约的每一方将启动设立补偿基金或采取其他等效措施,从而使在由另一方承担责任的损害案件之中,即使未履行保险义务或无法查明民事责任人,受害人也可得到赔偿。”这一条款为各缔约国规定了一项框架性的义务。在此背景之下,德国于1965年4月5日颁布了《机动车持有人强制保险法》^④(Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter,以下简称“PflVG”),通过第12、13、14条规定了“机动车事故损害补偿基金”(Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen),以保证在无法查明肇事机动车或者机动车未投保强制保险的情况下,如果遭受人身或财产损害的人无法要求机动车的持有人、所有权人或驾驶人进行损害赔偿,那么可以向该补偿基金主张这些权利,从而满足上述《关于强制机动车责任保险的欧洲公约》第9条第1款的要求。

随着立法对“机动车事故损害补偿基金”的规定逐步清晰化,实践进展也在相应地推进。1966年1月1日,《机动车事故损害补偿基金条例》(Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen)^⑤开始生效。根

^① 德国VVG第103条规定:“如果被保险人故意且非法造成第三人的损害,则保险人没有赔付的义务。”

^② Stephan Schröder, „Ansprüche gegenüber der Verkehrsofferhilfe“, *Straßenverkehrsrecht*, Heft 5, 2008, S. 196-199, hier S. 196.

^③ Sammlung Europäischer Verträge — Nr. 29, 20. IV. 1959.

^④ BGBl. Teil I 1965 Nr. 14, S. 213. 车辆持有人指,以自己的名义、自费使用车辆,并因此可以根据责任性质将车辆用作危险来源的人,即自己决定驾驶车辆的原因、时间点和时长。在通常情况下,车辆持有人和所有权人是同一人。但在汽车租赁的情况下,车辆持有人是租赁人,而不是出租人。参见 Jürgen Jahnke, in Ernst Stiefl (Begr.), Karl Meier (Hrsg.), *Kraftfahrtversicherung*, 19. Auflage, München: Verlag C. H. Beck, 2017, PflVG § 1 Rn. 4ff.

^⑤ BGBl. Teil I 1965 Nr. 72, S. 2093.