



# 自行研究計畫推廣成果報告

## 機車取消定期換發行照後對於 強制責任保險投保及違規舉發影響之研究 — 以板橋監理站為例

研究單位：交通部公路總局臺北區監理所板橋監理站  
研究人員：陳玉好、黃明振、李東林、洪淑華、  
高炳寬、陳秀玲

交通部公路總局

中華民國 103 年 11 月



## 103 年度自行研究計畫成果摘要表

板橋監理站 103 年度自行研究計畫成果摘要表		填表人：板橋監理站 填表日期：103 年 11 月	
研究報告名稱	機車取消定期換發行照後對於強制責任保險投保及違規舉發影響之研究－以板橋監理站為例		
研究單位 及人員	臺北區監理所板橋監理站 人員：陳玉好、黃明振、 李東林、洪淑華、高炳寬、 陳秀玲	研究時間	自 103 年 1 月 1 日 至 103 年 10 月 31 日
成果摘要			
<p>(一)研究緣起與目的</p> <p>本研究之目的係檢討取消定期換照政策實施，對於投保強制險所造成之衝擊，尋求補救措施，以建構完整的社會安全自助互助體系，並降低違規舉發之案件數，達到行政減量之目的。本研究所探討問題：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、取消換行照政策實施後對違規舉發案件之影響為何？</li> <li>2、探討車主未投保之原因為何？</li> <li>3、應以何種作為以達到行政減量，減輕同仁負荷，並達強制汽車責任險立法目的？</li> </ol> <p>(二)研究方法與過程</p> <p>本研究採文獻探討方法，並透過中華電信股份有限公司數據通信分公司擷取公路監理資訊系統資料庫相關數據做統計分析。</p> <p>(三)研究發現與建議</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、研究發現取消定期換發行照之政策，僅短期衝擊強制汽車責任險法之投保率，建議違反強制汽車責任險法之裁罰業務，回歸由主管機關行政院金融監督管理委員會設置裁決機構或單位，以達事權統一、權責分明，令公路監理機關在有限資源善治其自身業務。</li> <li>2、為了確保大眾交通安全之保障，我們必須要提出相關的措施，使得忘記投保之因縮小，並使投保率能達到近乎於 100%，建議相關機關(構)或單位協助加強宣導。</li> <li>3、機車係經濟弱勢族群者代步或謀生的工具，行政處分罰鍰的輕重，直接衝擊使民更不聊生，爰建議強制汽車責任保險法之罰鍰金額宜酌予合理調降。</li> </ol>			



## 目 次

第一章 緒論 .....	1
第一節 研究背景與動機 .....	1
第二節 研究目的與問題 .....	4
第二章 文獻回顧 .....	7
第一節 我國強制汽車保險之回顧 .....	7
第二節 強制汽車責任保險之相關文獻 .....	8
第三節 我國強制車責任保險之概述 .....	13
第四節 我國強制汽車責任保險之保障缺口 .....	21
第五節 汽車交通事故特別補償基金之設置 .....	25
第三章 資料分析 .....	37
第一節 違規舉發件數及舉發率 .....	38
第二節 機車未投保強制責任險之情形 .....	45
第三節 分析未投保之原因 .....	46
第四章 結語與建議 .....	49
參考資料 .....	53
附錄一 強制汽車保險 .....	57
附錄二 強制汽車責任保險法施行細則 .....	75



## 表 目 錄

表 1	法院判決推估 2010 年全國交通事故成本一覽表	2
表 2	強制汽車責任保險理賠處理依據及相關證明文件	19
表 3	強制汽車責任保險理賠給付情形	21
表 4	強制汽車責任保險理賠給付案件投保情形分析	24
表 5	申請補償金所需文件	29
表 6	各國交通事故強化補償機制	35
表 7	交通部公路總局各區監理所(含站)舉發違反強制汽車責任保險 案件統計	39
表 8	板橋監理站所列管的 12 個新北市行政管轄區機車數	43
表 9	板橋監理站 100 年~103 年間違反強制汽車責任保險舉發情形	44
表 10	全國交通違規舉發數與強制險通知單之比率	44
表 11	板橋站每一列管車輛相較於全國掣發強制險舉發單之比較	45
表 12	抽樣調查未投保強制責任險之原因	46





## 圖 目 錄

圖 1	分擔額代收及繳納流程	27
圖 2	補償金給付流程	28
圖 3	77 年至 103 年 3 月底機動車登記數量	37
圖 4	100 年至 103 年 6 月汽車違反強制險-監理單位開單數	39
圖 5	100 年至 103 年 6 月汽車違反強制險-監理單位開單數	40
圖 6	汽車取消定期換照前後掣發違反強制責任險通知單比較	40
圖 7	機車取消定期換照前後掣發違反強制責任險通知單比較	41
圖 8	板橋監理站 101 及 102 年度掣開強制險通知單件數統計	42
圖 9	板橋監理站 101 年至 103 年 1~6 月同期掣開機車強制險通知單件數統計	42



## 第一章 緒論

臺灣由於工業化引起之磁吸效應，人類的活動頻率隨著科技進展，運具機動、靈活度的特性，致使產業及人口均向都市聚集，隨之交通運輸與交通事故之問題層出不窮，與交通有關的建設及措施，除應滿足人們移動的需求以外，政府實更應提供所有用路人行的安全環境與身家財產的保障，因而世界各國為合理保障交通受害人權益，均以法律強制汽車所有人或駕駛人應投保汽車責任保險，我國政府自不例外，亦參採國外立法體例，採用單獨特別法方式單軌立法，於民國 87 年 1 月 1 日起正式實施強制汽車責任保險，翌年 1 月 1 日並將機車亦納入其實施範圍，其基本理念乃建構在社會連帶責任(social solidarity)思想之自助互助基礎上，為一國政府推動社會政策時的不可或缺的責任，主要目的在於保障受害者的基本經濟安全與醫療照顧。

本研究即在分析當取消定期換發行照對投保強制汽車責任險投保率之衝擊及與違反強制汽車責任險事件之舉發何關聯性，另試圖在公路監理人力，嚴重不足的情況下，如何結合社會資源運用民間人力，期以透過多元管道，使車主或駕駛人透過經濟手段，提高車主或駕駛人合法得宜遵守交通安全之意識，促使降忝道路交通安全規則違法行為，建立安全有序的用路人環境，供決策當局參考。

### 第一節 研究背景與動機

公共政策制定意旨係在積極追求幸福 ( the pursuit of Happiness)，造物者創造了平等的個人，並賦予我們若干不可剝奪的權利，其中包括生命權、自由權和追求幸福的權利。近年來臺灣車禍傷殘事故遽增，2008 年警政署統計道路交通事故死亡受傷案件數為 170,127 件，2013 年車禍死、傷案件高達 278,388 件，短短 5 年間，臺灣交通事故遽增 10 萬件，死傷人數增加了 14 萬人；如表 1 法院判

決推估 2010 年全國交通事故成本總損失約新台幣 3,740 億，高達當年 GDP 2.747%。究其因約有高達 9 成 7 以上的肇事都與人為因素有關，例如：未注意前方狀況不注意、超速失控、未依規定減速、…等，在不當的操作(駕駛)行為，不同速度的車流交織即有發生交通事故風險，不少多叉路口，安全與順暢均難以兩全。在交通環境難以單純化的情況下，提升駕駛人危險感知能力，導正用路人之交通行為及使受害者均能迅速獲得保險給付或基金補償，乃是政府刻不容緩的社會安全與社會救助之公共政策課題。

表 1 法院判決推估 2010 年全國交通事故成本一覽表

成本項目	成本細項		成本估計值(元)	占 2010 年 GDP (136142.21 億) 比率	
人力成本	死亡	生活品質降低	3,741,861,282	0.02748%	
		醫療成本	37,171,506	0.00027%	
	受傷	生產力損失	167,703,325,263	1.23182%	
		生活品質降低	110,664,728,014	0.81286%	
		醫療成本	73,703,144,866	0.54137%	
小計			355,850,230,930	2.61381%	
資產損失	與車輛相關		汽車	16,294,632,370	0.11969%
			機車	2,134,843,997	0.01568%
小計			18,429,476,367	0.13537%	
總計			374,279,707,297	2.74918%	

資料來源：本研究整理

一樁交通事故的發生，不僅僅是一個人的傷痛，它意謂著可能影響到 2 個或更多個家庭幸福與否？強制汽車責任險立法架構，係以被保險人之民事責任為保險標的，而於被保險人肇事時分散其承擔風險，受害人可直接請求權，由保險人分擔加害人應擔之理賠之責，其賠償採限額無過失責任給付為基礎，目的為了提供迅速且基本保障予以交通事故之受害人，並盡迅彌補其所受之害，以實現道路管理政策、維護道路交通之安全與秩序，進而保障社會大眾之基本權益，達到風險分散、社會互助之目標。

由於時空背景更迭，科技走向電子化管理，考量利民便民及行政減量，交通部於民國 101 年 12 月 22 日以交路字第 10150179921 號令、內政部台內警字第 1010872770 號令會銜修正發布道路交通安全規則第 14 條條文；使一般自用小汽車及機車自中華民國 102 年 1 月 1 日起，列為免申請換發行車執照之車輛；全國約有 700 萬輛汽車及 1400 萬輛機車車主可以節省換照時間與金錢，全臺民眾每年總計約可節省超過 15 億元之規費及 600 萬小時之時間成本。

在免換發行照實施前，公路監理機關於定期換發行照通知單上均載明行照換發之規範及提具要件，要求強制險之有效期間應在 30 日以上，此將強制汽車責任險與定期換照勾稽捆綁，除了提醒車主投保強制險，亦是請其善盡社會責任之一種制約，另「強制汽車責任保險法」第 15 條保險人應於保險期間屆滿 30 日前通知要保人續保；惟取消定期換照政策施行後，對於 250c.c 以下的機車，除保險公司定期通知投保強制險外，即民眾更應亦負自主性管理之責。

根據高雄市監理處於民國 93 年提出對於機動車輛違反強制險分析[1]中指出，對於汽機車違反強制險開罰案件皆有逐年下滑的趨勢，顯示民眾對汽機車保險的觀念已逐漸成形，但機車舉發率比起汽車相對較多，且結案之比例機車亦相較為低，這突顯以機車為主軸作為探討關於強制險之相關議題，實具有其研究價值。

## 第二節 研究目的與問題

我國經濟部 2008 年永續能源政策綱領揭示以建構「高效率」、「高價值」、「低排放」及「低依賴」原則，創造跨世代「能源、環保與經濟」三贏願景。運輸部門在「節流」方面應以建構便捷大眾運輸網，紓緩汽機車使用與成長、建構「智慧型運輸系統」；綜觀現今臺灣總體旅運需求，臺北捷運每日運量 180 萬人次、臺灣鐵路運量為 63 萬人次/天、高雄捷運運量 16 萬人次/天、高速鐵路運量則有 13 萬人次/天，每日公共運輸人次達 3 百萬/天（含複合式運輸），然依據交通部 103 年 4 月份公布之「民眾日常使用運具狀況調查」結果，就 102 年臺灣地區外出民眾使用之所有公、私運具觀察顯示，以「機車」市占率最高，達 47.7%，其次為「自用小客車」達 23.7%，公共運輸市占率僅 15.2%，顯然民眾選擇各運具之使用行為，係以機動性、可及性、普及性為首先考量因素，從旅次需求的角度來看，市占率 23.7% 的汽車，使用 75% 的道路面積，仍是決定安全運輸環境良窳與否的關鍵所在，而在臺灣道路使用環境，係屬混合車流，市占率達 47.7%，卻在其僅餘的空間，甚或在各種運具中穿梭，左右其關鍵因子的是掌握方向盤的駕駛者。

民國 102 年以前政府基於當時車籍管理需要，規定自領牌日起每 2 年定期換發 1 次，並隨換發行照徵收汽(機)車燃料使用費，敦促民眾於換發行照時檢視個人車籍資料，而「強制汽車責任保險法」第 15 條「汽車所有人於申請發給牌照或換發行車執照前，應以每一個別汽車為單位，向保險人投保本保險。」公路監理機關於第二代及第三代公路監理資訊系統程式設計時均設定其為檢核要件，故民眾於定期換照時，均會依規定投保強制汽車責任險。

取消定期換發行照政策立意係在於利民便民，讓民眾感受到政府施政之美意，使成為美好生活的連結者，但如果因而造成廣大的機車車

主忘記投保強制險或忽略投保強制險之重要性，導致機車族行車於道路上少了一重重要的保障，這將是這項德政一點小遺憾。

本研究的目的係檢討取消定期換照後，對於投保強制險所造成之擊，尋求補救措施，以達強制汽車責任險之立法意旨，並降低違規舉發之案件數，達到行政減量之目的。

本研究所探討的問題臚列於下：

- 1、取消換行照政策實施後對違規舉發案件之影響為何？
- 2、探討車主未投保之原因為何？
- 3、應以何種作為以達到行政減量，減輕同仁負荷，並達強制汽車責任險立法目的？

筆者為監理人，在資源有限，如何以不增加成本的情況下，達成監理行政效益最佳化，乃有義務去探討如何減化目前繁重的監理業務，並健全社會救助制度，乃是所至盼。





## 第二章 文獻回顧

### 第一節 我國強制汽車責任保險之概述

根據公路法第 2 條第 8 款規定之汽車依使用性質分，包括客車、貨車、客貨兩用車、代用客車、特種車、機器腳踏車都必須投保強制險。車主可以直接向保險公司投保、透過中間人投保等管道進行投保，而保險公司會在保險到期一個月前以書面資料通知要保人續保，根據強制汽車責任保險法第 26 條，汽車之保險期間一律為 1 年，機車之保險期間為 1 年至 2 年，由車主自行選擇。

基於避免增加投保手續複雜性、無肇事紀錄之保險人保費不減反增(因投保成本增加)、鄰近國家也未實施肇事加減費制度(例如:日本)等理由，故目前機車尚不實施依有無肇事理賠紀錄而加減費措施，目前汽車強制責任險 1 年保費約 1,600 餘元，機車每 2 年約 1,100 至 1,500 餘元。

另針對酒駕部分，自民國 103 年 3 月 1 日開始，若是被保險人酒後駕車遭警方取締將列入該被保險人所駕駛車輛車主的紀錄，每有 1 次違規紀錄將加費新臺幣 2,100 元，且不限車數及加費金額上限，保險公司在承保時，將查詢被保險人前一年是否有酒駕違規紀錄，作為加費的依據。依據強制汽車責任保險法第 49 條之規定，投保義務人未依本法規定訂立本保險契約，或本保險期間屆滿前未再行訂立者，經公路監理機關或警察機關攔檢稽查舉發者，由公路主管機關處以罰鍰。為汽車者，處新臺幣 3,000 元以上 6,000 元以下罰鍰；為機車者，處新臺幣 1,500 元以上 3,000 元以下罰鍰；若未投保肇事者，由公路監理機關處新臺幣 6,000 元以上 30,000 元以下罰鍰，並扣留車輛牌照至其依規定投保後發還。

## 第二節 強制汽車責任保險之相關文獻

此節我們將以 4 個層次探討過去有關於強制汽車責任險的重要文獻，分別為「重要性及特色」、「投保現況」、「現行制度檢討相關文獻」、「其他相關文獻」。

### 一、重要性及特色

交通意外事故損害補償制度，攸關人民生活保障及社會成本分配，減輕被保險人之負擔及對受害人公平且合理的補償，為其重要的目標。損害補償制度之保險體系，除了商業保險或其他社會保險給付，強制汽車責任保險已成為提供受害人基本保險之重要機制。徐明水(2002)[3]認為我國最直接且最基本之汽車交通事故受害人損害補償機制，乃結合民事損害賠償體系與強制汽車責任保險制度，並建議強化交通事故紛爭處理機制以健全交通事故受害人損害賠償保障體系。

張英磊(2002)提出補償機制間之侵權行為、保險制度、社會福利與行政補償、行政安全管制等制度，皆相互牽動。並以我國現行全民健康保險法與強制汽車責任保險制度之保險給付與其侵權行為制度間之關係，探討其對損害賠償制度及社會整體意外事故成本分配之影響。而損害賠償制度整體目的為：

(一)正義之要求:符合社會公平性及正義性。

(二)效率的考量

1. 預防損害之發生以達嚇阻功能，即降低未發生意外事故之成本。
2. 有效降低已發生意外事故之成本，以達損害分散功能。
3. 處理機制運作之行政成本，如人力、物力、時間成本達到最小。

韓毓傑(2000)探討道路交通事故除了透過刑事責任、民事責任、行政責任訴訟求償、課罰外，對於受害人最直接及有效之救濟即為直接透過整體社會予以分擔，使受害人得以迅速獲得賠償，強制汽車責任保險法則為道路交通事故救濟有關法令之一。陳淑妙(2003)認為強

制汽車責任保險，在限額無過失責任保險規定下，將損害填補之侵權責任，危險分散於整個社會大眾，以保障被害人獲得合理、快速的賠償，達到「侵權行為損害賠償責任社會化」之目的。且強制汽車責任保險藉由社會公平分擔損害，將損害之不利益轉至社會大眾共同承受，使侵權行為對於社會所造成之損害降至最低，有效的分配社會資源，促進社會經濟安全。

促進道路安全，包括交通事故之事前預防工作、肇事時之緊急救護與醫療系統、肇事後對汽車交通事故受害人之救濟及肇事鑑定、肇事資料分析等。蔡中志(2003)探討各國交通法律架構與體系及交通執法對策，認為強制汽車責任保險乃落實道路交通安全策略之重要一環，透過該保險可加強落實車輛管理，提升交通秩序及維護人身安全等目的。但Hashmi (1967)提出影響道路交通安全之因素有人口改變、登記車輛數、教育、宣導、交通事故之界定、都市化程度等，因此很難評論強制汽車責任保險對道路交通安全之影響。

因應社會經濟趨勢，及對舊制強制汽車第三人責任保險之缺失，新制強制汽車責任保險做了很大之改進。鄭濟世(1997)說明我國強制汽車責任保險法主要特色為：

- (一)限額無過失責任主義。
- (二)擴大受害人定義。
- (三)受害第三人對保險人之直接請求權。
- (四)機車納入投保。
- (五)單軌制。
- (六)特別補償基金之設置。
- (七)保險費之釐定採從人及從車因素
- (八)獨立會計制度。
- (九)以公辦民營方式委託保險業辦理，並以經營「無盈無虧」為原則。
- (十)配合社會及經濟實際情況，明定保險金額給付之標準及金額。

我國強制汽車責任保險以經營「無盈無虧」為原則。凌氫寶(1994)提出強制汽車責任保險採用專戶管理方式，可藉由管理承保盈虧、特別準備金及附加費用等方面，來落實無盈無虧之經營原則。張則堯(1995)認為無盈無虧是費率訂定的目標，不以營利為目的為其主旨。石泰裕(1995)認為欲達到無盈無虧目標，應從費率結構明確確定、費率制定程序及制定組織去掌握。周國端、吳幸姬(1997)認為強制汽車責任保險欲符合充分、合理及無盈無虧原則，必須將純保費和附加保費分開計算損益，而純保費和損失率有關，為產險公司不能控制，但附加保費方面，和產物保險公司內部運作方式、成本控制、管理方式和投資績效有相當大關係。

## 二、投保現況

張新立、王明智(2001)定義投保率為投保強制汽車責任保險之車輛數占全體車輛數之比例。其研究發現投保率之統計數據衍生出交通與保險管理政策之整合問題，並針對強制機車責任保險投保率影響因素分析，提出短期和長期之對策。

陳彥合(2002)針對機車投保率不如預期之情形，訪談數位業者，並提出提升強制機車責任保險投保率之採取措施如下：

- (一)落實警政機關攔檢查驗保險證，並徹底執行相關罰則。
- (二)監理機關與關貿網路公司交叉查驗資料。
- (三)恢復機車驗車制度。
- (四)加強宣導。

## 三、現行制度檢討相關文獻

唐小菁(1998)基於強制汽車責任保險保護交通事故受害人基本權益之政策目的，探討我國舊制之缺失和新制之規定。然而新制法令在實務上仍衍生出一些疑義，林建智(2001)認為「汽車交通事故」應明確界定，避免因採無過失責任主義造成理賠浮濫而違反社會公平正義，且處於灰色地帶之理賠範圍易有爭議，造成之理賠糾紛也可能影響社

會大眾對本保險之信賴。林怡廷(2004)則對強制汽車責任保險法衍生之「責任基礎」、「汽車交通事故範圍之界定」、「單一事故及非單一事故之適切性」、「特別補償基金制度」之問題，透過案例分析進一步探討。關於保障範圍部分，蘇敏慧(1998)探討強制汽車責任歸責基礎、保障內容及對象、理賠範圍、特殊狀況之特別規定，如暫時保險金給付，不予理賠及保險人向加害人求償事由、數車共同肇事等情形。謝宗穎(1999)論述強制汽車責任保險人之承保危險與限制、受害人直接請求權之行使要件與範圍。陳怡雯(2001)針對交通事故之保險理賠與責任分擔，探討現行制度改進之處，並提出具體可行之解決方法。鄭惠玲(2004)提出科學化之行車事故鑑定，影響車禍當事人肇事責任分配、肇事原因認定、單一汽車事故認定、是否為緊接原因認定，對汽車保險理賠提供公信力之依據。

#### 四、其他相關文獻

翁永富(2002)應用類神經網路分析強制汽車責任保險出險因素，期望藉由應用風險管理方法之損失預防與損失抑制方法來促進交通安全。張可珊(2002)利用國內某產險公司之承保及理賠資料，針對強制汽車保險費率從人從車因素及損失因子之關係進行實證分析，結果顯示新制實施後，影響損失顯著因素中，從人因素多於從車因素。

邱群超(2003)探討採行過失與無過失責任制對國內產物保險業平均理賠成本與損失率的影響，結果顯示：

1. 採行過失及無過失責任制比較下，不會增加平均理賠成本。
2. 強制汽車責任保險採行無過失責任之損失率較高。
3. 現行承保範圍和理賠情形，使損失率上升，因此控制損失成本為重要議題。
4. 市場占有率越高之產物保險公司，其平均理賠成本及損失率可能越高。

Hashmi (1964)說明美國北達柯達州(North Dakota)、紐澤西州(New Jersey)、馬里蘭州(Maryland)三州設立之未獲清償判決基金(Unsatisfied Judgment Funds)，為受害人於發生意外事故，不能自加害人、保險人，或其他地方獲得賠償時，提供補償之救濟制度。雖然各州規定之請求權人、賠償程序、基金之費用與來源等不同，但原則及目的是相同。而未獲清償判決基金和強制保險相似處同為移轉風險，保障範圍卻較強制保險廣，補強了強制保險之不足。

張英磊(2001)認為交通意外事故之發生不可避免，在不違背公平正義理念下，追求意外事故成本降至最低，使社會達到的益處大於所耗費之資源，社會整體才願意在資源有限之限制下為此風險付出代價。

何國榮等(2003)說明內政部警政署實施三大階段事故處理改進措施，並對如何提升交通事故處理品質做一探討。第1階段為民國89年至90年，第2階段為民國91至92年，第3階段為民國93年至95年止。現階段為第三階段，執行重點為：

- (一)全面實施交通事故處理專責制度。
- (二)息事案件列入A3 類事故統計。
- (三)提升交通事故資料處理系統功能。
- (四)建立審核準則，強化作業品質。

### 第三節 我國強制汽車責任保險之概述

強制汽車責任保險實施之成效，對國人遭致汽車交通事故之經濟保障影響甚鉅。針對舊制強制汽車第三人責任保險之內容及保障不足，舉證不易或肇事者無法查究以致求償無門，司法程序費時造成車禍受害者無法即時獲賠而影響經濟生活等種種缺失，財政部、交通部、經建會、法務部、台北市產險公會等相關單位，仿效各先進國家研訂新制，並因為「柯媽媽」的積極推動，更喚起社會大眾、政府等對交通事故造成社會問題的重視，我國新制強制汽車責任保險法在民國85年12月13日完成三讀立法程序，民國85年12月27日公布，民國87年1月1日正式實施，強制規定汽車必須投保，基於機車數量龐大，也於民國88年1月1日正式納入投保，藉由強制投保，將侵權行為賠償責任社會化，以交通事故受害人為理賠或補償對象，確保受害人獲得基本賠償。此透過政府立法實施之政策性保險，用以對抗經濟不安全，使社會大眾之生活多一層保障，降低汽車交通事故衍生之社會問題，立法美意極受肯定。

為求本保險制度更具完善，修正之強制汽車責任保險法已於民國94年2月5日公布實施，且為了配合強制汽車責任保險法之修正，主管機關會同中央交通主管機關公告「強制汽車責任保險法施行細則修正草案」、「強制汽車責任保險給付標準修正草案」及「強制汽車責任保險給付標準修正草案」及「強制汽車責任承保及理賠作業處理辦法草案」等，為我國強制汽車責任保險全盤的檢討。

#### 一、強制汽車責任保險加強保障之特色

##### (一) 限額無過失責任主義

加害人不論有無過失，請求權人皆可在保險金額範圍內獲得基本賠償，避免請求權人因舉證不易或訴訟期間過長，及加害人因其資力薄弱無法負擔之情形，影響其經濟生活。

##### (二) 受益人之直接請求權

避免被保險人領取保險金後移為他用及簡化請求程序，請求權人可在保險金額範圍內直接向保險公司提出保險金給付之請求，以迅速獲得保障。

### (三)特別補償基金之設置

汽車交通事故發生時，若請求權人遭致事故汽車無法查究、事故汽車未投保、事故汽車係未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車、事故汽車一輛或數輛為無須訂立本保險契約之汽車之情事，尚得依本法申請補償金，填補強制汽車責任保險之保障缺口。

### (四)暫時保險金之規定

遭受汽車交通事故死亡者，其請求權人備齊相關文件後，可向保險人請求暫先給付相當於保險給付二分之一之金額。此金額用以作為受害者殯喪費用，為生活頓失依靠的受害者家屬提供一時救急所需。且為落實本法迅速保障受害人之立法意旨，因汽車交通事故殘廢者，請求權人可就保險人已審定之殘廢等級，請求保險人暫先給付其保險金。

### (五)擴大受害人範圍受害人

包括汽車以外之第三人，及肇事汽車上之乘客，但汽車交通事故僅涉及一輛汽車時，受害人不包括汽車之駕駛人。此規定將保障範圍擴大，不再侷限於賠償汽車以外之第三人，而是為所有遭致汽車交通事故所致傷害或死亡之人提供保障。

## 二、保險範圍

### (一)給付項目

我國修正之強制汽車責任保險法規定，給付項目分為傷害醫療費用給付、殘廢給付和死亡給付。傷害醫療費用包括急診、診療、接送、看護費用，每人每一事故傷害醫療給付總額，以新台幣二十萬元為限；殘廢給付將殘廢等級分為十五級一百六十項，每



一等級有一定額給付標準，每人最高以新台幣一百五十萬元為限；死亡給付為每一人新台幣一百五十萬元；每次因汽車交通事故致每一人死亡、殘廢及傷害醫療給付金額，合計最高以新台幣一百七十萬元為限。而強制汽車責任保險之給付標準僅對受害人生命及身體提供基本保障，保險金額參酌社會和經濟實際情況，無法涵蓋人身價值，也無法視個人實際情況而定，因此被保險人仍需要藉由任意性汽車保險以承保生命、身體與財產損失，藉此填補強制汽車責任保險之不足。

## (二) 不予理賠事項

我國修正之強制汽車責任保險法第二十八條，將不予理賠事項縮小，擴大保障範圍，如拼裝車或農用車等所致之汽車交通事故，請求權人可依本法向特別補償基金申請補償。而不予理賠事項如下：

1. 故意行為所致。
2. 從事犯罪行為所致。

## (三) 保險人求償事由

我國修正之強制汽車責任保險法第二十九條規定，被保險人有下列情事，致被保險汽車發生汽車交通事故，保險人仍依本法規定負保險給付之責，並代位行使請求權人對被保險人之請求權：

1. 飲用酒類或其他類似物後駕駛汽車，其吐氣或血液所含酒精濃度超過道路交通管理法規規定之標準。
2. 駕駛汽車，經測試檢定有吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其他類似管制藥品。
3. 故意行為所致。
4. 從事犯罪行為或逃避合法拘捕。
5. 違反道路交通管理處罰條例第二十一條及第二十一條之一規定而駕車。

依據道路交通管理處罰條例之規定，酒醉駕車、吸食毒品或迷幻藥駕車等，應處以罰鍰並吊扣其駕駛執照，若其致人受傷或死亡，觸犯公共危險罪，應負刑事責任。從事犯罪行為或逃避合法拘捕者，事後經查獲，保險人應向被保險人求償，且被保險人於無照駕駛、越級駕駛、駕照吊扣期間駕駛、使用註銷駕照駕車等違規行為，保險人也須在給付保險金後，積極行使追償權。其目的除了保障無辜之受害者，被保險人必須盡其社會責任，且若達到遏止駕駛人之惡意駕車企圖，對道路交通安全之維護，尚有助益。

### 三、保險費率

#### (一)費率結構

我國強制汽車責任保險採無盈無虧之經營原則，故預期利潤因素，排除於本保險費率，且基於核保利潤及投資利潤須供作為純保費虧損年度收回彌補虧損之用，和特別準備金之功能類似，故刪除原費率結構之特別準備金一項。依我國修正之強制汽車責任保險法第四十四條規定，本保險費率結構包括：

#### 1、預期損失

預期損失即保險費中之純保費部份，用途為支應實際損失。

#### 2、保險人之業務費用保險人之業務費用，包含於保險費率中之附加費用，包括：

- (1) 保險證等印製費用。
- (2) 標章成本(機車專用)。
- (3) 保險證等郵寄成本。
- (4) 網路連線作業成本。
- (5) 人事成本。
- (6) 通路成本。
- (7) 推廣成本

- (8) 其他如房租、辦公設備、水電等經常費用。
- (9) 資金成本。
- (10) 資金收益。
- (11) 精算及研究發展費用。

業務費用用以支付保險人支出，根據「強制汽車責任保險費率表」，依車種不同，各訂業務管理費用上限，若有盈餘，代表公司經營效率高，由公司自行享受，並可依其經營效率酌予減收業務管理費用，但有虧損則由公司自行吸收。

### 3、安定基金

安定基金動用於保險人無法繼續經營或經營困難時，目的為保障被保險人之權益，並維護金融之安定。針對修法前之肇事汽車保險人無支付能力之特別補償基金補償情事，尚由安定基金負最終責任。提撥之安定基金若有盈餘則保留；若有虧損則須調整費率。

### 4、特別補償基金之分擔額

特別補償基金之分擔額用於無投保車輛、事故汽車無法查究、事故汽車係未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車、事故汽車一輛或數輛為無須訂立本保險契約之汽車之補償情事。若有盈餘則保留；若有虧損則須調整費率。

### 5、費率精算、研究發展、查詢服務、資訊傳輸等健全本保險之費用。

## (二)採從人及從車因素

為維持保費合理公平原則，並適度懲罰被保險人之肇事行為以鼓勵被保險人守法，我國汽車強制責任保險費率採用從人從車因素，以肇事紀錄為增減保費之規定，而機車若採從人因素行政成本過高，得視社會情形擇一採用。

### (三) 費率調整

我國自民國八十七年實施強制汽車責任保險以來，總共調降四次費率，分別於民國九十年七月一日、九十二年一月一日、九十三年一月一日、九十四年三月一日施行。而為建立完整之汽車理賠紀錄資料庫以落實加減保費制度，主管機關得委託專業機構辦理保險費及其他相關資訊之查詢服務，以建立完善之保費查詢機制。

### 四、理賠作業注意事項

強制汽車責任保險之理賠原則為公平公正、賠償確實，及理賠迅速。除了保險業者對於請求權人之保險申請手續應盡力給予協助，請求權人也應對攸關本身權益之理賠作業予以配合。以下對於保險公司及請求權人應注意之理賠事項，作一說明：

#### (一) 請求權人注意事項

##### 1、汽車交通事故現場之處理

被保險汽車遭致汽車交通事故時，被保險人或加害人首先要救護傷患，並設立警告標誌以維持交通及保護現場，且應通知當地警、憲機關處理以開立交通事故證明書。若遇肇事逃逸事故，應提供警方肇事車號、車種、特徵、顏色及逃逸方向，且警方開立之事故證明書，應有「肇事車輛逃逸」等字句，才有利請求權人申請補償金。

##### 2、出險通知

請求權人應於出險五日內通知保險公司，並檢具申請理賠文件(表2)及填寫理賠申請書，再由保險公司確定該事故是否拒賠。

##### 3、請求權時效

我國修正之強制汽車責任保險法第十四條第一項規定：「請求權人對於保險人之保險給付請求權，自知有損害發生及保險人時起，兩年間不行使而消滅。自汽車交通事故發生之日起，逾十年者，亦

同」。而為避免請求權人在等待保險人為保險給付決定之期間過長而致請求權時效消滅，同條第二項規定：「前項時效完成前，請求權人已向保險人為保險給付之請求者，自請求發生效力之時起，至保險人為保險給付決定之通知到達時止，不計入時效期間」。

表2 強制汽車責任保險理賠處理依據及相關證明文件

給付項目 依據	強制汽車責任保險理賠處理要點第十三點規定	申請強制汽車責任保險給付相關證明文件公告草案
傷害醫療費用給付	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 理賠申請書</li> <li>2. 受益人身份證明</li> <li>3. 警憲單位處理證明文件</li> <li>4. 合格醫師診斷書</li> <li>5. 醫療費用收據正本</li> <li>6. 同意查閱病歷聲明書</li> <li>7. 受益人領款收據</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 理賠申請書</li> <li>2. 請求權人身份證明</li> <li>3. 警憲機關處理證明或其他相關證明文件</li> <li>4. 合格醫師診斷書及視需要之病歷相關資料</li> <li>5. 就診隻合格醫院所開立之醫療費用收據或影本加蓋與正本相符及醫療機構收據專用章</li> </ol>
殘廢給付	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 理賠申請書</li> <li>2. 受益人身份證明</li> <li>3. 警憲單位處理證明文件</li> <li>4. 合格醫師診斷書之殘廢診斷書</li> <li>5. 同意查閱病歷聲明書</li> <li>6. 受益人領款收據</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 理賠申請書</li> <li>2. 請求權人身份證明</li> <li>3. 警憲機關處理證明或其他相關證明</li> <li>4. 依本保險給付標準得開具殘廢等級層級之醫院或醫師所開立之診斷書，及視需要之X光片與病例相關資料。在離島地區無前述層級醫院者，得檢具合格醫師開具之甲種診斷書</li> <li>5. 同意複檢聲明書</li> </ol>
死亡給付	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 理賠申請書</li> <li>2. 受益人身份證明</li> <li>3. 警憲單位處理證明文件</li> <li>4. 死亡證明書</li> <li>5. 除戶戶口名簿影本</li> <li>6. 受益人領款收據</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 理賠申請書</li> <li>2. 請求權人身份證明</li> <li>3. 警憲機關處理證明或其他相關證明文件</li> <li>4. 相驗屍體證明書或合格醫師開立之死亡證明書，及視需要之病歷相關資料</li> <li>5. 除戶戶籍謄本</li> </ol>
死亡暫時保險金	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 暫時性保險給付申請</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 理賠申請書</li> </ol>

給付	書 2. 警憲機關開立事故證明文件 3. 戶籍謄本或戶口名簿影本 4. 屍體相驗證明書或合格醫師開立之死亡證明書	2. 請求權人身份證明 3. 警憲機關處理證明或其他相關證明文件 4. 相驗屍體證明書或合格醫師開立之死亡證明書，及視需要之病歷相關資料 5. 除戶戶籍謄本
殘廢暫時保險金給付		1. 理賠申請書 2. 請求權人身份證明 3. 警憲機關處理證明或其他相關證明 4. 依本保險給付標準得開具殘廢等級層級之醫院或醫師所開立之診斷書，及視需要之X光片與病例相關資料。在離島地區無前述層級醫院者，得檢具合格醫師開具之甲種診斷書 5. 同意複檢聲明書

資料來源:本研究整理

(1)強制汽車責任保險理賠處理要點，民國九十一年八月一日施行之 修正條文。

(2)強制汽車責任保險給付相關證明文件草案，民國九十四年五月五日行政院金融監督管理委員會公告，行政院金融監督管理委員會保險局網站<http://www.ib.gov.tw/mp.asp>。

## (二)保險人注意事項

### 1、確認有無重複理賠情形

多輛車事故導致人員傷亡時，受理強制保險理賠申請之保險公司應和其他車輛之承保公司確認有無重複理賠。

### 2、配合全民健康保險之代位求償作業

我國全民健康保險法第八十二條規定：「保險對象因汽車交通事故，經本保險提供醫療給付者，本保險之保險人，得向強制汽車責任保險之保險人代位請求該項給付」。因中央健保局對於強制汽車責任保險之賠償案件有賴於保險公司之匯報，因此保險公司應定期傳輸理賠案件資料，包括受害人身分證字號、事故日期、理賠受害人傷害醫療費用給付金額，以配合全民健康保險之代位求償作業，

並於接到全民健康保險之保險人代位請求通知及文件後，一個月內須給付確定之賠償金額。

### 3、積極行使追償權

對於我國強制汽車責任保險法第二十九條規定之求償事由，保險公司應在給付金額範圍內向加害人求償。

### 4、定期傳輸承保、理賠及追償作業案件資料

產險公司，應依強制汽車責任保險業務統計規程之編製，定期彙送強制汽車保險承保、理賠、追償資料予財團法人保險事業發展中心。

## 第四節 我國強制汽車責任保險之保障缺口

強制汽車責任保險實施目的在於保障汽車交通事故之受害人，但在事故無法查究、事故汽車未投保、事故汽車係未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車、事故汽車全部或部分為無須訂立本保險契約之汽車，仍有受害人可能無法獲得賠償而影響保障權益，造成本制度之保障缺口，因而藉由特別補償基金之設置以強化補償，使弱勢之受害者獲得補償，不至於成為社會之負擔。

表3 強制汽車責任保險理賠給付情形

年度	傷害醫療費用給付		殘廢給付		死亡給付		件數合計
	件數	占本年件數之給付比率%	件數	占本年件數之給付比率%	件數	占本年件數之給付比率%	
100	2842	89.54	163	5.14	169	5.32	3174

101	2779	90.67	141	4.6	145	4.73	3065
102	2743	90.74	131	4.33	149	4.93	3023

備註：年度已決件數包括上一年度未決及當年度申請案件，於當年度核定之案件。

資料來源：財團法人汽車交通事故特別補償基金網站。

<http://www.mvacf.org.tw/index.aspx>

## 一、高投保率之重要性

投保率攸關強制汽車責任保險之成效，除了透過政府及相關單位加強宣導，公路監理機關、警察機關之配合執行，也極為重要。強制汽車責任保險法規定公路監理機關不予辦理未依規定投保，或保險證已逾有效期間者之申請新領牌照、臨時通行證、異動登記、換發牌照或辦理汽車檢驗。且經公路監理機關或警察機關臨檢舉發未投保，將處以行政罰鍰，經公路監理機關或警察機關臨檢舉發未投保肇事者，將處以行政罰鍰，並扣留牌照至其依規定投保後發還。此罰則之目的除了防止民眾鑽取法律漏洞，並期望藉以落實交通管理政策。而強制汽車責任保險高投保率之重要性為：

### (一)表現民眾之守法精神

強制汽車責任保險為政府公辦民營之政策性保險，既為強制性，社會大眾即要奉公守法，發揮互助精神，藉以達成制度之立法目的。

### (二)費率訂定達充足性

強制汽車責任保險之費率收取應足以支付預期可能損失及預定之經營費用，因此投保率必須達到計算費率所預估之投保率，才不會造成保險人財務負擔。

### (三)達到公平性

汽、機車所有人應依規定投保強制汽、機車責任保險，使制度基於大數法則之應用更趨於完善，且可避免未投保肇事車輛成本由其他守法之被保險人負擔，以達到保險費負擔合理公平。



#### (四)達事前損害分散目的

任意性汽車保險無法使汽車交通事故達到社會上所需要的整體損害分散，因此透過政府力量，運用保險技術性及社會扶持性，強制規定汽、機車所有人投保，以達到事前損害分散目的，並促進個人、家庭乃至整個社會經濟安全。

#### (五)攸關特別補償基金運作

強制汽車責任保險之保險費依法應攤提至特別補償基金，如果投保率越高，且對肇事車輛未投保案件之受害人動用補償金以補償之情況減少，才不至於嚴重影響特別補償基金之運作。而我國修正之強制汽車責任保險法增訂事故汽車係未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車、事故汽車一輛或數輛為無須訂立本保險契約之汽車，請求權人可依本法向特別補償基金請求補償之情事，且規定其補償除須扣除全民健康保險支付之醫療費用，不須扣除其他保險或社會保險給付，均可能加重特別補償基金之負擔，提高投保率以增加基金分擔額收入更加重要。

#### (六)降低賠款率及損失頻率

賠款率=當年已發生賠款金額/當年滿期保費，投保率佳，促使滿期保費增加，若已發生賠款無相對提高，可達到降低賠款率之目的。而損失頻率=當年已發生賠款件數/當年滿期車數，投保率佳，促使當年滿期車數增加，若已發生賠款件數無相對提高，損失頻率可望降低，進而減少損失成本。

#### (七)各相關機關成效之表現

本政策實施須各單位之密切配合，除了有賴於縣市政府、特別補償基金、保險業者、學校及民間機構之教育宣導，交通監理機關、警政機關之配合舉發，完善之投保機制及投保管道更甚重要。

## 二、事故汽車無法查究問題

肇事逃逸為道路交通事故發生原因之一。肇事逃逸行為凸顯肇事者的逃避責任，不僅可能造成受害人延後就醫，肇事跡證細微且易遭破壞之特性使追查到案困難，使肇事逃逸案件比一般交通事故額外增加事故發生至事故歸檔之警察人力成本、警車耗損成本、有關行政業務成本，且特別補償基金委任人處理肇事逃逸補償案件尚衍生計程車等交通費、照相費及為處理補償案件所需臨時支付之費用等佐理費。針對肇事汽車無法查究案件，占特別補償基金補償案件比例高，加上因不知其加害人和汽車所有人而無從求償，均增加了特別補償基金的負擔。

### 三、未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車案件

事故汽車為未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車案件(如失竊車)，雖目前實務上，案件數量極少，仍形成保障缺口。因為此情況非被保險人所能掌控，基於強制汽車責任保險法保障受害人之立法精神，我國參酌各國立法，於修正之強制汽車責任保險法規定，將此情事由特別補償基金補償。

### 四、事故汽車全部或部分為無須訂立本保險契約之汽車案件

原規定拼裝車及農用車等不屬於強制汽車責任保險規定之承保車輛，其所致汽車交通事故之受害人不得向特別補償基金申請補償，但基於強制汽車責任保險法保障受害人之立法精神，且未投保車輛之受害人尚可依法申請補償，拼裝車及農用車等無須訂立本保險契約之汽車又何嘗不可申請補償，因而修正之強制汽車責任保險法規定，事故汽車一輛或數輛為無須訂立本保險契約汽車所致之汽車交通事故，其受害人可依本法向特別補償基金申請補償。但若事故汽車全部為無須訂立本保險契約之汽車，各事故汽車之駕駛人不得向特別補償基金申請補償，藉以維護特別補償基金之補償公平性。

表 4 強制汽車責任保險理賠給付案件投保情形分析

年度	類別(件數/%)								
	未投保 汽車	占本年 申請件數 之比率	事故 汽車 無法 查究	占本年 申請件 數之 比率	未經被 保險人 同意使 用 或管理	占本年 申請件數 之比率	無須訂立 強制險之 契約	占本年 申請件數 之比率	申請 案件 合計
100	1686	53.29	1389	43.9	12	0.38	77	2.43	3164
101	1774	57.63	1228	39.9	10	0.32	66	2.14	3078
102	1851	61.43	1092	36.24	14	0.46	56	1.86	3013

資料來源：財團法人汽車交通事故特別補償基金網站。

<http://www.mvacf.org.tw/index.aspx>

### 第五節 汽車交通事故特別補償基金之設置

特別補償基金財源之穩定，及避免濫用基金補償之情形必須加以落實，行政院金融監督管理委員也得隨時派員或會同交通部派員查核本基金之業務及財務狀況。以下就特別補償基金之立法目的及功能、資金來源及資金運用、業務概況作一介紹：

#### 一、立法目的及功能

具公益性和社會責任之特別補償基金，以強化汽車交通事故損害補償機制，及維護社會大眾生命價值為目的而設置，在加害人肇事逃逸之後無法查究、事故汽車均無投保、事故汽車未經被保險人同意使用或管理、事故汽車為全部或部分無須訂立本保險契約之汽車時，遭致汽車交通事故之受害人尚可依本法向特別補償基金請求補償，此對受害人提供救濟及安定其基本生活的功能，促進社會經濟安全，極具社會保障意義。除了加強填補強制汽車責任保險之保障缺口，特別補償基金尚具有教育宣導民眾、確立與調整理賠標準、研究發展本保險興革事項等健全本保險制度之功能。

## 二、資金來源與資金運用

特別補償基金於設立時，由保險業務發展基金管理委員會捐助新台幣兩千萬元，辦理財團法人登記；每年年度終了，依我國修正之強制汽車責任保險法第三十九條規定收取之收入扣除當年度營運支出及必要營運資金後之結餘，全數列入基金。設立後基金之收入來源如下：

- (一)本保險之保險費所含特別補償基金分擔額。
- (二)依本法第四十二條第二項規定代位求償之所得。
- (三)基金之孳息。
- (四)依本法第十一條第三項規定之所得。
- (五)其他收入。

因此財源除從保費提撥一定比例，由汽、機車所有人負擔外，尚可依強制汽車責任保險法第四十二條第二項規定，向賠償義務人代位求償，使違法之人負社會責任。其他收入來源尚有基金之孳息、其他收入、保險給付扣除殯葬費之餘額，和受害人無請求權人及為其支出殯葬費之人，以特別補償基金為受益人之情況。因特別補償基金之業務量非能預測，透過資金運用管理，投資於較安全性之投資工具，以因應將來之需及穩定基金財源是極為重要的。財團法人汽車交通事故特別補償基金管理辦法第七條規定，資金運用方式如下：

- (一)存放於國內銀行。
- (二)購買公債、國庫券、中央銀行儲蓄券、金融債券、可轉讓定期存單、銀行承兌匯票、銀行保證商業本票。
- (三)購買上市或上櫃公司股票。
- (四)購買業務所需之動產及不動產。
- (五)其他經行政院金融監督管理委員會核准之運用項目。

### 三、補償業務

目前特別補償基金之補償業務委任各產險公司辦理，產險公司給付補償金予請求權人後，再按月向特別補償基金申請歸墊。

其補償業務範圍為：

#### (一)自每一被保險人保險費中收取特別補償基金分擔額

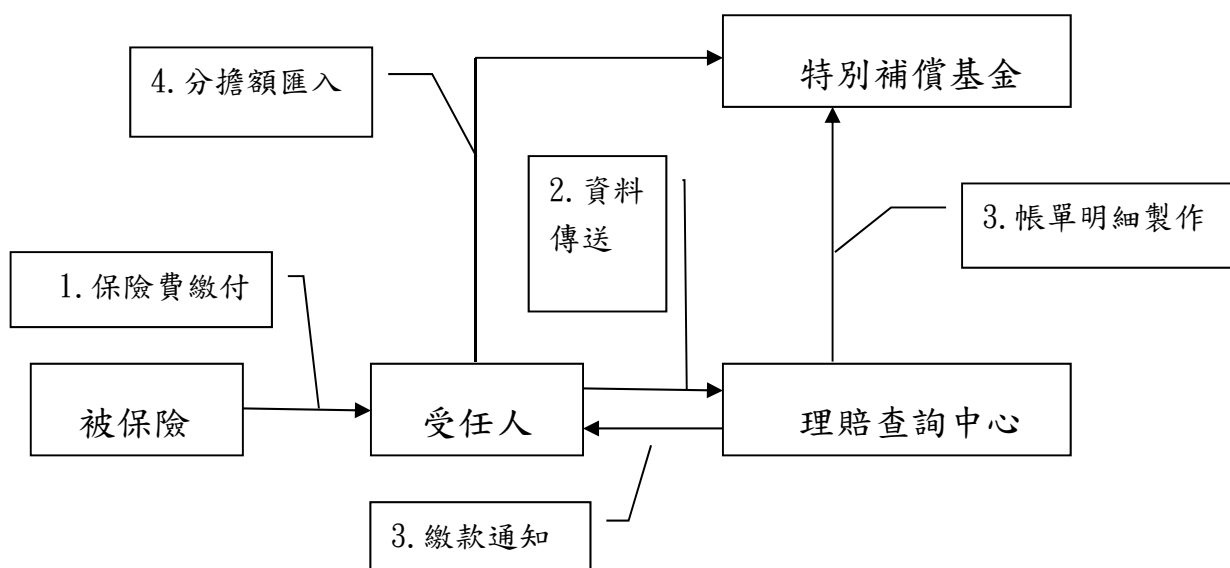


圖 1 分擔額代收及繳納流程

資料來源:陳鼎鈞(1998)，強制汽車責任保險特別補償基金之研究，頁 115。

#### (二)補償案件之受理、調查、給付

##### 1、 補償案件之受理

受任人受理汽車交通事故之請求權人於事故汽車無法查究、事故汽車為非被保險汽車、事故汽車未經被保險人同意使用或管理、事故汽車為全部或部分無須訂立本保險契約之汽車之情事，尚可向特別補償基金請求補償之案件，並於確認補償案件為非重複請求案件後，傳送汽車交通事故特別補償基金申請書基本資料與預估金額於汽車險從人因素理賠查詢中心(以下簡稱理賠查詢中心)予以建檔。

##### 2、 補償案件之調查

受理補償案件後，理賠人員應確實查證，使補償基金支出達公平合理，並應盡力協助被保險人、請求權人搜集有利證據，若被保險人、請求權人無法取得交通事故證明書，或交通事故證明書上記載不明確時，受任人可再至發生事故現場查證，或協助被保險人、請求權人提供其他可作為佐證之資料，只要經查證，研判汽車交通事故屬實，即可受理。

### 3、補償案件之給付

受任人於請求權人備妥申請補償金所需文件後(表5)，須確定補償案件之補償金額，其補償金之給付應先扣除請求權人自賠償義務人獲有賠償，及自全民健康保險獲有給付。受任人於給付補償金於請求權人後，將補償金已決金額、委任費用、處理肇事逃逸補償案件所生之佐理費用，及相關資料傳至理賠查詢中心，特別補償基金進行審核後，於次月十五日前將前月份收到之受任人墊付之補償金及費用歸墊至受任人之指定帳戶。

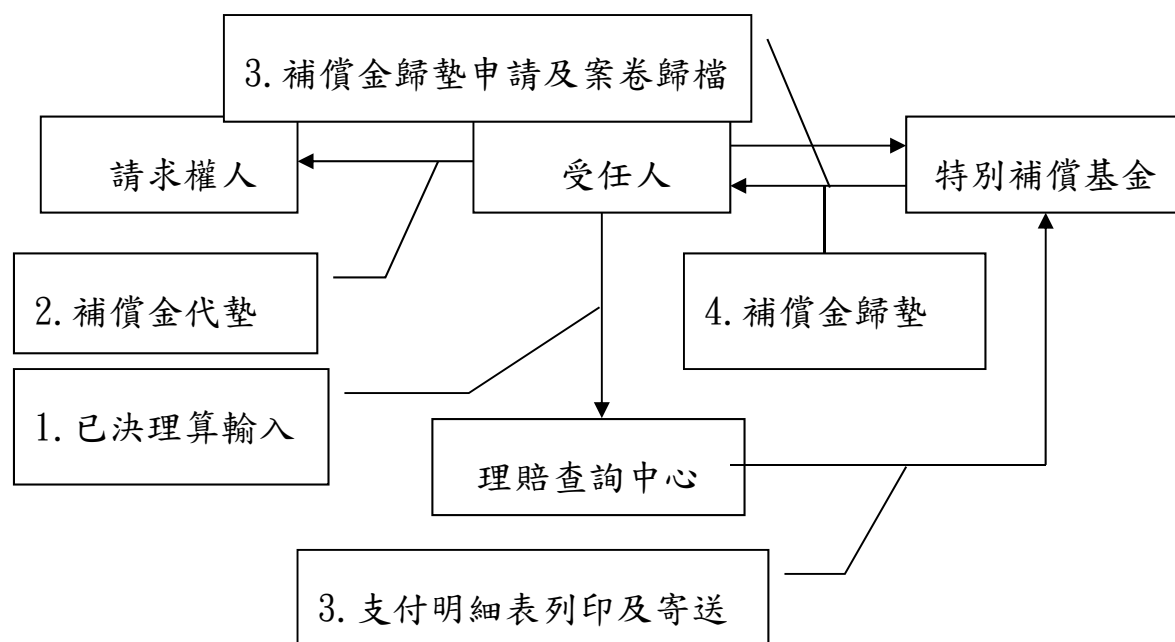


圖 2 補償金給付流程

資料來源:陳鼎鈞(1998)，強制汽車責任保險特別補償基金之研究，頁 121。

表 5 申請補償金所需文件

	強制汽車責任保險理賠處理要點第十三點規定	申請強制汽車責任保險給付相關證明文件公告草案
傷害醫療給付	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 汽車交通事故特別補償金申請書</li> <li>2. 受益人身分證明文件</li> <li>3. 警憲單位處理證明文件</li> <li>4. 合格醫師診斷書</li> <li>5. 醫療費用收據正本</li> <li>6. 社會保險給付相關文件</li> <li>7. 同意查閱病歷聲明書</li> <li>8. 汽車交通事故特別補償金收據暨代位求償同意書</li> <li>9. 其他有利於代位求償之證據及文件</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 汽車交通事故特別補償金補償申請書</li> <li>2. 請求權人身分證明文件</li> <li>3. 警憲機關處理證明或其他相關證明文件</li> <li>4. 合格醫師開具之診斷證明書及視需要之病歷相關資料</li> <li>5. 醫療費用收據或加蓋與正本相符及醫療機構收據專用之醫療費用影本</li> <li>6. 醫療費用收據或加蓋與正本相符及醫療機構收據專用之醫療費用影本</li> <li>7. 同意查閱病歷聲</li> </ol>

		<p>明書</p> <p>8. 未獲損害賠償義務人賠償之聲明書</p> <p>9. 汽車交通事故特別補償金收據暨行使代位權告知書</p> <p>10. 如經法院民、刑事判決或和(調)解者或經鄉鎮市調解委員會調解者，檢附判決書、和(調)解筆錄或和(調)解書影本</p> <p>11. 有利於代位求償之證據及文件件</p>
<p>殘廢給付</p>	<p>1. 汽車交通事故特別補償金申請書</p> <p>2. 受益人身分證明文件</p> <p>3. 警憲單位處理證明文件</p> <p>4. 合格醫師開具之殘廢確認書</p> <p>5. 社會保險給付相關文件</p>	<p>1. 汽車交通事故特別補償金補償申請書</p> <p>2. 請求權人身分證明文件</p> <p>3. 警憲機關處理證明或其他相關證明文件</p> <p>4. 依本保險給付標準得開具殘廢等</p>



	<p>6. 同意複檢聲明書</p> <p>7. 汽車交通事故特別補償金收據暨代位求償同意書</p> <p>8. 其他有利於代位求償之證據及文件</p>	<p>級層級之醫院或醫師所開立之診斷書，及視需要之X光片與病歷相關資料。在離島地區無前述層級醫院者，得檢具合格醫師開具之甲種診斷書</p> <p>5. 同意複檢聲明書</p> <p>6. 未獲損害賠償義務人賠償之聲明書</p> <p>7. 汽車交通事故特別補償金收據暨行使代位權告知書</p> <p>8. 如經法院民、刑事判決或和(調)解者或經鄉鎮市調解委員會調解者，檢附判決書、和(調)解筆錄或和(調)解書影本</p> <p>9. 有利於代位求償之證據及文件</p>
<p>死亡給付</p>	<p>1. 汽車交通事故特</p>	<p>1. 汽車交通事故特</p>

	<p>別補償金申請書</p> <p>2. 受益人身分證明文件</p> <p>3. 警憲單位處理證明文件</p> <p>4. 死亡證明書</p> <p>5. 除戶戶口簿影本</p> <p>6. 社會保險給付相關文件</p> <p>7. 汽車交通事故特別補償金收據暨代位求償同意書</p> <p>8. 其他有利於代位求償之證據及文件</p>	<p>別補償金補償申請書</p> <p>2. 請求權人身分證明文件</p> <p>3. 警憲機關處理證明或其他相關證明文件</p> <p>4. 死亡證明書、地方法院檢察署相驗屍體證明書及視需要之病歷相關資料或其他證明文件</p> <p>5. 除戶戶籍謄本</p> <p>6. 未獲損害賠償義務人賠償之聲明書</p> <p>7. 汽車交通事故特別補償金收據暨行使代位權告知書</p> <p>8. 如經法院民、刑事判決或和(調)解者或經鄉鎮市調解委員會調解者，檢附判決書、和(調)解筆錄或</p>
--	--	--

		和(調)解書影本 9. 有利於代位求償 之證據及文件
--	--	----------------------------------

資料來源:

(1)強制汽車責任保險理賠處理要點，民國91年8月1日施行之修正條文。

(2)強制汽車責任保險給付相關證明文件草案，民國94年5月5日行政院金融監督管理委員會公告，行政院金融監督管理委員會保險局網站，<https://www.ib.gov.tw/ch/index.jsp>。

#### 四、求償業務

特別補償基金委任產險公司為受任人，基於委託契約，於給付補償金予請求權人後，取得直接向依法應負損害賠償責任之人求償之權利。

##### (一)求償對象及範圍

###### 1、求償對象

因肇事逃逸案件不知其加害人和汽車所有人，因而求償對象為無保險之汽車或加害人、事故汽車未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車、事故汽車為一輛或數輛無須訂立本保險契約之汽車。

###### 2、求償範圍

- (1) 向加害人或汽車所有人進行代位求償，使其負最終之賠償責任。
- (2) 向請求權人求償應扣除而未扣除之全民健康保險給付額。
- (3) 向請求權人求償應扣除而未扣除之賠償或和解金額。
- (4) 事故汽車經查明為有投保強制汽車責任保險，受任人應向承保之保險人請求償還補償金。

##### (二)求償方式

###### 1、催告

受任人於賠償後，對依法應負損害賠償責任之人催告其返還補償金。

###### 2、訴訟或和解

當賠償義務人對求償金額有異議，受任人可與之賠償義務人協議和解或向法院申請支付命令、或提出民事訴訟。

### 3、結案

- (1)若求償金額經催告後無異議，賠償義務人按肇事責任比例支付全數求償金額。
- (2)若經催告後有異議，受任人與賠償義務人協議和解後，賠償義務人則繳納和解金額。
- (3)若經催告後有異議，受任人與賠償義務人協議和解不成或拒絕和解情況下，經評估不符合經濟效益，則予以結案。
- (4)若經催告後有異議，受任人與賠償義務人協議和解不成或拒絕和解情況下，經評估符合經濟效益，則予以起訴求償。

判決確定勝訴後進行資產調查，確認其有清償能力，則依強制執行法強制加害人履行賠償義務。

判決確定勝訴後進行資產調查，經查無資力償還，則予以結案。

判決若為敗訴，則予以結案。

- (5)若賠償義務人住所不明致催告函及訴訟文件無法送達，因不符合經濟效益而逕行結案。

## 五、汽車責任保險損害補償體系缺口之填補模式

實施汽車責任保險之國家，多設有加強補償機制以保障請求權人。以下針對美國(紐約州)、英國、日本之加強補償機制，和我國特別補償基金做一比較：

### (一)組織型態

我國特別補償基金為具公益性之財團法人，屬於私法人組織，仍須受政府監管，因此行政院金融監督管理委員得隨時派員或會

同交通部派員查核基金之業務及財務狀況。美國紐約州設置意外事故賠償組織(MVAIC)，屬於非營利團體；英國汽車保險人協會(Motor Insurers' Bureau; MIB)為保險業者共同成立，並規定經營汽車保險業者須加入MIB；日本則為政府興辦之保障事業，屬於公法組織。因各國設立加強補償機制的方式有所差異，孰為優劣，尚難判斷，但其設立目的與精神均值得肯定。

## (二)基金財源

美國紐約州及英國加強補償機制之財源為保險公司分擔賠償；日本以賦課金某一比例為基金財源；我國特別補償基金則於初設時由保險業務發展基金管理委員會捐助新台幣兩千萬元，設立時以保險費某一比例為分擔額，及有其他收入來源，並配合基金運用以穩定財源。

## (三)補償情事

遭致肇事逃逸及事故汽車未投保之汽車交通事故受害者，皆為各國加強補償機制之補償情事，而我國修正之強制汽車責任保險法刪除肇事汽車之保險人無支付能力之補償情事，由安定基金負其最終責任，並參酌國外立法，如日本、美國(紐約州)，增訂未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車(如失竊車)之補償情事，且為了維護公平正義理念，拼裝車、農裝車等車輛行駛於道路肇事，致人傷害或死亡時，請求權人亦可向特別補償基金請求補償。

表6 各國交通事故強化補償機制

國家	美國 (紐約州)	英國	日本	我國
組織型態	非營利團體	保證責任之公司型態	政府辦理保障事業	財團法人
基金來源	在紐約州經營汽車責任保險	承保強制汽車責任保險之保	1. 純保費的0.3% 2. 附加保費	1. 初設時由保險業務發展基金

	之保險公司，依其市場占有率之比率分攤	險公司，依前一年度強制汽車責任險業務市場占有率計算其分攤額，分十二個月繳付	的1.3%	管理委員會捐助新台幣二十萬元 2. 保費之特別補償基金分擔額 3. 受害人無請求權人及為其支出殯葬費之情況 4. 代位求償 5. 基金孳息 6. 6. 其他收入
補償情事	1. 肇事逃逸汽車 2. 並非在紐約州登記之未保險汽車 3. 雖在紐約州登記，但未保險之汽車 4. 未經所有人許可使用之汽車及失竊之汽車 5. 有投保責任保險，但保險人拒絕理賠 6. 未依法登記之汽車	1. 肇事逃逸汽車 2. 未保險汽車	1. 肇事逃逸汽車 2. 未保險汽車 3. 失竊車	1. 肇事逃逸汽車 2. 未保險汽車 3. 未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車 4. 全部或部分無須訂立本保險契約之汽車

資料來源：

張新立、王明智(2001)，我國汽車交通事故特別補償基金實施現況探討，國際道路交通安全與執法討會。陳鼎鈞(1998)，強制汽車責任保險特別補償基金之研究，頁85-106。

### 第三章 資料分析

臺灣地區隨著經濟發展，國民生活水準部不斷提高，加上私人運具之擁有已成為民眾生活之必需品，根據交通部統計臺閩地區機動車登記數截至民國 103 年 3 月底止高達 21,535,010 輛，其中汽車數佔 7,402,867 輛，機車佔 14,132,143 輛，並由圖 3 可知，汽、機車登記數從民國 77 年至 101 年底處於不斷遞增狀態（102 年 8 月起政府為清理車籍，藉以維護資料正確性，修法主動協助民眾辦理老舊機車切結報廢，致 102 年後機車在公路監理機關之列管數呈下降趨勢）。

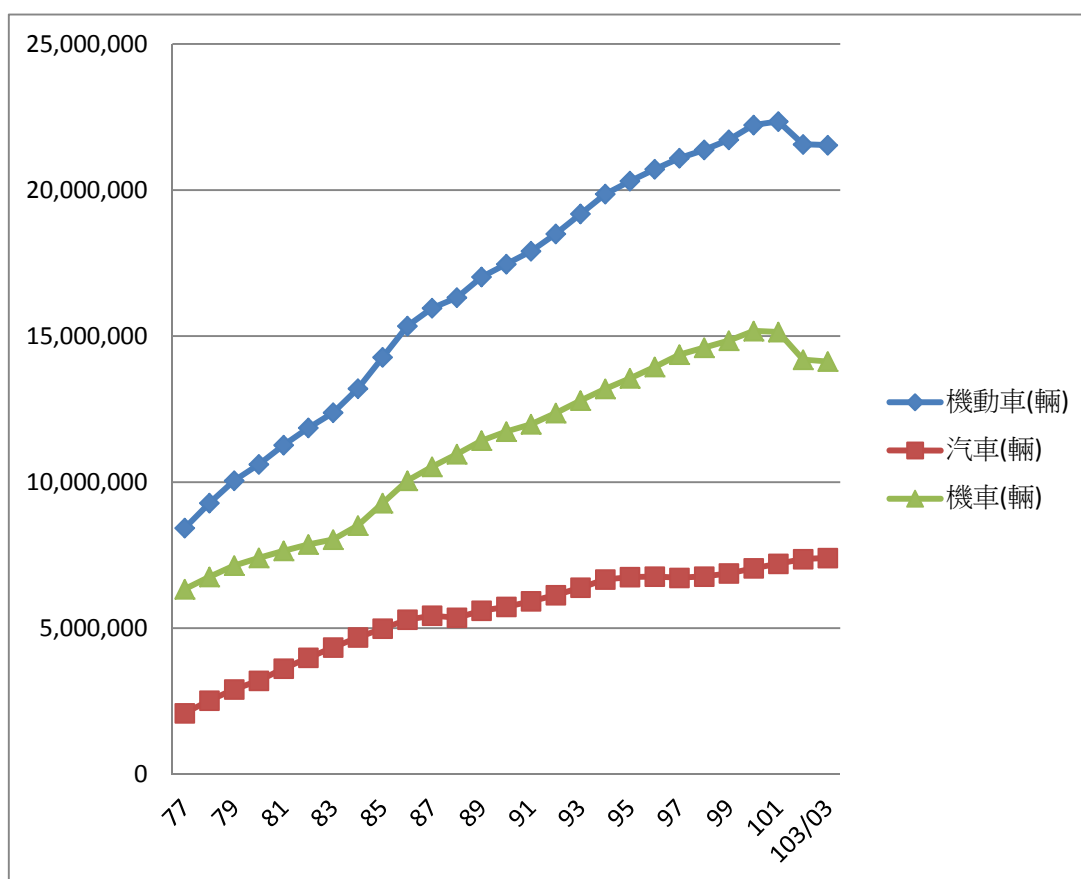


圖3 77年至103年3月底機動車登記數量

資料來源：本研究自行整理

由於臺灣地狹人稠，道路面積有限，發生交通事故在所難免，隨著肇事率遞增，致使每一用路人均暴露於交通事故之風險中，據金融監督管理委員會網站統計，至民國 103 年 6 月底止，汽、機車投保件數已達 1,810 萬件以上。自實施以來，保險公司之死亡保險給付累計已達 72,235 人次，殘廢給付累計 176,844 人次，醫療給付累計 2,920,755 人次；特別補償基金之補償件數累計 35,859 件。保險給付為新台幣 1,909 億餘元、補償支出為新台幣 78 億餘元，賠付金額已逾新台幣 1,987 億餘元，另強制汽車責任險特別補償基金於 101 年 1 月止共計受理補償案件逾 2 萬 6 千件，給付補償金總額逾 66 億 2 千萬元，亦即自 101 年至 103 年 6 月止受理補償案件約為 9,000 件，給付補償金總額近 12 億萬元，顯見其對車禍受害者及其家屬生活提供及時之保障，對於達成社會安全政策目標，其功勞已具一定之成效。

### 第一節 違規舉發件數及舉發率

首先，以直觀且簡易的敘述統計呈現本研究動機之數值證據，根據中華電信數據分公司提供全國 7 區監理所自 100 年 1 月 1 日至 103 年 6 月底舉發違反強制險總開單及舉發情形數觀之(如下表 7)，並由其、圖 4 及圖 6 窺知汽車舉發案件逐年遞減，而圖 5 機車遭舉發數在 102 年度呈 3.08% 正成長，惟 103 年至 6 月止統計跡象顯示又回復為 101 年之水準，顯示過往民眾均依賴監理機關所寄發之定期換照通知之換照要件，而投保，後因違反道路交通安全規定遭警方攔檢，衍生強制險裁罰而有所警惕。



表 7 交通部公路總局各區監理所(含站)  
舉發違反強制汽車責任保險案件統計表

所別	100 年度		101 年度		102 年度		103 年 1 月 1 日 至 6 月 30 日止		小 計
	汽車	機車	汽車	機車	汽車	機車	汽車	機車	
臺北市區監理所	1,376	3,275	1,239	3,278	1,044	3,940	416	1,697	16,265
高雄市區監理所	755	7,651	716	8,870	625	10,194	295	5,521	34,627
臺北區監理所	4,985	24,104	4,458	26,237	3,294	27,912	1,245	12,880	105,115
新竹區監理所	4,384	22,209	3,497	16,595	2,159	15,126	1,140	9,443	74,553
臺中區監理所	4,830	25,137	3,735	18,630	2,953	19,919	1,296	9,264	85,764
嘉義區監理所	2,242	13,479	1,662	12,881	1,491	13,709	663	5,911	52,038
高雄區監理所	2,446	17,141	2,034	16,013	1,395	17,953	720	8,123	65,825
總 計	21,018	112,996	17,341	102,504	12,961	108,753	5,775	52,839	434,187

資料來源：中華電信數據分公司

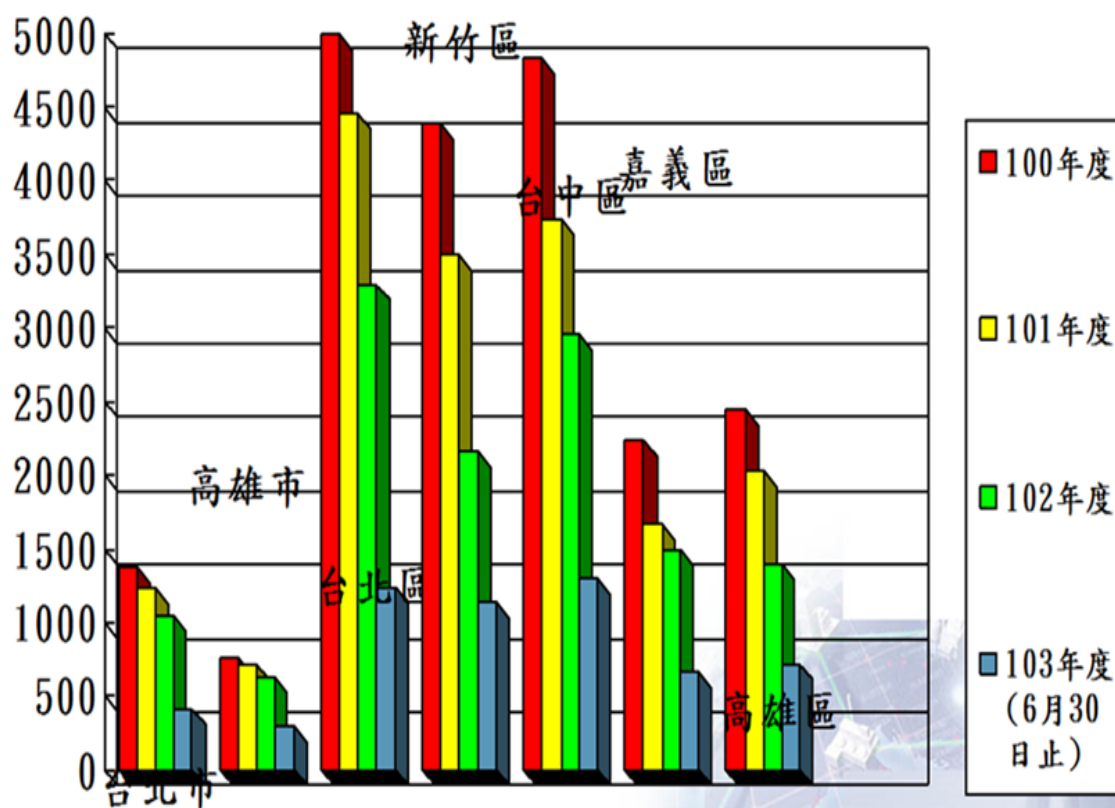


圖 4 100-103.6 年度汽車違反強制責任險-監理單位總開單數

資料來源：中華電信數據分公司

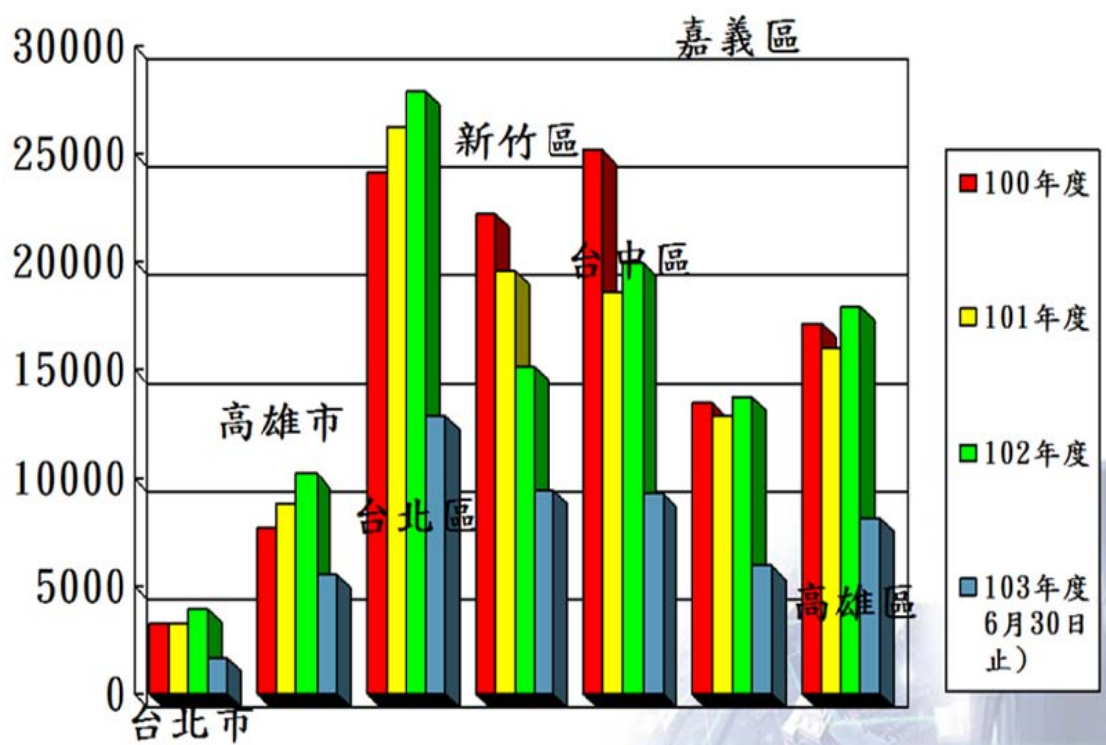


圖5 100-103.6年度機車違反強制責任險-監理單位總開單數

資料來源：中華電信數據分公司

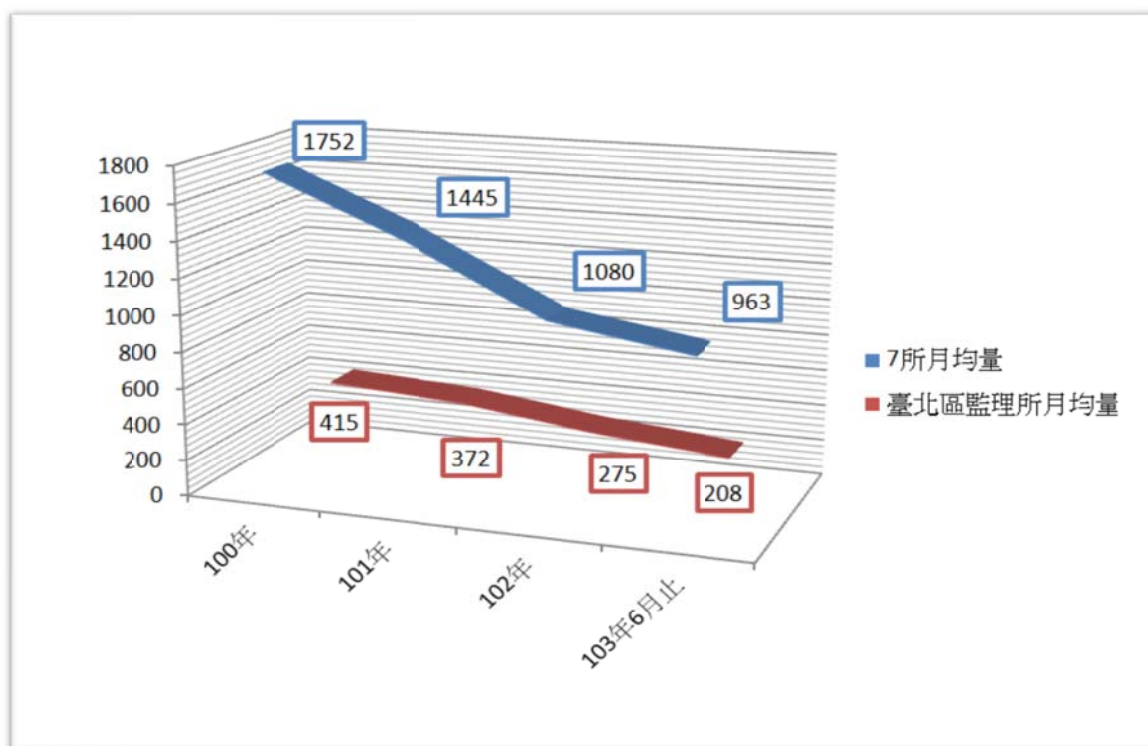


圖6 汽車取消定期換照前後掣發違反強制責任險通知單比較

資料來源：本研究整理

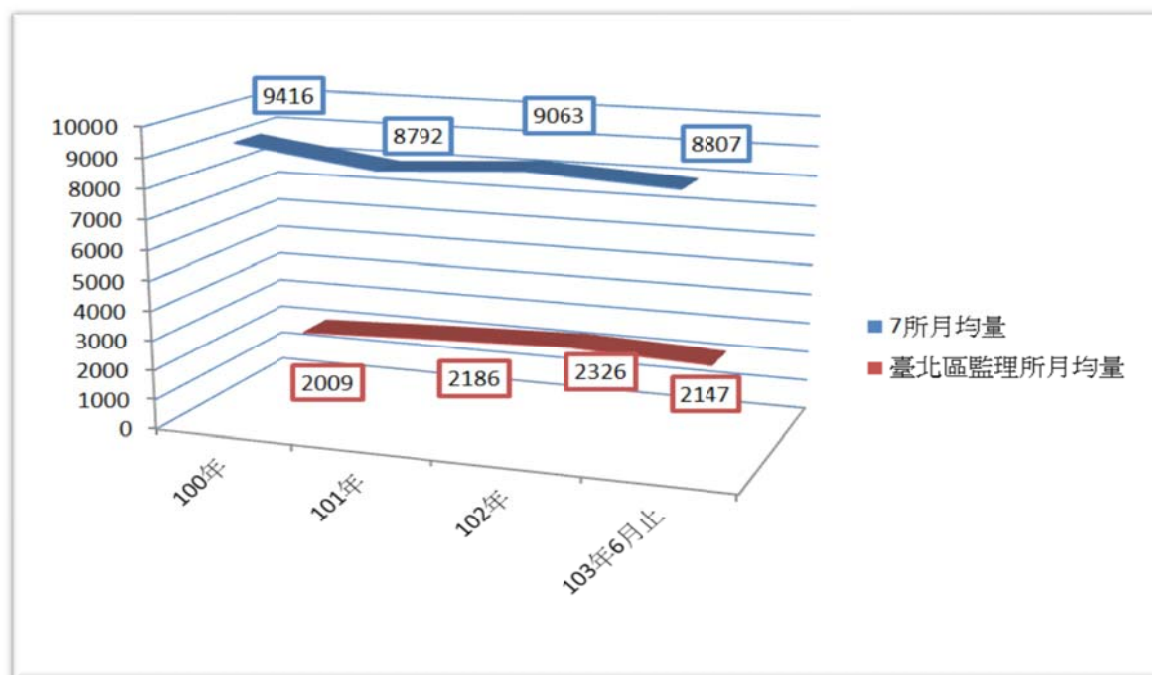


圖7 機車取消定期換照前後舉發違反強制責任險通知單比較

資料來源：本研究整理

另交通部公路總局臺北區監理所資訊室提供板橋監理站掣開機車強制險通知單件數(圖8)，吾人得知在民國102年開始實施取消換發行照所掣開強制險通知單之數量明顯高於民國101年。但到年底兩者之差異隨著取消換發行照政策時間增長差距漸為縮小。又由圖9顯示102年1-6月舉發違反強制汽車責任保險事件通知單共計9,686件，較101年同期舉發數件4,595件，增加5,091件，增幅為101年的1.1倍。103年1-6月舉發違反強制汽車責任保險事件通知單共計6,947件，較102年同期舉發數件9,686件，減少2,739件，舉發降低28.2%，惟比101年同期舉發數增加2,352件，增幅亦為101年之0.5倍。此是否意味政策實施之初，民眾在尚未脫離依賴公路監理機關定期換發行照之通知單所製之貼心提醒應保強制險之警語所致；另圖7顯示103年之掣單曲線有漸趨平緩貼近101年曲線，惟尚有不小差幅，是否代表部分民眾心存僥倖，認為不需經換發行照之檢核監督門檻，則就未予理會投保之重要性，尚有待後進學者進一步觀察與研究。

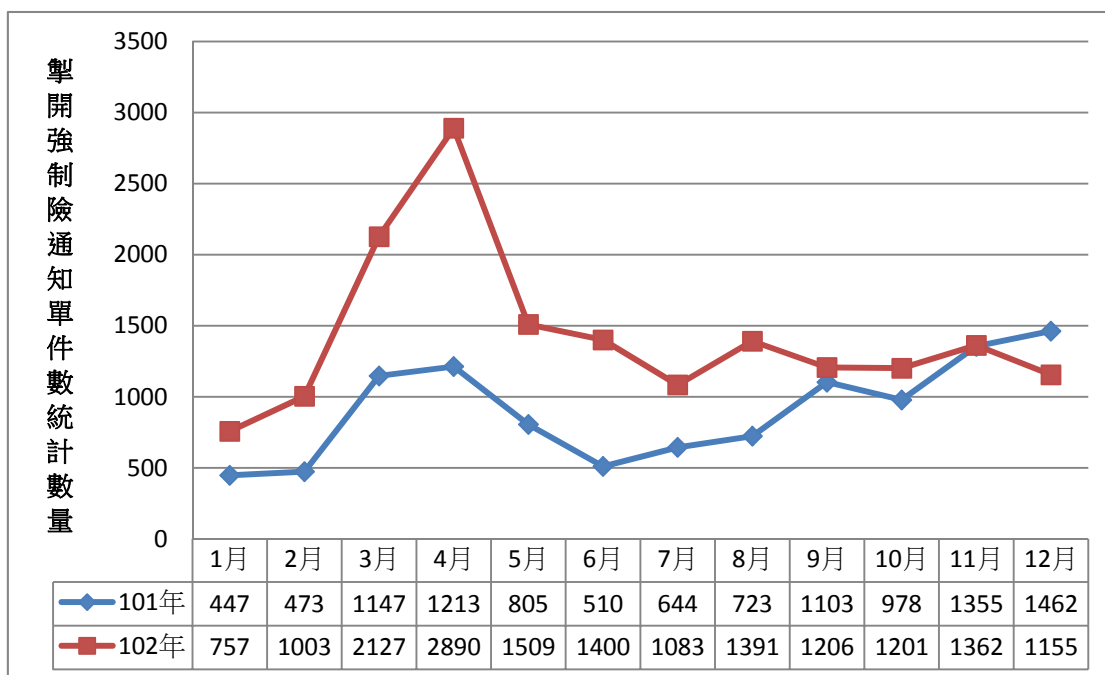


圖 8 板橋監理站 101 及 102 年度掣開強制險通知單件數統計

資料來源：本研究整理

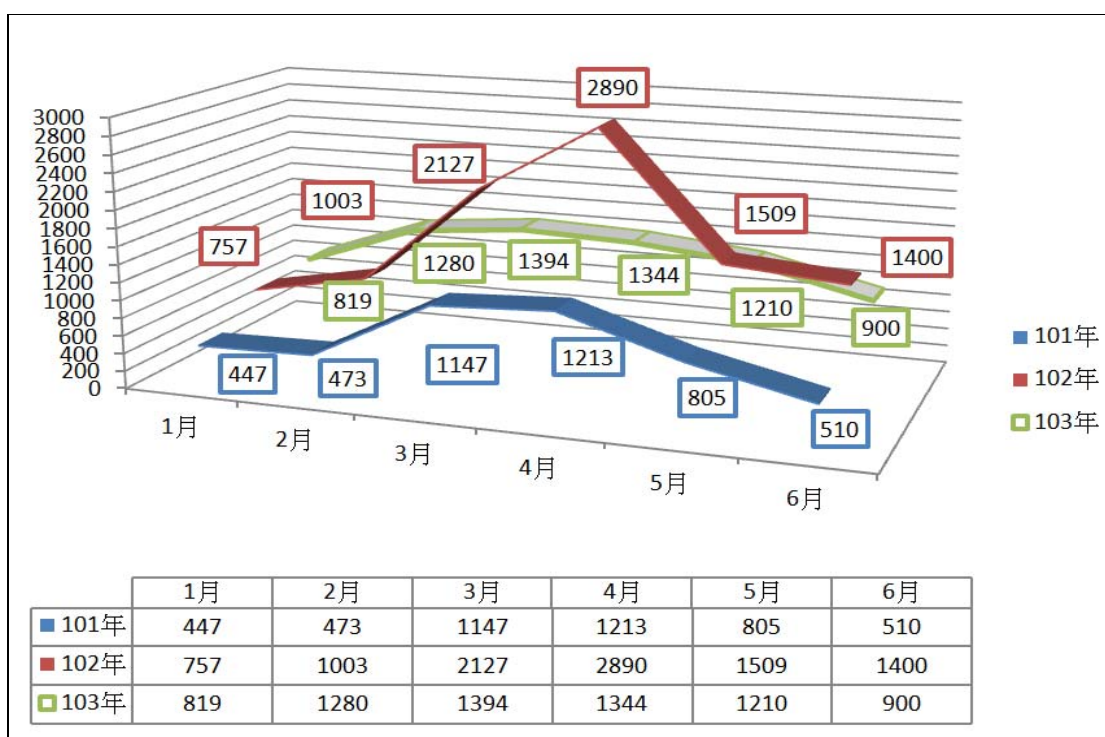


圖 9 板橋監理站 101 及 103 年度 1~6 月掣開機車強制險通知單件數統計

資料來源：本研究行整理繪製

表 8 列出板橋監理站所列管的 12 個管轄區於民國 100 至 103 年之機車總數，因為要考量到該年度機車總數，以其做為基準，來比較強制險違規比例較為公平。由表 9 觀之 100 年底機車數為 1,367,973，違反強制汽車責任保險事件被舉發件數為 16,415 件，舉發率為 1.20%；101 年底機車數為 1,374,368 輛，違反強制汽車責任保險事件被舉發件數為 10,860 件，舉發率為 0.79%；102 年底機車數為 1,316,043 輛，違反強制汽車責任保險事件被舉發件數為 17,084 件，舉發率為 1.30%；103 年 6 月止機車數為 1,265,641 輛，違反強制汽車責任保險事件被舉發件數為 6,947 件，舉發率為 1.10%；雖然免換發行照實施後，導致強制險違規增長，但隨著時間之推移，舉發率依然有明顯的下滑；另由表 10 得知在全國交通違規案件之，衍生強制險掣單舉發之比率約為 1.5%漸下滑至 1.3%間，顯示整體而言，民眾對於風險意識有逐漸增強，惟吊詭的是在全國機動車輛數約為 2,100~2,200 萬輛(含汽、機車)，板橋監理站列管車輛數僅占其約 6%，而強制險掣單數卻占全國 11~14%，顯見機車投保強制險之觀念仍遜於汽車；另新北市幅員廣大及屬都會區，在大眾運輸交通可及性相較於毗鄰之臺北市低，致機車利用率高，加上因應人民對政府行政作為之期待，警方在執行交通違規取締上是否較於其他區域較為嚴謹，致舉發違反道路管理事件通知單之量相對其他區域為多，此因受限於研究時間及經費，尚無法得知，仍有待後學者持續追蹤與探討。

表 8 橋監理站所列管的 12 個新北市行政管轄區機車數一覽表

	103 年 6 月	102 年	101 年	100 年
板橋區	317,755	332,583	352,293	352,377
深坑區	9,856	10,196	10,629	10,318
石碇區	3,267	3,422	3,618	3,616
新店區	126,137	130,873	135,400	134,269

坪林區	2,708	2,866	2,977	2,963
烏來區	2,716	2,831	2,967	2,869
永和區	104,440	109,629	115,927	115,947
中和區	233,180	242,787	253,614	255,579
土城區	141,280	145,793	150,247	148,630
新莊區	247,137	256,059	266,588	263,426
泰山區	44,125	45,321	46,442	45,711
林口區	33,040	33,683	33,666	32,268
總合	1,265,641	1,316,043	1,374,368	1,367,973

資料參考：臺北區監理所資料室

表9 板橋監理站 100 年~103 年間違反強制汽車責任保險舉發情形

年度	機車		
	機車數	舉發數	舉發率
100 年	1,367,973	16,415	1.20%
101 年	1,374,368	10,860	0.79%
102 年	1,316,043	17,084	1.30%
103 年 6 月止	1,265,041	6,947	1.10%

資料參考：臺北區監理所資訊室

表10 全國交通違規舉發數與強制險通知單之比率

	全國交通違 國舉發件數 (千件)	全國強制險 舉發數	全國舉發案 件中並掣開 強制險之比 率	板橋站舉發數	板橋站強制 險舉發數占 全國之比
100 年	8,895	134,014	1.51%	16,415	11.32%
101 年	8,925	122,845	1.38%	10,860	0.79%
102 年	8,975	121,714	1.36%	17,084	14.04%
103 年 6 月止	4,464	58,614	1.31%	6,947	11.85%

資料來源：本研究整理

表11 板橋站每一列管車輛相較於全國掣發強制險舉發單之比較

	占全國車輛數比			占全國強制險掣單量比			兩者 關係比
	全國	板橋站	車輛比	全國	板橋站	舉發案件比	
100年	22,226,684	1,367,973	6.15%	134,014	15,165	11.32%	184%
101年	22,346,398	1,374,368	6.15%	122,845	10,860	8.84%	144%
102年	21,562,645	1,316,043	6.10%	121,714	17,084	14.04%	230%
103年 6月止	21,309,303	1,265,641	5.94%	58,614	6,947	11.85%	200%

資料來源：本研究整理

綜上，由11不難窺知，板橋監理站列管車輛遭掣開違反強制險通知單之比，均較高於全國其他地區之平均數，其值約為平均數之1.84~2.3倍，故仍有待結合相關單位在宣導投保強制汽車責任險方面持續加強。

## 第二節 機車未投保強制責任險之情形

本站採取隨機抽樣的方式調查未投保強制責任險之原因，針對於民國100、101、102、103年7月未投保強制責任險而遭處罰之機車車主進行訪查，各抽100位民眾進行訪查，詢問未投保強制責任險之原因。民國100年違中，有25.9%認為保費太貴負擔不起，32.6%的民眾認為沒有投保的必要，15.6%的民眾忘記投保，其餘25.9%是其他之原因；民國101年違中，有24.5%認為保費太貴負擔不起，35.1%的民眾認為沒有投保的必要，16.7%的民眾忘記投保，其餘23.7%是其他之原因；民國102年違中，有22.9%認為保費太貴負擔不起，34.6%的民眾認為沒有投保的必要，23.6%的民眾忘記投保，其餘19.1%是其他之原因；民國103年七月底前，有22.4%認為保費太貴負擔不起，34.7%的民眾認為沒有投保的必要，21.7%的民眾忘記投保，其餘21.2%是其

他之原因。事實上，主要明顯變動的原因為「忘記投保」，102年忘記投保的人就比101年提升了7%，顯然免換發行照會導致不少的民眾會忘記去投保強制責任險，但到了103年7月底，因忘記投保而受罰的民眾比例，又有稍微的縮減；如表12所示。

表 12 抽樣調查未投保強制責任險之原因

	負擔不起、太貴	認為沒有必要投保	忘記投保	其他
100年	25.9%	32.6%	15.6%	25.9%
101年	24.5%	35.1%	16.7%	23.7%
102年	22.9%	34.3%	23.7%	19.1%
103年7月底	22.4%	34.7%	21.7%	21.2%

資料來源：本研究調查

### 第三節分析未投保之原因

茲分析其未投保及被舉發未能執行之原因如

一、機車違反強制險事件舉發之執行距今已13年，民眾被舉發之原因大概為：

- (一)未依法令之規定辦理投保。
- (二)機車不似汽車有定期檢驗車輛制度會促使車輛所有人注意按時投保。
- (三)強制汽車責任保險契約屆期未辦理續保。

二、舉發案件未辦理結案之原因大略為：



- (一)罰款金額過高：處分之罰鍰金額較一般交通違規案件（違反道路交通管理處罰條例）之罰鍰金額高（未肇事處分新台幣 6 千以上 3 萬以下；肇事處分新台幣 1 萬 2 千以上 6 萬以下）。
- (二)汽機車罰款相同，造成不公：機車與汽車之價值不等，投保金額較汽車低，肇事傷害亦較汽車輕微，而違反強制汽車責任保險事件處罰之最低罰額卻與汽車同為 6 千元（未肇事之處分）。
- (三)處分書無法送達：違反強制汽車責任保險事件之舉發通知單、裁決書均以雙掛號送達處分書，非由警察人員當場掣單交予民眾，又民眾住所已遷移，常未依道路交通安全規則第 23 條第 1 項規定至公路監理機關辦理汽車所有人地址變更登記，故公路監理機關依車籍地址寄送處分書，常遭以遷移不明、查無此人等由退回，處分書送達率僅 4 成，結案率僅 2 成多。
- (四)非當場舉發案件：質疑警察僅舉發交通違規案件（違反道路交通管理處罰條例），未舉發違反強制汽車責任保險事件（因非當場告發）；不滿警察未查驗保險證，逕行勾記未出示保險證，質疑程序之完備性。
- (五)未接獲續保通知，常遺忘保險已逾期應即時辦理投保。  
  
有礙於資料取得之受限，往往無法從保險業者取得，就無法針「未接獲續保通知」這部分進行改進，實為遺憾。



## 第四章 結語與建議

由前述章節可知，取消定期換照政策之實施與違反強制汽車責任保險法僅為短期衝擊，並無長期性的正相關，表示長年以來強制汽車責任險之投保在公路監理機關定期換照的輔助下，已建立起絕大多數民眾投保的守法習慣，縱無定期換照牽制，亦無礙其投保之習性，顯見公路監理機關在以定期換照之措施輔助強制汽車責任險法主管機關（行政院金融監督管理委員會）之階段性任務已完成，且具一定成效。

近幾年來，中央政府預算員額趨近實際現有員額，核心人力與事務性人力配置員額互有消長。我國於 2010 年 2 月 3 日完成中央政府機關總員額法，規定中央政府機關總員額上限，政府員額規模膨脹為「行政之惡」，已成為社會普遍價值觀念。

科技日新月異，民主意識的高漲，使機動靈敏的車輛數不斷增加，人民對政府的期待，已不似過往逆來順受習性；倘以員額整體有效運用之觀點來論，對於公路監理機關自身職掌均已自顧不暇之際，實無餘力兼管非本業之業務；在違反強制汽車責任保險法與定期換照實無絕對正相關的情況，且又實施取消定期換照政策之際，聯結之力道已弱化，實毋需在與監理業務綁勾。基於責任能力衡平原則、預防原則、成本衡平原則與強制汽車責任險制度永續經營原則、服務滿意度原則，有關強制汽車責任保險之裁決、管理協調督導及規劃等事項，應如一般交通違規裁罰業務般回歸主管機關（行政院金融監督管理委員會），由其設置裁決機構或單位掌理，以達事權統一、權責分明。

在各種機動車輛中，機車因靈敏性具高度的操作自由度、便利性及可及性均優於其他運具，負區域性運輸功能任務，在國人日常生活上扮演著重要的代步工具，亦是國內數量最多的交通工具。

根據交通部統計 102 年有 8.6%機車使用者發生過交通事故（含僅造成財物損失或輕微受傷之輕微事故），有 73.2%機車使用者發生交通事故時受傷，顯示機車發生交通事故時，以受傷情況居多，而車輛發生交通事故，常因加害人故意逃避或無能力賠償，導致受害人經濟生活發生困難，強制汽車責任保險的設置，使因車輛交通事故而受傷、殘廢或死亡者，能迅速獲得基本保障，以降低對受害人家庭之影響。

首先，我們以舉發率為依據，發現到 102 年實施免換發行照後，強制險違規舉發案件與舉發率確實有微微增幅，隨舉發之行政處分之裁處，民眾略有警惕故於 102 年度末期其舉發案件相較就貼近往年水準：接著，我們再以違規民眾的主要原因調查探究，發現到「忘記投保」的比例有明顯的上升，這說明了確實是因為實施免換發行照後，短期間有導致民眾容易忘記投保，以致於受罰，雖然隨著政策實施之時間越久，未投保而舉發之民眾比起免換發行照實施前，同期人數之差異有越來越相近的趨勢，但為了確保大眾交通安全之保障，我們必須要提出相關的措施，使得此差異變小的速度加快，並使投保率能達到近乎於 100%。

#### 一、警員開單：

明確規定執勤員警舉發違反強制汽車責任保險事件之程序，「應查驗保險證」，以避免執勤人員怠於查驗強制汽車責任保險證，或未予告知未投保事宜，造成人力浪費與民怨，另亦可兼具提醒民眾投保強制汽車責任險，以降低其再度觸法之可能性，減少監理裁罰人力。

#### 二、保險公司：

規定保險公司應於保險期間屆期前 1 個月前，以書面通知被保險人續保，改善民眾未接獲保險到期之通知，易疏忽辦理

續保；另被保險人之保險到期仍未辦理續保，保險公司於到期後仍應進行第2次、第3次通知，以善盡提醒民眾注意續保強制汽車責任保險之責任，且宜闢多元通知管道，以利被保險人可以迅速快捷取得投保資訊（如簡訊、E-mail、FACEBOOK、LINE…等）。

### 三、監理機關：

公路監理機關於相關監理文書，提供欄位或利用各種與民眾、媒體接觸的機會，協助宣導（如機車初考領講習、下鄉考照服務、電台訪問…），透過公私協力，強化公路監理與投保強制汽車責任保險機制之規定，加強民眾注意投保。

### 四、其他：

- （一）充分發揮電子效益，提供個人化服務，提升整體之投保率。
- （二）各單位強制責任保險之統計資料格式不盡相同，登記之數量也有所差異，導致統計數字有所出入，應盡速建置完整之資料庫，並將統計資料公開透明化，使研究工作能更順利進行。
- （三）主管機關或產物保險公會要求負責強制險之保險公司提供相關未投保數據，進而督促負責之公司善盡提醒民眾投保之義務。
- （四）機車係經濟弱勢族群者代步或謀生的工具，行政處分罰鍰輕重，直接衝擊使民更不聊生，在經濟景氣不佳，強制汽車責任保險法之罰鍰金額仍有降低之空間；建議汽、機車之投保義務人未依規定投保者之罰鍰，機車違反強制汽車責任險法者，原處新台幣一千五百元以上三千元以下，建議酌予合理調降為處新台幣一千元以上二千元以下；汽車者，維持不變，新台幣三千元以上一萬五千元以下罰鍰。



## 參考書目

1. 石泰裕 強制汽車責任保險無盈無虧原則之研究，保險專刊，第 39 輯，1995 年 3 月，177-185。
2. 交通部統計月報
3. 交通部統計處
4. 公共運輸市占率-102 年「民眾日常使用運具狀況調查」，交通部統計資料(2014 年 4 月 14 日)。
5. 何國榮、李宏振、盧勇誌，提升交通事故處理品質之探討，交通學報，第三卷，第二期，2003 年 12 月，117-128。
6. 林怡廷 我國強制汽車責任保險制度之研究，私立朝陽科技大學保險金融管理系研究所碩士論文，2004 年。
7. 邱群超 台灣強制汽車責任保險之研究－責任制比較，國立高雄第一科技大學，風險管理與保險系研究所碩士論文，2003 年。
8. 陳怡雯 數輛汽車共生交通事故之保險理賠與責任分擔－由強制汽車責任保險法第三十四條談起，國立台灣大學法律學系研究所碩士論文，2001。

9. 陳彥合 機車使用風險感認與強制汽車責任保險，國立台灣大學土木工程學系研究所碩士論文，2002年。
10. 陳淑妙 無過失責任保險與侵權行為損害賠償社會化競合之研究，逢甲大學保險學系碩士論文，2003年。
11. 陳孜穎、周榮昌、邱裕鈞、郭仲偉、張開國、葉祖宏（2012）。交通事故賠償金額之研究—法院民事判決之應用，交通部運研究所補助計劃（編號：MOTC-IOT-101-SEB010）。
12. 陳鼎鈞(1998)，強制汽車責任保險特別補償基金之研究，頁115。
13. 徐明水 汽車交通事故損害賠償與強制汽車責任險之交錯，國立臺北大學法學研究所碩士論文，2002年。
14. 翁永富 強制汽車責任保險出險因素之分析－應用類神經網路，國立高雄第一科技大學風險管理與保險系研究所碩士論文，2002年。
15. 凌氤寶 落實強制汽車責任保險無盈無虧的經營，保險專刊，第38輯，1994年12月，90-97。
16. 張英磊 由經濟分析之觀點談損害填補制度與行政管制之關係，月旦法學雜誌，第75期，2001年8月，129-146。
17. 張則堯 「無盈無虧」試解，保險資訊，第113期，1995年1月，1-2。



18. 張新立、王明智，我國汽車交通事故特別補償基金實施現況探討，  
國際道路交通安全與執法研討會，2001年9月。
19. 經濟部 永續能源政策綱領，2008年6月5日
20. 蔡中志 交通執法對策討論，運輸論壇－交通違規與執法之檢討與  
未來發展，2003年6月。
21. 鄭惠玲 行車事故鑑定對保險理賠影響之分析，私立逢甲大學保險  
學系研究所碩士論文，2004年。
22. 鄭濟世 強制汽車責任保險法之推動，保險資訊，第139期，1997  
年3月，1-4。
23. 謝宗穎，論強制汽車責任保險法中保險人之免責範圍，國立中興大  
學法律學系研究所碩士論文，1999年。
24. 蘇敏慧 強制汽車責任保險之保障範圍，國立中興大學法律學系研  
究所碩士論文，1998年。
25. 韓毓傑 論道路交通事故之責任與救濟－兼從經濟分析角度論道  
路交通相關法規統整之可能性，交通事故與交通違規之社會成本推  
估研討會論文集，2000月，457-496。
26. 行政院金融監督管理委員會保險局網站，  
<https://www.ib.gov.tw/ch/index.jsp>。
27. 財團法人保險事業發展中心網站，  
<http://insprod.tii.org.tw/database/insurance/index.asp>。

28. 財團法人汽車交通事故特別補償基金網站，

<http://www.mvacf.org.tw/index.aspx>。

## 附錄一

### 強制汽車責任保險法

#### 第一章 總則

##### 第 1 條

為使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全，特制定本法。

##### 第 2 條

強制汽車責任保險（以下簡稱本保險）依本法之規定；本法未規定者，適用保險法之規定。

##### 第 3 條

本法之主管機關為行政院金融監督管理委員會。

##### 第 4 條

主管機關為調查本保險之汽車交通事故理賠、精算統計及補償業務，得向保險人、警政、交通監理及其他與本保險相關之機關（構），要求提供有關資料。

##### 第 5 條

本法所稱汽車，係指公路法第二條第八款規定之汽車及行駛道路之動力機械。

另第三十八條及第四十九條所稱之機車，亦為公路法第二條第八款所定義之汽車。

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

##### 第 6 條

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

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

第一項汽車有下列情形之一者，以其使用人或管理人為投保義務人：

一、汽車牌照已繳還、繳銷或註銷。

二、汽車所有人不明。

三、因可歸責於汽車使用人或管理人之事由，致汽車所有人無法管理或使用汽車。

本保險之投保義務人應維持保險契約之有效性，於保險契約終止前或經保險人依第十八條第一項規定拒絕承保時，應依本法規定再行訂立本保險契約。

#### 第 7 條

因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者，不論加害人有無過失，請求權人得依本法規定向保險人請求保險給付或向財團法人汽車交通事故特別補償基金（以下簡稱特別補償基金）請求補償。本法所稱保險人，指經主管機關許可，得經營本保險之保險業。

#### 第 8 條

前項保險業申請許可應具備之資格條件、應檢附文件、廢止許可事由及其他應遵行事項之辦法，由主管機關會同中央交通主管機關定之。

#### 第 9 條

本法所稱要保人，指依第六條規定向保險人申請訂立本保險契約，並負有交付保險費義務之人。本法所稱被保險人，指經保險人承保之要保人及經該要保人同意使用或管理被保險汽車之人。

#### 第 10 條

本法所稱加害人，指因使用或管理汽車造成汽車交通事故之人。

本法所稱受害人，指因汽車交通事故遭致傷害或

死亡之人。

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

一、因汽車交通事故遭致傷受害者，為受害人本人。

二、因汽車交通事故死亡者，為受害人之遺屬；其順位如下：

（一）父母、子女及配偶。

（二）祖父母。

（三）孫子女。

（四）兄弟姐妹。

#### 第 11 條

同一順位之遺屬有數人時，按人數平均分配保險給付或補償。

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

前項殯葬費之項目及金額，由主管機關訂定公告之。

本法所稱被保險汽車，指應依本法規定訂立本保險契約之汽車。保險人接到要保書後，逾十日未為承保或拒絕承保之意思表示者，該要保書所載之汽車視為被保險汽車。

#### 第 12 條

本保險保險證（以下簡稱保險證）所記載之汽

車，推定為被保險汽車。

本法所稱未保險汽車，指應依本法規定訂立本保險契約而未訂立之汽車。

### 第 13 條

本法所稱汽車交通事故，指使用或管理汽車致乘客或車外第三人傷害或死亡之事故。

請求權人對於保險人之保險給付請求權，自知有損害發生及保險人時起，二年間不行使而消滅。自汽車交通事故發生時起，逾十年者，亦同。

前項時效完成前，請求權人已向保險人為保險給付之請求者，自請求發生效力之時起，至保險人為保險給付決定之通知到達時止，不計入時效期間。

請求權人對於保險人保險給付請求權，有時效中斷、時效未完成或前項不計入消滅時效期間之情事者，在保險金額範圍內，就請求權人對於被保險人之損害賠償請求權，亦生同一效力。請求權人對被保險人之損害賠償請求權，有時效中斷或時效未完成之情事者，就請求權人對於保險人之保險給付請求權，亦生同一效力。

### 第 14 條

前三項規定，於關於本法所生請求特別補償基金補償之權利，除其請求權消滅時效之起算依下列規定外，準用之：

一、事故汽車無法查究者，自知有損害及確認肇事汽車無法查究時起算。

二、事故汽車為未保險汽車者，自知有損害及確認肇事汽車為未保險汽車時起算。

三、事故汽車係未經被保險人同意使用或管理之

被保險汽車者，自知有損害發生及確認被保險汽車係未經同意使用或管理之事實起算。

四、事故汽車為無須訂立本保險契約之汽車者，自知有損害發生及確認加害汽車為無須訂立本保險契約之汽車時起算。

保險人應於保險期間屆滿三十日前通知要保人續保，其怠於通知而於原保險期間屆滿後三十日內發生保險事故者，如要保人辦妥續保手續，並將其始期追溯自原保險期間屆滿之時，保險人仍須負給付責任。

## 第 15 條

### 第二章 保險契約

#### 第一節 契約之成立

應訂立本保險契約之汽車所有人於申請發給牌照、臨時通行證或本保險期間屆滿前，應以每一個別汽車為單位，向保險人申請訂立本保險契約。

## 第 16 條

公路監理機關對於有下列情事之汽車，不得發給牌照、臨時通行證、換發牌照、異動登記或檢驗：

- 一、應訂立本保險契約而未訂立。
- 二、本保險有效期間不滿三十日。但申請臨時牌照或臨時通行證者，不適用之。

要保人申請訂立本保險契約時，對於下列事項應據實說明：

## 第 17 條

- 一、汽車種類。
- 二、使用性質。
- 三、汽車號牌號碼、引擎號碼或車身號碼。

四、投保義務人姓名、性別、出生年月日、住所及國民身分證統一編號。

汽車所有人為法人、非法人團體或機關時，其名稱、營利事業統一編號或財稅機關編發之統一編號、營業所或事務所所在地及代表人之姓名。

除要保人未交付保險費或有違反前條規定之據實說明義務外，保險人不得拒絕承保。

#### 第 18 條

保險人依前項規定拒絕承保時，應於接到要保書之日起十日內以書面為意思表示；屆期末以書面表示者，視為同意承保。

保險人於本保險契約成立後，應將載有保險條款之文書、保險證及保險標章交予要保人。

#### 第 19 條

保險人應於本保險契約成立後四個工作日內，將承保資料傳輸至主管機關及中央交通主管機關指定之機關（構）。

保險證上記載之被保險人、保險期間、被保險汽車及保險證號碼有變更時，要保人應通知保險人更正。

保險人不得解除保險契約。

除有下列情事之一者外，保險人不得終止保險契約：

#### 第 20 條

一、要保人違反第十七條之據實說明義務。

二、要保人未依約定交付保險費。

保險人依前項規定終止保險契約前，應以書面通知要保人於通知到達後十日內補正；要保人於終止契約通知到達前補正者，保險人不得終止契



約。

保險契約終止，保險人應於三日內通知被保險汽車之轄屬公路監理機關、主管機關及中央交通主管機關指定之機關（構）。

保險人應返還要保人終止契約後未到期之保險費；保險費未返還前，視為保險契約存續中。

要保人不得解除保險契約。

除有下列情事之一者外，要保人不得終止保險契約：

一、被保險汽車之牌照已繳銷或因吊銷、註銷、停駛而繳存。

#### 第 21 條

二、被保險汽車報廢。

三、被保險汽車因所有權移轉且移轉後之投保義務人已投保本保險契約致發生重複投保情形。

保險契約依前項規定終止後，保險費已交付者，保險人應返還終止後未到期之保險費；未交付者，要保人應支付終止前已到期之保險費。

要保人重複訂立本保險契約者，要保人或保險契約生效在後之保險人得撤銷生效在後之保險契約。汽車交通事故發生後，亦同。

#### 第 22 條

前項撤銷權之行使，應於重複訂立事實發生之時起，至生效在先之保險契約期間屆滿前為之。

保險契約經撤銷者，保險人應將保險費扣除保險人之業務費用及為健全本保險費用之餘額，返還要保人。

#### 第 23 條

被保險汽車所有權移轉時，應先辦理本保險契約之訂立或變更手續；未辦理前，公路監理機關不

得辦理過戶登記。

## 第 24 條

要保人、被保險人或請求權人對保險人之通知及要保人申請變更保險契約，應以書面為之；保險人對要保人、被保險人、請求權人之通知或同意變更保險契約，亦同。

### 第二節 保險範圍

保險人於被保險汽車發生汽車交通事故時，依本法規定對請求權人負保險給付之責。

## 第 25 條

保險人應於被保險人或請求權人交齊相關證明文件之次日起十個工作日內給付之；相關證明文件之內容，由主管機關會商相關機關（構）訂定公告之。

保險人因可歸責於自己之事由致未在前項規定期限內為給付者，自期限屆滿之次日起，應按年利一分給付遲延利息。

第一項請求權人請求保險給付之權利及未經請求權人具領之保險給付，不得扣押、讓與或提供擔保。

## 第 26 條

本保險之保險期間，由主管機關會同中央交通主管機關視實際需要定之。

本保險之給付項目如下：

一、傷害醫療費用給付。

二、殘廢給付。

## 第 27 條

三、死亡給付。

前項給付項目之等級、金額及審核等事項之標準，由主管機關會同中央交通主管機關視社會及

經濟實際情況定之。

前項標準修正時，於修正生效日後發生之汽車交通事故，保險人應依修正後之規定辦理保險給付。

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

- 一、故意行為所致。
- 二、從事犯罪行為所致。

#### 第 28 條

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

被保險人有下列情事之一，致被保險汽車發生汽車交通事故者，保險人仍應依本法規定負保險給付之責。但得在給付金額範圍內，代位行使請求權人對被保險人之請求權：

- 一、飲用酒類或其他類似物後駕駛汽車，其吐氣或血液中所含酒精濃度超過道路交通管理法規規定之標準。

#### 第 29 條

- 二、駕駛汽車，經測試檢定有吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其他相類似管制藥品。

- 三、故意行為所致。

- 四、從事犯罪行為或逃避合法拘捕。

- 五、違反道路交通管理處罰條例第二十一條或第二十一條之一規定而駕車。

前項保險人之代位權，自保險人為保險給付之日

起，二年間不行使而消滅。

第 30 條

請求權人對被保險人之和解、拋棄或其他約定，有妨礙保險人依前條規定代位行使請求權人對於被保險人之請求權，而未經保險人同意者，保險人不受其拘束。

第 三 節 請 求 權 之 行 使

第 31 條

被保險汽車發生汽車交通事故，被保險人已為一部之賠償者，保險人僅於本法規定之保險金額扣除該賠償金額之餘額範圍內，負給付責任。但請求權人與被保險人約定不得扣除者，從其約定。前項被保險人先行賠償之金額，保險人於本法規定之保險金額範圍內給付被保險人。但前項但書之情形，不在此限。

第 32 條

保險人依本法規定所為之保險給付，視為被保險人損害賠償金額之一部分；被保險人受賠償請求時，得扣除之。

第 33 條

汽車交通事故之發生，如可歸責於被保險人以外之第三人，保險人於保險給付後，得代位行使被保險人對於第三人之請求權。但其所得請求之數額，以不逾保險給付為限。

第 34 條

前項第三人為被保險人或請求權人之配偶、家長、家屬、四親等內血親或三親等內姻親者，保險人無代位求償之權利。但汽車交通事故由其故意所致者，不在此限。

被保險汽車發生交通事故時，應依下列規定辦理：

一、被保險人或加害人應自行或請他人立即將受害人護送至當地或附近之醫療院所急救。但依當時情形顯然無法施救者，不在此限。

二、被保險人或加害人應立即報請當地警、憲機關處理，並應於五日內以書面通知保險人。請求權人亦得直接以書面通知保險人。

三、被保險人、加害人及請求權人應與保險人合作，提供人證、物證有關資料及文件。

被保險人、加害人及請求權人違反前項規定之義務者，保險人仍負保險給付之責任。但因其故意或過失致生保險人之損害者，應負賠償責任。

因汽車交通事故死亡者，請求權人得提出證明文件，請求保險人暫先給付相當於保險給付二分之一之金額。

因汽車交通事故殘廢者，請求權人得提出證明文件，就保險人已審定之殘廢等級，請求保險人暫先給付其保險金。

### 第 35 條

保險人應於請求權人依前二項規定提出證明文件之次日起十個工作日內給付之。保險人因可歸責於自己之事由致未在期限內為給付者，自期限屆滿時起，應按年利一分給付遲延利息。

保險人暫先給付之保險金額超過其應為之保險給付時，就超過部分，得向請求權人請求返還。

同一汽車交通事故牽涉數汽車時，依下列規定處理：

### 第 36 條

一、事故汽車全部為被保險汽車者，請求權人得請求各應負給付義務之保險人連帶為保險給付。

二、事故汽車全部為第四十條第一項所定之汽車者，請求權人得請求特別補償基金補償。

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

前項保險人間或保險人與特別補償基金間，按其所應給付或補償之事故汽車數量比例，負分擔之責。

第 37 條

請求權人依本法規定請求保險給付者，保險人不得以其有本保險以外之其他種類保險而拒絕或減少給付。

第 三 章 汽 車 交 通 事 故 特 別 補 償 基 金

第 38 條

為使汽車交通事故之受害人均能依本法規定獲得基本保障及健全本保險制度，應設置特別補償基金，並依汽、機車分別列帳，作為計算費率之依據。

前項特別補償基金為財團法人；其捐助章程及基金管理辦法，由主管機關會同中央交通主管機關定之。

第 39 條

特別補償基金之來源如下：

- 一、本保險之保險費所含特別補償基金分擔額。
- 二、依第四十二條第二項規定代位求償之所得。
- 三、基金之孳息。
- 四、依第十一條第三項規定之所得。
- 五、其他收入。

汽車交通事故發生時，請求權人因下列情事之一，未能依本法規定向保險人請求保險給付者，得於本法規定之保險金額範圍內，向特別補償基金請求補償：

- 一、事故汽車無法查究。
- 二、事故汽車為未保險汽車。
- 三、事故汽車係未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車。
- 四、事故汽車全部或部分為無須訂立本保險契約之汽車。

前項第三款規定未經被保險人同意使用或管理認定如有疑義，在確認前，應由被保險汽車之保險人暫先給付保險金。

#### 第 40 條

第一項第四款所定事故汽車，全部為無須訂立本保險契約之汽車之情形，各事故汽車之駕駛人不得向特別補償基金請求補償。

特別補償基金依第一項第一款規定為補償後，事故汽車經查明係本保險之被保險汽車者，得向其保險人請求返還。

保險人依前項規定對特別補償基金為返還者，視為已依本法之規定向請求權人為保險給付。

汽車交通事故之請求權人，依第一項規定申請特別補償基金補償者，準用第二十五條第二項至第四項、第二十七條、第二十八條、第三十五條及第三十七條規定。但準用第二十七條規定補償之傷害醫療費用給付，不包括全民健康保險之給付金額。

第 41 條

未保險汽車或無須訂立本保險契約之汽車發生交通事故時，準用第三十四條規定。

特別補償基金依第四十條規定所為之補償，視為損害賠償義務人損害賠償金額之一部分；損害賠償義務人受賠償請求時，得扣除之。

特別補償基金於給付補償金額後，得代位行使請求權人對於損害賠償義務人之請求權。但其所得請求之數額，以補償金額為限。

第 42 條

前項之請求權，自特別補償基金為補償之日起，二年間不行使而消滅。

損害賠償義務人為請求權人之配偶、家長、家屬、四親等內血親或三親等內姻親者，特別補償基金無代位求償之權利。但損害賠償義務人有第二十九條第一項各款情事之一者，不在此限。

請求權人對損害賠償義務人之和解、拋棄或其他約定，有妨礙特別補償基金代位行使請求權人對損害賠償義務人請求權，而未經特別補償基金同意者，特別補償基金不受其拘束。

第 43 條

請求權人自損害賠償義務人獲有賠償者，特別補償基金於補償時，應扣除之。如有應扣除而未扣除者，特別補償基金得於該應扣除之範圍內請求返還之。

第 四 章 保 險 業 之 監 理

本保險之保險費結構如下：

第 44 條

- 一、預期損失。
- 二、保險人之業務費用。



三、安定基金。

四、特別補償基金之分擔額。

五、費率精算、研究發展、查詢服務、資訊傳輸等健全本保險之費用。

前項各款之比率、金額及內容，由主管機關會同中央交通主管機關訂定公告之。

本保險費率，由主管機關會同中央交通主管機關擬訂，提經社會公正人士組成之費率審議委員會審議通過後發布之。

前項費率擬訂工作，得委託適當專業機構辦理。

保險費率之訂定，以兼採從人因素及從車因素為原則。但得視社會實際情形擇一採用之。

保險人應依主管機關會同中央交通主管機關依第一項規定發布之保險費率計收保險費。

主管機關得委託專業機構辦理保險費及其他相關資訊之查詢服務。

保險人經營本保險，應正確記載承保資料及辦理理賠；承保資料應記載內容、理賠程序與第十五條通知之方式及其他應遵行事項之辦法，由主管機關定之。

保險人應設立獨立會計，記載本保險之業務及財務狀況。

保險人辦理本保險之保險費，屬於第四十四條第一項第一款規定之預期損失者，應專供本保險理賠及提存各種準備金之用，其預期損失與實際損失之差額，應提存為特別準備金，除因調整保險費率、調高保險金額、彌補純保險費虧損或依第

#### 第 45 條

#### 第 46 條

#### 第 47 條

三項所定辦法處理外，不得收回、移轉或供其他用途。

保險人辦理本保險之會計處理與業務財務資料陳報、各種準備金之提存、保管、運用、收回、移轉及其他應遵行事項之辦法，由主管機關會商中央交通主管機關定之。

保險人之債權人，非基於本法所取得之債權，不得對本保險之相關資產聲請扣押或行使其他權利。

#### 第 47-1 條

前項相關資產之項目及範圍，於前條第三項之辦法法定之。

### 第五章 罰則

保險業違反第八條第一項規定者，由主管機關處新臺幣三百萬元以上一千五百萬元以下罰鍰。

保險人違反第十八條第一項或第二十條規定者，由主管機關處新臺幣二十萬元以上一百萬元以下罰鍰。

#### 第 48 條

保險人違反第四十五條第四項、第四十七條第一項、第二項或依第三項所定辦法中有關本保險之會計處理與業務財務資料陳報、各種準備金提

存、保管、運用、收回及移轉之規定者，由主管機關處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰。

保險人違反第十五條、第十九條第一項、第二項或依第四十六條所定辦法中有關正確記載承保資料、辦理理賠或第十五條通知方式之規定者，由主管機關處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰。

主管機關為前四項處分時，得命其限期改正，屆期未改正者，按次處罰，並得視情節輕重為下列處分：

- 一、命其解除經理人或職員之職務。
- 二、解除董事、監察人職務或停止其於一定期間內執行職務。
- 三、停止於一定期間內接受本保險之投保。
- 四、撤銷或廢止經營本保險之許可。

投保義務人未依本法規定訂立本保險契約，或本保險期間屆滿前未再行訂立者，其處罰依下列各款規定：

- 一、經公路監理機關或警察機關攔檢稽查舉發者，由公路監理機關處以罰鍰。為汽車者，處新臺幣三千元以上一萬五千元以下罰鍰；為機車者，處新臺幣一千五百元以上三千元以下罰鍰。
- 二、未投保汽車肇事，由公路監理機關處新臺幣六千元以上三萬元以下罰鍰，並扣留車輛牌照至其依規定投保後發還。

#### 第 49 條

依前項規定所處罰鍰，得分期繳納；其申請條件、分期期數、不依期限繳納之處理等事項之辦法，由中央交通主管機關會同主管機關定之。

公路監理機關於執行路邊稽查或警察機關於執行交通勤務時，應查驗保險證。對於未依規定投保本保險者，應予舉發。

#### 第 50 條

投保義務人接獲違反本保險事件通知單後，應於十五日內到達指定處所聽候裁決；屆期未到案者，公路監理機關得逕行裁決之。但投保義務人

認為舉發之事實與違規情形相符者，得不經裁決，逕依公路監理機關所處罰鍰，自動向指定之處所繳納結案。

依本法所處之罰鍰未繳納前，公路監理機關不予受理應訂立本保險契約之汽車辦理換發牌照、異動登記或檢驗。

第 51 條

前項罰鍰經限期繳納，屆期未繳納者，依法移送強制執行。

第 六 章 附 則

第 52 條

本法施行細則，由主管機關會同中央交通主管機關定之。

第 53 條

本法自公布日施行。

## 附錄二

### 強制汽車責任保險法施行細則

#### 第 1 條

本細則依強制汽車責任保險法（以下簡稱本法）第五十二條規定訂定之。

主管機關為精算強制汽車責任保險（以下簡稱本保險）費率或計算保險費需要，得依本法第四條規定向保險人、中央交通、警政主管機關要求提供駕駛人或車輛之車籍、肇事紀錄及違規紀錄有關資料。

#### 第 2 條

前項資料之蒐集、處理或利用，主管機關得委託專業機構為之。

保險人為計算保險費需要，得依個人資料保護法第十九條第一項第二款規定，向前項之專業機構查詢相關資訊。

#### 第 3 條

全民健康保險之保險人，依全民健康保險法第九十五條規定，向本保險之保險人代位請求之金額，以傷害醫療費用給付總金額扣除應給付請求權人金額後之餘額為限。

#### 第 4 條

保險人辦理本保險之要保書、保險條款、保險證及保險標章，均應先報經主管機關核准；修正時，亦同。

#### 第 4-1 條

本法第二十五條第二項及第三十五條第三項之適用，分別依被保險人或請求權人交齊或提出相關文件之日之本法規定。

#### 第 5 條

本法第二十條第五項及第二十一條第三項所定未到期之保險費，其計算方式如下：

一、未到期之保險期間未超過一年者，保險人應以扣除當年度保險人之業務費用及為健全本保險費用後剩餘之保險費，按未到期日數與保險期間之比例計算。

二、未到期之保險期間等於或超過一年者，保險人應將超過保險期間第一年以後之保險費全數退還，其他剩餘之未到期保險期間應退還之保險費，依照前項退費方式辦理。

保險人依前項規定返還未到期之保險費後，其所含安定基金及特別補償基金之分擔額，得分別向財團法人財產保險安定基金及財團法人汽車交通事故特別補償基金（以下簡稱特別補償基金）請求歸還。

依第一項規定計算之金額尾數不滿新臺幣一元者，按四捨五入計算。

## 第 6 條

本法第二十一條第二項第二款所稱報廢，指經公路監理機關辦理報廢登記。

本法第四十條第一項第一款所定事故汽車無法查究之事實，特別補償基金得斟酌請求權人提供之下列文件資料認定之：

## 第 7 條

- 一、警憲機關處理交通事故之有關文件。
- 二、檢察機關之相驗屍體證明書或起訴書。
- 三、其他足以證明事故汽車無法查究之證據或資料。

## 第 8 條

保險人應於每月底前，將上月承保本保險之保險費中所含特別補償基金分擔額，繳存特別補償基金指定之專戶；保險人因作業遲延未能於月底前

匯入分擔額時，應即通知特別補償基金，至遲並應於次月底前匯入。

#### 第 9 條

本法第四十九條第一項各款規定之處罰，處罰對象為汽車所有人時，以其車籍所在地之公路監理機關為處罰機關；處罰對象為汽車使用人或管理人時，以其戶籍所在地之公路監理機關為處罰機關。

#### 第 10 條

本保險之保險證應隨車攜帶備驗。汽車駕駛人於公路監理機關執行路邊稽查或警察機關執行交通勤務，依本法第五十條第一項規定查驗本保險之保險證時，應配合提示。

汽車駕駛人未依前項規定配合提示保險證者，稽查人員應於舉發違反道路交通管理事件通知單保險證欄勾記或以其他方式通知公路監理機關。

#### 第 11 條

公路監理機關接獲前條第三項規定之通知後，應向主管機關及中央交通主管機關依本法第十九條第二項規定指定之機關（構）查證投保義務人之姓名或名稱、牌照、引擎或車身號碼、保險證號碼、保險期間及保險人等投保資料。

投保義務人接獲違反本保險事件通知單後，到達指定處所聽候裁決時，其提供之投保資料與前項查證資料不符時，公路監理機關得依投保義務人提供之保險證及投保證，認定其是否投保；無法認定時，應向主管機關查證後認定之。

#### 第 12 條

本細則自發布日施行。