107-082-4310
MOTC-IOT-105-MEB003

以責任保險角度探討汽車運輸業經營管理之研究

交通部運輸研究所

中華民國 107 年 11 月

以責任保險角度探討汽車運輸業經營管理之研究

交通部運輸研究所

ISBN 978-986-05-7202-5

GPN 1010701818
定價 500 元

107-082-4310
MOTC-IOT-105-MEB003

以責任保險角度探討汽車運輸業經營管理之研究

著者：林恒志、張朝能、黃立欽、郭介恒、陳俊仁、
周文生、蘇雄義、楊育純、朱志宣、王秀元

交通部運輸研究所

中華民國 107 年 11 月

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

以責任保險角度探討汽車運輸業經營管理之研究 / 林恒志等著. -- 初版. -- 臺北市 : 交通部運研所, 民107.11

面 ; 公分

ISBN 978-986-05-7202-5(平裝)

1.交通管理

557 107018620

以責任保險角度探討汽車運輸業經營管理之研究

著　　者：林恒志、張朝能、黃立欽、郭介恒、陳俊仁、周文生、蘇雄義、楊育純、朱志宣、王秀元

出版機關：交通部運輸研究所

地　　址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網　　址：www.iot.gov.tw (中文版＞數位典藏＞本所出版品)

電　　話：(02)23496789

出版年月：中華民國 107 年 11 月

印刷者：承亞興圖文印刷有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 70 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定　　價：500 元

展售處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

五南文化廣場：40042 臺中市中山路 6 號•電話：(04)22260330

國家書店松江門市：10485 臺北市中山區松江路 209 號•電話：(02)25180207

GPN：1010701818　　ISBN：978-986-05-7202-5（平裝）

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

<table>
<tr><td colspan="4">出版品名稱：以責任保險角度探討汽車運輸業經營管理之研究</td></tr>
<tr><td>國際標準書號（或叢刊號）
ISBN 978-986-05-7202-5 (平裝)</td><td>政府出版品統一編號
1010701818</td><td>運輸研究所出版品編號
107-082-4310</td><td>計畫編號
105-MEB003</td></tr>
<tr><td>本所主辦單位：運輸經營管理組
主管：張朝能
計畫主持人：張朝能
研究人員：黃立欽
聯絡電話：(02)23496837
傳真號碼：(02)25450431</td><td colspan="2">合作研究單位：中國文化大學
計畫主持人：林恒志
研究人員：郭介恒、陳俊仁、周文生、蘇雄義、楊育純、朱志宣、王秀元
地址：臺北市士林區華岡路 55 號
聯絡電話：(02)28610511</td><td>研究期間
自 105 年 2 月
至 105 年 11 月</td></tr>
<tr><td colspan="4">關鍵詞：汽車運輸業；責任保險</td></tr>
<tr><td colspan="4">摘要：為健全汽車運輸業營運及發展，對於現行各汽車運輸業者投保之內容(任意責任保險)，是否符合法規或提供消費者足夠之保障，有必要瞭解及協助落實。爰此，本研究針對我國汽車運輸業責任保險相關管理機制之現況與未來策進作為及參考國內外文獻或先進國家制度規範(如美國、德國、日本等)，是否可以責任保險證明做為申請籌設條件之一，或如何加強業者對客貨運輸之保障等議題進行研議，俾供公路主管機關未來研提相關政策或措施之參考。本研究針對我國現行公路運輸法制、責任保險制度，以及我國汽車運輸業經營責任保險相關法規，例如：公路法、保險法、強制汽車責任保險法、全民健康保險法、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，進行盤點及彙整，為本研究計畫的逐步執行，奠定較具體之結論與建議，並在規劃以最低責任保險之投保證明與運輸業設立最低車輛數額等議題方面，回歸思考公路法要旨，以瞭解設立高車輛數額及資本額之門檻限制之立法意旨。</td></tr>
<tr><td>出版日期</td><td>頁數</td><td>定價</td><td>本出版品取得方式</td></tr>
<tr><td>107 年 11 月</td><td>418</td><td>500</td><td>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定價價購。</td></tr>
<tr><td colspan="4">機密等級：
☐密☐機密☐極機密☐絕對機密
（解密條件：☐年月日解密，☐公布後解密，☐附件抽存後解密，
☐工作完成或會議終了時解密，☐另行檢討後辦理解密）
■普通</td></tr>
<tr><td colspan="4">備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。</td></tr>
</table>

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

TITLE:Research on the Management of Automobile Transportation Industry from the Perspective of Liability Insurance

ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER	IOT SERIAL NUMBER	PROJECT NUMBER
ISBN 978-986-05-7202-5(pbk.)	1010701818	107-082-4310	105-MEB003

DIVISION: Transportation Operations and Management Division
DIVISION DIRECTOR: Chang, Chao-Neng
PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chang, Chao-Neng
PROJECT STAFF: Huang, Li-Chin
PHONE:886-2-23496837
FAX:886-2-25450431

PROJECT PERIOD
FROM February 2016
TO November 2016

RESEARCH AGENCY: Chinese Culture University
PRINCIPAL INVESTIGATOR: Lin,Heng-Jhih
PROJECT STAFF: Guo,Jie-Heng、Chen,Jun-Ren 、Chou,Wen-Sheng、Su,Shiung-Yi、Yang,Yu-Chun 、Chu,Chih-Hsuan 、Wang,Siou-Yuan
ADDRESS: 55, Hwa-Kang Road, Yang-Ming-Shan, Taipei , Taiwan 11114
PHONE: 886-2-2861-0511

KEY WORDS:Automobile Transportation Industry；Liability Insurance

ABSTRACT:

In order to improve the operation and development of the automobile transportation industry, it is necessary to understand and assist the implementation of the contents of the current insurance scheme (arbitrary liability insurance) for the existing vehicle transport industry, whether it complies with the legislatures and provide adequate protection for the consumers. The study investigated the current policies and future development of Taiwan's automobile transport industry liability insurance management, and whether the insurance certificate can be used as condition for application for solicitation, while drawing reference from domestic and foreign literatures and national policies from advanced states (e.g. U.S., Germany and Japan, etc) to facilitate discussion on how to strengthen the protection of passenger and cargo transport. The results of the study will be provided to the road transport authorities to develop relevant policies and future measures. The study compiled and sorted information on Taiwan's current road transport legal system, liability insurance system, and legislations related to Taiwan's automobile transport liability insurance (e.g. Highway Act, Insurance Act, Compulsory Automobile Liability Insurance Act, National Health Insurance Act and the payment methods for damage compensation and medical subsidy of motor vehicle transport accidents), laying a solid foundation to formulate concrete conclusions and recommendation on issues such as planning for certification of minimal liability insurance and minimal amount of vehicles for the transport industry, while referencing the spirits of the Highway act to tackle the legislative motives for setting high vehicle quantity and capital thresholds.

DATE OF PUBLICATION	NUMBER OF PAGES	PRICE	CLASSIFICATION
November 2018	418	500	☐RESTRICTED ☐ CONFIDENTIAL ☐SECRET ☐TOP SECRET ☑UNCLASSIFIED

The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.

目錄

第一章 緒論 1-1
1.1 背景說明 1-1
1.2 研究範圍及對象 1-2
1.2.1 國內外汽車運輸業經營之制度盤點與探討 1-2
1.2.2 相關主管機關訪談 1-3
1.3 研究方法及進行步驟 1-4
第二章各國汽車運輸業籌設許可及保險規定 2-1
2.1 美國 2-1
2.1.1 聯邦 2-1
2.1.2 紐約州 2-9
2.1.3 加州 2-15
2.2 德國 2-24
2.2.1 德國交通運輸體制概述 2-24
2.2.2 強制汽車責任保險 2-24
2.2.3 運送保險 2-27
2.3 日本 2-30
2.3.1 汽車運輸業管理體制概述 2-30
2.3.2 日本汽車運輸業管理具體規範重點說明 2-33
2.4 各國門檻及保險規定 2-42
2.4.1 各國門檻規定 2-42
2.4.2 各國保險要求 2-43
2.5 小結 2-49
第三章國內汽車運輸業現行經營管理現況 3-1
3.1 公路法之汽車運輸業管理規定 3-1
3.1.1 現行汽車運輸業家數及車輛現況 3-6
3.2 我國汽車運輸業經營管理現況與相關議題分析 3-11
3.2.1 汽車客運業 3-11
3.2.2 計程車業 3-28
3.2.3 貨運業 3-40
3.2.4 汽車租賃業 3-46
第四章汽車運輸業現行責任保險制度及議題 4-1
4.1 我國汽車運輸業責任保險制度 4-1
4.1.1 強制責任險 4-2
4.1.2 任意責任險 4-7
4.2 汽車運輸業保險議題分析 4-11
4.2.1 汽車客運業 4-14
4.2.2 貨運業 4-17
4.2.3 計程車客運業 4-22
4.2.4 汽車租賃業 4-32
第五章汽車運輸業門檻制度鬆綁及責任保險策略分析 5-1
5.1 門檻制度鬆綁彈性化 5-1
5.1.1 美國聯邦法與我國法之比較 5-2
5.1.2 美國紐約州法與我國法比較 5-3

5.1.3 美國加州法與我國法比較 5-5
5.1.4 德國法與我國法之比較 5-7
5.1.5 日本法與我國法比較 5-8
5.1.6 小結 5-9
5.2 責任保險制度之應用 5-11
5.2.1 修法強制計程車客運業加保乘旅客責任險 5-11
5.2.2 汽車運輸業加保第三人責任險作為籌設門檻之選項 5-13
5.3 提升產業自治及保險制度之經營管理 5-20
5.3.1 修法輔導成立保險合作社 5-21
5.3.2 修法輔導成立汽車運輸業品質保障協會 5-22
5.3.3 引進資通訊科技、提供設計新保單(UBI) 5-25
5.4 汽車運輸業經營管理保險策略分析 5-27
5.4.1 汽車客運業 5-27
5.4.2 計程車客運業 5-29
5.4.3 貨運業 5-32
5.5 主管機關監理配套建議 5-35
5.5.1 保險證明資料系統化 5-35
5.6 小結 5-37
第六章結論與建議 6-1
6.1 結論 6-1
6.2 建議 6-5
參考文獻 參-1
附錄 1 -0429 金融監督管理委員會保險局產險組訪談紀錄 ..... 附 1-1
附錄 2 -0511 國泰產物保險訪談紀錄 ..... 附 2-1
附錄 3 -0602 財團法人保險事業發展中心訪談紀錄 ..... 附 3-1
附錄 4 -0616 交通部觀光局及中華民國旅行業品質保障協會訪談紀錄 ..... 附 4-1
附錄 5 -0630 第一次學者專家座談會議 ..... 附 5-1
附錄 6 -0907 公路總局訪談會議紀錄 ..... 附 6-1
附錄 7 -0907 路政司訪談會議紀錄 ..... 附 7-1
附錄 8 -0907 航政司訪談工作會議紀錄 ..... 附 8-1
附錄 9 -0926 臺北市汽車駕駛職業工會訪談紀錄 ..... 附 9-1
附錄 10 -1014 臺北市遊覽車客運商業同業公會訪談 ..... 附 10-1
附錄 11 -1027 第二次專家學者座談會 ..... 附 11-1
附錄 12 -期中審查意見處理情形表 ..... 附 12-1
附錄 13 -計程車專用汽車第三人責任保險總費率表與參考方案 ..... 附 13-1
附錄 14 -商業保險第三人責任險內容範圍項目 ..... 附 14-1
附錄 15 -中華民國旅遊業品質保障協會簡介 ..... 附 15-1
附錄 16 -保證金與強汽險雙軌制 ..... 附 16-1
附錄 17 -中華民國強制投保保險名稱彙整表 ..... 附 17-1
附錄 18-期末簡報 ..... 附 18-1
附錄 19-期末審查意見回覆表 ..... 附 19-1

表目錄

表 2-1 日本汽車運輸業分類 2-32
表 2-2 美國聯邦州際運輸最低財務責任規定 2-44
表 2-3 美國紐約州州內運輸最低財務責任規定 2-45
表 2-4 美國加州州內運輸最低財務責任規定 2-47
表 2-5 各國汽車運輸業門檻架構 2-53
表 3-1 我國汽車運輸業九大業別 3-2
表 3-2 現行各汽車運輸業家數及車輛現況 3-6
表 3-3 2014 年底未達法定車輛數籌設門檻業種與平均短缺車輛數 3-7
表 3-4 2014 年底計程車客運業種車輛數占比 3-7
表 3-5 2014 我國汽車運輸業類別與籌設限制 3-9
表 3-6 公路汽車客運業之業者數及路線數 3-12
表 3-7 公路汽車客運業營運實績比較 3-13
表 3-8 公路汽車客運業運輸效率表 3-14
表 3-9 市區汽車客運業之業者數、路線數及車輛數 3-16
表 3-10 市區汽車客運業營運實績 3-17
表 3-11 市區汽車客運業運輸效率表 3-19
表 3-12 遊覽車客運業之業者數及車輛數 3-22
表 3-13 臺灣地區目前遊覽車客運業的型態 3-23
表 3-14 各縣市計程車登記數 3-30
表 3-15 歷年小客車車輛登記數 3-31
表 3-16 計程車營運型態比較 3-35
表 3-17 民國 103 年臺北地區計程車營運狀況調查表 3-39
表 3-18 公路法對汽車貨運業之定義與範圍 3-40
表 3-19 103 年底列管公路汽車貨運業家數及車輛數 3-42
表 4-1 保險分類表 4-1
表 4-2 我國汽車運輸業交通事故損害賠償相關規定 4-12
表 4-3 自用及營業貨車第三人責任險保費比較 4-19
表 4-4 聯保或互助會違反保險法之行政函釋 4-23
表 4-5 計程車業地下保單有罪定讞之判決 4-24
表 4-6 基本純保險費調整幅度 4-27
表 4-7 調整方案相較現行方案之調整幅度比較表-以最低投保級為例 4-28
表 4-8 2015 年小客車風險群體任意第三人責任險種平均保單滿期保費 4-29
表 4-9 小客車風險群體任意第三人責任險(傷害)保單五年保單滿期車輛數 . 4-30
表 4-10 小客車風險群體任意第三人責任險(財損)五年保單滿期車輛數 4-31
表 4-11 自用與營業小客車每千輛 A1 與 A2 類合計肇事件數 4-32
表 5-1 修法強制計程車客運業加保任意第三人責任險立場表 5-16
表 5-2 修法強制汽車運輸業加保任意第三人責任險之方案建議 5-17
表 5-3 業內互助組織可行因素列表 5-20
表 5-4 汽車運輸業建立保險合作社立場表 5-22
表 5-5 輔導建立汽車運輸業品質保障協會立場表 5-22
表 5-6 公路法第 65 修正條文建議表 5-30

圖目錄

圖 1-1 研究步驟……1-5
圖 2-1 美國聯邦州際運輸運送申請流程……2-2
圖 3-1 公路汽車貨運營運概況……3-45
圖 4-1 汽車保險險種分類……4-2
圖 4-2 計程車專案保單自負額方案比較……4-26
圖 4-3 計程車專案保單之營業小客車最低投保級調整與建議方案總保險費……4-27
圖 4-4 計程車專案保單之個人計程車最低投保級調整與建議方案總保險費……4-28
圖 4-5 小客車風險群體任意汽車第三人責任險(體傷)五年損失率……4-30
圖 4-6 小客車風險群體任意汽車第三人責任險(財損)五年損失率……4-31
圖 5-1 我國大眾運輸投保乘(旅)客險比較……5-12

第一章緒論

1.1 背景說明

為確保公共運輸之消費者權益，避免公共運輸業者於事故後無資力善後並負起賠償責任，除於其合法營運後以法律規定相關投保要件外，亦可透過申請籌設要件之設定，要求提出相關責任保險證明以為確保。以 Uber 為例，美國加州「公用事業法」已將之定義為「網路運輸公司（Transportation Network Company， TNC）」，並列入「公用事業法」之規範範圍；另為強化保障公眾之意旨，進一步藉由法律明文規定該類型之公司亦須對乘客提供相關保險保障。

我國過去就交通運輸業之立法較偏重「公司組織經營」之業態，而政府對市場管制之標的包含市場秩序、進入市場門檻。依「公路法」第 2 條規定，汽車運輸業係指：以汽車提供客貨運輸而受報酬之事業。「公路法」並授權訂定「汽車運輸業審核細則」，規範申請籌設相關事宜。該細則對汽車運輸業者申請籌設所設定之要件，包含車輛數與資本額門檻，其設計主要著眼於確保汽車運輸業者之充足財力，以預防將來營運之所需及交通事故之後續處理，並期望藉由公司型態的經營，健全汽車運輸業之發展與消費者權益之保障。

惟實務上，我國公司設立資本額制度僅為事前形式上審查，欠缺申設後之相關監理機制。許多運輸業者之資本額於取得設立許可後便形同虛設；法規對於車輛數之限制亦造成貨運業(特別是砂石業)、遊覽車及計程車靠行問題嚴重。此外，營業車輛於保險賠款率不佳的情況下，部分運輸業遂遊走在保險法規定之邊緣，採行聯保制度並行之有年，本研究亦會就此檢討我國現行規範制度是否可確實達到汽車運輸業經營管理目的，俾符公共運輸最初所重視之經營管理與安全及服務並重之目的。

1.2 研究範圍及對象

為健全汽車運輸業營運及發展，本計畫擬對「現行各汽車運輸業者投保之內容(任意責任保險)，是否符合法規或提供消費者足夠之保障」一事，先予瞭解並協助落實。接續就「我國汽車運輸業責任保險相關管理機制之現況與未來策進作為」及「是否可以責任保險證明做為申請籌設條件之一」，或「如何加強業者對客貨運輸之保障」等議題，參考國內外文獻及先進國家制度規範(如美國、德國、日本等)進行研究，俾供公路主管機關未來研提相關政策或措施。

本研究計畫針對我國現行公路運輸法制、責任保險制度，以及我國汽車運輸業經營責任保險相關法規，例如：「公路法」、「保險法」、「強制汽車責任保險法」、「全民健康保險法」、「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，進行盤點及彙整，並規劃以「最低責任保險之投保證明」與「運輸業設立最低車輛數額」等議題，反思「公路法」初始之立法真意。

1.2.1 國內外汽車運輸業經營之制度盤點與探討

藉由先進國家法規及管理機制（美國、德國、日本等）之資料蒐集，分析國外對於汽車運輸業經營責任保險之相關要求（如：「業者申請籌設時有無提供責任保險證明之要求，以為籌設經營之門檻」、「實際營運後要求投保之項目及具體保障內容」、「發生事故之賠償及處理流程」...等），並與我國現行規範進行比較。而「小客車租賃業」及「小貨車租賃業」因屬單純出租車輛之類型，有研究認為應回歸動產租賃而以民事關係處理，故本研究並不針對此二類進行討論。

復針對我國汽車運輸業經營責任之相關法規為進一步之盤點、彙整，包括「公路法」、「保險法」、「強制汽車責任保險法」、「全民健康保險法」、「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，以呈現現行制度之概貌與各法規間之調合適用關係。

1.2.2 相關主管機關訪談

經由訪談主管機關（包括交通部路政司、公路總局及各區監理所、金管會保險局）、承作強制汽車責任保險或汽車運輸業相關責任保險經驗之保險業者、各汽車運輸業公會代表，就當前汽車運輸業涉及責任保險之相關議題，例如：現行規範或要求、執行現況、問題障礙或建議解決方式等，進行瞭解。

對於實務上可能涉及汽車運輸業之重大事故意外，研擬適用於汽車運輸業者投保之保險機制，以提供汽車運輸業者、乘客及第三人等應有之保障。並就現行汽車運輸業之聯保制度，依其形成之緣由、運作方式、法源依據等進行適法性研析，暨研擬具體策進作為。

另配合研究成果及前述產業議題，研提我國汽車運輸業強化責任保險之相關規劃，並研提法規修正建議。如涉具體修正「公路法」、「汽車運輸業管理規則」或「汽車運輸業審核細則」時，一併提供所需之相關法制作業文件。

1.3 研究方法及進行步驟

本研究以「文獻分析法」、「比較研究法」、「歸納法」等研究方法，盤點彙整我國現行公路運輸法制、責任保險制度、以及我國汽車運輸業責任保險相關法規，進行中英文文獻包括美國聯邦法制、美國加州法制、美國紐約州法制、德國法制、日本法制的資料蒐集、整理與歸納；並訪談公路運輸與責任保險的主管機關與保險業者，以確定法制研擬的方向與需求，進行我國法制的建構，提出適合我國國情的汽車運輸業與提供客貨運輸服務之非運輸業的責任保險規範；最後就所提出研究成果及法規調整修正草案建議，邀集學者專家、政府單位、保險業公會及汽車運輸業公會之代表，舉行座談會，共同研討其可行性與適當性。研究步驟如下:

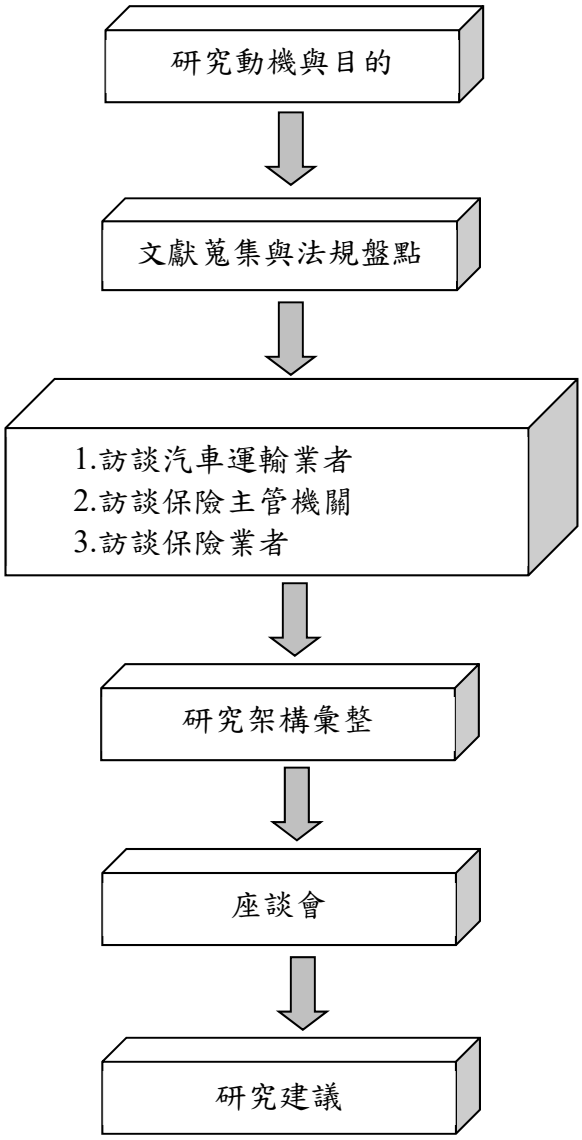

研究動機與目的
文獻蒐集與法規盤點
1.訪談汽車運輸業者
2.訪談保險主管機關
3.訪談保險業者
研究架構彙整
座談會
研究建議

圖 1-1 研究步驟

第二章各國汽車運輸業籌設許可及保險規定

我國汽車運輸業依據「公路法」第 79 條授權制定「汽車運輸業管理規則」分為九類，包含：公路汽車客運業、市區汽車客運業、遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業等。此外，另依據各該交通運輸業之分類特性，於「汽車運輸業審核細則」訂有相應之資本額、應具備車輛數等要件以利管理。

本章參考國內外文獻或先進國家制度規範(如美國、德國、日本等)，針對「可否以責任保險證明做為申請交通運輸業籌設條件之一」，或「如何加強業者對客貨運輸之保障」等議題進行研究，俾供公路主管機關未來研擬相關政策或措施之參考。

2.1 美國

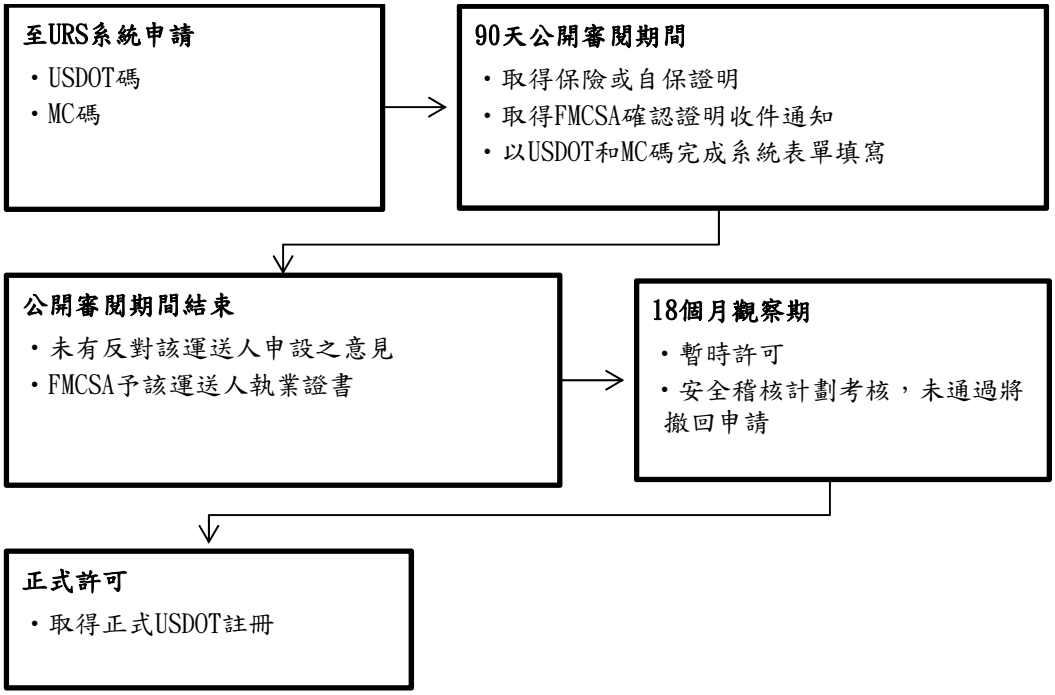
2.1.1 聯邦

一、 聯邦州際運輸運送申請規定

美國聯邦在規範州際運輸業時，主要採取「登記制」(FMCSA registration process)。所有業者 (不論受僱、私人) 均須登錄取得安全註冊(safety registration)和營運權限註冊(operating authority registration)，以方便政府對管制車輛進行安全上的追蹤與監督。

於 2015 年 12 月 12 日起，首次登記註冊者須透過新式「統一註冊系統(Unified Registration System, URS)」向聯邦汽車運輸安全管理局(Federal Motor Carriers Safety Administration, FMCSA)進行登記；而舊式表格之功能，則僅限於進行美國運輸部碼(USDOT 碼)資料之後續更新。

統一註冊系統亦同時納入營運權限(MC 碼)之 OP-1 系列表格內容；故登記人須填寫信用卡及基本資料，並勾選自己所屬營運項目（如：營運方式、企業總部、營運種類、車輛類型、貨物類型…等）。一般運送人係以社會安全碼(Social Security Number, SSN)進行登記；至於個體戶與獨資運送人，聯邦汽車運輸安全管理局則建議以雇主識別碼(Employer Identification Number, EIN)進行登記。



(資料來源：本研究整理)

圖 2-1 美國聯邦州際運輸運送申請流程

登記人於統一註冊系統登記後，即取得安全註冊的「美國運輸部碼(USDOT)」與營運權限註冊的「營運權限授權碼(MC)」。於 90 天公開審閱期間內，登記人再依車型及營業內容所相對應之「法規最低財務責任規定與申請表」，向聯邦汽車運輸安全管理局提交強制責任保險表單或自保證明。其中，選擇提交強制責任保險表單者，其所投保之保險公司需在聯邦汽車運輸安全管理局的系統中建立電子文件帳戶；且運送人與代理人之公眾責任保險(Public liability insurance) 最低財務責任投保範圍，須涵蓋：傷害、財損與環境修復責任。保險人應填具保險證書（即：要保人或被保人依法規所對應之表單），並依表內說明附上投保之保險條款。

所有新進州際運送人與經紀人(Broker)於上市期間除提交保險證明外，尚應於 BOC-3 表填寫送達代收人(Process Agent)資料，以確保州際運輸聯繫窗口與運送單位間可相互聯繫。最後，再以美國運輸部碼（USDOT）與營運權限授權碼（MC）於統一註冊系統（URS）填寫完成表單，以取得聯邦汽車運輸安全管理局（FMCSA）所發出之確認收件通知。

90 天公開審閱期間經過而未有反對該運送人申設之意見者，聯邦

汽車運輸安全管理局即發給該運送人執業證書(Certificate of Operating Authority)；新進之運送人將有 18 個月的觀察期（期間內僅為暫時性許可），待觀察期過後方取得正式 USDOT 註冊（此即正式許可）。通過觀察期之州際運輸業者於州內填表登記時，須附上聯邦州際運輸 USDOT、MC 等運輸許可碼，以及相關資料供比對。

二、 聯邦州際運輸最低財務責任規定

(一) 現行之最低財務責任規定

「美國聯邦法」第 31138 條及第 31139 條係交通運輸業的主要規範。第 31138 條係規範旅客運送之最低財務責任；第 31139 條則規範貨物運送之最低財務責任。

1. 旅客運送

「美國聯邦法」第 31138 條授權運輸部長制定關於「交通運輸業最低財務責任標準」之規定；該財務責任擔保之範圍，包含：以機動車進行跨州、途經他州、或自美國輸出之旅客運送。

然而，以下四種類型之交通運輸業者不適用交通運輸業最低財務責任標準之規定：

(1) 僅運送學校教師及學生往返學校者；

(2) 提供計程車服務者；

(3) 乘客人數為 15 名以下，且僅供日常工作往返者；

(4) 由聯邦、州或地方政府出資協助提供特殊需求人士（如：老年人、身障人士等）交通需求之用者；然所提供之服務若超過一州時，仍應符合各州對財務責任之要求。

最低財務責任標準，依該機動車所得搭載之乘客數，以 16 人為區分其最低財務責任標準：如該機動車之單次最高運量為 16 人以上，則該交通運輸業之最低財務責任為 5,000,000 美元。若該機動車之單次最高運量未達 16 人，則該交通運輸業之最低財務責任為 1,500,000 美元。

就最低財務責任證明而言，交通運輸業可透過保險、保證或由擔保公司出具保證書之方式，以證明其符合前述最低財務責任之要

求；且證明之方式得混用之。

若交通運輸業欲以保險做為最低財務責任能力之證明，該保險額度之計算應包含自留額(self-retention)。自留額原指企業理性、非理性的以其內部資源主動承擔風險、彌補損失；在保險中則謂：被保險人選擇自己承擔部份損失，為風險管理方法之一。

2. 貨物運送

「美國聯邦法」第 31139 條授權運輸部長訂定「交通運輸業最低財務責任標準」之規定，以滿足公路運送人或私人汽車運送人所造成之公共責任、財產損害及環境恢復所需費用。該財務責任擔保之範圍，包含：以機動車進行跨州、途經他州、或自美國輸出之貨物運送。

然而「以總重低於 10,000 磅之大型車輛，於州內運輸 A 級或 B 級爆炸物、毒氣、大量放射性物質者」，則不適用此處規定之最低財務責任標準。

就一般財務責任標準而言，貨物運送之一般最低財務責任標準為 750,000 美元。主管機關得要求運送人就「符合貨物運送之最低財務責任標準」一事提出相當之證明；若欲排除適用該最低財務責任標準，則須證明其財務足以支付終審判決中，運送人對於身體傷害、死亡，及因操作疏失或疏於維護所造成車輛、財產損失等之賠償責任。

就特別財務責任標準而言，可區分為「運送有害物質、廢棄物及石油者」與「外國之公路運送人或私人汽車運送人」之規範。運送有害物質、廢棄物及石油等可能產生重大危害的物質時，最低財務責任要求即提高至 5,000,000 美元。若於運送該等物質未就公共安全產生不力影響者，方得將最低財務責任標準降低至 1,000,000 美元以下；外國之公路運送人或私人汽車運送人，僅於依「美國聯邦法」第 10530 條之規定註冊為貨物運送時，始須符合前開最低財務責任之要求。

就最低財務責任證明而言，交通運輸業可透過保險、保證或由

擔保公司出具保證書的方式，證明該交通運輸業符合最低財務責任標準之要求；且不限於以一種方式為證明。除上述同旅客運送之三種證明方式外，貨物運送尚得以「具備自我保險人(self-insurer) 之資格」為證明。所謂自我保險人(self-insurer)，係指企業提取一定資金作為受僱員工傷害賠償基金、彌補其他損失之用。通常企業將設定一定之自保限額，超過此限額的部分則轉向保險公司進行投保。

(二) 立法背景與目的

本研究係依據 2013 年、2014 年之美國聯邦汽車運輸安全管理局(FMCSA)最低財務責任水準檢討報告，整理美國聯邦政府對公路汽車運送人所設立之最低財務責任立法背景與其立意。

1. 1935 年

美國「汽車運輸法」於 1935 年指示：為保護大眾安全(security for the protection of the public)，應訂定相關聯邦州際汽車營運規章。「公路運送人法(Motor Carrier Act Of 1935)」亦於 1935 年 PL 74-255 第 215 條並指示：汽車若未具備【州際商務(Interstate Commerce Commission, ICC)】委員會所規定之相關擔保，不得發予證書或許可證。

1936 年 11 月 15 日州際商務委員會訂定汽車運送人保護責任之規定，係採最低財務責任水準措施。該規定針對大客車設有每人體傷或死亡 5,000 美元，且依大客車座位數界定每事故 10,000 至 50,000 美元的級別，運輸經紀人必須提出 ICC 批准的債券或其他安全擔保每人 5,000 美元之責任。

2. 1980 年

「公路運送人法 (Motor Carrier Act Of 1980) 」於 1980 年對汽車運輸業進行條件鬆綁，同時調整財務責任水準；並給予兩年的緩衝期，除避免該調整對公共安全產生不利影響外，亦可避免嚴重中斷運輸服務之可能性。

於此階段，國會以法律訂定固定（permanent）財務責任水準之理由有二：第一，以最小財務責任確保公眾安全，並增加汽車

運輸業鬆綁後的門檻，故藉由立法鼓勵運送人保持安全營運，並維持適當財務責任水準。第二，財務責任水準機制可緩解汽車運送人互相削價競爭與犧牲安全標準的隱憂，尤其該機制鼓勵保險業者監督運送人安全水準，得以彌補美國運輸部執行聯邦汽車運輸安全條例資源上之不足。

另國會基於財務責任的議題與進入門檻法規息息相關，會直接關係到汽車運送人經營州際商業的品質之故，將汽車運送人之固定財務責任水準置於「公路運送人法」第 30 條，並設定固定財務責任水準之最低額度為 75 萬美元。

3. 1982 年

1982 年「公路運送人法(Motor Carrier Act Of 1982)」於第 18 條的最低財務責任水準規定，涵蓋州際與外國商業客運的公眾責任保險、財損。美國聯邦公路管理局(Federal Highway Administration, FHWA)對該法案提出之說明表示：「本法案財務責任規定之目的，在於創造、鼓勵汽車運送人以安全的方式經營，並確保維持適當財務責任，以滿足公眾責任保險與財產損害的賠償。國會認為建立財務責任最低水準可提高安全性，俾確保因大客車體傷的人足額賠償。同時認為跨州境性質之聯邦標準責任險更能有效管理汽車運送人，並對消費者更公平。」

4. 2012 年

2012 年 7 月 6 日，美國總統簽署「21 世紀邁步向前進步法案（Moving Ahead for Progress in the 21st. Century Act）」後，指示應每 4 年檢討汽車運送人執業要求的適切性及貨運代理與經紀公司最低財務責任機制，因而開啟自 2012 年起之相關檢討研究，以及 2014 年於美國國會所提出之報告。其中，2014 年之報告認為，美國聯邦多年依循的財務責任水準，須因應醫療成本等通膨因素，而進行相應之調升。

(三) 聯邦州際運輸維持最低財務責任之制度

申請通過之新進運輸業者於取得執業證書後，應於 18 個月之觀

察期由 FMCSA 監督新進業者的安全性，俾做為授予正式許可之參據。

聯邦直接於州際運輸運送人總部進行新進業者安全檢查與合規稽核(Safety Audits and Compliance Reviews)，檢查人員可為聯邦安全調查員或地方執法人員，受調查對象包含該運送人所屬管理人員、駕駛、技工和其他相關員工，主要合規稽核項目為：酒精與藥物使用、駕駛身分與素質、營運(包含財務責任水準檢查、駕駛出勤紀錄)、車輛維修與車檢紀錄，審查方式包含一對一面談、證件審查與紀錄審查，如有發現違規情況，新進業者需要依法規改進與認證，否則隨時會被系統撤銷 USDOT 碼。

作為最低財務責任之申請表單正本、保險、自保證書與證明，聯邦規定須保存於運送人營運總部，營運範圍及於美國的外國運送人，須將清晰英文版財務責任證明副本備於車內，以備攔檢，確保維持與符合法規最低財務責任。

(四) 聯邦州際運輸自我保險規定

聯邦州際運輸依 49 CFR 387.309 之規定，最低財務責任若欲以「自我保險、其他證券或協議」為證明者，須符合以下要點，供美國聯邦汽車運輸安全管理局基於 49 U.S. Code § 13906 之詳細規定參考裁決：

1. 為確保汽車運輸業相關淨資產與規模符合自我保險之要求，申請人應提出「確保維持財務責任額度，且額度水準可滿足公共與事故索賠之法定賠償義務」的相當證明。
2. 申請人應證明其自我保險計畫所維持之最低安全水準，係比照最低財務責任額度之相關法規規定。自我保險之賠償機制得為以下之方式：
   (1) 不可撤信用狀(Irrevocable letters of credit)、
   (2) 不可撤信託基金(irrevocable trust funds)、
   (3) 儲蓄(reserves)、
   (4) 償債基金(sinking funds)、
   (5) 第三方財務擔保(third-party financial guarantees)、

(6) 母公司或子公司為擔保人(parent company or affiliate sureties)、

(7) 超額保險涵蓋(excess insurance coverage)或

(8) 其他類似方案。

3. 申請人須符合美國汽車運輸安全管理局「滿意」等級的安全評級證明；未達滿意等級者，將被立即拒絕。若屬尚未被評級過之運輸業者，則僅須提交未評級之證明。經美國聯邦汽車運輸安全管理授予自我保險權之業者，於其安全程序被評鑑低於「滿意」等級時，該自我保險權於 30 日後自動過期。

4. 申請人應主動且盡可能的於申請文件中附加符合滿足最低財務責任規定所需之有利證明。

美國聯邦規定僅大略規範申請要求，更詳細之自我保險計畫要求，則規定於各州政府之法規。

(五) 聯邦財務責任違規處分

運送人於首次確認財務責任違規後，第二次與其後違規，聯邦授權地方 DMV 專員對再犯運送人每次違規可以民事作最高 10,000 美元的處罰。民事罰款評估可要求聽證，如運送人不遵守最終裁決與命令，地方 DMV 專員可暫停其特權、任何登記於該州之汽車，直到其遵循。

2.1.2 紐約州

一、 紐約州內運輸運送申請規定

州政府之交通運輸主管機關對於運送申請之最低財務責任門檻規定與流程，皆各有其相對應的表單。各州新進業者所需繳交之財務責任證明實與聯邦州際申請差異不大；關於財務責任證明，須於上市的暫時許可期限內完成繳交，否則州政府不會發給其正式許可證。

近年，州內登記的主要差異須視各州「是否參與聯邦的統一註冊系統（URS）」，以及「是否以美國交通碼(USDOT) 統一追蹤資料」。本研究期間，紐約州已參與與。

「紐約州運輸法」要求：如未有特別規定，運輸業者須向紐約州交通部取得「營業許可(operating authority)」，方得為營運。授予營運許可前，申請者須提出相關運輸背景、經驗、與財政資源…等資料，由紐約州運輸部(NYSDOT)對申請者是否適格從事運輸服務一事進行具體調查。

(一) 旅客運送之申請

申請人須符合「紐約州交通法」、「紐約州運輸法」對於駕駛之資格條件；並符合「紐約州法令、法規與規則」之相關規定。

此外，運輸業者須有一套專責系統或負責人以確保營運符合相關法律與規範之要求（如：回報發生之事故、駕駛資格、駕駛安全訓練、服務時數、藥物與酒精測試通過條件、通過紐約州運輸部安全檢查之車輛維護與品質），並將公司資本額、型態、車輛數、車況等之資訊充分揭露。

(二) 貨物運送之申請

對於貨物運送之新進運輸業者資格，須審查：駕駛資格、服務時數、車輛之安全性、保險、事故紀錄、藥物與酒精測試、危險物品審查。

二、 紐約州內運輸最低財務責任規定

由於法律體系之不同，美國交通法制並未如大陸法系般清楚區分

組織法與作用法；因而就道路建設、道路車輛、道路運輸、道路交通等事項，均未能集中於同一部作用法中。故美國各州多以集中立法之方式，透過一部法律來規範所有與交通相關的事項。

以紐約為例：紐約州的主要交通法規為「車輛交通法(Vehicle and Traffic Law)」，其分為十二編、五十章；內容遍及：監理所職掌、車輛安全責任、財物保證、裝備、檢查、體積與重量、車輛登記、駕駛執照、事故與事故報告、道路規則、州政府與地方政府之權限、刑罰、罰鍰、沒入、行車執照、雪車、機動船隻、限用汽車之登記…等。而與運輸相關之規範，則置於「紐約州運輸法(New York Transportation Law)」及「紐約州法令、法規與規則(New York Codes, Rules and Regulations)」第 17 章。

(一) 現行之最低財務責任規定

1. 旅客運送之最低財務責任與證明

「紐約州運輸法」第 6 章第 139 條規定：主管機關沒有義務給予機動車運輸業者證明書或許可證，或者批准其營運許可持續有效，除非該業者符合相關規定或規則，同樣地，政府專員應該設立相關文件以及進行監理、批准之作業，包括保證證券、保險單、自我保險之資格或是其他的證券與協議。

「紐約州之法令、法規與規則」第 750.2(e)、(f)、(g)條款即有相關保險證明書之格式，或是欲以證券取代保險證明之方法、方式等等相關規定。就此可以看出紐約州高度監理、管控運輸業者的實際證據，紐約州運輸法亦賦予政府有權力可以審視、執行、監理相關之業者。

「紐約州法令、法規與規則」對於旅客運送之要求，於「紐約州運輸法」只有大略規定相關權利義務，更細部之規定則於「紐約州法令、法規與規則」第 750 條中。

「紐約州法令、法規與規則」對旅客運送契約之認證，於第 750.1 條對旅客運送契約規定：每一個個人、公司、協會或企業，經營運機動車運輸事業者，在便利性與必要性的批准或紐約州運

輸委員會發放營運許可下，應促使、保持並向紐約州運輸委員會申請符合格式之保證證券或保險證明書之許可、認可，並確保具有足夠能力負責並可於該州營運。得到保險監理機關之認可或是符合自我保險之資格者，於機動車運輸事業營運時，因使用、維護、或是機動車結構本身之瑕疵所造成之損失與傷害，得依據上述批准證明書、授權書所提出之全部擔保進行索賠。填補範圍則至少符合以下金額：

(1) 旅客運送業者乘載能力為 12 人或更少者，個人傷害或死亡金額為 100,000 美元;在意外中個人傷害或死亡給予所有人總金額 300，000 美元，各人之最大上限金額為 100,000 美元；財產損失為 50,000 美元。

(2) 旅客運送業者乘載能力為超過 12 人者，個人傷害或死亡金額為 100,000 美元；在意外個人傷害或死亡給予所有人總金額 500,000 美元，各人之最大上限金額為 100,000 美元；財產損失為 50,000 美元。

「紐約州法令、法規與規則」之一般要求，於第 750.2 條規定有以下內容：

(1) 保證證券以及保險證明書應明確涵蓋，並持續保持有效性直到終期。若證明書或批准許可營運只有特定之期間，該證券或證明書將被限制於該特定期間或期日。

(2) 被委員會依本法所接受之保險證明書或保證證券，可被其他的保險證明書、保證證券或其他擔保所取代。該保險公司與保證者基於保險證明書或保證證券之責任，在取代之保險證明書、保證證券或保證證明開始有效時，將被認為已終止。但取代之保險證明書、保證證券或其他擔保必須符合以下情形：

① 必須被本法之委員會所接受。

② 必須附隨於授權書中，並有副本，被機動車運送業者或授權之雇員簽署並確認生效日期。

③ 生效日期必須符合授權書中之生效日，前述之日期不可超過委員收到授權書後 30 天。

(3) 每一個證券或保險證明書應包含一個規定，即儘管是持續責任，亦據此負起回復責任。

(4) 每一個證券或保險證明書之取消將不被認為是有效的，直到

書面通知發出至委員會後 30 日。

(5) 紐約州運輸部之委員會將考量以建立自我保險基金之方式，代替提交證券或保險證明書，並且須符合本法第 508 條之規定，直到被授權為止，證券或保險證明書須被提交。並且直到有其他命令，所有的委員會所授權之證明、命令以及督導客運路線、公路鐵路之公司營運所建立並維持的自我保險基金應持續有效，只要上述之命令或證明書授權運送業者，並在其中命名為自我保險人。

(6) 除非授權書與許可、認可權利書之持有人與保險公司或證券公司具有直接契約關係，否則不該提出保證證券或保險證明書予紐約州之運輸委員會。

(7) 如委員會判斷認「無提供給公眾適當之保護」時，紐約州運輸委員會得在任何時間拒絕接受任何的保證證券或保險證明書。

2. 貨物運送之最低財務責任與證明

一般之機動車運送業者之規定，在財物運輸委員會之司法管轄權之下，每一個一般機動車之財物運送者，對於損害賠償應確保以及維持賠償之可能，並且提交予委員會保證證券或公司已被保險監督機關授權可以在該州進行營運之證書。當然在該條文亦提及可以用符合自我保險人之資格做一替代方案，主要是確保每一個機動車營運之事故可以被賠償機會所涵蓋，當機動車營運業者被訴，請求回復判決時，金額須符合:

(1) 個人傷害或死亡金額為 100,000 美元；在意外中個人傷害或死亡給予所有人總金額 300,000 美元，各人之最大上限金額為 100,000 美元；財產損失為 50,000 美元(但不包括貨運險)。

(2) 對於運輸中財產之損失或傷害，每一個機動車 5,000 美元(貨運險)；，在任何之同一時間及地點，對於運輸中合計之財產損失或傷害為 10,000 美元。

對於州際貨物運輸業者之最低財務責任要求，紐約州透過參考並且引用、結合聯邦法規之方法，使得州際財物運輸業者之最低財務責任要求符合聯邦標準，並且一體適用。故紐約州之州際財物運輸業者營運時，若有跨州、對外之商務運輸，或是運輸具有危險性、毒性之物質、物品，廢棄物等結合聯邦法規之規定將有對於運輸業者有最低財務責任之要求。以保障一般託運之大眾

與社會上之多數人。

除外項目部分，對於需要貨運保險，且符合法令之貨物運輸業者在有些情況下可以被排除適用。例如：在運送碎石、砂、礫石、砂漿、污垢、碎屑、煤、木材等物品時，因該等物品不會被卡車運輸之意外所損害，故可被排除在外。

對於貨物運輸運送業者之要求，第(a)款規定保證證券或保險證明書應該明確界定損害涵蓋之範圍，並且直到終期為止，效力要持續有效，但如果被認可之保險憑證或證券，或是授權許可只有在特定期間內有效時，則證券或保險證明書在該期間有效即可。第(b)款則規定，若保險證明書或保證證券已經被紐約州運輸委員會所認可接受，亦可以用其他保險憑證或是證券、擔保功能之證明等物件取代。並且前保險公司之保險責任在此時點被視為責任終了。

另紐約州 New York Codes，Rules and Regulations Part 855.4 之規定，類似於前述之旅客運送部分，大體而言是有關保險契約記載事項，而自我保險人之規定相當技術性與瑣碎，但重要的是該規定賦予委員會權力，審查保險證明書或其他擔保性質之證券，如果對於公眾之保護不足，亦可以拒絕認可

(二) 紐約州內運輸維持最低財務責任之制度

紐約州因參與美國聯邦 URS 系統，故沿用美國交通碼作為州登記依循，財務責任監理係比照聯邦規定。

(三) 紐約州內運輸自我保險規定

紐約州於 17 CRR-NY 508.3 規定：於該州申請自我保險登記之運送人，應提出以下資料：

1. 運送人名稱與主要辦事處地址；如不同，以運送人通訊地址為準。
2. 運送人或登記項目(basis for the application)所許可的營運權限說明。
3. 運送人申請日期前 6 個月之資產負債表（須載明詳盡營運財務狀況）。

4. 運送人申請日期前 12 個月以上之損益表。

5. 運送人申請日期前 3 年之人身傷害、財產損失求償紀錄（不論有無賠償責任）。

6. 汽車貨運業須提供運送人申請日期前 3 年之貨損求償紀錄（不論有無賠償責任）。

7. 表列運送人申請日期前 5 年所撤銷之保單，並附帶每次撤銷情況之完整說明。

8. 運送人持有或使用的車輛數，以及與車輛相關之說明。

9. 欲透過自我保險人涵蓋的責任類型與額度。

10. 說明責任求償順位，包含指定接受求償之聯絡人的姓名、地址、電話。

11. 如依州際商務委員會(Interstate Commerce Commission；ICC)命令授予自我保險公司的權限副本，應一併附上作證明文件。

(四) 紐約州內財務責任違規處分

運送人於首次財務責任違規後，第二次與其後違規，聯邦授權地方 DMV 專員對再犯運送人每次違規可以民事作最高 10,000 美元的處罰。民事罰款評估可要求聽證，如運送人不遵守最終裁決與命令，地方 DMV 專員可暫停該運送人任何登記於該州之汽車權利，直到其遵循為止。

2.1.3 加州

美國加州有關汽車運輸的相關規範主要規定於「公共設施法（Public Utilities Code）」及「車輛法（Vehicle Code）」中。此二法典體系區分為旅客運送及貨物運送。旅客運送可細分成「客運公司（passenger stage corporations）」及「旅客租車運送業（charter-party carrier of passengers）」兩大類；後者包含新興的「通訊叫車服務業（Transportation Network Companies）」即是旅客租車運送業下的一種類型，但因其產生諸多爭議，故有獨立之規定。至於貨物運送則可分為規定於「車輛法」的「貨物運送業（motor carrier of property）」及規定於「公共設施法」的「家居用品運輸業（household goods carriers）」，亦即俗稱的搬家公司（moving company）。

一、 加州內運輸運送申請規定

州政府之交通運輸主管機關對於運送申請之最低財務責任門檻規定與流程，皆各有其相對應的表單。新進業者所需繳交之財務責任證明實與聯邦州際申請差異不大，財務責任證明須於上市的暫時許可期限內完成繳交，否則州政府不會發給其正式許可證。

近年，州內登記的主要差異須視各州「是否參與聯邦的統一註冊系統（URS）」，以及「是否以美國交通碼(USDOT) 統一追蹤資料」。本研究期間，加州未參與。

(一) 旅客運送

1. 客運公司（Passenger stage corporations）

依據「公共設施法」第 226 條第（a）項規定，客運公司（passenger stage corporations）包含所有從事公共運輸的公司或個人，所有、控制、經營或管理的旅客行程，在州內的公共道路來回於固定終點站間，或是有固定的路線，並收取報酬者。但排除所營運的總路線里程有 98%或以上是完全在單一城市或市和郡的限制內，或所營運的僅是載送參加學習機構的小學生，來回於他們的家到機構之間。

依上述定義，客運公司是指行駛在州內公路，以隨叫隨到或固

定時刻表為基礎，在一個以上的固定終點間，提供旅客運送服務並收取報酬。常見的客運公司例如有固定路線、時刻的固定班次巴士（scheduled bus）服務，或是隨叫隨到、按戶接送可共乘的機場接駁巴士（airport shuttles）。客運公司向一般大眾提供載客服務，並依獨立票價基準（individual fare basis）估算、收取票價，該票價受公共設施委員會（California Public Utilities Commission， CPUC）監督。另外同條第（b）項到第（g）項另設了許多排除規定，像是載送學生往返公私立學校但未依獨立票價基準（individual fare basis）估算或收取票價；基於工作目而共乘載客量 15 人以下（包含駕駛人）的車輛，往返於家與工作場所間，但對駕駛人而言，共乘並非主要目的；載送身心障礙人士到社會福利和機構法（Welfare and Institutions Code）規定所設立的地區中心；僅以載送乘客從泛舟地點回原地為目的，附屬於泛舟活動的運送；非營利社會服務運輸業者，或與非營利社會服務運輸業者簽約，以專車從事社會服務運輸的本地持牌或特許經營的營利運輸業者，只要業者不使用載客量超過 16 人（包含駕駛人）的車輛，或提供有規律時刻或固定路線的載客服務；依據聯邦營運機關於授權的州內營運規定範圍內，該規定優先於 1982 年的聯邦公車管理改革法案（the federal Bus Regulatory Reform Act of 1982）及其修正案，所為的州內旅客運送服務。上述情形都不屬該條文所稱的客運公司。

除須具備最低財務責任要求之財務證明外，依據「公共設施法」第 1032 條第（b）規定，客運公司亦須提供針對有償旅客運送車輛之有效預防性維修保養計畫、定期檢查員工或副運送人的駕駛紀錄及具備駕駛執照之計畫、針對員工及副運送人的安全教育訓練計畫、同意使有償旅客運送的車輛保持安全營運狀態，並符合一切動力車輛之相關安全法律規範等有關安全性之證明，加州公共設施委員會方可發給執照，以確保旅客運送之安全。

特別的是，同法第 1032.1 條更要求業者須提供經委員會通過的管制藥品及酒精測試證明計畫（a mandatory controlled substance and alcohol testing certification program），確保駕駛人未服用管制藥品及酒精，使旅客安全更獲保障。

2. 旅客租車運送業（Charter-party carrier of passengers）

首先，所謂的「租車契約（Chartering party）」，依據「公共設施法」第 5355.5 條規定，是指個人、公司或其他法律主體與旅客租車運送業（charter-party carrier of passengers）預約載送服務。因此，依據「公共設施法」第 5360 條規定，旅客租車運送業是指除了第 5353 條之排除規定外，任何從事以動力車輛載送旅客並收取報酬，不論是公共運輸還是依契約運送，且行經州內公路者。其中亦包含個人、公司或其他法律主體在須由受雇的駕駛人駕駛出租動力車輛時，從事提供僱傭駕駛人服務者。

須注意者為，旅客租車運送業之收費原則上是以車輛行駛里程、使用時間或綜合兩者為基準做估算，此一費用也可能因車輛最大載客人數或載送團體人數的大小而有所變化，而非依獨立票價基準做計算收取（除非是觀光景點來回載送服務），費用亦不受委員會監督，這點與前述的客運公司有很大的不同。

因此，依上述定義，旅客租車運送業是在州內公路提供載客服務並收取報酬，此種載客服務須先預約，該車於租賃期間亦專屬承租之個人或團體使用，常見的旅客租車運送業例如豪華轎車、機場接駁、觀光巴士等等。

除須具備最低財務責任要求之財務證明，依據「公共設施法」第 5374 條第（a）規定客運公司亦須提供針對有償旅客運送的車輛之有效的預防性維修保養計畫、定期檢查員工或副運送人的駕駛紀錄及具備駕駛執照之計畫、針對員工及副運送人的安全教育訓練計畫、同意使有償旅客運送的車輛保持安全營運狀態，並符合一切動力車輛之相關安全法律規範等安全性相關之證明，加州公共設施委員會方可發給執照，以確保旅客運送之安全。

3. 通訊叫車服務業（Transportation Network Companies）

為因應通訊叫車服務業蓬勃發展引發之問題，加州州議會於 2014 年於「公共設施法」增訂第 5430 條到第 5443 條，共 14 條條文，以規範通訊叫車服務業者的強制投保義務，及界定加入通訊叫車服務之自用小客車車主的個人非營業用汽車保險之理賠責任。

依據「公共設施法」第 5431 條第（a）項規定，通訊叫車服務業（Transportation Network Companies）是一組織，包含股份有限公司、有限責任公司、合夥、獨資或其他主體，但不限於此，在加州提供預約運送服務並收取報酬，且乘客係使用線上應用程式或平台與駕駛個人自用車輛的車主取得聯繫。

(二) 貨物運送

1. 「車輛法」之貨物運送業（motor carrier of property）

依據「車輛法」第 34601 條規定，貨物運送業（motor carrier of property）是指以商用動力車輛運送貨物並獲取報酬的運輸業者，但其中並不包含「公共設施法」第 5109 條的家居用品運輸業、同法第 5137 條經許可運送辦公室、商店、機構家具及設備的家居用品運輸業，也不包含單純之旅客運送，或是於客運公司伴隨於旅客運送而生的行李及快遞貨物運送。

2. 「公共設施法」之家居用品運輸業（Household goods carriers）

依據「公共設施法」第 5109 條規定，家居用品運輸業（Household goods carriers）是指任何公司或個人，不論是他們的承租人、信託受託人、收件人、或法院指派的信託受託人等，從事經許可或非經許可的運輸並收取報酬，或以出租動力車輛為業，或以動力車輛來運送家居用品及私人物品（personal effects）行經本州內公路者。第 5110.7 條定義的經紀人也包括在內。

另外，依據「公共設施法」第 5108 條，此處的動力車輛是指動力卡車、拖曳機，或其他可以自己動力前進的車輛，用於運輸貨物並行駛在公路上，而非行駛於固定軌道上者等類車輛。且此類的家居用品運輸業，依據「公共設施法」第 5113 條，是一種高度專業化的卡車運輸，故此章的規定不可以解釋擴張其適用範圍至其他類型之卡車運輸，例如：「車輛法」所規定的貨物運送業即不可適用家居用品運輸業之規定。

依上述定義可知，家居用品運輸業是指行駛在州內公路，從事居家物品搬遷業務並收取報酬的運輸業者，也就是俗稱的搬家公

司。但在符合特定條件下，家居用品運輸業者也可能會被加州公共設施委員會選出，准許其從事辦公室、商店、機構家具及設備的運輸業務。

二、 加州內運輸最低財務責任規定

(一) 現行之最低財務責任規定

1. 旅客運送

(1) 客運公司（Passenger stage corporations）

最低財務責任要求，依據「公共設施法」第 1040 條要求客運公司須取得在許可期限內有效、適當保障事故發生責任之證明，加州公共設施委員會方可發給執照。該保障需足以支付依法須負責的人身傷害、死亡的損害賠償，單一事故發生一人以上的人身傷害、死亡所需負的損害賠償總額，以及所造成的財產損害或滅失。又依據「公共設施法」第 1040 條，此財務責任保障之最低要求金額，會因車輛之載客人數有所不同。若該車輛之載客量為 16 人以上，其最低財務責任要求金額為 5,000,000 美元；車輛之載客量為 8 至 15 人，其最低財務責任要求金額為 1,500,000 美元；車輛之載客量為 7 人以下，其最低財務責任要求金額為 750,000 美元。

最低財務責任要求之證明，依加州公共設施委員會發布的「一般命令第 101-E 號（General Order no.101-E）」，可以證明書、暫保單、債券、經認可的公眾保障計畫、或經認可的自我保險（self-insurance）等方式來滿足最低財務責任要求，也可結合上述兩個以上的方法來滿足之。

(2) 旅客租車運送業（Charter-party carrier of passengers）

最低財務責任要求，依據「公共設施法」第 5391 條，要求租車運送業者須取得在許可期限內有效、適當保障事故發生責任之證明，加州公共設施委員會方可發給執照。該保障需足以支付依法須負責的人身傷害、死亡的損害賠償，單一事故發生一人以上的人身傷害、死亡所需負的損害賠償總額，以及所造成的財產損害或滅失。又依據「公共設施法」第 5391 條，此財務責任保

障之最低要求金額，不得低於依同法第 1031 條下所要求的規定，也就是與前述客運公司有相同之財務責任保障之最低要求金額。若該車輛之載客量為 16 人以上，其最低財務責任要求金額為 5,000,000 美元；車輛之載客量為 8 至 15 人，其最低財務責任要求金額為 1,500,000 美元；車輛之載客量為 7 人以下，其最低財務責任要求金額為 750,000 美元。但若是有 C 類許可證的業者，其最低財務責任要求金額則與前述有所不同，不分人數皆為 750,000 美元。

最低財務責任要求之證明，依「公共設施法」第 5392 條規定，可以保單、債券、或經認可的自我保險（self-insurance）等方式來滿足最低財務責任要求。

(3) 通訊叫車服務業（Transportation Network Companies）

強制投保義務、最低投保金額及理賠責任界定，依據「公共設施法」第 5433 條第（a）項規定，通訊叫車服務業者及參與通訊叫車服務的車主，皆有投保通訊叫車服務保險（transportation network company insurance）的義務。至於通訊叫車服務業者最低投保金額及理賠責任界定，則規定於同條第（b）、（c）項，區分自用期、等待期、迎接期、載客期等四個時期有不同規定：

① 於「迎接期」與「載客期」發生交通事故，通訊叫車服務業者所投保的保險公司應負主要保險理賠責任。其最低保險金額，對該車輛於「迎接期」與「載客期」發生交通事故，致生人身傷害、死亡或財產損害時，不得少於 1,000,000 美元。另外，亦應對搭乘該車輛的乘客投保保險金額 1,000,000 美元的保險。在此兩者保險金額額度範圍之內，通訊叫車服務業者得以書面與自用小客車車主得就各自應投保的保險金額額度為書面協議。

② 於「等待期」發生交通事故，通訊叫車服務業者所投保的保險公司應負主要保險理賠責任。其最低保險金額，該車輛於「等待期」發生交通事故，對每人的人身傷害、死亡，不得少於 500,000 美元；單一事故致生人身傷害、死亡所需負的損害賠償總額，不可少於 1,000,000 美元；對財產損害的保險金額不可少於 300,000 美元。在此三者保險金額額度範圍之內，通訊叫車服務業者得以書面與自用小客車車主得就各自

應投保的保險金額額度為書面協議。此外，通訊叫車服務業者應對其自身與小客車車主，就超過前開賠償金額上限的損害賠償責任，投保保險金額 200,000 美元的第三人責任險。

2. 貨物運送

(1) 「車輛法」之貨物運送業（motor carrier of property）

最低財務責任，依據「車輛法」第 34630 條規定，貨物運送業須取得於動力車輛許可期間內有效的暫保單，以證明符合最低財務責任之要求方可取得動力車輛許可證。此財務責任保障之最低保險要求金額，依據「車輛法」第 34631.5 條之規定：(a).單一事故發生一人以上的人身傷害、死亡，以及財產損害或滅失，除了運送人為託運人或收貨人運送的財產以外，不論該財產是由一人或多人主張索賠，依法所需負的損害賠償總額，不得少於 750,000 美元。(b).若該貨物運送業之車輛為車輛總重低於 10,000 磅且所載運的貨物非下述(c)、(d)所載，則對人身傷害、死亡，以及財產損害或滅失，除了運送人為託運人或收貨人運送的財產以外，依法所需負的損害賠償總額，不得少於 300,000 美元。(c).若該貨物運送業載運的是大量散裝石油產品，包含廢棄石油及廢棄石油產品，則對每人的人身傷害或死亡，不可少於 500,000 美元；單一事故發生一人以上的人身傷害、死亡所需負的損害賠償總額，不可少於 1,000,000 美元，但每個人的補償額度仍相同限制；單一事故造成的財產損害或滅失，除了運送人為託運人或收貨人運送的財產以外，不論該財產是由一人或多人主張索賠，不可少於 200,000 美元；單一事故發生一人以上的人身傷害、死亡，以及財產損害或滅失，除了運送人為託運人或收貨人運送的財產以外，不論該財產是由一人或多人主張索賠，所需負的損害賠償總額，不可少於 1,200,000 美元。(d).除前述(c)規定外，若該貨物運送業載運的是如車輛法第 535 條規定之任何危險物品，其應提供的最低財務責任，則依美國運輸部（United States Department of Transportation）訂定之聯邦管制法規（the Code of Federal Regulations）第 49 篇（Title 49）第 387 節（Part 387）第 387.1 條以下之規定辦理。

除前述之暫保單，最低財務責任要求之證明，依「車輛法」第 34631 條之規定，亦可以債券、經認可的自我保險（self-insurance）或依公司法運作的公益風險集團（charitable risk pool）等方式來滿足最低財務責任之要求。

(2) 「公共設施法」之家居用品運輸業（Household goods carriers）

最低財務責任，依據「公共設施法」第 5161 條第（a）項，家居用品運輸業者須取得在許可期限內有效、適當保障事故發生責任之證明，加州公共設施委員會始可依本章規定發給執照。該保障需足以支付家居用品運輸業者依法須負責的人身傷害、死亡的損害賠償，以及財產損害。此財務責任保障之最低要求金額，依據「公共設施法」第 5161 條第（a）項之規定：(a).對每人的人身傷害或死亡，不可少於 250,000 美元。(b).單一事故發生一人以上的人身傷害、死亡所需負的損害賠償總額，不可少於 500,000 美元。但每個人的補償額度仍受同條第（a）項限制。(c).單一事故造成的財產損害或滅失，除了運送人為託運人或收貨人運送的財產以外，不論該財產是由一人或多人主張索賠，不可少於 100,000 美元。(d).單一事故發生一人以上的人身傷害、死亡，以及財產損害或滅失，除了運送人為託運人或收貨人運送的財產以外，不論該財產是由一人或多人主張索賠，所需負的損害賠償總額，不可少於 600,000 美元。

上述最低金額，若有提供適當保護之必要，加州公共設施委員會可將之提高。此外，除了上述最低財務責任要求，依據「公共設施法」第 5161 條第（c）項之規定，所有家居用品運輸業者須在許可執照有效期內，投保 20,000 美元的貨物險。但若家居用品運輸業者陳述投保較低金額亦足以保護公眾，經加州公共設施委員會調查，可授權該業者以較低金額投保貨物險。最低財務責任要求之證明，依「公共設施法」第 5162 條之規定，可以保單、債券、或經認可的自我保險（self-insurance）等方式來滿足最低財務責任之要求。

(二) 加州內運輸維持最低財務責任之制度

未參與 URS 系統之加州政府，當加州交通局裁決或被通知運送人之保險證明、保證擔保終止、將失效，使運送人不能保持財務責任，交通局或專責貨運的 CHP(加州公路巡警)可能會取消、暫停或吊銷運送許可。

(三) 加州內運輸自我保險規定

加州所訂定之自我保險，僅以保證金、定存之儲蓄存摺證書、擔保債券為最低財務責任之證明。運送人於加州欲申請自我保險證明(MC 131 M)登記，應具備以下條件：

1. 運送人註冊名下須持有 25 輛以上的車輛數規模。
2. 依加州規定之財務責任額度，不論 30 萬美元或 75 萬美元，皆須再加上 5,000 美元的潛在管理成本。
3. 運送人所註冊名稱、商業名稱，皆無關於人身傷害、財物損失賠償不足之判決。
4. 填妥自我保險證明申請表(MC 130 M)和存款分配表(MC 133 M)。

當自我保險之申請人符合以上條件，並完成相關表單，加州州政府即發給自我保險證明(MC 131 M)。未完全符合要件者，加州州政府將於 7 日內通知申請人；申請人須於接到通知後 10 日內進行補件、回覆，否則取消其自我保險之申請。

(四) 加州內財務責任違規處分

運送人於首次確認財務責任違規後，第二次與其後違規，聯邦授權地方 DMV 專員對再犯運送人每次違規可以民事作最高 10,000 美元的處罰。民事罰款評估可要求聽證，如運送人不遵守最終裁決與命令，地方 DMV 專員可暫停其特權、任何登記於該州之汽車，直到其遵循。

2.2 德國

2.2.1 德國交通運輸體制概述

德國位於西歐中部，為歐洲交通幹線的樞紐、最重要的運輸轉運地，並擁有歐洲最密集的交通網路。德國的交通運輸發展立基於優越的地理位置及完善的交通網路成為，而完善、高效能的法律則為德國運輸業前景如虎添翼。

德國交通運輸事業包含公路、鐵路、內河、海運、航空等領域，採取：「政府管理，企業自主經營」的市場模式。聯邦交通、建設與城市發展部(Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)為交通運輸業之主管機關，主要職責如：訂定公路總體規劃、選定全國交通樞紐地點、制定與環境保護有關之交通發展政策、管理與交通運輸的研究、客運貨運的管理與監督…等。

2.2.2 強制汽車責任保險

自 1952 年起，歐洲共 44 個國家實施歐洲綠卡制度（the International MotorInsurance Card System；俗稱 the Green Care System）。歐洲綠卡制度統一了保險標誌，有助於促進車輛跨國流動，並避免重複投保的麻煩；此外，當車輛肇事時，傷亡者亦能及時獲得賠償，免於陷入曠日廢時的涉外侵權訴訟。

綠卡係由各國的保險人局（Motor Insurer’s Bureau）所簽發，此為非營利機構，獨立處理強制汽車責任保險之相關民事責任，並履行與他國保險人局間之協議事務。德國將負責綠卡之業務單位稱為「綠卡局（Deutsche Büro Grüne Karte, DBGK）」，並隸屬於交通事故受害人扶助協會。

依綠卡協議，持有綠卡之車輛若於其他綠卡成員國肇事，不論該肇事車輛原投保之強制險保額多寡，肇事地國均須給予不低於本國之最低限額保障。

一、 歐盟就強制汽車保險之第五次指令

自 1972~2005 年間，歐盟共頒佈五次關於強制汽車保險之相關指令，要求歐盟會員國修改國內法令以落實指令。2005 年歐洲議會與歐盟理事會通過之第五次指令內容整理如下：

(一) 明確規定成員國可以對入境車輛進行隨機檢查強制汽車責任保險投保情形。

(二) 加強特定情況下受害人的保護機制。對某些成員國允許免除特定車輛之投保義務，並向理事國報告；於該等車輛肇事時，肇事地國將視之為未保險車輛，由補償機構先代為處理理賠事宜，事後方向該國行使追索權。

(三) 提高會員國強制險的最低責任限額。人身傷亡保險金額之最低責任限額為每人 100 萬歐元、每次事故 500 萬歐元；財產損失保險金額之最低責任限額為 100 萬歐元。

(四) 將乘客納入受害人賠償範圍。

(五) 投保義務人有權利要求提供 5 年內的理賠紀錄，保險公司必須在接到請求後 15 個工作天提供。

(六) 所有會員國受害人均有直接請求權。

二、 德國強制汽車責任保險制度

(一) 強制汽車責任保險概述

德國於 1939 年制定「汽車保有人強制責任保險法」，並自 1939 年 11 月 11 日起施行強制汽車責任保險制度。此外，「保險契約法」規定保險契約之一般要件、成立和解除條件及其他原則性規定；「保險監督法」則規定保險公司營運模式、准許經營的險種、清償能力標準以及在強制險的經營管理要求。

「汽車保有人強制責任保險法」第 1 條規定：凡於公共道路、空間使用之汽車、拖車，其保有人將車籍設於德國者均有義務為自己、汽車所有人、駕駛人及「強制汽車保有人責任保險施行細則」第 2 條第 2 項所稱之人的利益，投保責任保險契約，並維持該契約之效力。火車及依軌道行駛的電車則非「汽車保有人強制責任保險法」所規制之車種。

所謂「直接保有人」，係指：對車輛持續一段期間具事實上所有、使用或管理之人。實務上，直接保有人則包含：汽車保管人、所有人與駕駛人。

(二) 賠償範圍

德國強制汽車責任保險賠償範圍包含：受害人人身傷亡、財物損失以及其他間接經濟損失。於多車共同肇事的情況，各保險人應於受害人損害範圍內，分別以其保險金額承擔賠償責任。

「汽車保有人強制責任保險」為確保汽車交通事故受害人能迅速獲得賠償，盡可能鬆綁保險人之給付條件。例如：縱事故之發生係源自被保險人之故意或具其他惡意之行為（例如：酒駕），保險人仍予理賠；僅賦予保險人於理賠後，向被保險人為保險金追索之權利，使被保險人對其惡意行為負擔終局的賠償責任。

(三) 責任限額

德國自 2007 年 11 月起，人身傷亡之最低責任限額為每人 250 萬歐元、每次事故 750 萬歐元；財產損失最低責任限額為每次事故 100 萬歐元；純經濟上損失保險金之最低責任限額則為每次事故 5 萬歐元。此一標準已高於前述歐盟所頒佈之指令內容。

(四) 交通事故受害人扶助協會

交通受害人扶助協會（Verkehrsopferhilfe e. V.，簡稱 VOH）係依「汽車保有人強制責任保險法」第 12 條建立。德國聯邦司為法部為交通受害人扶助協會之主管機關，負責法律事務之監管；至於交通受害人扶助協會之相關財務監督，則由德國保險聯合公會（GDV）為之。

交通事故受害人若遭遇下列四種情形，依「汽車保有人強制責任保險法」第 12 條第 1 項，得向交通受害人扶助協會就「汽車事故損害補償基金」為請求：

1. 肇事逃逸。
2. 肇事汽車未投保強制汽車責任保險。

3. 加害人不法且故意所造成的傷害，因保險人不予理賠，即由交通事故受害人扶助協會給付補償。但損害係由要保人或被保險人故意促成者，其故意行為為交通事故受害人扶助基金之法定除外危險。

4. 責任保險人失卻清償能力。

2.2.3 運送保險

關於交通運輸的法律規制，德國「商法典」第 407 條以下僅就貨運為原則性規定，其餘規定則散居各運輸業法中。交通運輸的通則性規定，置於：「德國通用運輸法（Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen）」、「運輸保險法（Speditionsversicherung）」中；交通運輸之分則則計有：貨物運輸、客運運輸及特種運輸。關於貨運運輸，係規定於：「聯邦貨物運輸法（Güterkraftverkehrsgesetz）」與「物流商業規則（Logistik-AGB）」中。客運運輸則有「人員運輸法（Personenbeförderungsgesetz）」。至於特種運輸，則規定於「危險貨物公路鐵路運輸法（Gefahrgutverordnung Straße，Eisenbahn und Binnenschifffahrt - GGVSEB）」中。

以下係就「德國通用運輸法」關於保險之規定進行概略介紹，以供我國於相關法律制定之參考。

一、 運送保險之標的

運送保險之保險標的為運送契約。運送人履行該契約之方式係利用：運送、貨物、倉儲或其他運送業之商業行為，則不影響保險標的之認定。

二、 運送保險之損害及理賠範圍

損害類型細分為：直接損害（事故發生所致貨物本體的滅失或毀損）、間接損害（事故發生致跟隨貨物直接損害而來的其他經濟損失）及純粹經濟上損失（與前二者之損害無關，而是未履行運送契約所遭致之經濟上損失）。

保險對於各類損害之理賠範圍，除貨物直接損害外，間接損害與純粹經濟上損失均為保險價額之兩倍，最高則理賠至保險金額之兩倍。

三、 對託運人之保障

(一) 「德國通用運輸法」

運送契約成立後，運送人應於託運人交付貨品前投保貨物保險(如：運送或倉儲保險)；若運送人基於貨物種類或其他理由不予投保貨物保險時，須立即通知託運人。

運送人有權利，但無義務為「託運人之利益」進行投保；然而，當運送人就運送契約為保險，而托運人亦於契約中聲明託運物之價值時，則應推定運送人係為託運人之利益而為保險。

此外，除託運人就保險金額授權予運送人決定，並就所投保之危險另為書面指示者外，運送人應依投保當時之市場條件，就保險之種類與投保範圍為合義務之裁量決定。而運送人在選擇保險人時，亦有義務訂立合於市場條件的責任保險，並依照「德國運送定型化契約（Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen, ADSp）」及關於責任數額之法定範圍，訂立其運送契約之責任。

(二) 「運輸保險法」

貨物託運人為運輸保險中之被保險人；而保險標的則包含：對於託運貨物之利益、貨物運送或倉儲之危險、其他金錢上可估計之利益。當運送人故意違反運送保險中之通知或計算義務時，保險人仍對受有損害之人具理賠義務；運送人故意違反其餘的通知或計算義務，保險人仍對被保險人負有理賠義務；保險人於責任保險中，縱使運送人違反其義務，仍須對被保險人履行理賠義務。

四、 對運送人之保障

依「德國運送定型化契約(ADSp)」之規定，運送人責任保險之保險標的係源於運送契約之運送責任；運送契約一經生效，伴隨該契約而來的相關法律責任亦一併生效。運送人責任保險之保險利益為「因運送契約不履行所造成之貨物損害、間接損害和純粹經濟上的損害」；而保險範圍則包含：託運人對運送人所請求之損害賠償，以及運送人對該等請求為抗辯所需之費用。

在「德國通用運輸法」中，對於投保，賠償金的扣押以及其他處

理保險事故的行為和海損，運送人除了其費用的替代外有特別的報酬。而聯邦貨物運輸法並規定，若僅是自己運送則毋庸許可，亦無保險義務。

五、 直接請求權

對於因運送契約不履行而受有損害之人，得就其遭受之損害，直接向保險人請求給付運送人責任保險之保險金。

2.3 日本

2.3.1 汽車運輸業管理體制概述

一、 日本主管機關與權責

日本為立法、行政、司法三權分立，分別由國會、內閣、法院行使分立之三權。國會為國家最高權力機關，實行議會民主政治，並由國會和內閣協作實行議會內閣制。因此，涉及人民福祉之道路運輸，於內閣府下，設置國土交通省依據為國土交通省設置法）進行管理。職掌內容包含：國土之總合與系統化利用、開發及保全，並確保社會資本之整合、交通政策之推展、氣象業務之健全發展以及海上的安全及治安。另外，國土交通省下設自動車交通局，並於各地設有運輸局及運輸支局，以作為政策執行之單位。

二、 日本交通規範概要說明

日本自 1951 年（昭和 26 年）訂定「道路運送法」管理道路運輸業，1986 年（昭和 61 年）訂定「鐵道事業法」，配合國有鐵道民營化，取代原有的「國有鐵道法」、「地方鐵道法」等法規，進行鐵道業之管理。1990 年前，國家對於運輸業者的加入或退出市場均進行嚴格的管制。

2000 年及 2002 年則修改「鐵道事業法」及「道路運送法」，期待藉由緩和國家對於業者進出市場的相關規定管制，透過業者間的競爭以提升營運效率；2006 年修正「道路運送法」，將地方公共運輸審查權限委讓給地方，並設置地域公共交通會議制度，得由市町村或者由都道府縣主導。

日本法對於汽車運輸業之分類，於「道路運送法(昭和 26 年 6 月 1 日法律第 183 號)」第 2 條第 1 項規定：道路運送事業區分為旅客自動車運送事業(客運業)、貨物自動車運送事業(貨運業)以及自動車道事業(使用道路專供車輛使用之營業)。「道路運輸法」第二章，自第 3 條至第 45 條之 1，則針對旅客汽車運輸事業為細部規範：依據第 3 條，可區別一般旅客汽車運輸事業（一般旅客自動車運送事業）及特定旅客汽車運輸事業（特定旅客自動車運送事業）。前者又區分為一般旅客共乘汽車運輸事業（一般乘合旅客自動車運送事業）、一般旅客包

租汽車運輸事業（一般貸切旅客自動車運送事業）及一般乘客旅客汽車運輸事業（一般乘用旅客自動車運送事業）。詳見下頁表 2-1 說明。

總體而言，日本道路交通相關法律包括「道路法」、「道路運送車輛法」及「道路運送法」等主要規範。「道路法」係規範道路的分類、路線認定與指定，以及道路管理等相關事項；「道路運送車輛法」則係規範車輛之種類、登記、安全標準等與車輛本身密切相關之事項；而與「旅客運送」最密切關聯者，則為日本「道路運送法」，至於貨物運送部分，則另有「貨物汽車運送事業法」加以規範。

此外，因應國際競爭激烈、日本國際經濟低迷、災害強化國土及地域建置、人口減少及少子高齡化現象等議題，2013 年 12 月 4 日國土交通省訂定「交通政策基本法」，主要就：基本理念、關係者責任等事項為明確化的規定；交通政策基本計畫則規定由內閣會議決定，並向國會報告。

表 2-1 日本汽車運輸業分類

分類			說明	細分	範例	相對於我國之汽車運輸業別
旅客自動車運送事業 (Passenger Vehicle Transport)	一般旅客自動車運送事業 (Regular Passenger Vehicle Transport)	一般乘合旅客自動車運送事業 (Shared–RideBus Transport)	運輸共乘旅客之一般旅客汽車運輸事業	路線定期運行 (Scheduled Route Bus)	路線巴士、高速巴士、定期觀光巴士、限定巴士、社區巴士	公路汽車客運業、市區汽車客運業
				路線不定期運行 (Unscheduled Route Bus)		
				區域運行 (Non Fixed-stop Bus)	DRTS	
		一般貸切旅客自動車運送事業 (Chartered Bus Transport)	根據國土交通省令一項契約包租規定，搭乘人數以上之汽車運輸旅客之一般旅客汽車運輸事業	觀光巴士之貸切巴士		遊覽車客運業
		一般乘用旅客自動車運送事業 (Taxi)	根據國土交通省令規定之一項契約包租規定，未滿搭乘人數之汽車運輸旅客之一般旅客汽車運輸事業	計程車、10 人下之包車		計程車客運業、小客車租賃業(含駕駛)
	特定旅客自動車運送事業(Special Passenger Vehicle Transport)		根據特定之人之需要，運輸一定範圍之旅客之旅客汽車運輸事業	公司、工廠之交通車、具昇降設備之小型醫療接駁車		遊覽車客運業中之專辦交通車業務、各縣市政府復康巴士（目前尚無此類別）

(資料來源：張勝雄，公路/市區汽車客運市場管制架構之修訂芻議，2012 年，頁 207-208)

2.3.2 日本汽車運輸業管理具體規範重點說明

一、 架構及管制對象

依據「道路運輸法」第 1 條規定：「本法與「貨物汽車運輸事業法（1988 年法律第 83 號）」相互配合，為使道路運輸事業之經營具適當性與合理性，因應在道路運輸領域中使用者需求日益多樣化以及高度化之變化，透過推動可以順利且確實地提供符合使用者需求之服務，進而確保運輸之安全、保護道路運輸使用者之利益以及增進其便利性，綜合地促進道路運輸之發展，增進公共福祉為立法目的。」由此可知，日本汽車運輸係依管制對象之不同，而適用不同之規範。管制對象可分為：專用以載人之「一般車輛及客運」與專用以載貨之「貨運」；前者由「道路運輸法」管制，後者則由「貨物汽車運輸事業法」規範。

綜上，關於客貨運相關規定，因涉人民權益及全民福祉事宜，故由法律定之；關於技術性事項，則委由法規命令定之。如：依「道路運送法（昭和 26 年法律第 183 號）」第 13 條第 2 項、第 15 條、第 26 條第 2 項、第 29 條第 1 項、第 30 條及第 95 條之授權，委由「汽車客運業管理規則（旅客自動車運送事業運輸規則，昭和 31 年 8 月 1 日運輸省令第 44 號）」規範相關技術性事項。相關技術性事項之授權依據及規範事項，目前仍陸續修正，俾利因應需求。此種規範模式則與我國極為相似。

二、 日本汽車運輸業進入門檻及保險說明

(一) 汽車客運業

1. 申請許可

日本對於客運業管理，多以許可方式為之；業者必須依法取得主管機關之核准或報備，方得為經營。依「道路運送法」第 4 條規定：擬經營一般旅客汽車運輸事業之人，應取得國土交通大臣之核准；並依一般旅客汽車運輸事業之業別種類標準，核准之。另依「道路運輸法」第 43 條規定：擬經營特定旅客汽車運輸事業之人，亦應取得國土交通大臣之核准。因此，擬取得核准之人應依

「道路運輸法」第 5 條及第 43 條規定，備齊相關文件後方得申請；主管機關則依第 6 條及第 7 條之核准基準審查。於相關審查規定中，並無如我國明文制定之「最低資本額、車輛數或場站」要件。

此外，關於事業之受讓、繼承、休止及廢止行為，前二者規定於第 35 條至第 37 條：應取得國土交通大臣之核准；後二者規定於第 38 條：應於休止及廢止日起 30 日內向國土交通大臣報備。

2. 保險規定

依「旅客自動車運送事業運輸規則(昭和 31 年 8 月 1 日運輸省令第 44 號)」第 19 條之 2 規定：客運業者因營業車輛所致旅客或他人生命、身體或財產之損害，應備有依國土交通大臣公告所定基準之賠償措施。而依「國土交通省告示第 503 號」規定：就「因客運運行所致旅客及他人之生命身體受有損害之賠償金額」進行投保之保險金額，以單一個人 8,000 萬日圓以上為限度；財產損失則以單一案件 200 萬日圓以上為其限度，且該等保險須向「保險業法」所規定得經營損害賠償責任保險之業者投保(但書排除：由地方自治團體所經營之企業為客運業者之情形)。此部分則不分屬一般或特定客運業者，均須進行投保。

3. 其他規定

「道路運輸法」為保障乘客權益，針對一般旅客運輸事業所進行之規範，依其性質約可分為下述二類，說明如下：

(1) 消費者保護及公平交易行為

票價及資費採「里程計算制」，其上限及變動亦應取得國土交通大臣之認可；禁止向乘客索取回扣，且票價及資費亦應揭露予民眾。

運輸之約定內容及其變動，亦應取得國土交通大臣之認可。惟國土交通大臣為認可時，應與公平交易委員會協議，以維護市場公平，保障人民權益。

(2) 安全管理

一般旅客汽車運輸業者，若欲訂定及變更：安全管理章程、事業計畫以及行車計畫...等事項，亦應向國土交通大臣報備。

此外，如車輛有發生翻覆、火災以及其他他國土交通省令規定之重大事故時，應向國土交通大臣報備事故之種類、原因以及其他國土交通省令規定之事項，以保障公共安全。

(二) 計程車客運業

日本關於計程車事業，為「道路運輸法」上所稱「一般乘用旅客汽車運輸事業（屬特定旅客汽車運輸事業以外之旅客汽車運輸事業，道路運輸法第 3 條第 1 款參照）」。亦即以一個契約，承攬乘車人數為 10 人以下之汽車（國土交通省令所定），而運輸旅客之一般旅客汽車運輸事業。為便於瞭解及配合我國名稱，以下有關該國道路運輸法所稱「一般乘用旅客汽車運輸事業」，簡稱為「計程車營業」。該國有關計程車之法令，除「道路運輸法（昭和 26 年 6 月 1 日法律第 183 號）」、「道路運輸法施行令（昭和 26 年 6 月 30 日政令第 250 號）」、「道路運輸法施行規則（昭和 26 年 8 月 18 日運輸省令第 75 號）」外，尚有「計程車業務適正化特別措置法」、「旅客汽車運輸事業運輸規則（昭和 31 年 8 月 1 日運輸省令第 44 號）」及「計程車營業標準運送約款」等規定。

1. 「計程車營業」牌照之管理

許可之申請與程序。計程車之營業許可牌照，區分為「法人計程車」與「個人計程車」二種。法人計程車之車輛駕駛人，其車輛為法人所保有（含租用情形），駕駛人則為該法人所僱用。欲經營「一般旅客汽車運輸事業」之人（包含經營「計程車營業」者），應向國土交通大臣，提出載明如：1.姓名或名稱及住所，其為法人者，代表人之姓名。2.欲經營之一般旅客汽車運輸事業種類（如計程車營業）。3.路線或營業地區、營業所名稱及位置、每個營業所所配置之營業用車輛數量及其他國土交通省令所定有關計程車營業等事項之申請書，並附加有關營業用汽車之運行管理體制及其他國土交通省令所定之必要文件，申請許可經營計程車營業。

許可之要件。國土交通大臣審查計程車等營業之申請許可時，

其許可基準如下：

(1) 該營業計畫在確保運輸安全上必須適切。

(2) 在營業執行上，並須具有適切的計畫。

(3) 具有足以自行適切執行該營業之能力。

申請營業許可之人，不得有任一下列之消極資格條件：

(1) 申請經營許可之人被處 1 年以上懲役或禁錮之刑，已執行完畢或受赦免後，未經過 2 年時。

(2) 申請經營許可之人，曾被撤銷或廢止一般旅客汽車運輸事業或特定旅客汽車運輸事業之經營許可，自撤銷或廢止之日起未經過 2 年時。

(3) 申請經營許可之人，為未具備有關營業能力之未成年人或受監護人者，其法定代理人該當於I及II之消極要件時。

(4) 申請經營許可之人為法人者，其法人之重要幹部該當於I、II及III之消極要件時。

2. 法人計程車事業

關於法人計程車營業之許可申請，除應依前揭「道路運輸法」第 6 條規定外，並須備具一定之資金計畫（包括車款、土地費、建物費、機械器具及其他雜項物品、駕駛資金、保險費與租稅公課，及其他等投資資金）、汽車車庫、最低車輛數，整備營運管理體制等要件。對於法人之重要幹部，除不得有前述規定之消極資格要件外，並須符合下列要件：

(1) 執行法人業務之常勤重要幹部必須具有遂行計程車營業所必要之法令知識。

(2) 基於「健康保險法」、「厚生年金法」、「勞動者災害補償保險法」、「雇用保險法」（以下稱「社會保險等」）規定，負有參加社會保險等義務之人，參加社會保險。

(3) 執行法人業務之常勤重要幹部（包含與此等重要幹部具有同等以上職權或支配力之人。以下稱「申請者等」。）不得有下列之違反法令情事：

(4) 因違反「道路運輸法」、「貨物汽車運輸事業法」及「計程車業務適正化特別措置法」等規定，於申請日前 3 個月內及申請

日後，受 50 日車以下停止使用運輸工具或使用限制（禁止）處分者（該法人所受處分之事由，於發生當時係執行其法人業務之常勤重要幹部而現仍在任之人）。

(5) 因違反「道路運輸法」、「貨物汽車運輸事業法」及「計程車業務適正化特別措置法」等規定，於申請日前 6 個月內及申請日後，受超過 50 日車、190 日車以下停止使用運輸工具或使用限制（禁止）處分者。

(6) 因違反「道路運輸法」、「貨物汽車運輸事業法」及「計程車業務適正化特別措置法」等規定，於申請日前 1 年內及申請日後，受超過 190 日車之停止使用運輸工具或使用限制（禁止）處分者。

(7) 因違反「汽車代駕業法」規定，於申請日前 2 年內及申請日後，受營業停止命令、撤銷認定或營業廢止命令之處分。

3. 個人計程車事業

申請者須未滿 65 歲，現在持領有效之第 2 種駕駛執照（其中以普通駕照、中型駕照或大型駕照為限），具有在所申請之營業地區內，曾受僱執業計程車駕駛達一定期間以上，須具有最近 10 年內無發生交通事故之經歷，自備駕駛資金 70 萬圓以上及車庫資金等，並不得有以下消極資格要件：

申請人須於申請日前 5 年內，及提出申請後未曾受下列處分，諸如：

(1) 違反「道路運輸法」、「貨物汽車運輸事業法（貨物自動車運送事業法，平成元年法律第 83 號）」、「計程車適正化活性化特別措置法（平成 21 年 6 月 26 日法律第 64 號）」而受限制使用（禁止）、停止使用運輸工具以上之處分者。

(2) 違反「道路交通法」之註銷駕駛執照之處分者。

(3) 依「計程車業務適正化特別措置法（昭和 45 年 5 月 19 日法律第 75 號）」規定，曾受註銷登記及禁止登記之處分者。

(4) 曾受「汽車代駕業法（平成 13 年 6 月 20 日法律第 57 號）」之營業停止命令或營業廢止命令者。

(5) 曾犯「刑法」、「暴力行為處罰法（大正 15 年法律第 60 號）」、「刑法（昭和 40 年法律第 45 號）」、「暴力行為處罰法（大正 15 年法律第 60 號）」、「麻藥及類精神藥取締法（昭和 28

年法律第 14 號）」、「覺醒劑取締法（昭和 26 年法律第 252 號）」、「賣淫防止法（昭和 31 年法律第 118 號）」、「槍砲刀劍類所持等取締法（昭和 33 年法律第 6 號）」，及其他相當之法令規定而受處分者。

(6) 曾因申請人自身之行為，而使其僱主遭受「道路運輸法」、「貨物汽車運輸事業法」或「計程車業務適正化特別措置法」所定停止使用運輸工具以上之處分者。

(7) 申請日前 3 年間及申請日後，未曾受違反「道路交通法」之處分（包含反則金之課處）者。但在申請日前 1 年內曾受反則點 1 點之處分，或被課處繳納反則金以 1 次為限，視為未受該等處分。

(三) 汽車貨運業

日本就「一般汽車貨物運送事業」及「特定汽車貨物運送事業」執照之取得，依「汽車貨物運送事業法」第 3 條及第 35 條第 1 項之規定，係採取「許可制」。相對之下，依同法第 36 條第 1 項前段之規定，「輕汽車貨物運送事業」則僅採取「事前報備制」。爰就「一般汽車貨物運送事業」及「特定汽車貨物運送事業」之進入門檻，說明如下：

1. 一般汽車貨物運送事業許可之申請:

(1) 許可之申請

「汽車貨物運送事業法」第 4 條第 1 至第 3 項分別規定：

欲取得第 3 條之許可者，須就下列事項記載於申請書，並提出與國土交通大臣：

(2) 姓名或名稱及住所。如為法人者，其代表人之姓名。

(3) 營業所之名稱及位置、供事業使用之汽車（以下稱「營業用汽車」）、是否為特別積合貨物運送、是否進行汽車貨物利用運送，及其他與國土交通省以命令訂定之事項相關之事業計畫。

(4) 申請第 3 條之許可者，如具備本項所列各款事由，則除前項第 2 款所列各款事項外，尚須於事業計畫中一併記載各該事項：

① 特別積合貨物運送之情形

② 關於特別積合貨物運送之事業場（廠站）之位置、該事業廠

之裝卸設施之概要、營業用汽車之運行系統及運行次數，以及其他國土交通省以命令訂定之事項。

③ 汽車貨物利用運送之情形業務之範圍及其他國土交通省以命令訂定之事項。

第 1 項之申請書，須附具記載營業用汽車之運行管理之體制及其他國土交通省以命令所訂定事項之文書。

(5) 消極資格

「汽車貨物運送事業法」第 5 條規定謂，具備本條所列各款事由者，不得受第 3 條之許可：

① 受 1 年以上有期徒刑之宣告或其他拘束性處分，自執行結束或停止之日起未經過 2 年者。

② 一般汽車貨物運輸事業或特定汽車貨物運輸事業自許可被撤銷之日起未經過 2 年者。

③ 營業無完全行為能力之未成年人及已成年但受監護宣告之人，其法定代理人具備前 2 款及第 4 款之情形者。

④ 法人之負責人具備前 3 款之情形者。

(6) 許可之基準

「汽車貨物運送事業法」第 6 條規定，國土交通大臣就第 3 條許可之申請，如認為其不合於下列所述之標準，則不得予以許可：

① 其事業計畫有適當之內容以防止過勞駕駛及確保其他輸送安全。

② 除前款之規定外，就其事業之經營有適當之計畫。

③ 自身就其事業有適確經營之充足能力。

④ 特別積合貨物運送之情形，其於事業場必要之裝卸設施之保有及管理、營業用汽車之駕駛之乘務管理、關於特別積合貨物遺失等事故之防止，及其他為特別積合貨物運送之安全與確實而有特別必要之事項，有與之相關之適切計畫。

2. 特定汽車貨物運送事業

(1) 許可之申請

「汽車貨物運送法」第 35 條第 2 項規定，欲受第 1 項許可之人，須將記載有下列事項之申請書，提出予國土交通大臣：

① 姓名或名稱及住所。如為法人者，其代表人之姓名。

② 運送需要者之姓名或名稱及住所。如為法人者，其代表人之姓名。

③ 營業所之名稱及位置、營業用汽車之概要、是否進行汽車貨

物利用運送，及其他國土交通省以命令訂定之事項相關之事業計畫。

④ 又依「汽車貨物運送法」第 35 條第 4 項之規定，同法第 4 條第 2 項第 2 款、第 3 項之規定，準用於第 35 條第 1 項之許可。申請第 35 條第 1 項之許可者，如欲經營汽車貨物利用運送，則尚須將業務之範圍及其他國土交通省以命令訂定之事項於事業計畫中一併記載。

⑤ 第 35 條第 2 項之申請書，須附具記載營業用汽車之運行管理之體制及其他國土交通省以命令所訂定事項之文書。

(2) 消極資格

「汽車貨物運送事業法」第 5 條所規定之消極資格，亦經同法第 35 條第 4 項之規定，準用於第 35 條第 1 項之許可。是以，具備下列各款事由者，不得受第 35 條第 1 項之許可：

① 受 1 年以上有期徒刑之宣告或其他拘束性處分，自執行結束或停止之日起未經過 2 年者。

② 一般汽車貨物運輸事業或特定汽車貨物運輸事業自許可被撤銷之日起未經過 2 年者。

③ 營業無完全行為能力之未成年人及已成年但受監護宣告之人，其法定代理人具備前 2 款及第 4 款之情形者。

④ 法人之負責人具備前 3 款之情形者。

(3) 許可之基準

「汽車貨物運送法」第 35 條第 3 項規定，國土交通大臣如認為其事業計畫，並無防止過勞駕駛或其他確保運送安全之適切內容，則不得給予第 1 項之許可。其許可基準，似較一般汽車貨物運送之許可基準較為寬鬆。此係由於特定汽車貨物運送之業者，有其特定之服務對象，其客源固定且穩定，是以不須如一般汽車貨物運送之業者般，嚴格要求其事業計畫與經營能力，故於第 35 條第 3 項，並無如第 6 條第 2 款及第 3 款之規定。加以，特定汽車貨物運送事業之業者，又不得從事特別積合貨物運送，故於第 35 條第 3 項並無如第 6 條第 4 款之規定。

2.4 各國門檻及保險規定

2.4.1 各國門檻規定

對於進入汽車運輸業之門檻，美國的管制基礎建立於維護公路上的安全、穩健為目的；意即管制門檻之設置，取決於該營業行為能否保障用路人之安全。職是之故，確保汽車運輸業者符合一定條件之安全標準，即為制定進入門檻政策上的主要方向。汽車運輸業者於申請營業許可時，需於其營運計畫中納入現行交通安全規範；對於安全規範，行政機關則訂有一般安全標準，以具體要求業者在管理上依循之，其中便包含「滿足最低財務擔保要求」一項。此一財務擔保責任的機制設計，係採取較彈性之方式要求業者對其業務承擔保險或其他財務擔保的負擔，最低金額則依照貨車的重量或乘載貨物而有所不同。

以貨運業為例：州際貨運業為方便政府對於管制車輛進行安全上的追蹤與監督，其進入門檻採取登錄制，要求業者於網路上向行政機關申報資料，於取得許可後方得開始營業。申報資料中的營運計畫，即要求對於最低財務擔保之投保；意即汽車運輸業者的保險計畫與保證金，須滿足最低的公共責任險（涵蓋：第三人之身體損傷、財產損傷及環境復原責任）。又因美國係以第三人安全保障為其立法目的，故於要求業者於一定營業行為上具備相對應之財務擔保後，自不再要求業者具備一定之資本額。

德國雖未對經營汽車運輸業者設立資本額門檻，但是於強制汽車責任險之保額遠遠高於我國強制汽車責任險之規定。故在賠負責任部分，可認為有效保障事故發生時之受害人。

另在有關貨運業部分，德國法針對貨運保險明確規定其標的為運送契約，並對保險損失範圍有明確規範，包含貨品的滅失或毀損、物品的間接損害及純粹經濟上的損失；且德國運輸保險法明確規範運送人於責任保險故意違反通知或計算義務，保險人仍對受損害之人有履行義務；而運送人故意違反其餘的通知或計算義務，保險人仍然對被保險人有履行義務；保險人於責任保險，即便運送人違反義務，仍須履行義務。

日本現行關於汽車運輸業者之成立規範於道路運送法及其他行政規

則中。業者申請籌設時係採「許可制」，此立法使申請營業執照程序變得簡便。以貨運業為例，日本近年來廢止汽車貨運各種限制新增營業項目的法律，如對新增營業項目只要符合國家的安全和技術標準容易獲准，更於 2004 年修正貨運自動車運輸事業法(平成元年 12 月 19 日法律第 83 號)，第 4 條僅規定加入業者應明確填報相關的營業項目，營業的地址，車輛數，停車場位置及容量、提出資金計劃等。而此等計畫書，依貨物自動車運送事業法施行細則(平成 2 年 7 月 30 日運輸省令第 21 號)第 2 條第 1 項之規定，其內容除載明主事務所、各營業所之名稱及位置外，並須寫明各事務所配置之營業用車之種類、車庫之數量與各行駛路線的行駛日期以及行駛趟數的最大最小值、容量能力等。

原則上日本法制並未如我國設立資本額門檻，而是藉由高額之旅客及任意保險來取代業主之賠償能力擔保，並於申請設立許可時之審查計畫書即須有提出賠償能力之計劃。係就事故發生之賠負能力做一實質認定，日且本於認定是否符合進入運輸業之標準上，以「安全目的」作為主要審核標準，較我國現行審核細則之規定較為實際，且日本則是按照業者營運計畫書為實質認定。此種方法雖在認定上較困難，但與我國相比則較具彈性。

2.4.2 各國保險要求

美國聯邦對於州際間運輸，依載運內容作最低財務責任金額規範，詳細分類與金額見表 2-2；於客運，排除校車、計程車、15 人座以下日常通勤用交通車、復康巴士等無障礙汽車客運，依服務範圍之各州財務責任要求，客運業者車輛以 16 人作為分界，16 人座(含)以上之大型車須具備最低五百萬美元財務責任，中小型經營州際運輸之客車則須至少備有 150 萬美元財務責任。

表 2-2 美國聯邦州際運輸最低財務責任規定

單位：美元

分類項目	最低財務責任
汽車客運	
16 人座(含)以上	5,000,000
未達 16 人座	1,500,000
排除適用對象	校車、計程車、15 人座以下日常通勤用交通車、復康巴士等無障礙汽車客運，依服務範圍之各州財務責任要求。
汽車貨運	
一般貨物	750,000
運送有害物質、廢棄物及石油等可能產生重大危害的物質	5,000,000
	可減免至最低 1,000,000 美元為限： 部分離島領土，如法定保額嚴重衝擊該地運輸服務，減免不會對公共安全產生不利影響，且當地不易取得法定保額之保險，得由該地方首長請求交通部減免業者財務責任。
	投保 1,000,000 美元即可： 一輛整車(非零擔)的汽車、農用車載運本類物質於州際營業；如美國運輸部認為不會對公共安全產生不利影響，得依情事裁定再減免保額。
排除適用對象	車輛總重未達一萬磅，且非運送州際、國際運輸之 A、B 級爆炸物、毒氣及大量放射性物質。

(資料來源：本研究整理)

汽車貨運業者大略將載運內容分為「一般貨物」與「可能產生重大危害之物質」；一般貨物乘載之州際運輸業者必須具備 75 萬美元基本財務責任，可能產生重大危害之物質乘載之州際運輸業者必須至少具有 500 萬美元財務責任，另依部分離島領土、僅一輛整車經營有害物質州際運輸等情事，美國運輸部得裁決適當減免財務責任金額。鑒於美國聯邦對州際運輸乘載物規範最低財務責任之洞見，其規範對象為運送人，即運輸公司負責人，除部分客運因用途得排除適用外，計程車也僅依所登記之州政府規定準備最低財務責任，且對離島領土、單一整車有害物載運做配套，另最低財務責任除透過保險公司加保商業險，亦可透過自我保險、其他證券與協議證明，詳細財務責任證明申請規定於運輸運送申請節說明。

美國聯邦對州際運輸之許可最低財務責任門檻設立，並未詳細規定應投保險種、個人或單一事故金額等細節，且未設立特別補償基金等避免肇事逃逸、未依法投保之駕駛與業者之風險機制，而是交由商業保險、市場機制分擔許可運輸業者的營運風險，另美國各州亦要求州內運輸、自用車輛於車輛登記強制要求投保。

表 2-3 美國紐約州州內運輸最低財務責任規定

單位：美元

<table>
<tr><td colspan="5">立法強制州內最低第三人責任</td></tr>
<tr><td colspan="4">傷害死殘責任</td><td rowspan="3">財損責任(不含貨損)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">每人</td><td colspan="3">單一事故</td></tr>
<tr><td>每人最多</td><td colspan="2">所有人</td></tr>
<tr><td>100,000</td><td>100,000</td><td>300,000</td><td>500,000</td><td>50,000</td></tr>
<tr><td colspan="5">立法強制州內最低貨物運輸責任(汽車貨運)</td></tr>
<tr><td colspan="2">每車投保</td><td colspan="3">貨物不限時間地點累計損失</td></tr>
<tr><td colspan="2">5,000</td><td colspan="3">10,000</td></tr>
</table>

資料來源：本研究整理

美國紐約州對於州內僱傭(for hire)汽車登記，強制要求最低財務責任，詳細要求加保險種與最低保額如表 2-所示；其中紐約州對於僱傭汽車之險種與保額規定差異不大，僅於單一事故多人之最低傷害死殘責任總額有分別，汽車客運 12 人座以上須投保最低 50 萬美元保額，汽車客運 12 人座(含)以下、汽車貨運則須投保最低 30 萬美元保額；另立法規定貨物運輸責任最低保額，除每車輛投保，亦規定對貨物不限時間地點累計損失投保，充分以政策確保業者承擔能力。財務責任可透過自我保險、其他證券與協議證明，詳細財務責任證明申請規定於運輸運送申請節說明。

紐約州許可州內運輸僱傭車輛於之最低財務責任門檻，並未設立特別補償基金等避免肇事逃逸、未依法投保之風險機制。但於自用車之財務責任設有機制，尤其強制州內登記之自用車須投保汽車無過失險、無保險駕駛人險，如駕駛紀錄不良之自用駕駛，因拒保而無法購買保險，可向州政府申請紐約汽車保險計畫(New York Automobile Insurance

Plan；NYAIP)，於委員會資格審核後，取得滿足州法規定之財務責任保險，以及較低廉保費，但須投保至少 3 年。

美國加州對於州內僱傭汽車登記，強制要求最低財務責任，詳細要求加保險種與最低保額如表 2-所示；其中加州對於汽車客運業僅概括規定最低財務責任總額，保額比照聯邦，但分級比較細，未詳細規定汽車客運應保險種；加州較特殊之通訊叫車服務業者，依手機 APP 載客模式對業者規定對應詳細責任與保額；汽車貨運於一般貨物，除以聯邦對州際一般貨運規定財務責任金額為基準，再分出較小型車型之風險群體做規範；可能產生重大危害的物質部分，加州依循聯邦規定之最低財務責任總額，惟特別對石油類產品運送規定詳細責任與保額；於貨運類，加州特別詳細規範搬家業最低第 3 人、貨損之財務責任。

加州政府於通訊叫車服務業者於「等待期」特別規範超額責任，作為業者與自用車之創新營運模式配套，確保業者理賠責任；對於汽車貨運運送石油類產品、搬家業有做特別配套，除詳細規定財務責任項目外，再規定單一事故不論傷害、死亡、財損(不含貨損)之最低責任總金額，即單一事故責任最低應理賠總金額。

加州許可州內運輸僱傭車輛於之最低財務責任門檻，並未設立特別補償基金等避免肇事逃逸、未依法投保之風險機制。但於自用車之財務責任設有機制，尤其強制州內登記之自用車須投保汽車無過失險、無保險駕駛人險，如駕駛紀錄不良之自用駕駛，因拒保而無法購買保險，可向州政府申請汽車分散風險計劃(California Automobile Assigned Risk Plan；CAARP)，取得滿足州法規定之財務責任，該計畫於申請人資格審核後，強制加州產險公司依各公司市占負擔相對比例的 CAARP 申請人數，保費較低廉，但須投保至少 3 年；另低收入之自用駕駛可申請加州低成本汽車保險計劃(CLCA)，於資格審核後提供實惠保費。

表 2-4 美國加州州內運輸最低財務責任規定

單位：美元

分類項目	最低財務責任
汽車客運	
16 人座(含)以上	5,000,000
8-15 人座	1,500,000
7 人座(含)以下	750,000
C 類許可證的業者(不分座位數)	750,000
通訊叫車服務業者	
「迎接期」與「載客期」	1,000,000：傷害與財損責任 1,000,000：乘客責任
「等待期」	500,000：每人人身傷害、死亡 1,000,000：單一事故傷害、死亡責任 300,000：單一事故財損責任 200,000：對前三項超額損害賠償責任
汽車貨運	
一般貨物	750,000：單一事故傷害、死亡、財損責任(不含貨損)
	300,000：車輛總重低於 10,000 磅，單一事故傷害、死亡、財損責任(不含貨損)
大量散裝石油產品，包含廢棄石油及廢棄石油產品	500,000：每人人身傷害、死亡 1,000,000：單一事故傷害、死亡責任 200,000：單一事故財損責任(不含貨損) 1,200,000：單一事故不論傷害、死亡、財損(不含貨損)之最低責任總金額
運送有害物質、廢棄物及石油等可能產生重大危害的物質	本類運送內容依聯邦州際運輸之最低財務責任規定
搬家業	
一般	250,000：每人人身傷害、死亡 500,000：單一事故傷害、死亡責任 100,000：單一事故財損責任(不含貨損) 600,000：單一事故不論傷害、死亡、財損(不含貨損)之最低責任總金額
貨物運輸險	20,000：在許可執照有效期內投保。但若家居用品運輸業者陳述投保較低金額亦足以保護公眾，經加州公共設施委員會調查，可授權該業者以較低金額投保貨物險

（資料來源：本研究整理）

德國就運輸業設有多部專法，依「汽車保有人強制責任保險法」第 1 條賦予投保人購買強制汽車責任保險的義務，規定「車籍設於德國境內之汽車或拖車保有人，如果將該車輛用於公共道路或空間使用，則其

有義務為自己、汽車所有人、駕駛人及強制汽車保有人責任保險施行細則第 2 條第 2 項所稱之人之利益，締結責任保險契約並維持其效力。」德國法律規定，當汽車保有人為其車申請行照時，必須向交通管理部門證明已經投保強制險，保險公司出具強制險保單後，被保險人持此保單可在交通管理部門領取行照，並得到蓋章標籤，此標籤必須貼附於汽車牌照上，否則不准上路。

交通管理部門對汽車強制險的投保情形管理相當嚴格，「汽車保有人強制責任保險」第 6 條規定違反投保義務之刑事處罰相當重：

一、 汽車責任保險契約無效或雖投保但已失效，而仍於公共道路或場所使用汽車或允許他人使用者，處 1 年以下有期徒刑或罰金。

二、 行為出於過失者，處 6 個月以下有期徒刑或罰金。

三、 行為出於故意者，若於裁判時汽車屬行為人或共犯所有，得沒收之。經統計未投保率不到 1%。且自 2007 年 11 月起，德國對於人身傷害責任限額每一人 250 歐元，每次事故 750 萬歐元，對於財物損失，責任限額每次事故 100 萬歐元，對於與人身傷亡或財物損失無直接及間接關係的財產損失（純經濟損失），每次事故責任限額為 5 萬歐元。顯然高於歐盟頒布第 5 次關於強制汽車責任保險指令，2005 年第 5 次指令要求對人身傷害及財產損失最低限額為每人 100 萬歐元、每一事故 500 萬歐元，財物損失最低責任限額 100 萬歐元，間接關係財產損失 5 萬歐元。

日本，並要求公路貨運經營者開業一年內簽訂汽車運輸賠償責任險和意外保險（第 3 責任險）並投保 5000 萬日圓以上責任險等。客運業則有依國土交通省告示第 503 號，因客運運行所生旅客及他人之生命身體損害賠償之金額，投保金額單一個人應以 8000 萬日圓以上為限度 (物損以單一案件 200 萬日圓為限)，應與保險業法規定得經營損害賠償責任保險之業者訂定之。

而貨物運輸方面，雖未如客運業直接由法律規定，而是藉由各地方運輸局於審查貨運業申請許可基準時，設有確保損害賠償能力之規定，例如中部運輸局許可基準定有貨物車輛 100 輛以下之業者必須加入任意保險，且保險金額原則上每位被害者須無上限。

2.5 小結

1. 美國汽車運輸業管理重點

美國在汽車運輸業之法令發展，係從過往經濟管制逐漸鬆綁至今日對安全、環境、國安上之管制；現今美國制定運輸法規之重要考量因素為「管制必要性」，雖規範密度較過去為寬鬆，但現代管制基礎主要建立於安全面上，重視透明與市場自由；因國會要求行政機關於法規提案之行政程序中，加入對利害關係人之諮詢，且每年度檢討現行運輸法規有無不適宜而須修正之處，故行政機關的可責程度提高，法規適用上亦較能與時間環境接軌，更符合人民利益與市場需求。

政府對於汽車運輸業管制重點，主要聚焦於安全管理，並以業者之自主管理為主；主管機關僅就相關業者、駕駛就安全管理進行一定程度之考核。美國汽車運輸業之主管機關為聯邦汽車運輸安全管理局（Federal Motor Carrier Safety Administration, FMCSA），主要功能在落實「汽車運輸業安全促進法（Motor Carrier Safety Improvement Act of 1999）」。該法旨在降低美國汽車運輸業可能發生之風險，避免造成民眾生命、身體及財產損失；監理機關所對於汽車運輸業者之要求，在於其需負擔第三人生命、身體上的安全責任，並有義務對旗下運輸駕駛人為正確管理，故最低責任保險亦在稽核內容之列。

汽車運輸業者於申請營業許可時，需於其營運政策（計畫）中納入現行交通安全規範；對於安全規範，行政機關則訂有一般安全標準，以具體要求業者在管理上依循之，其中便包含「滿足最低財務擔保要求」一項。此一財務擔保責任的機制設計，係採取較彈性之方式要求業者對其業務承擔保險或其他財務擔保的負擔，最低金額則依照貨車的重量或乘載貨物而有所不同。

以貨運業為例，州際貨運業為方便政府對於管制車輛進行安全上的追蹤與監督，其進入門檻採取登錄制，要求業者於網路上向行政機關申報資料，於取得許可後方得開始營業。申報資料中的營運政策（計畫），即要求對於最低財務擔保之投保；意即汽車運輸業

者的保險計畫與保證金，須滿足最低的公共責任險（涵蓋：第三人之身體損傷、財產損傷及環境復原責任）。又因美國係以第三人安全保障為其立法目的，故於要求業者於一定營業行為上具備相對應之財務擔保後，自不再要求業者具備一定之資本額。

對於進入汽車運輸業之門檻，美國的管制基礎建立於維護公路上的安全、穩健為目的；意即管制門檻之設置，取決於該營業行為能否保障用路人之安全。職是之故，確保汽車運輸業者符合一定條件之安全標準，即為制定進入門檻政策上的主要方向。

2. 德國汽車運輸業管理重點

德國就運輸業設有多部專法，依「汽車保有人強制責任保險法」第 1 條賦予投保人購買強制汽車責任保險的義務，規定「車籍設於德國境內之汽車或拖車保有人，如果將該車輛用於公共道路或空間使用，則其有義務為自己、汽車所有人、駕駛人及強制汽車保有人責任保險施行細則第 2 條第 2 項所稱之人之利益，締結責任保險契約並維持其效力。」德國法律規定，當汽車保有人為其車申請行照時，必須向交通管理部門證明已經投保強制險，保險公司出具強制險保單後，被保險人持此保單可在交通管理部門領取行照，並得到蓋章標籤，此標籤必須貼附於汽車牌照上，否則不准上路。交通管理部門對汽車強制險的投保情形管理相當嚴格，「汽車保有人強制責任保險」第 6 條規定違反投保義務之刑事處罰如下：

(1) 汽車責任保險契約無效或雖投保但已失效，而仍於公共道路或場所使用汽車或允許他人使用者，處 1 年以下有期徒刑或罰金。

(2) 行為出於過失者，處 6 個月以下有期徒刑或罰金。

(3) 行為出於故意者，若於裁判時汽車屬行為人或共犯所有，得沒收之。經統計未投保率不到 1%。且自 2007 年 11 月起，德國對於人身傷害責任限額每一人 250 歐元，每次事故 750 萬歐元，對於財物損失，責任限額每次事故 100 萬歐元，對於與人身傷亡或財物損失無直接及間接關係的財產損失(純經濟損失)，每次事故責任限額為 5 萬歐元。顯然高於歐盟頒布第 5 次關於強制汽車責任保險指令，2005 年第 5 次指令要求對人身傷害及財產損失最低限額為每人 100 萬歐元、

每一事故500萬歐元,財物損失最低責任限額 100 萬歐元,間接關係財產損失 5 萬歐元。

另在有關貨運業部分，德國法針對貨運保險明確規定其標的為運送契約，並對保險損失範圍有明確規範，包含貨品的滅失或毀損、物品的間接損害及純粹經濟上的損失；且德國運輸保險法明確規範運送人於責任保險故意違反通知或計算義務，保險人仍對受損害之人有履行義務；而運送人故意違反其餘的通知或計算義務，保險人仍然對被保險人有履行義務；保險人於責任保險，即便運送人違反義務，仍須履行義務。

德國雖未對經營汽車運輸業者設立資本額門檻，但是於強制汽車責任險之保額遠遠高於我國強制汽車責任險之規定。故在賠負責任部分，可認為有效保障事故發生時之受害人。

3. 日本汽車運輸業管理重點

日本現行關於汽車運輸業者之成立規範於道路運送法及其他行政規則中。業者申請籌設時係採「許可制」,此立法使申請營業執照程序變得簡便。以貨運業為例，日本近年來廢止汽車貨運各種限制新增營業項目的法律，如對新增營業項目只要符合國家的安全和技術標準容易獲准，更於 2004 年修正貨運自動車運輸事業法(平成元年 12 月 19 日法律第 83 號)，第 4 條僅規定加入業者應明確填報相關的營業項目，營業的地址，車輛數，停車場位置及容量、提出資金計劃等。而此等計畫書，依貨物自動車運送事業法施行細則(平成 2 年 7 月 30 日運輸省令第 21 號)第 2 條第 1 項之規定，其內容除載明主事務所、各營業所之名稱及位置外，並須寫明各事務所配置之營業用車之種類、車庫之數量與各行駛路線的行駛日期以及行駛趟數的最大最小值、容量能力等，並要求公路貨運經營者開業 1 年內簽訂汽車運輸賠償責任險和意外保險（第 3 責任險）並投保 5000 萬日圓以上責任險等。客運業則有依國土交通省告示第 503 號，因客運運行所生旅客及他人之生命身體損害賠償之金額，投保金額單一個人應以 8000 萬日圓以上為限度 (物損以單一案件 200 萬日圓為限)，應與保險業法規定得經營損害賠償責任保險之業者訂定之。

而貨物運輸方面，雖未如客運業直接由法律規定，而是藉由各地方運輸局於審查貨運業申請許可基準時，設有確保損害賠償能力之規定，例如中部運輸局許可基準定有貨物車輛100輛以下之業者必須加入任意保險，且保險金額原則上每位被害者須無上限。

原則上日本法制並未如我國設立資本額門檻，而是藉由高額之旅客及任意保險來取代業主之賠償能力擔保，並於申請設立許可時之審查計畫書即須有提出賠償能力之計劃。係就事故發生之賠負能力做一實質認定，日且本於認定是否符合進入運輸業之標準上，以「安全目的」作為主要審核標準，較我國現行審核細則之規定實際，且日本則是按照業者營運計畫書為實質認定。此種方法雖在認定上較困難，但與我國相比則較具彈性。

表 2-5 各國汽車運輸業門檻架構

國家/地區	申請營業執照時強制投保責任險	運輸業責任險投保額度	最低車輛數	最低資本額
美國聯邦	有	每事故 75-500 萬美元	無	最低財務責任＊
美國加州	有	每事故 50-500 萬美元	無	最低財務責任＊
美國紐約州	有	每人 10 萬-50 萬美元 每事故 150-500 萬美元	無	最低財務責任＊
德國	有＊	每人 250 萬歐元(死亡)	無	無
日本	有	每人 8000 萬日幣 每事故財物損失 200 萬日幣 乘客險每人 500 萬日幣 (計程車、客運業) 貨運業:依各運輸局許可審查基準，多設有確保損賠能例之規定	依各地方運輸局規定	無

- 美國交通運輸業可以保險、保證及由擔保公司出具保證書的方式，證明該交通運輸業符合前述之要求，不限於以一種方式證明，交通運輸業亦可同時並用兩者或三者證明具備足夠之財政能力。
- 德國為規定投保類似我國強制汽車責任險。

第三章國內汽車運輸業現行經營管理現況

我國過去就交通運輸業之立法較偏著重「公司組織經營」之業態，而政府對市場管制之標的包含市場秩序、進入市場門檻，管制目的則希冀達成規模經濟，以方便政府進行管理。依「公路法」第 2 條規定，汽車運輸業係指：以汽車提供客貨運輸而受報酬之事業。「公路法」並授權訂定「汽車運輸業審核細則」，並規範有申請籌設之相關事宜。「汽車運輸業審核細則」對汽車運輸業者申請籌設所設定之要件，包含車輛數與資本額門檻。該等設計主要著眼於確保汽車運輸業者之充足財力，以預防將來營運之所需及交通事故之後續處理，期望藉由公司型態的經營，健全汽車運輸業之發展、保障消費者權益。

惟於法規之實際執行面向，我國公司設立資本額制度僅為事前形式上審查，許多運輸業者之資本額自取得設立許可後便形同虛設；法規對於車輛數之限制亦造成貨運業(特別是其中的砂石車業)、遊覽車及計程車靠行問題嚴重。此外，營業車輛於保險賠款率不佳的情況下，部分運輸業遂遊走在保險法規定之邊緣，採行聯保制度並行之有年，本章將就此汽車運輸業之營運現況檢討我國現行規範制度是否可確實達到汽車運輸業經營管理目的，俾符公共運輸最初所重視之經營管理與安全及服務並重之目的。

3.1 公路法之汽車運輸業管理規定

一、 汽車運輸業之九大業別

我國汽車運輸業管理規範係以「公路法」相關條文及其授權制定之法規命令作為法源依據。依據「公路法」第 1 條之規定意旨，本法除加強公路規劃、修建、養護，健全公路營運制度之硬體建設外，亦包含發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全，概念上咸以公路之興建養護與運輸使用為一體兩面；是以，我國現行法制透過「公路法」統一規範公路建設與公路運輸事業為主要特色。且依據「公路法」第 2 條第 1 項第 14 款之定義，「汽車或電車運輸業」係指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業，將電車及汽車運輸業及客、貨運輸均涵蓋至整體法規體系中，並未針對電車或客、貨運輸另外區分制定有專法予以規範。

「公路法」有關汽車運輸業之規範，規定於該法第 3 章「公路運輸」；內容則針對汽車運輸業（規定於第 34 條以下）及電車運輸業（第 57 條）進行規範。縱大眾捷運系統已於 1996 年首次通車，但因其行駛營運路線與道路平面交通部分或完全隔離，本質上與公路上行駛之電車運輸業有所不同，故另定有「大眾捷運法」以資遵循；我國交通環境時至今日尚未實際發展出使用平面道路進行營運的電車運輸模式。汽車運輸業依「公路法」第 34 條及「汽車運輸業管理規則」第 2 條之規定，又進一步細分為九大業別，茲表列如下：

表 3-1 我國汽車運輸業九大業別

業別	核定營運範圍	車輛種類之營運模式
一、公路汽車客運業	在核定路線內	以公共汽車運輸旅客為營業者
二、市區汽車客運業	在核定區域內	以公共汽車運輸旅客為營業者
三、遊覽車客運業	在核定區域內	以遊覽車包租載客為營業者
四、計程車客運業	在核定區域內	以小客車出租載客為營業者
五、小客車租賃業	無	以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者
六、小貨車租賃業	無	以小貨車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者
七、汽車貨運業	無	以載貨汽車運送貨物為營業者
八、汽車路線貨運業	在核定路線內	以載貨汽車運送貨物為營業者
九、汽車貨櫃貨運業	在核定區域內	以聯結車運送貨櫃貨物為營業者

資料來源：本研究自行整理

由上表可知汽車運輸業大致上依據載送性質之不同，可區分為客、貨運輸兩大態樣。「客運業」依據營運方式的不同，分為：公路及市區公共汽車運輸業、提供包租載客的遊覽車客運業及計程車客運業。「貨運業」則細分為三類：除「汽車貨櫃貨運業」專指使用聯結車運送貨櫃貨物之運輸外；另「汽車貨運業」與「汽車路線貨運業」之差異，僅在於是否有核定路線之限制，惟限制理由與區別標準，公路法並無明文規定。

除以上九大業別外，「公路法」第 2 條第 1 項第 15 款另定義有計程車客運服務業，指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。就條文文義觀之，雖難與計程車客運業有所區別，但依據「公路法」第 56 條及該條授權制定之「計程車客運服務業申請核准經營辦法」，「計程車客運服務業」主要係提供車輛派遣服務，間接經營計程車客運服務之業者；與直接提供運輸服務之「計程車客運業」有所區別。惟限制業者僅於一定路線及區域營運時，條文所稱之核定路線與核定區域所指為何，則未有明確定義與標準之規定。

此外，汽車運輸業之九大業別，亦包含「小客車及小貨車租賃業」。按條文定義，兩者係提供交通工具租與他人自行使用之服務，實與自用車無異，業者僅提供車輛而無實際提供運輸服務，與本質應與實際提供客、貨運輸業者有別；惟此類僅提供車輛出租，而非提供運輸服務包租之業者，仍同樣受到汽車運輸業之規範。

二、 汽車運輸業之事前核准制度與經營核准條件

依「公路法」第 37 條第 1 項規定，從事汽車運輸業之經營須事先經中央或地方公路主管機關核准方得為之。中央或地方公路主管機關就從事汽車運輸業之申請，除應依「公路法」第 38 條第 1 項規定考量「是否符合當地運輸需要」、「確能增進公眾便利」、「具有充分經營財力」、「具有足夠合於規定車輛、站、場及提供身心障礙者使用之無障礙設施、設備」外，尚應依「公路法」第 38 條第 2 項授權訂定之「汽車運輸業審核細則」予以核准。

原則上，非中華民國國民或法人依「公路法」第 35 條規定，不得在中華民國境內投資經營汽車運輸業；但經中央公路主管機關核准者，不在此限。故我國有關從事汽車運輸業之經營係採「事前核准制」；此將涉及「憲法」第 15 條人民工作權之保障，其內涵包括人民選擇職業以及營業自由。惟基於公共利益，對於從事一定職業應具備之資格或其他要件，於

符合「憲法」第 23 條規定之限度內，立法者仍得對營業自由以各種態樣限制之，例如：報備、許可與特許。

就汽車運輸業之管理而言，為維護交通運輸秩序及公共資源利用，以達成「公路法」發展公路運輸事業、增進公共福利與交通安全之立法意旨，政府自應妥慎管理。經營汽車運輸業須經行政機關事前核准規定之性質，按行政機關對於人民之自由、財產或其他權利之干預，由干預最輕至干預最深可約略分成：「放任制」、「報備制」「許可制」、「特許制」與「全面禁止」。相對而言，法律賦予行政機關規制人民之權限而言，亦依其順序權限越大。事前核准絕非放任制、報備制或全面禁止，其來自立法者所賦予行政機關之許可與特許權限，兩者之違憲審查密度亦有不同，可分從形式上與實質上區分之不同角度理解。

形式上，許可係使權利形成之授益行政處分；而實質上，許可只是一般行為自由之回復（wiederstellen）。依此，許可終究是指人民憲法上原有權利之回復。相應而言，對於許可之拒絕，形式上指拒絕給予當事人授益之處分；實質上，為對自由財產之干預。許可既為人民於憲法上所保障固有權利之回復，若申請條件齊備，行政機關就應給予許可，無裁量權限；限制需合乎法律保留授權明確性。

特許係國家以行政處分同意給予當事人給付，且創設（erweitern）其權利範圍。換言之，許可與特許之區別，在於許可係基於預防管制之利益，對於暫時受限制之一般行為自由，加以回復；相對地，特許指人民權利之創設，亦即人民之活動本為法律所禁止，在特別例外情況，宣示允許其從事者而言。因此特許不只於形式上，於實質上亦屬授益之行政處分。因此特許乃為公益目的，由行政機關所創設賦予人民之權利，人民即使申請條件齊備，行政機關仍得裁量是否給予許可；限制原則上只需法律概括授權即可。換言之，許可與特許之區別，在於許可係基於預防管制之利益，對於暫時受限制之一般行為自由，加以回復；相對地，特許指人民權

利之創設，亦即人民之活動本為法律所禁止，在特別例外情況，特許其從事者而言。

然而，在我國許可在概念上或可進一步區分為狹義及廣義概念，狹義概念之許可即關於人民一般行為自由限制之回復之見解；廣義之許可概念則包含特許，亦即將許可作為上位概念，其下包括許可（即狹義許可）與特許。然而，許可與特許概念隨著時代發展，兩者間之界限日漸模糊與相對化；另一方面，我國實務上有時雖用許可用語，實際上應為特許。有時則不用許可與特許，而用其他如公路法之「核准」用語，其性質為何則須依具體規定判斷之。惟主管機關對公路運輸業之經營管理，旨在維持公平競爭之市場秩序，保障消費者權益，並非對特定業者賦予其專營之權利，似不宜以之稱為特許事業。

因此，我國法律對於汽車運輸業經營之事前核准制度，係屬於許可之性質，基於公共利益，對於從事汽車運輸業應具備之資格或其他要件，而有職業自由之限制，於符合憲法第 23 條規定之限度內，立法者自然得以法律或法律明確授權之命令加以限制。

然而，對職業自由之限制，因從事職業之主客觀要件之差異，在憲法上有寬嚴不同之容許標準。其中關於從事職業之方法、時間、地點、對象或內容等執行職業自由之客觀條件，立法者為公共利益之必要，即非不得予以適當之限制。至人民選擇職業應具備之主觀條件，例如知識能力、年齡、體能、道德標準等，立法者若欲加以規範，則須有較諸執行職業自由之限制，更為重要之公共利益存在，且屬必要時，方得為適當之限制。再者，國家對人民行使公權力時，均應依據「憲法」第七條之意旨平等對待，固不得有不合理之差別待遇；惟「憲法」第七條平等原則並非指絕對、機械之形式上平等，而係保障人民在法律上地位之實質平等，立法機關基於憲法之價值體系及立法目的，自得斟酌規範事物性質之差異而為合理之不同規定，故因應不同業別之特性得為不同資格之要求與限制，也因

此就汽車運輸業經營條件之訂定有其法理之依據。

3.1.1 現行汽車運輸業家數及車輛現況

表 3-2 現行各汽車運輸業家數及車輛現況

業別	經營種類	家數	車輛數
貨運業	汽車貨運業	**4,637**	**62,438**
	汽車貨櫃貨運業	**555**	**6,395**
	汽車路線貨運業	**3**	**587**
	兼營汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業	**287**	**6,489**
	兼營汽車貨運業、汽車路線貨運業	**8**	**3,312**
	兼營汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業、及汽車路線貨運業	**7**	**5,701**
	個人小貨車貨運業	**60**	**23**
客運業	遊覽車客運業	**943**	**17,127**
	公路汽車客運業	**58**	**5,661**
	市區汽車客運業	**56**	**9,446**
小客車及小貨車租賃業	小客車租賃業	**1,563**	**36,352**
	小貨車租賃業	**64**	**3,643**
	兼營小客車租賃業、小貨車租賃業	**100**	**108,214**
計程車業	計程車客運業	**2,816**	**31,662**
	計程車客運服務業	**212**	**—**
	兼營計程車客運業、計程車客運服務業	**546**	**9,901**
	計程車運輸合作社	**110**	**18,985**
	個人計程車	**30,499**	**26,333**

附註：
市區汽車客運業係屬各縣市政府管理，相關統計資料至 2014 年底。
運輸業之車輛數不含失竊註記之車輛，且需符合各運輸業可領取之車種始計入車輛數。
本表車輛數為運輸業掛牌營運之車輛，不含報停、繳銷、吊銷等車輛數。
市區客運若跨縣市營運，在計算運輸業家數時，核定路線之縣市各分別計算 1 家。惟總計及臺灣地區家數項時僅依客運公司別列計 1 家。
資料來源：公路總局業務統計速報(105 年 05 月統計速報)

依公路總局業務統計速報，本研究依汽車運輸業審核細則對各汽車運輸業種之最低車輛籌設門檻規定，粗估兼營業者外之 2014 年底未達法定車輛數籌設門檻業種與平均短缺車輛數，如表 3-3 所示，汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業、遊覽車客運業、計程車客運業平均車輛數相當程度而言，未達法定車輛數籌設門檻，恐未合規維持車輛數門檻與相當規模。

表 3-3　104 年底未達法定車輛數籌設門檻業種與平均短缺車輛數

未達法定籌設門檻業種	平均車輛數	法定車輛數籌設門檻	平均短缺車輛數
汽車貨運業	13.5	一般 20 搬家 8 離島 5	較一般少 6.5
汽車貨櫃貨運業	11.5	30	較一般少 18.5
遊覽車客運業	18.2	30	較一般少 11.8
計程車客運業	11.2	30	較一般少 18.8

資料來源：本研究整理

另於表 3-4 所示，計程車業種而言，除計程車客運服務業不須持有車輛而未納入計算，粗略估算顯示不含合作社之個人計程車車輛數與公司型態之計程車客運業所登記之計程車車輛數相當，以個人經營型態為主之計程車業種，恐難負荷理賠責任之衝擊。

表 3-4　104 年底計程車客運業種車輛數占比

計程車客運業種	車輛數	車輛數占比
計程車客運業	31,662	36.4%
兼營計程車客運業、計程車客運服務業	9,901	11.4%
計程車運輸合作社	18,985	21.9%
個人計程車	26,333	30.3%
總和	86,881	100.0%

資料來源：本研究整理

我國現行關於汽車運輸業之規範，主要規定於「公路法」；至於汽車運輸業申請資格條件、立案程序、營運監督、業務範圍、營運路線許可年限及營運應遵行事項與對汽車運輸業之限制、禁止事項…等，則授權由交通部定之。

依「公路法」第 79 條授權制定之「汽車運輸業管理規則」，將我國汽車運輸業區分為：公路汽車客運業、市區汽車客運業、遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業九類。而該等汽車運輸業之籌設標準，則規定於「汽車運輸業審核細則」中。

對於汽車運輸業之籌設，主管機關除關注該籌設是否符合當地運輸需求、增進公眾便利外，亦針對車輛數、車輛規格及相關場站設備與經營財力為進一步審查。以下表 3-5 係依交通運輸之業別，就籌設標準為整理：

表 3-5 我國汽車運輸業類別與籌設限制

汽車運輸業別		資本額（新臺幣）	車輛數限制	例外
公路汽車客運業		1 億元以上	全新大客車 50 輛以上	經營離島或偏遠地區路線者；或由該管公路主管機關所設審議委員會認定可維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者。 其使用小客車為營業車輛者，以九人座為限，且同一路線使用輛數比例不得超過二分之一
市區汽車客運業		1 億元以上	全新大客車 50 輛以上	由該管公路主管機關所設審議委員會認定可維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者。 其使用小客車為營業車輛者，以九人座為限，且同一路線使用輛數比例不得超過二分之一。
遊覽車客運業		5 千萬元以上	全新大客車 30 輛以上	專辦交通車業務及金門、連江地區經營遊覽車客運業者，其資本額得新臺幣 1 千萬元以上，應具備全新大客車得為六輛以上(除專辦交通車業務者，其車齡不得超過七年外)。
計程車客運業	以公司行號經營	500 萬元以上	全新小客車 30 輛以上	
	個人經營	-	自購一輛為限，其車齡不得超過三年	
小客車租賃業	甲種小客車租賃業	5000 萬元以上	全新小客車或小客貨兩用車 合計 100 輛以上	
	乙種小客車租賃業	500 萬元以上	全新小客車或小客貨兩用車 合計 10 輛以上	
	丙種小客車租賃業	500 萬元以上	-	
小貨車租賃業		500 萬元以上	全新小貨車或小客貨兩用車合計 10 輛以上	
汽車貨運業	一般	2,500 萬元以上	全新貨車 20 輛以上	個人經營小貨車貨運業資本額不在此限。 其以自購小貨車 1 輛為限，其車齡不得超過二年。
	專屬搬家業務	1,000 萬元以上	全新貨車 8 輛以上	
	金門、連江地區	1,000 萬元以上	全新貨車 5 輛以上	
汽車路線貨運業		5,000 萬元以上	全新大貨車 30 輛以上。	
汽車貨櫃貨運業		3,000 萬元以上	全新曳引車 15 輛及半拖車 30 輛以上。	

資料來源:本研究整理汽車運輸業審核細則第 4 條

本章後續並將就汽我國車運輸業之經營管理現況與相關保險問題進行分析。

3.2 我國汽車運輸業經營管理現況與相關議題分析

3.2.1 汽車客運業

一、 公路汽車客運業營運概況

(一) 定義及車輛數

依據公路法第 34 條與汽車運輸業管理規則第 2 條之業別分類，公路汽車客運業係為「在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。」屬定時定線定班之營運方式，根據汽車運輸業管理規則第 40 條規定，公路汽車客運業應依營運路線許可證所核定之路線起點、經過地點、終點、里程行駛營運班車，不得逾越，但營運範圍並無特別限制。當營運路線銜接營運，應報請公路主管機關核發新證。除臨時性需要或為增進大眾運輸需要外，不得開行部分路段之營運班車。

根據公路總局 105 年 8 月份統計月報資料顯示（詳如表 3-6 所示），目前公路汽車客運業總計 51 家，其主管機關可分為臺北區監理所、新竹區監理所、臺中區監理所、嘉義區監理所、高雄區監理所、臺北市區監理所與高雄市區監理所等 7 個單位，又以臺北區監理所主管國光客運、統聯客運等大規模之公司，使得所屬家數及車輛數均為最多。國道客運及一般公路客運之路線數共計有 795 條，公路客運所有營業車輛數約為 5,766 輛，總營業里程以臺北區監理所轄管的 2 萬公里為最高，全國總計有 4 萬餘公里。

表 3-6 公路汽車客運業之業者數及路線數

營運概況 / 主管機關	家數（家）	路線數（條）	營業車輛數（輛）	營業里程數（公里）
臺北區監理所	12	192	2,768	20,105.8
新竹區監理所	10	204	894	4,965.9
臺中區監理所	11	137	656	5,789.7
嘉義區監理所	6	131	705	7,152.4
高雄區監理所	3	108	327	4,181.0
臺北市區監理所	7	17	256	690.1
高雄市區監理所	2	6	160	992.3
總計	51	795	5,766	43,877.1

(資料來源：公路總局 105 年 8 月份統計速報)

(二) 營運現況

截至民國 104 年底止，公路汽車客運業營業車輛數 5,711 輛，較民國 103 年底減少 77 輛（1.3%）；營業里程 43,916 公里，相較於民國 103 年底，減少 361 公里（0.8%）；行車次數達 879 萬 9,725 車次，較民國 103 年減少 31,049 車次（約 0.4%）；行駛里程為 60 萬 3,617 千車公里，較民國 103 年減少 10,859 千車公里（1.8%）；客運人數 16 萬 7,246 千人次，相較於民國 103 年減少 2,781 千人次（1.6%）；延人公里達 853 萬 2,317 千人公里，較民國 103 年減少 52 萬 5,852 千人公里（5.8%）；客運收入為 1,361 萬 56 千元，較民國 103 年減少 37 萬 9,104 千元（2.7%）。本研究彙整近 10 年來公路汽車客運業營運實績如表 3-7 所示。

表 3-7 公路汽車客運業營運實績比較

年(底)別	營業車輛	營業里程	行車次數	行駛里程（千車公里）	客運人數（千人）	延人公里（千人公里）	客運收入（新臺幣千元）
95 年	7,282	58,741	12,631,302	831,358	245,219	10,190,969	15,483,031
96 年	7,448	58,261	12,564,502	800,582	242,330	9,685,410	14,992,994
97 年	7,160	55,514	12,003,412	707,779	246,434	9,340,145	14,583,586
98 年	7,074	54,420	11,864,594	691,296	237,805	9,449,233	14,264,371
99 年	7,139	54,845	11,655,302	696,277	232,762	9,285,959	14,681,554
100 年	6,798	51,892	10,971,879	696,666	216,643	9,536,027	14,725,118
101 年	6,285	47,999	9,850,409	641,912	193,357	9,397,446	14,357,119
102 年	5,953	44,478	8,850,433	606,616	170,422	9,023,140	13,705,122
103 年	5,788	44,277	8,830,774	614,476	170,027	9,058,169	13,989,160
104 年	**5,711**	**43,916**	**8,799,725**	**603,617**	**167,246**	**8,532,317**	**13,610,056**
較上年增減率	**-1.3**	**-0.8**	**-0.4**	**-1.8**	**-1.6**	**-5.8**	**-2.7**

(資料來源：104 年交通年鑑)

公路汽車客運業運輸效率分析如表 3-8 所示：其中，每車公里平均收入（客運收入/行駛里程）為 22.55 元，較上年減少 0.22 元；每旅客平均運距（延人公里/客運人數）為 51.02 公里，較上年減少 2.26 公里。每車公里客運密度（延人公里/行駛里程）為 14.14 人，較上年減少 0.60 人；每旅客平均收入（客運收入/客運人數）為 81.38 元，較上年減少 0.90 元；而每延人公里平均收入（客運收入/延人公里）為 1.60 元，較上年增加 0.06 元。

表 3-8 公路汽車客運業運輸效率表

年別	客運收入/行駛里程（元/車公里）	延人公里/客運人數（人公里/人次）	延人公里/行駛里程（人公里/車公里）	客運收入/客運人數（元/人次）	客運收入/延人公里（元/人公里）
95 年	18.62	41.56	12.26	63.14	1.52
96 年	18.73	39.97	12.10	61.87	1.55
97 年	20.60	37.90	13.20	59.18	1.56
98 年	20.63	39.74	13.67	59.98	1.51
99 年	21.09	39.89	13.34	63.08	1.58
100 年	21.14	44.02	13.69	67.97	1.54
101 年	22.37	48.60	14.64	74.25	1.53
102 年	22.59	52.95	14.87	80.42	1.52
103 年	22.77	53.28	14.74	82.28	1.54
104 年	22.55	51.02	14.14	81.38	1.60
較上年增減率(%)	**-0.97**	**-4.24**	**-4.07**	**-1.09**	**3.90**

(資料來源：104 年交通年鑑)

(三) 現況課題

根據相關報告及本研究彙整，公路客運業所面臨之經營課題主要可區分為競爭運具、公路客運自身競爭力、及工時規範等三大面向。

1. 公路客運業面臨競爭運具之衝擊

高速鐵路自民國 96 年通車以來，對我國運輸業造成相當

之衝擊，首當其衝者除航空臺北－高雄航線外，國道長途客運，例如臺北－高雄、臺北－臺中及新竹－臺中等，均受相當之影響，相較於民國 96 年高鐵通車前之載客數，民國 104 年公路客運載客數下降超過 30%。主要係因為公路客運業者不易推出彈性營運措施（例如：彈性上下交流道、開行區間車...等)，對民眾而言，感覺不到其便利性而不願意搭乘，儘管沒有民眾搭乘，業者則仍須依核定班次開行班車，即便無人乘車的情況下亦同，導致資源浪費。此外，部分業者因不堪經營偏遠路線長期虧損而欲停駛，也造成公路客運業經營上的考驗。

2. 一般公路客運競爭力不足

依據交通部公路總局資料顯示，民國 104 年之公路客運路線共計 795 條，其中 398 條係屬於虧損路線，也導致每年公路總局均需編列約 7.1 億元之營運虧損補貼經費，以維持偏遠路線一條不減之政策目標。惟雖有相關資源之投入，但受限於一般公路客運行駛路線相對偏遠、路線長度常彎繞不直截、票價相對市區客運高且班次數不多之情況下，搭乘人數始終無法提升。

3. 工時規範不一致，駕駛員調度不易

現行大客車駕駛員不足問題日益嚴重，勞動部於勞基法對工時之認定係以上班打卡時間為基準，而交通部的汽車運輸業管理規則卻是依照駕駛時間為準，兩者標準不一，雖曾有業者將長途路線以換車的方式銜接營運，但此方式似不合乎汽車運輸業管理規則之規範。業者雖已極力招募公路（國道）客運駕駛員，但駕駛員不足之情況似無太大改善。

二、 市區汽車客運業營運概況

(一) 定義及車輛數

市區汽車客運業係一般所謂的市區公車，根據公路法第 34 條與汽車運輸業管理規則第 2 條之分類規定：「在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。」另依據汽車運輸業管理規則第 42 條規定，市區汽車客運業以行駛市區內為原則，其行駛路線由核准立案的公路主管機關核定。如需延長路線至市區範圍外，應敘明理由，檢同營運路線圖，報請各該管公路主管機關核准後方得行駛。

截至民國 104 年 12 月底，我國市區汽車客運業總計 88 家，其共計有 1,382 條營運路線（詳參閱表 3-9），每年載運 10.53 億人次，90.4 億延人公里，每人平均里程約 8.6 公里。隨著 6 都升格後，部分公路汽車客運路線陸續移撥為市區汽車客運，故市區汽車客運業的營運里程、營運車輛數、客運人數與延人公里等均大幅增加。

表 3-9 市區汽車客運業之業者數、路線數及車輛數

縣市	路線數	家數	車輛數	縣市	路線數	家數	車輛數
新北市	259	14	2386	雲林縣	3	2	8
臺北市	357	15	3565	嘉義縣	5	1	14
桃園市	63	5	441	屏東縣	20	1	38
臺中市	250	15	1366	臺東縣	2	1	8
臺南市	118	4	359	花蓮縣	4	2	9
高雄市	155	7	970	澎湖縣	14	1	59
宜蘭縣	19	3	31	基隆市	26	1	155
新竹縣	4	3	20	新竹市	40	6	101

苗栗縣	1	1	10	嘉義市	3	1	13
彰化縣	6	2	18	金馬地區	32	2	109
南投縣	1	1	1	**總計**	**1,382**	**88**	**9,681**

(資料來源：104 年交通年鑑)

(二) 營運現況

截至民國 104 年底，市區汽車客運業營業車輛數為 9,507 輛，較民國 103 年底增加 61 輛（0.6%）；營業里程 23,730.3 公里，較民國 103 年底增加 298.1 公里（1.3%）；行車次數 3,119 萬 1,813 車次，較民國 103 年減少 53 萬 7,313 車次（約 1.7%）；行駛里程 47 萬 4,397 千車公里，較民國 103 年增加 3,074 千車公里（0.7%）；客運人數 105 萬 3,200 千人次，較民國 103 年減少 14,066 千人次（1.3%）；延人公里數達 904 萬 1,134 千人公里，較民國 103 年減少 28 萬 3,097 千人公里（近 3.0%）；客運收入為 1,832 萬 6,241 千元，較民國 103 年增加 90,303 千元（0.5%）。本研究彙整自民國 95 年起 10 年間市區汽車客運業營運實績，如表 3-10 所示。

表 3-10 市區汽車客運業營運實績

年(底)別	營業車輛數(輛)	營業里程（公里）	行車次數（次）	行駛里程（千車公里）	客運人數（千人次）	延人公里（千人公里）	客運收入（新臺幣千元）
95 年	5,742	9,742.8	31,841,690	334,643	768,532	6,195,016	11,099,415
96 年	5,707	10,115.4	31,321,010	327,055	778,461	6,293,834	11,941,338
97 年	5,807	10,933.0	31,131,851	330,309	807,660	6,442,971	12,492,797
98 年	6,049	11,231.5	31,441,770	335,613	800,975	6,433,076	12,355,922

年(底)別	營業車輛數(輛)	營業里程（公里）	行車次數（次）	行駛里程（千車公里）	客運人數（千人次）	延人公里（千人公里）	客運收入（新臺幣千元）
99 年	6,761	12,115.5	24,022,117	367,545	877,067	7,021,088	13,427,980
100 年	7,609	14,585.1	27,087,740	390,019	943,694	7,503,861	14,479,949
101 年	8,507	18,491.9	28,699,557	417,216	994,690	8,188,123	16,719,380
102 年	9,313	22,253.6	31,015,707	452,548	1,046,238	8,904,389	17,848,037
103 年	9,446	23,432.2	31,729,126	471,323	1,067,266	9,324,231	18,235,938
104 年	**9,507**	**23,730.3**	**31,191,813**	**474,397**	**1,053,200**	**9,041,134**	**18,326,241**
較上年增減率(%)	0.6	1.3	-1.7	0.7	-1.3	-3.0	0.5

(資料來源：104 年交通年鑑)

民國 104 年市區汽車客運業運輸之效率分析，如表 3-11 所示。其中，每車公里平均收入（客運收入/行駛里程）僅為 38.63 元，較上年減少 0.06 元；每旅客平均運距（延人公里/客運人數）為 8.58 公里，較上年減少 0.16 公里；每車公里客運密度（延人公里/行駛里程）為 19.06 人，較上年減少 0.72 人；每旅客平均收入（客運收入/客運人數）為 17.40 元，較上年略增加 0.31 元；而每延人公里平均收入（客運收入/延人公里）為 2.03 元，較前一年度增加 0.07 元（約 3.57%）。

表 3-11 市區汽車客運業運輸效率表

年別	客運收入/行駛里程（元/車公里）	延人公里/客運人數（人公里/人次）	延人公里/行駛里程（人公里/車公里）	客運收入/客運人數（元/人次）	客運收入/延人公里（元/人公里）
95 年	33.17	8.06	18.51	14.44	1.79
96 年	36.51	8.08	19.24	15.34	1.90
97 年	37.82	7.98	19.51	15.47	1.94
98 年	36.82	8.03	19.17	15.43	1.92
99 年	36.53	8.01	19.10	15.31	1.91
100 年	37.38	8.07	19.24	15.68	1.94
101 年	40.09	8.23	19.63	16.82	2.04
102 年	39.44	8.51	19.68	17.06	2.00
103 年	38.69	8.74	19.78	17.09	1.96
104 年	38.63	8.58	19.06	17.40	2.03
較上年增減率(%)	-0.16	-1.83	-3.64	1.81	3.57

(三) 現況課題

根據相關報告及本研究彙整，市區汽車客運業所面臨之經營課題主要可區分為小型業者進入障礙、營運路線重疊、地方制度改變、及新型態服務之導入等四大面向。

1. 小型業者的進入服務不易，造成中小型都市的服務多樣性缺口

根據汽車運輸業審核細則規定，客運業者應依不同客運業

別要求之不同資本額與車輛數申請經營，其中公路與市區汽車客運業應具備新臺幣 1 億以上資本額與 50 輛以上全新大客車之經營規模限制。此舉限制對於欲經營鄉鎮中心市區內短程、少量旅次的業者（小型業者）負擔過大，也因此後來均由各鄉鎮公所以準用市區客運業管理規則之鄉鎮小巴取代。儘管條文後段有另附但書「但由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者，不在此限」，然對於小型業者而言，目前仍較不易獲得審議委員會的認定。

2. 營運路線重疊，缺乏整合，無幹支線設計

市區汽車客運係目前大多數縣市或都會區公共大眾運輸的服務主力，即使擁有捷運之都會區受限於固定軌道與路線，仍需以市區汽車客運業輔助接駁。也因此地方政府便要求業者闢駛主要場站至人口密集區之市區客運路線，惟業者為平衡收入經常需要行駛多個場站與多個人口密集區，更因應民眾需求闢駛副線或區間車，導致營運路線不斷增加，但營運路線與面積比卻無法有效提升，導致路線彼此競合形成營運無效率。此外，使用者因不習慣（不喜歡）轉乘方式搭乘公車，也迫使業者增加直達性的路線，不僅造成投入資源的浪費，在偏遠地區因為班次數少更容易增加民眾候車之時間。

3. 地方制度改變（包括新北市、臺中市、臺南市及桃園市之升格）影響市區汽車客運業的發展策略

傳統市區汽車客運業的營運框架，似無法完全滿足各直轄市的發展構想，尤其是直轄市區中較偏遠的地區，與部分

市區擬開闢的社區巴士僅能準用市區汽車客運管理規則，並無相關營運規範。另路網型態、費率結構、票證制度、社區巴士和補貼制度等策略，應有整體性的配合，並需同時符合大型都市之發展與規劃方向。

4. 新型態服務造成業別間業務重疊與衝擊

為進一步減少地方政府營運虧損補貼之支出，已有部分縣市提供末段以計程車接駁市區客運的方式聯運，主要係希望透過小型車輛之便利與經濟性，取代似有虧損的末端運輸；另外，也有部分地方政府在禁行甲乙類車輛之路線上，以計程車共乘方式提供公共運輸服務。前述新興運輸服務多依附於市區汽車客運業與其競爭客源，卻以較低門檻進入市場、以較低成本提供服務，或由業者以交叉補貼方式免費提供服務，使市區汽車客運業者面臨不公平之競爭。

三、 遊覽車客運業營運概況

(一) 定義及車輛數

遊覽車客運業係依公路法第 34 條規定，係指「在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者」，其營運之業務範圍，係規範於汽車運輸業管理規則第 85 條。「遊覽車客運業及公路與市區汽車客運業兼營遊覽車客運業者，應在公路主管機關規定之營業區域內營業」。「遊覽車客運業專辦交通車業務者，業務範圍及營業區域以公路主管機關核定者為限，其車身加漆及標識應依公路主管機關之規定」。「公路及市區汽車客運業以行駛班車辦理包車出租者，其營業範圍公路汽車客運業以其核定行駛之路線，市區公車以核定行駛之營業區域為限」。

而遊覽車客運業之經營方式，係依照汽車運輸業管理規則第84條規定：「車輛應停置車庫場內待客包租，不得外駛個別攬載旅客，或開駛固定班車且車輛出租時，應據實填載派車單，隨車攜帶」。

從上述法規之定義，遊覽車客運業之經營，在交通車業務部分，主要應係以與機關、學校或其他團體洽談交通車合約，以行駛上下班或上下學之旅次型態為主；在承辦遊覽車包租業務部分，則包括由旅行社承租辦理旅遊、由旅行社以外團體或個人包租旅遊、行駛觀光巴士（接送散客，非包租性質）、作為購物專車、醫療專車或社區巴士、無租車契約之定時定線班車等。而目前又以「由其他團體或個人包租旅遊」、「由機關、學校或其他團體包做交通車」及「由旅行社承租辦理旅遊」等三種合法經營型態為主。

根據交通部統計處民國102年遊覽車營運狀況調查報告顯示，我國目前的遊覽車業者數共計有911家，而營運的車輛數共計有14,683輛遊覽車，其中以臺北市之229家遊覽車業者與擁有3,838輛遊覽車高居全國之冠，高雄市次之，臺中市緊追其後，如表3-12所示。

表3-12 遊覽車客運業之業者數及車輛數

縣市	家數	車輛數
新北市	54	833
臺北市	229	3,838

臺中市	103	1,884
臺南市	64	1,178
高雄市	128	1,954
其他縣市	317	4,823
金馬地區	16	173
總計	**911**	**14,683**

資料來源：交通部統計處

(二) 營運現況

表 3-13 臺灣地區目前遊覽車客運業的型態

經營類型	一般公司	部分靠行公司	完全靠行公司	
負責人身分	負責人為車主	負責人只擁有部分車輛	推派車主1人代表	由人頭擔任名義負責人
駕駛員	全為雇用	公司雇用、靠行車主	全為靠行車主	
車輛來源	完全公司自有	公司自有、接受靠行	完全接受靠行	
車輛登記	登記在公司			
業務來源	完全公司提供	1.公司提供業務(靠全行) 2.靠行車主自攬(靠半行)	絕大多數此類公司係由靠行車主自攬,極少數此類公司係由公司提供	
駕駛員應	依公司規章行	1.按月支付靠行規費		

盡之義務	事	2.發生行車肇事時回報公司 3.車輛的各項文件交由公司登記及保管 4.保留與營運相關之支出憑單供公司製作營運報表		
收入來源	載客所獲得之運費	1.載客所獲得之運費 2.靠行車主規費	靠行車主規費	1.靠行車主規費 2.買賣車輛利得 3.提供購車貸款之利得 4.轉賣車行執照 5.開立發票稅差

資料來源：本研究自行整理

因民國 87 年 12 月，交通部為抑制新公司的成立與大客車數量成長而將新公司設立要件中之資本額與車輛數分別提高至 5,000 萬與 30 輛，欲透過減少新公司成立數目來降低市場內的營業大客車數目，但此卻造成部分財力不足而欲加入經營的業者選擇向現有業者靠行以迴避設立門檻要求，造成靠行營業方式盛行，成為遊覽車客運業的主要經營方式。

「靠行營業」係為車輛所有人將車輛登記於車行名下，定期向車行繳交定額之「靠行費」，其車輛由車主自行營運及自負盈虧，而車行則提供車主一般行政支援服務，雙方的權利義務關係多以契約規範。「靠行營業」現象之生成，該現象存留至今，主因係與行業之營運特性或曾經受到牌照管制有所關聯。

此外，開放新加入遊覽車業的設立門檻高，使財力不足但欲加入經營的業者選擇向現有業者靠行，迴避設立門檻要求，亦即將自己車輛設籍於車行下，產生如表 3-13 中的第二種經營型態－

部份自有、部分靠行。另部分有意籌設新公司但未達設立門檻者，可能邀集一人一車的個人車主，共同成立一家公司並從中推派一人擔任公司負責人，形成第三種經營型態－完全靠行，而若遊覽車司機受雇多年後，對於遊覽車業務的承攬與經營略有心得，有自立門戶意願，將自行購入投資的營業車輛經原雇主同意協議靠行於公司中，將第一種經營型態轉為第二種形式，屬早期靠行之經營型態。

而在責任保險部分，雖然保險公司係與遊覽車公司或公會組織洽談，雖然仍係以投保保單車輛數及營業或自用之車種差異做為保費計算基礎，但由於上述經營型態之不同，在公會、公司及司機間之責任義務亦有所差異，將於後續章節加以說明。

(三) 現況課題

根據相關報告及本研究彙整，遊覽車客運業所面臨之經營課題主要可區分為進入障礙、業務規範重疊、及營運環境不良等三大面向。

1. 進入市場門檻過高，促使靠行現象之生成

以遊覽車客運業為例，審核細則第 4 條第 1 項規定遊覽車客運業申請籌設，除金門、連江地區及專辦交通車業務外，應符合最低資本額新臺幣 5,000 萬以上、具備全新大客車 30 輛以上，未允許個人單獨經營，導致許多以遊覽車相關業務維生，卻因規模或資力不足者，不得已需依附其他核准設立之業者，此一駕駛人自備車輛參與經營之情形俗稱「靠行」。

據遊覽車客運商業同業公會估計，目前全臺約有 16,000 多輛遊覽車，其中屬駕駛人自備車輛參與經營之類型約有 7,500 多輛，

約佔全體業者近五成。惟汽車運輸業相關管理規範並未有駕駛人自備車輛參與經營之態樣，致使遊覽車客運業者（公司）與駕駛人自備車輛參與經營者（靠行者）為處理車輛所有權與實際出資分屬不同人之情形，只能透過自行簽訂書面契約，以求日後發生爭端時能有所依據。然實務上公司與靠行者之間，仍因車輛所有權歸屬及事故意外發生後求償對象之等問題，頻生爭端，靠行經營型態之遊覽車公司，常因「靠行費」及「車輛所有權問題」，使車行與駕駛人之間出現經常性紛爭，或駕駛人受不合理剝削等問題，囿從原先實以旅遊服務的「運輸業」，轉成替靠行車主提供行政支援的「服務業」客運，其公司營業本質早有名無實，造成公路主管機關管理困難，消費者卻仍視其為服務主體，爰此衍生出諸多負面衝擊。

2. 業務規範與定義不清，與公路客運和市區汽車客運業務重疊

在交通車業務部分，主要雖由遊覽車客運業者之主要業務，而公路客運與市區客運也可在其營運路線內行駛兼營，然於縣市合併後，整體的營業區域幅員廣闊，以致遊覽車客運業者時常認為市區汽車客運業者以專車名義兼營包車出租業務屬不合理之情形，似已嚴重瓜分遊覽車業務之內容，故常因此產生衝突。

3. 營運環境不良，致使駕駛員缺額問題嚴重

然現行大客車駕駛員不足之問題日益嚴重，雖遊覽車客運業之業務相較公路客運或市區客運而言，整體較具有彈性化之空間，致使許多駕駛員如已符合汽車運輸業管理規則第 86 條之規定後，則改以選擇遊覽車業，但根據訪談得知，目前公路總局發出之職業駕照已有 9 萬多張，理應整體的大客車駕駛員有足夠供給

情形，然實際卻非如此，其關鍵在於工作待遇、社會觀感、用路環境等都有關係，主管機關應予重視其情況。

3.2.2 計程車業

一、 定義及車輛數

(一) 計程車客運業定義

依據公路法第 34 條第 1 項第 4 款、汽車運輸業管理規則第 2 條第 1 項第 4 款，計程車客運業係指在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。現有計程車客運業營運型態包括「計程車車行」、「個人經營計程車客運業」、「計程車運輸合作社」3 種型態。計程車車行業者係以運輸業者身分，公司或行號名義申請核准辦理，車行應備妥車輛及設備，僱用駕駛人駕駛，後因車行無法掌握駕駛人之營收，而將車輛賣給該駕駛人，漸漸演變為現今車行以出租車輛或受理駕駛人寄行之經營型態，而所謂寄行行為，係車行及駕駛人間私人契約行為，名義上駕駛人為車行僱用，事實上則是自己當老闆獨立經營。

個人車行營運型態就是「駕駛人即老闆」，乃為鼓勵駕駛行為表現優良之個人經營計程車業，駕駛人必須符合汽車運輸管理規則第 92 條、93 條規定，個人車行不得僱用他人或將車輛轉交他人駕駛，且不得將牌照轉讓其他個人或公司行號。

計程車運輸合作社係指依合作社法、公路法、地方制度法暨相關法令規定，由合作社主管機關及公路主管機關視實際需要輔導核准成立，其社員以在核定區域內，以小客車出租載客為營業之運輸合作社（計程車運輸合作社設置管理辦法第 4 條）。計程車運輸合作社由一群駕駛人所共同組成合作社型態之營運組織，並由駕駛人自行經營管理，計程車運輸合作社屬計程車客運服務業，提供所屬社員各項服務，其營運管理則採合作、自治管理經營，其車輛係由社員自備，於牌照登記書及行車執照上，登載該

社員為車輛產權所有人，並各自領有汽車運輸業營業執照及牌照，採管理權與所有權分開處理，其牌照使用僅限社員本人及經主管機關核准輪替駕駛之配偶或同戶直系親屬，並不得僱用他人或將車輛交予他人駕駛營業。

(二) 計程車客運服務業定義

計程車客運服務業指以計程車經營客運服務而受報酬之事業（公路法第 2 條第 1 項第 15 款）。依據計程車客運服務業申請核准經營辦法第 3 條規定，計程車客運服務業得接受委託辦理下列服務業務：

1. 車輛牌照之請領、換發、繳銷、車輛檢驗及各種異動登記；
2. 車輛違規罰鍰及稅費等之繳納；
3. 汽車責任保險之投保；
4. 行車事故之有關處理事項；
5. 購車貸款申請及動產擔保之登記；
6. 車輛派遣；
7. 其他經公路主管機關核准之業務。

而計程車客運服務業之服務對象，則應符合下列規定：

1. 須為領有有效之職業駕駛執照及執業地計程車駕駛人執業登記證之駕駛人；
2. 前項第 1 款至第 5 款及第 7 款服務業務，限對同一公路監理機關轄區內個人經營計程車客運業者提供服務；
3. 經營前項第 6 款車輛派遣服務業務，限對同一營業區域內之計程車提供服務。

(三) 計程車客運業之車輛數

計程車在都市公共運輸領域中被定義為「副大眾運輸系統」，可提供及門、快速且具私密性之運輸服務，在整體運輸系統中扮演著重要的角色。民國 104 年 12 月底之統計資料，全國計程車數量計有 86,979 輛，近年來維持在一定之數量未有明顯之增減。以民國 105 年 9 月底最新公布之資料則顯示，我國計程車總數為 87,165 輛，如表 3-14 所示，較民國 104 年年底僅微幅增加 86 輛，變動幅度不及千分之一。各縣市中以臺北市 28,465 輛最多，新北市 22,339 輛次之，高雄市 8,364 輛再次之，前二者合計占全國總數 60%。六都以外則以基隆市 4,014 輛為最多可能與地形及大眾運輸路網密度有關，另外則以花蓮縣 1,083 輛次之，其餘縣市登記計程車數量均不超過千輛。

表 3-14 各縣市計程車登記數

各縣市計程車登記數 - 民國 104 年 12 月底

縣市/地區	登記數	縣市/地區	登記數	縣市/地區	登記數
臺灣地區	86,625	新竹縣	556	花蓮縣	1,083
新北市	22,339	苗栗縣	394	澎湖縣	226
臺北市	28,465	彰化縣	720	基隆市	4,014
桃園市	5,528	南投縣	266	新竹市	733
臺中市	7,612	雲林縣	231	嘉義市	409
臺南市	3,742	嘉義縣	277	金馬地區	540
高雄市	8,364	屏東縣	443	金門縣	460
宜蘭縣	804	臺東縣	419	連江縣	80

資料來源：交通部公路總局 104 年統計速報

表 3-15 則顯示近 10 年各類小客車車輛登記數，計程車自民國 95 年超過 9.2 萬輛後即一路下滑，近五年車輛數約為 8.7 萬輛之譜；然交通部交通統計月報資料顯示包含計程車與小型租賃車之營業小客車，則有逐漸增加之趨勢。民國 95 年至 98 年間，自用小客車之車輛登記數約維持 550 萬輛左右，但自民國 99 年起則又以每年 20 萬輛之速度成長，顯示我國小客車之持有確實受到全球經濟景氣影響。

表 3-15 歷年小客車車輛登記數

年份	自用小客車	營業小客車	計程車	小計
95 年底	5,555,507	142,817	92,418	5,698,324
96 年底	5,567,687	145,155	89,738	5,712,842
97 年底	5,530,314	144,112	88,779	5,674,426
98 年底	5,559,247	145,065	88,589	5,704,312
99 年底	5,642,969	160,444	87,449	5,803,413
100 年底	5,787,010	173,078	87,012	5,960,088
101 年底	5,909,115	182,209	86,654	6,091,324
102 年底	6,046,599	190,280	87,256	6,236,879
103 年底	6,205,246	200,532	87,643	6,405,778
104 年底	6,365,190	208,556	86,979	6,573,746

資料來源：交通部公路總局 104 年統計速報

二、 計程車客運業營運概況與課題

本節將針對計程車業相關之營運現況及經營管理層面之重要課題進行說明與討論。

1. 營運現況

計程車產業之組織型態相當複雜，以現行法規而言，計程車產業存在三種經營型態，包括「計程車公司（行號）」、「個人經營計程車客運業」、「計程車運輸合作社」。

(一) 計程車公司之計程車

係以公司名義對外營業；車輛依規定必須標示該公司之名稱於兩側後車門。國內此種經營型態之車輛佔大部分，就法規層面來說，車輛登記為公司所有，惟實際上車輛產權可能是公司或是駕駛員。計程車公司之經營方式包括以下 3 項：

1. 車輛由公司購買，僱用員工駕駛車輛：

此亦為民間一般企業之經營模式。駕駛員營業所得歸公司所有，駕駛員則支領公司薪水，並受勞工相關法規保障。我國引進計程車產業初期即為此經營方式，亦為日本東京現行計程車公司之經營方式。此經營方式之優點為公司可以依據整體產業現況調整營運策略；缺點為無法稽核駕駛收取之車資是否全數繳回公司，公司收益無法確定，國內計程車公司幾乎沒有採用此種經營方式。

2. 車輛出租予駕駛員，營收歸駕駛員所有：

此類營業方式係公司購買車輛，出租給駕駛員自行營業，駕駛員則繳付租金給公司，營業收益皆歸駕駛員所有。目前市場上有短租與長租兩類，短租係按日計算每 3-7 日收取租金，長租則按月收取。在此經營方式下，駕駛員與公司間純粹係車輛租賃關係，實質上雖無僱傭關係，但在法律上仍受民法僱傭關係規範。

3. 牌照出租予駕駛員，車輛由駕駛員自購：

此類營業方式係駕駛員自行購買車輛，以公司名義申請牌照營業，亦即所謂「靠行」。計程車公司主要以此種經營方式營運，駕駛員只要每月支付公司固定的「掛牌費」(靠行費)」即可，其營業收入皆歸駕駛員所有。駕駛員與公司間純粹係牌照租賃關係，實質上無僱傭關係，但在法律上仍受民法僱傭關係規範。

(二) 個人經營計程車客運業

依據法規制度，計程車之車輛產權仍必須登記為計程車公司所有，公司與駕駛人之間關係則以彼此訂定的契約來加以規定；因此，司機與車行之間問題層出不窮、勞資糾紛不斷，司機們希望能夠脫離車行，為解決嚴重的靠行問題。民國 75 年公告「寄行車輛駕駛員申請個人經營計程車客運業處理準則」，開始辦理靠行車脫行經營個人計程車客運業務；並於民國 76 年公告「個人經營計程車牌照發給作業要點」、修正「汽車運輸業管理規則」第 92 條，將個人經營計程車客運業納入法規管理。

個人經營計程車客運業係需符合一定的資格條件後，自行購車並領取汽車運輸業營業執照開始營業。部份個人車行駕駛會選擇加入無線電派車業務，以較有效率的方式營運；但大部份個人車行駕駛員仍選擇自行巡迴攬客或定點排班方式營業。

(三) 計程車運輸合作社

政府辦理個人計程車脫行作業後，個人計程車客運業數量大增造成管理不易，衍生出許多問題，如牌照價格飆漲、計程車組織動員..等，於是政府決定仿效新加坡，鼓勵個人車彼此組成一個組織；於民國 85 年開放頒布「計程汽車運輸合作社

推進要點」，開放計程汽車運輸合作社(簡稱計程車社) 經營，其經營型態是歸屬於汽車運輸業之一，即計程車社發起人向公路主管機關申請汽車運輸業籌設許可，社員入社時必須自備車輛及認購股金一萬元以上，以取得共同經營計程車社之權利。

依「合作社法」第 1 條定義，所謂合作社係依平等原則，在互助組織之基礎上，以共同經營方法謀社員經濟之利益與生活之改善。政府在開放計程車運輸合作社時，並未強制要求合作社必須具備車輛派遣功能，致使外界常詬病計程車運輸合作社並無所謂以共同經營方法謀社員經濟之利益，僅係將靠行車輛重新組合成另一組織，而遭計程車公司強力反彈。在「公路法」第 39 條之 1 公告實施前，欲加入計程車市場營業之駕駛可自由加入合作社為社員後領牌營業；「公路法」第 39 條之 1 實施後因受限於牌照管制影響，無法再自由進出合作社，造成既有社員無法自由挑選較優良的合作社加入，也造成現有合作社規模逐漸萎縮。為避免計程車運輸合作社規模萎縮過快，公路主管機關訂定合作社依牌照管制前的規模為限，一旦有社員退社，合作社必須在期限內，自行尋找社員替補。

過去政府採用「無償授予」來發放計程車牌照，造成車行視車牌為私有資產，如日前計程車客運業商業公會主張其車輛牌照係在民國五、六十年間繳納「淘汰落後車輛徵收補助費」向政府購買而得；現今計程車數量供過於求，要求政府應予購回以減少市場計程車數輛。惟經查最高行政法院民國 50 年 6 月 29 日判字第 42 號判決認為：此種收購三輪車補助費之性質係屬代辦費用，與以行政權課徵之稅捐或規費有別，不能視繳納收購三輪車補助費為繳納稅捐或規費。另依據財政部賦稅法「使用牌照稅法」，牌照所有權屬於政府，車行僅有經營權，且自民國 62 年起至民國 68 年止，淘汰落後車輛費改由各型汽車共同負擔，因此，商業公會要求政府購回過多的計程車牌照缺

乏合法性與正當性。是故政府必須導正車行業者的不正確觀念。計程車運輸合作社設置管理辦法中，言明牌照經營權屬於駕駛人，車輛的產權則為合作社共有。整理關於計程車產業的相關法規之後，車行、個人車行與合作社皆以公路法為母法。政府對於車行成立之後的經營管理規定付之闕如，而對計程車運輸合作社之經營管理有詳細的規定。茲將不同的計程車經營型態區分，將計程車經營型態分成車行、個人車行、合作社和派遣公司，探討不同經營型態與牌照所有權、車輛產權、駕駛人、營運方式和法規制度之關係。整理如表 3-16。

表 3-16 計程車營運型態比較

		車行	個人車行	合作社
牌照	所有權	無 依據「使用牌照稅法」	無 法規中言明個人經營計程車牌照之「使用」以原申請人為主	無
	經營權	擁有	符合優良駕駛人才能申請且須持有駕駛職業登記證六年以上	無
車輛		擁有(法律上) 無(現況)	有	無 車輛產權為社員所共有
駕駛人		1. 僱用司機 2. 將車牌出租 3. 將車牌與車輛出租 4. 駕駛按月支付車行管理費用	駕駛人即是老闆	1. 由一群駕駛人所共同組成之合作型態營運組織 2. 駕駛按月支付計程車合作社管理費用
管制法規		1. 公路法 2. 汽車運輸業審核細則 3. 汽車運輸業管理規則 4. 車行經營管理之相關規定付之闕如	1. 公路法 2. 汽車運輸業管理規則	1. 公路法 2. 計程車運輸合作社設置管理辦法 3. 合作社成立後，仍應定期或不定期予以查核與評鑑業務，並得處罰或撤銷其登記
經營方式		1. 車行車：車行購車後僱用職業駕駛人 2. 寄行車：職業駕駛人購車寄掛於車行牌下	一人車行	類似車行寄行方式，由社員個別營運
附註		本身可提供衛星派遣或無線電服務	1974年試辦 1975年開放申請 1993年資格從嚴數量從寬	本身可提供衛星派遣或無線電服務

（資料來源:周文生，運輸研究所(2016)）

整體而言，我國計程車經營樣態，目前大部分仍採傳統小規模方式經營，產業長期供過於求，造成市場機制無法有效運作，乘客無法

篩選服務水準好的計程車，最終導致陸續產生許多環保、勞工、交通與產業政策等社會議題以及劣幣驅逐良幣的現象。另一方面，因應近年來智慧型手持設備的普及及其應用，各式各樣創新服務不斷推陳出新，包括網路訂車、APP 叫車、Uber、Lyft 和 SideCar 等各類創新服務已風靡全球，但在顛覆傳統的同時，原有公路法、汽車運輸業管理規則與汽車運輸業審核細則並無法將相關服務納入規範，引發巨大爭議。惟一再的查處並無法禁絕民眾對更便宜、更優質服務的需求。此類服務與既有計程車客運業的競合在所難免，主管機關應進一步探討如何界定此類服務的法律地位，如何將其納入監管，從而提升公眾使用運輸服務的安全性。

歷年來法規變動的目的，主要是針對個人計程車而修訂，凸顯出個人計程車管理不易的意涵。個人車行申請條件為年齡 30 歲以上，68 歲以下（經公路主管機關獎勵有案或領有殘障手冊之計程車駕駛人不受須年滿 30 歲限制）。連續持有有效之計程車駕駛人執業登記證 6 年以上（經公路主管機關獎勵有案或領有殘障手冊之計程車駕駛人不受限制）。審核規定包含過去未曾有犯重大刑事案件、最近 3 年內無違規記點、最近 5 年內無受吊扣駕駛執照處分、最近 3 年內無計程車乘客申訴紀錄等條件。亦即代表需申請個人車前必須先加入車行營業 6 年資歷，於過去 3 年中車行司機若無被警察攔下違規記點即可有申請個人車之權利，但若因違規被檢舉計點則計算於車行上，並未實質針對司機計點，故該措施常有遺漏缺失，造成個人車行申請條件較寬鬆之情形。考量個人車行管理較不易，短期應逐步減少發放個人車行車牌。

長期來說，主管機關應從法規進行調整與修正，朝向營業型態全面管理，協助輔導計程車車行及合作社轉型，整併車行與缺乏合作精神之合作社，以企業化管理，利用新科技協助媒合顧客需求與計程

車供給，減少街頭巡迴攬客營運方式，進而紓解交通、節約能源，並利用稽核制度提高車行及合作社車輛之榮譽使命感，提高計程車服務品質，增加營業收入，達成三方互利之情形。

(四) 現況課題

1. 供給過多而營運效率未相對提升

目前過多的計程車，造成都會區道路巡迴的空車率增加，以及營運成本的逐年上升，使得計程車費率不斷調漲，但服務水準卻未相對提升，使得民眾搭乘意願下降，駕駛必須延長每日營業時間以換取合理收入，造成業者面對更高的空車率，向政府要求更高的費率，導致「惡性循環」的現象。

2. 營業規模較小，造成承擔風險能力薄弱

早期計程車營運採靠行制度，通常由車行購買車輛，然後僱用司機或將車輛出租給司機營業；但部分司機有能力自行購買車輛，只因無法達成設立之門檻規定，於是向公路監理單位取得牌照後，轉而投靠車行，將車輛所有權登記於車行名下、定期向車行繳交規費。如此一來，造成車輛所有權以及其他車行、司機合約上的許多糾紛，政府遂於 84 年制定「計程車運輸合作社設置管理要點」，開放由計程車司機自行組成合作社的經營模式。計程車行與運輸合作社的差別在於，後者屬非營利事業團體，政府會獎勵績優者並輔導考核不佳者改善，而前者則類似一般營利的公司行號，取得特許執照並完成相關手續後即可設立、營業；另外，尚無能力購車的司機若選擇靠行，則可透過車行協助購買，再以分期方式償還車行，而運輸合作社則通常無法負擔這樣的成本。據交通部公路總局統計，104 年底臺閩地區計程車相關業者約有 3.5 萬家、8.7 萬輛車，其中

計程車客運業者有 2,821 家、31,436 輛車，個人計程車行有 30,837 家、26,630 輛車，而計程車運輸合作社則有 110 家、19,053 輛車；顯示計程車營運方式仍以靠行為主，個人車行居次，由司機自行組成的合作社占 2 成餘居第三位。且我國在申請個人經營計程車客運業時，並未有資本額等要求，故在以靠行及個人經營為主之計程車產業，如遇上交通事故，理賠負擔能力相對其餘汽車運輸業，理論上是最為薄弱的。

3. 面對新興資訊產業之衝擊

於計程車服務涉及社會公眾利益，無論在費率訂定、駕駛人資格、牌照發放、車輛要求、營業區域劃分等層面皆有賴政府部門妥適的管制或管理，以營造計程車業良好之就業條件與健全的消費市場。整體而言，我國計程車經營樣態，目前大部分仍採傳統小規模方式經營，產業長期供過於求，造成市場機制無法有效運作，乘客無法篩選服務水準好的計程車，最終導致陸續產生許多環保、勞工、交通與產業政策等社會議題以及劣幣驅逐良幣的現象。另一方面，因應近年來智慧型手持設備的普及及其應用，各式各樣創新服務不斷推陳出新，包括網路訂車、APP 叫車、Uber 等各類創新服務已風靡全球，但在顛覆傳統的同時，該種新型態業者卻未能納入我國原有之公路法、汽車運輸業管理規則與汽車運輸業審核細則中，引發爭議。

從科技與服務的創新來改變營業小客車之經營型態是提升其競爭力與服務品質的關鍵，亦可改善產業長期以來「載客效率低落」、「資訊不透明」與「劣幣驅逐良幣」的情形。Uber 於民國 102 年 7 月進入國內市場，首先與小客車租賃業合作；並自民國

103 年 5 月起與自用車合作。民國 103 年 7 月份計程車客運業者包圍交通部抗議。依據民國 103 年臺北市公共運輸處委託進行臺北地區計程車營運狀況調查之研究顯示， Uber 進入國內市場之初期，計程車經營績效並未受到明顯負面衝擊，節錄臺北市公共運輸處委託研究報告內容如表 3-17 所示。

表 3-17 民國 103 年臺北地區計程車營運狀況調查表

	民國 101 年 (11 月)	**民國 103 年 (11 月)**
每日載客旅次數(次)	9.22	13.17
每日營業收入(元)	1,796	2,114
每日營業時程(小時)	11.22	10.41
時間空車率(%)	71.31%	67.1%
距離空車率(%)	52.55%	49.7%

資料來源：交通部公路總局 103 年統計速報

目前立法院已於 105 年 12 月 16 日三讀通過修正公路法第 77 條第 2 項，也就是所謂的「UBER 條款」，未來若有違法經營汽車或電車運輸業者，得依違反情節輕重處新臺幣 10 萬以上 2500 萬以下罰緩，並勒令其歇業，並吊扣牌照及駕照 4 個月至 1 年，兩年內不得再請領或考領。但民眾對追求更便宜、更優質服務的需求持續存在，此類服務與既有計程車客運業的競合在所難免，主管機關面臨該種挑戰後，亦已於 105 年 10 月 25 日修正部分「汽車運輸業管理規則」、「計程車客運服務業申請核准經營辦法」第 23 條之 1 及「汽車運輸業審核細則」第 7 條，提供多元化計程車服務，多元計程車能申請使用 4 門以上轎式小客車，亦即休旅車、廂型車也能當作計程車；車輛顏色部分除不能使用黃色外，其餘顏色都可以申請。為分辨一般計程車與多元化計程車的差異，將限制多元化計程車不能設置車頂燈。此外，載客則需透過

預約或特約排班，不像計程車能在路上巡迴攬客。此外，為資訊透明化，讓多元化計程車所使用的 App，民眾叫車前須提供車輛廠牌、車號、出廠年份等基本資訊；輸入起訖點要有預估車資，同時要讓旅客能填寫乘車評價。

依上述調查數據顯示，計程車消費市場是持續成長的，雖目前由於無法掌握 Uber 營運數據，但可以確定的是，未來營業小客車市場整體需求係向上提升，若營業小客車產業能得到良好的發展，當可抑制自用小客車的成長。面對這種需求，業者更應該不斷提升服務品質來滿足需求，而政策制訂的目標，不僅一方面從懲罰非法服務者出發，保障合法業者之生存權，另外更恰恰是應當朝著滿足市場需求、促進和規範產業供給的方向推進，以引領產業朝向健康、有序的方向發展。

3.2.3 貨運業

一、 定義及車輛數

(一) 定義

目前國內公路汽車貨運分汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業等三類營運，其定義與營運範圍如表 8 所示，各類之營運特性簡要說明如下。

表 3-18 公路法對汽車貨運業之定義與範圍

業別	定義	營運範圍
汽車貨運業	以載貨汽車運送貨物為營業者。	未加以限制
汽車路線貨運業	在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。	核定路線
汽車貨櫃貨運業	在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。	核定區域

資料來源：本研究自行整理

1. 汽車貨運業

係指「以載貨汽車運送貨物為營業者」，其申請籌設之最低資本額新臺幣 2,500 萬元以上，且應具備全新貨車 20 輛以上。運送的貨物多為整車運送，且多為單一託運人或單一收貨人，營運路網多屬於點對點的直接配送，無固定路線及班次，運送過程較不需將貨物轉運或併裝，故大多數業者亦不需有場站設施。

2. 汽車路線貨運業

係指「在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者」，其申請籌設之最低資本額新臺幣 5,000 萬元以上，且應具備全新大貨車 30 輛以上，並得視營業需要購置聯結車併同貨車計算。以各地營業為主站所，採定時發車，行經一定路線，將託運之零擔貨物，按時送達目的地。由於業者須具有固定營運路線及班次，且通常會設置不同功能或性質的營業站所作為貨物組裝、轉運、收送等服務站，故投資門檻較高，公司營運較具規模，投入的車輛數較多，業者家數相對較少。

3. 汽車貨櫃貨運業

係指「在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營者」，其申請籌設之最低資本額新臺幣 3,000 萬元以上，且應具備全新曳引車 15 輛及半拖車 30 輛以上。以貨櫃曳引車或聯結半拖車運送貨櫃貨物為營業目的，具有運輸迅速、經濟及安全之特性，擔負進出口貨櫃貨物內陸運輸之主要角色。

經營業務型態可大約分成 3 種，分別為：(1)轉運運輸；

(2)船邊運輸；(3)貨櫃場運輸。汽車貨櫃貨運業服務對象主要為船公司、進出口廠商與報關行；載運貨物種類相當多樣化，透過統一標準的貨櫃搬運設備將不同形狀、體積的貨物組合裝入貨櫃中，使用載具種類簡化；營運路網部分，主要往來港區碼頭、各港區貨櫃場、貨櫃場及貨主之間；託運人與業者間係以訂定契約方式約定運價及運送方式；此外，船邊運輸及轉運部分需配合船期，作業時間集中且服務品質較高。

(二) 車輛數

表 3-19　103 年底列管公路汽車貨運業家數及車輛數

業別	家數(家)	車輛數(輛)	平均規模(輛/家)
兼營汽車路線貨運業、汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業	7	5,658	808
兼營汽車路線貨運業、汽車貨運業	8	3,040	380
汽車路線貨運業	3	551	183
兼營汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業	286	6,354	22
汽車貨運業	4,606	60,167	13
汽車貨櫃貨運業	559	6,287	11
小計	**5,530**	**82,081**	**14**

表 3-3-19 顯示交通部公路總局民國 103 年底列管公路汽車貨運業家數及車輛數，由列管的汽車貨運業分析來看，汽車路線貨運業的車隊規模最大且往往兼營其他業別，兼營業別愈多，其車隊規模則愈大。顯示較積極的路線貨運業者已朝向全方位貨運業

發展，且因此掌握更多的運輸業務量。單一汽車貨運業家數最多，為 4,606 家數量，其次為單一汽車貨櫃貨運業家數為 559 家，其平均車隊規模僅約 11 或 13 輛，較路線貨運業平均規模 183 輛要小約 14 至 16 倍。而兼營汽車貨運業及貨櫃貨運業者的車隊規模為 22 輛，較單一業者平均規模大出 1 倍。

分析表 3-19 數據，明顯看出當業者具備更多營業執照時，將可提供更多元化運輸服務，也可以爭取更多市場商機並擴增車隊規模。汽車貨運業及汽車貨櫃貨運業的平均車輛數均小於其申設時所應具備的車輛規模，是否表示很多業者均未發展出足夠的業務量，而需以較小車隊規模存續，這與原本申請設立之車輛數進入門檻的初衷已大有出入。

二、 營運概況與課題

本節將針對貨運業相關之營運現況及經營管理層面之重要課題進行說明與討論。

(一) 營運現況

1. 汽車貨運業

汽車運輸業屬於規模較小之業者，運輸商品種類繁多，且無特定之服務對象與運輸路線，並多屬靠行經營之型態。

2. 汽車路線貨運業

汽車路線貨運業屬於企業化經營，並在核定之營運路線上設置營業所站集散倉儲設施等，由聯結車、大貨車及小貨車組成不同功能之車隊，輸運各類貨物。

3. 汽車貨櫃貨運業

船邊運輸及轉運業者規模較大，且多為上市或上櫃公司，貨櫃場運輸業者一般規模較小，家數眾多，且靠行情形亦相當普遍。

(二) 現況課題

1. 業態經營

(1) 靠行現象

因應運輸規模縮減，很多資本額較小的運輸業都有靠行，除了汽車貨運業靠行，貨櫃貨運中的 CY（貨櫃場）業者也較多靠行。

(2) 業種界限模糊

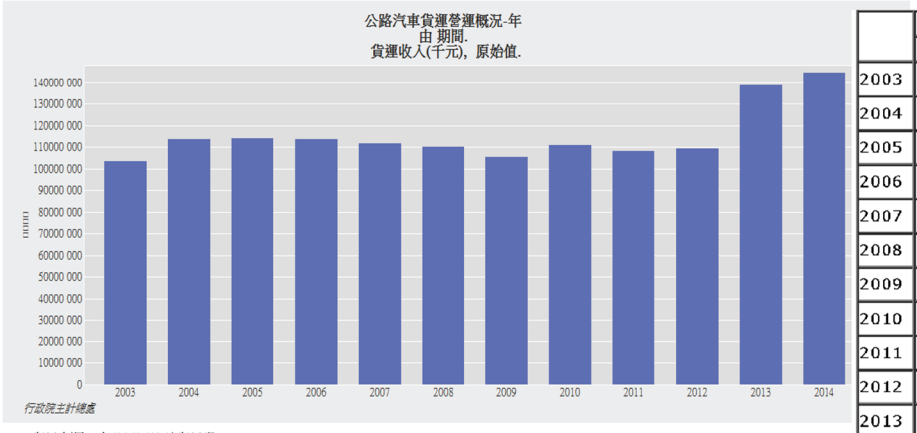
就業種界線而言，汽車貨運公會認為汽車貨運三業（汽車貨運、貨櫃貨運與路線貨運）的業務愈來愈難分開，應該考慮合併一類，增加產業彈性；汽車貨櫃貨運公會則認為貨運三業合併應仔細考量配套後再考慮推動。於租賃業種，目前小客車、小貨車承租者多為重覆，也許可統稱為「汽車租賃業」，而不去區分車別，但此觀點目前保留，因車種有差異不同，及用途不同，仍須多加考量。

既有業種分類以外，汽車貨運與路線貨運市場上，有些未清楚定義的行號名稱或經營模式，應盡快明確定義與規範，如服貿開放後，若定義不明，易造成不公平競爭。對於進入門檻議題，汽車貨運公會與路線貨運公會皆認為目前貨運各業別之資本額及車輛數門檻限制維持現況即可，規範最低門檻，品質與發展隨各家業者能力發展；貨櫃貨運公會則希望能釐清當年確定資本額門檻之理由，才能繼續談門檻調整的可能性。貨車租賃公會對於進入門檻則有其他看法，建議改採強化保險機制

的方式，取代資本額與車輛限制為佳，對受害人較有實質的保障。

此外，就我國貨運業成立門檻而言，除汽車路線貨運業因我國多年相關法規之門檻，投資金額及場站設備成本龐大，進入此業別有相當之困難度，現今立足於此業別之業者尚能按政府規定營業；汽車貨運業及汽車貨櫃貨運業，於過去研究持續有業者亦問卷與訪談反應門檻有過高之情形，認為門檻不符合我國公路貨運市場經營需要，造成普遍以靠行模式經營。其中一般汽車貨運業，實務上有經營者因自有資金與車輛不足而進入門檻過高之情形，多先以借貸方式購車，短期性租用場站，於取得營運執照後再逐步處分資產，造成營運市場紊亂。

除我國貨運業除門檻與實務需要有落差之相關問題外，隨著國際經貿自由化趨勢，自公路法修法放寬投資限制後，迄今我國公路汽車貨運收入並未如預期大幅成長（參見下**錯誤! 找不到參照來源。**1），除了台灣本身市場規模之限制因素外，顯見令外資卻步、無法活絡運輸產業之主因，並非單純投資門檻，更多仍係相關法令規章制度不合潮流趨勢，造成遵法成本過高，影響投資意願。



	貨運收入(千元
	原始值
2003	103,561,8
2004	113,765,0
2005	114,068,5
2006	113,793,2
2007	111,608,3
2008	110,089,6
2009	105,313,4
2010	110,721,0
2011	108,172,2
2012	109,466,2
2013	138,726,6
2014	144,670,9

圖 3-1 公路汽車貨運營運概況

3.2.4 汽車租賃業

汽車租賃業雖亦歸類於「公路法」所明定之「汽車運輸業」營運分類範圍，惟查其在經營本質上，業者與顧客之關係皆偏向民法之租賃與消費關係，亦有研究認為該業應解除管制，回歸民事關係，本節將就汽車租賃業之經營特性做一說明，並排除在本研究之範圍。

1. 立法沿革

小客車租賃業係交通部於民國 52 年 7 月公佈「汽車租賃業管理辦法」施行後，由省市公路主管機關發給業者執照核准經營。因當時屬新興行業，交通部對於業者申請設立之規模與條件規定不嚴，市場需求亦未充分發展，造成業者營業方式、營運績效及服務水準有良莠不齊的現象。民國 61 年 6 月及民國 66 年 10 月二度修正，惟均未將該業納入「公路法」所明定之「汽車運輸業」營運分類範圍；由於該營運辦法下所規定之租車運輸服務與計程車運輸服務，並未適當釐清彼此的經營界限，以致難以有效區分，適當管理。其後交通部於民國 67 年 12 月 25 日發佈暫停受理小客車出租業(「公路法」修正後稱計程車客運業)之申請設立及增車，民國 68 年 12 月 15 日對「汽車租賃業」(「公路法」修正後稱小客車租賃業)，亦一併加以凍結設禁。

凍結時間將近八年，在此期間國人對於租賃汽車之需求日益增加，而原有車輛數量實不足以滿足國人的需求，以致非法經營小客車租賃之業者日益增多，眼看國外小客車租賃公司非常普遍，遂透過各種管道要求設立或引進國際知名的赫茲(HERTZ)、艾維士(AVIS)等小客車租賃經營網，惟交通部均以「汽車租賃業管理辦法」尚未納入「公路法」所定之汽車營運分類，不能以汽車運輸業加以有效管理，及業務設立及增車尚在暫停受理期間為由，未予核准經營。

民國 73 年 1 月修正「公路法」將「小客車租賃業」納入汽車運

輸業範圍。而交通部亦經外交部蒐集美、英、日、韓等國有關小客車租賃業管理法規，加以研究並參酌國情需要，除將小客車租賃業分為甲、乙兩種而與計程車在計費方式、出租方式及市場區分予以明定外，亦將原訂「汽車租賃業管理辦法」之有關管理法規修正，將其管理規定納入「汽車運輸業管理規則」第二章第五節各條文內，並於民國 76 年公佈施行，以加強管理小客車租賃業。

交通部在民國 76 年 3 月 16 日重新開放了小客車租賃業之申請設立及增車，其開放理由如下：

(1) 「公路法」明文規定允許國人投資經營汽車運輸業。

(2) 小客車租賃業與小客車出租(計程車)業性質不同，長期凍結結果，將使其設禁之立論根據日趨薄弱。

(3) 由於經濟環境變遷，租車需求日益增加，若開放企業化連鎖性租車服務，將更能滿足國人之需求，提高自用小客車之使用效率而減少其持有率。

(4) 在我國觀光事業與國際貿易蓬勃發展之際，為提高運輸事業服務水準，提升國際形象及秉承當前我國經濟發展之「自由化、國際化、制度化」之政策，引進外人租車服務技術，開放甲種、乙種小客車租賃業，將有其正面意義。

(5) 為配合日益增加之小貨車租賃需求，交通部並於民國 91 年修改公路法第 34 條，新增小貨車租賃業態，將其納為汽車運輸業管理。

2. 小客車純租賃業務應由公路法回歸「民法」管轄較為妥適

現有小客車租賃業依據其資本額與相關限制分為甲、乙、丙三類，進一步依據其營業行為可分為純租賃車輛及代僱駕駛租賃

車兩類。

目前就聯合國行業分類的標準，得知車輛的出租僅為商品的租賃，並非是運輸業。目前依據「道路交通管理處罰條例」第 35 條、43 條及第 85 條第 2 項規範對租賃車的責任及權利，現行法規將純租賃車輛歸屬於運輸業，當承租人租用車輛後用於違法行為，吊扣租賃公司汽車，易產生相關爭議。實務上，曾有業者因在內湖遇到山老鼠租車，最後警政單位吊扣業者車輛之案例。

我國「民法」第 421 條第一項所稱的租賃：「謂當事人約定，一方以物租與他方使用收益，他方支付租金之契約」。而依據國際金融貿易大辭典對租賃的定義為：「將動產或不動產的持有權與使用權在約定的期間與租金下，作暫時讓與他人使用的契約」。

現行法規中，對於融資型租賃加以定義者，僅見於財政部所制定之「營利所得稅查核準則」，在民國 87 年 3 月 31 日修正的第 36 條之二第一項規定：「營利事業出租資產，符合左列條件之一者，應採融資租賃：（一）租賃期間屆滿時，租賃物所有權無條件移轉承租人。（二）承租人享有優惠承購權。（三）租賃期間達租賃物法定耐用年數四分之三以上者。（四）租賃開始時按各期租金及優惠承購價格計算之現值總額達租賃資產帳面價值 90%以上者。」該準則係以會計稅務觀點對融資型租賃所為之定義。稅務及會計上強調租賃資產之經濟所有權之實質移轉，而將融資型租賃之財產必須在承租人之資產負債表予以資本化。國際會計準則理事會（IASB）將租賃交易合約定義是在一定期間內將資產的使用權移轉以換取報酬。換言之，租賃交易的認定條件是對特定資產使用具有控制權，也就是使用權（right of use; ROU）租賃合約會 hdnini 轉資產的使用權，承租人可以直接使用該資產並透過使

用資產產生利益。

在小客車租賃業的營運範籌中包括長租型和短租型出租車，其經營型態為融資型租賃與營業型租賃，融資型租賃亦稱為資本租賃（capital lease)，目前我國在稅法上的規定即需符合租賃期達一定年限以上之租賃，承租人負責租賃期間的一切維修、保養、保險、租稅等費用的支出，而出租人得價金為淨租金。故以融資物的方式為承租人提供資金融通是融資型租賃交易的基本功能，且具有節稅效益。美國財務會計準則委員會（FASB）及我國稅法上的認定皆為：凡不屬於融資性質的租賃，即屬於營業型租賃（operating lease)。就 FASB 的觀點而言，融資型租賃不是一項真正的租賃(not a true lease)，對出租人而言，融資型租賃其實為一種附條件的買賣（conditional sale)，最終所有權歸承租人，而營業性租賃才是一種所有權未移轉的服務性租賃（server lease)。就小客車租賃業者而言，不論長租或短租型的經營項目，只要最終商品所有權仍屬出租公司所有，即為營業型租賃，故期租賃期間相對會較融資型租賃來得短，且於期滿可以續租亦可以終止租約。

日本關於自小客車租賃業之營運，係有償提供車輛供他人使用之營業，為免與其他旅客運輸事業相混淆，或承租人假租車之名，行旅客運輸事業之實，而規避道路運輸事業之許可規定，在國土交通大臣所訂頒「6 計程車營運型態比較出租人為汽車使用者而實施之自用小客車租賃（租車）之處理事項」中，禁止出租人附加駕駛人提供勞務（包含介紹及媒介駕駛人情形）之條款，並將該條款揭示於租車事務所明顯處，當無小客車租賃業駕駛人之管制問題。亦即，該國小客車租賃營業，僅提供車輛自駕。

聯合國國際行業標準分類（International Standard Industrial Classification of all Economic Activities；ISIC）與本計畫案有關的大概有兩大類，ISIC 第 4 修訂版代碼為 H 類之運輸和庫存(Transportation and Storage)，代碼為 N 類之行政和輔助服務活動（Administrative and support service activities），其分類編號如下：

1.H 類 Transportation and Storage(運輸和庫存)

(1) 4921-Urban and suburban passenger land transport （都市和郊區公路客運）

(2) 4922-Other passenger land transport（其他公路客運）

(3) 4923-Freight transport by road（公路貨運）

2.N 類 Administrative and support service activities（行政和輔助服務活動）

(1) 7710-Renting and leasing of motor vehicles（租賃和汽車租賃）

(2) 7730-Renting and leasing of other machinery, equipment and tangible goods（機械、設備和有形商品的租賃）

參照聯合國行業分類標準將運輸業（ISIC 第 4 修訂版代碼為 H）與租賃業（ISIC 第 4 修訂版代碼為 N）加以區隔，將小客車租賃業（無代僱駕駛駕駛之純租車）歸類為**汽車商品租賃**，不屬於運輸業，亦可不受運輸業相關管理規範所限制。

依「民法」第 438 條第 1 項規定：「承租人應依約定方法，為租賃物之使用、收益；無約定方法者，應以依租賃物之性質而定之方法為之。」因此，租賃物之使用收益，本應依當事人間的

約定為之，若當事人間未約定者，則應依租賃物之性質而定之方法為之。其中，所謂「依租賃物之性質而定之方法為之」，例如租賃車輛，理應不能用以進行違法行為。由於私法上契約自由，是「民法」最重要的基本原則，根據「民法」第 153 條及第 421 條強調契約自由，當事人得依其意思之合致，締結契約而取得權利，負擔義務。而租賃契約為財產契約，包括動產與不動產，係以物的使用收益為權利內容，且須占有標的物，故小客車不論長租或短租，凡不附帶駕駛責任，單純為「車輛」(動產）的使用收益為權利內容，皆為「民法」所稱之租賃契約，應回歸到「民法」。

3. 將小貨車租賃業回歸適用「民法」租賃之規定

「公路法」及「汽車運輸業管理規則」目前並無大貨車租賃業的相關規定，故大貨車之租賃市場按理應不存在，業者不論是自用或營業用，均需支付龐大費用或向金融機構分期付款採購來使用。國內雖無大貨車租賃之法源，但已見日系租賃車公司提供大貨車長期(一年以上)融資性租賃業務，而目前並未有法規加以規範，亦無法進行中古大貨車的租賃，目前亦無法源規定中古大貨車不能租賃。在實務上，如有中途停租，車況仍佳的中古車大貨車，不能租賃，將造成租賃業者很大的困擾，例如賠錢拍賣。

且依「公路法」第 34 條以及「汽車運輸業管理規則」第 2 條與第 98 條規定，汽車貨運業營業車輛必須自有，因此小貨車租賃業的客戶，依法必須為以自用為目的之個人或團體，卻不可以租賃給以營業為目的之汽車貨運業者。然而，當汽車貨運業者遇到尖峰時期，汽車貨運產業之營業車輛不敷使用時，往往「違規」向小貨車租賃業者或擁有閒置自用車之業者調度車輛應急，以確保運送時效；或是物流業

者透過租賃小貨車進行配送業務等情形時有所見。由此顯見，基於市場需求及合理性，廣義運輸服務業對於小貨車租賃市場有所需求，應該檢討當前法規應如何修改或增訂，使汽車貨運及物流業亦能與自用車業者一般，透過合法租賃方式增加其運能。

而本研究認為，應如小客車租賃業，參考美國立法例，將小貨車租賃業列為單純出租車輛之類型，回歸「民法」動產租賃之規定處理，而不須納入汽車運輸業管理條例中管制，蓋貨車租賃業其性質並非以運送為業，僅係提供車輛租予他人。

第四章汽車運輸業現行責任保險制度及議題

4.1 我國汽車運輸業責任保險制度

保險是「一種集合多數具有相同危險之個體，藉數理與經驗，預測平均損失成本，使少數個體因意外事故所致之損失，由全體合理分攤之一種制度」。按照保險的一般分類，可以分為人身保險及產物保險。

表 4-1 保險分類表

保險分類	保險標的	險種
人身保險	人類生命或身體為保險標的。	人壽保險、健康保險、傷害保險（又稱意外保險；以旅行為目的且保險期間以旅行期間為準者，稱為旅行平安保險）、年金保險。
產物保險（財產保險）	非為人身保險之部分即屬之，狹義係以財產為保險標的，廣義尚包括責任保險。	傳統財產保險（如火災保險、海上保險、陸空保險、汽車保險等）、責任保險、保證保險及其他不屬前揭險種之保險等。

我國「保險法」共計 178 條，通則部分規定有：保險利益、保險契約當事人、當事人的義務、保險代位...等；各論部分則分別就我國保險類型為進一步之規範，內容包含火災保險、責任保險、保證保險、人壽保險、傷害保險等。現行汽車保險可分為強制汽車責任保險及任意汽車保險。強制汽車責任保險（含機車）其保險金額由財政部訂定，且僅限於人員傷亡，並不含財物損失。任意汽車保險又可概分為車體損失險、竊盜損失險、第三人責任險及乘(旅)客責任險，參下圖 4-1。本節以下則針對汽車運輸業中相關的汽車責任保險險種進行整理。

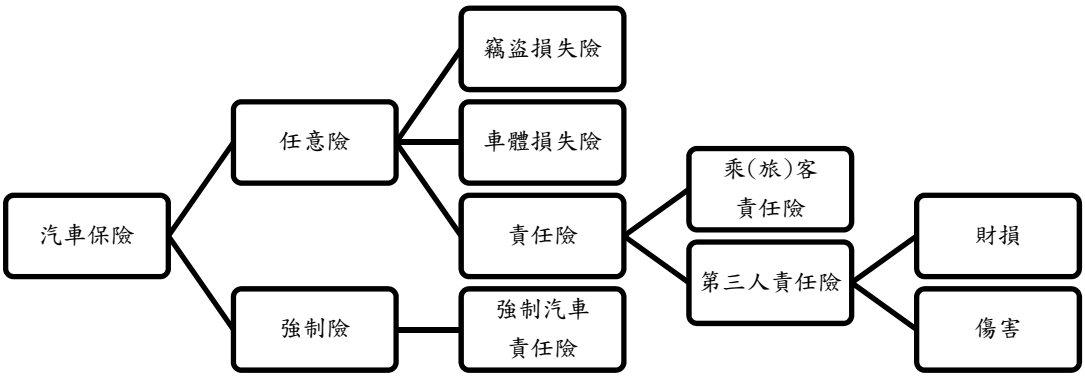


圖 4-1 汽車保險險種分類

4.1.1 強制責任險

隨著損害賠償責任的社會化，責任保險亦有立法強制化的趨勢；其中於我國影響層面最為廣泛者當屬 1998 年施行的「強制汽車責任保險法」，其曾於 2005 年經大幅度的修正。

由於汽機車數量大幅度增加，交通事故頻仍致人身傷亡數量高居不下，強制汽車責任保險是為使交通事故受害人的損害獲得迅速及適當地填補，方採取由保險給付抵充被保險人對受害人的損害賠償責任，以此減輕些許被保險人的經濟負擔，並達成保護被保險人的目的。

一、 性質

「強制汽車責任保險法」之立法混和無過失保險（No- fault insurance）及責任保險兩種體制。「強制汽車責任保險法」第 7 條即為無過失責任條款，而保險人之責任並不以被保險人之損害賠償責任為基礎。理論上，無過失保險非屬責任保險，而係具有傷害保險之特徵；因此，本質上應無排斥被保險人自己在單一車輛事故中受保險保護之可能。然而，我國於「強制汽車責任保險法」第 13 條界定承保對象的範圍時，又以責任保險之精神來限縮保險對象，使駕駛人不受強制汽車責任保險及特別補償基金之保

護；故被保險人對第三人的責任亦建立在責任保險之性質上。

(一) 特色

1. 強制投保義務及承保義務

為落實交通事故之受害人均能透過加害人之責任保險獲得補償，課予汽車所有人投保及維持強制汽車責任保險契約之義務；同時亦規定保險人僅在要保人未交付保險費或違反據實說明義務時，始得拒絕承保，且若於接到要保書後逾十日未為承保或拒保之意思表示者，該要保書所載之汽車即為被保險汽車，某程度課予保險人承保義務。

2. 解除及終止契約之限制

為貫徹強制保險之精神，「強制汽車責任保險法」規定：不論要保人或保險人均不得解除保險契約，而保險人如欲終止契約，須符合「強制汽車責任保險法」第 20 條之法定事由，要保人欲終止亦限於「強制汽車責任保險法」第 21 條之事由。

3. 無過失保險原則

為使受害人不因舉證侵權行為之過失要件而無法獲得補償，「強制汽車責任保險法」第 7 條將強制汽車責任保險定位為無過失保險，使受害人不論加害人有無過失均能獲得保險給付或特別補償基金之補償。

4. 法定保險金額制

「強制汽車責任保險法」第 27 條授權主管機關制定給付項目之等級、金額等標準。目前傷害醫療費用給付採實支實付原則，以新臺幣 20 萬元為上限；殘廢給付與死亡給付則採定額給付方式，即法定保險金額制，以提供交通事故被害人「基本保障」為目的。

惟此作法同時也使要保人不得投保超過法定保險之

金額，被害人也僅能享有基本的保障。現行制度下，要保人僅能透過另行投保任意汽車第三人責任保險加以解決，故有學者主張，應仿效歐陸國家所採之「法定最低保險金額」，使要保人得投保超過該金額，對於要保人與被害人均屬有利。

5. 單一強制保險原則

「強制汽車責任保險法」為使每一汽車僅有一強制保險，規定：同一被保險汽車訂有複數強制汽車責任保險契約時，後訂立之契約當事人得撤銷其保險契約。該規定不問訂約當事人對於複保險之善、惡意，亦不計算損害是否超過數保險契約之保險金額總額，均一概賦予當事人撤銷權。

因此有學者主張：現行投保金額過低，許多交通事故被保險人之賠償責任均超過強制保險之保險金額，重複投保未必使被保險人不當得利，更可提供受害人更高的保障，並無限制之理。

6. 直接請求權

「強制汽車責任保險法」第 7 條賦予受害人得直接向保險人請求保險給付之權利，但因我國「強制汽車責任保險法」藉由同條之無過失條款，已與侵權行為法脫鉤，因此，受害人之保險給付請求權已不具備侵權行為請求權之性質，而純具保險法性質。故保險人不得以責任關係上之抗辯對抗受害人，此與外國立法例上第三人之直接請求權係基於侵權行為損害賠償請求權並不相同。

7. 特別補償基金之建立

為避免汽車所有人即便在強制投保之情形下，仍未投保；或在肇事逃逸案件中肇事車輛不得而知之情況，「強制汽車責任保險法」設置有「汽車交通事故特別補

償基金」制度，藉以補償強制汽車責任保險之漏洞，並以財團法人之型態運作。

依據「強制汽車責任保險法」第 40 條第 1 項之規定，受害人得請求特別補償基金補償之事由包含：事故汽車無法查究、為未保險汽車、未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車，及全部或一部為無須訂定本保險契約之汽車等四種情形。而特別補償基金向受害人補償後，於補償範圍內，得依同法第 42 條第 2 項代位被害人對加害人之損害賠償請求權。

(二) 承保範圍

「強制汽車責任保險法」之保險範圍，與「民法」之侵權行為之賠償範圍有極大差異，強制汽車責任保險之給付項目限於「強制汽車責任保險法」第 27 條之傷害保險醫療給付、殘廢給付及死亡給付。

1. 傷害醫療費用給付

傷害醫療費用給付，依現行「強制汽車責任保險給付標準」第 2 條第 1 項之規定，以必須且合理之實際支出之相關醫療費用為限，且每一受害人每一事故之傷害醫療費用給付總額，以新臺幣 20 萬元為限。看護費用、接送費用亦從寬認定為廣義之醫療費用而填補之。

2. 殘廢給付

強制汽車責任保險之殘廢給付採定額給付之方式，並不區分實質上或非實質上損害，由主管機關依殘廢之等級決定給付金額。目前共分為 15 級，最高 200 萬，最低則為 5 萬元。

又為使受害人得以迅速獲得補償，請求權人得提出證明文件請求暫先給付保險金，如嗣後認定之殘廢等級不同，保險人得向請求權人請求返還超過部分。

3. 死亡給付

強制汽車責任保險之死亡給付，原則上由直接受害人之遺屬向保險人請求；採定額給付之方式，給付新臺幣 200 萬元。

該保險給付應抵充請求權人之損害賠償請求權，且為使強制汽車責任保險發揮保護被保險人之功能，解釋上不以損害賠償請求權為限，亦包含慰撫金之請求，但限於該遺屬為民法上之損害賠償權利人。

(三) 現況

因現行「強制汽車責任保險法」要求汽車所有人均須投保強制汽車責任保險，使得汽車運輸業所擁有之車輛皆具有強制汽車責任險。或透過本保險之保險費提撥建立之特別補償基金，使部份受害人未能申請保險給付且未獲得賠償者，也能經由特別補償基金申請補償金，獲得基本保障。然強制汽車責任保險仍有以下問題：

1. 目前強制汽車責任保險僅及於使用或管理汽車致乘客或車外第三人傷害或死亡之事故，因此對於駕駛人所受損害則不受強制汽車責任保險及特別補償基金之保護。

2. 強制汽車責任保險之給付，不論為傷害醫療費用、殘廢給付或與死亡給付，因其具有社會保險之性質，基於保費須計算國民之可行負擔之水準，目前保額給付均有限度，被保險人不得提高保險額度，亦不得重複保險，相較於現行交通事故民事賠償金額約 400 萬左右，對於受害人及被保險人保障均有不足。且汽車運輸業除公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業外，在現行規定並無強制投保責任保險之規定。若汽車運輸業未另行投保商業責任保險，於交通事故發生時，對於運輸業者及受害者之保障部分，即有生不足之疑慮。

4.1.2 任意責任險

一、 意義

責任保險，依我國保險法第九十條之規定，係指「責任保險人於被保險人對於第三人，依法應負賠償責任，而受賠償之請求時，負賠償之責。」其內容乃在填補被保險人因法律規定而對他人負有損害賠償責任時，所產生之損害。即責任保險填補損害之概念，係指保險人為被保險人承擔因被第三人取得損害賠償請求權所產生之危險。該被第三人取得損害賠償請求權之危險包括，被保險人一方面須面臨該請求權求償之恐懼，及冗長的訴訟程序的風險，其影響之範圍不僅及於一般生活，且更影響職業生活。而責任保險乃被保險人欲免除自己對第三者之損害賠償責任為主要目的，所訂立之保險契約。此種保險之功能在於，賠償要保人或被保險人，因法律之規定而對他人負有損害賠償責任時，所產生之損害。責任保險係將「被保險人依法對於第三人所負之民事損害賠償責任風險」，透過保險機制進行風險分散；關於損害賠償責任之行為人主觀要件，則不論係屬過失、無過失或其他責任標準，惟該等賠償責任並不及於公法上之責。

責任保險所稱之「責任」，即為損害賠償責任之簡稱，故日本稱責任保險為「賠償責任保險」。而責任保險係由保險人承保被保險人對第三人應負之賠償責任，保險人為了配合個人與企業團體所面臨之各種責任風險，因而設計開辦各種不同名稱、不同承保範圍之責任保險，如為汽車駕駛人開辦汽車第三人責任保險、為商品製造商開辦產品責任保險等。

隨著社會發展，責任保險的種類與類型已相當多元，除了傳統之一般責任保險，保險實務上尚發展出因應專門職業活動所生的專門職業人員保險、因應商業營業活動的責任保險及因應現代機動化生活的責任保險等。

二、 功能

(一) 保護加害人(被保險人)

保險制度的建立，是以一個共同團體的存在為其先決要件，團體成員是由各個可能因危險事故發生而受有損害之人所組成，並將成員因可能遭遇之危險所產生之損失，分攤消化於共同團體。共同體之成員於保險制度中即稱為「被保險人」，是以保險制度的存在，本係為了被保險人之利益，以被保險人為最初所欲保護的對象。又在責任保險中，被保險人除具有遭遇危險而承受損害之身分外，該危險乃起因於被保險人對第三人所為之不法行為，因而兼具加害人之身分。而學者認為責任保險對於加害人(即被保險人）具有雙面性之保護作用：其一為對有正當根據之責任請求權的滿足，在第三人請求為有理由，而致被保險人應負賠償責任時，轉嫁被保險人因賠償所受的損失，有稱為「填補損害機能」；另一為對不正當賠償請求之訴訟協助，在第三人請求為無理由時，為被保險人抵禦第三人的請求，有稱為「保護權利機能」。

綜上，責任保險係為分散被保險人因損害賠償責任致經濟地位遭受劇烈變動之危險而設。由於社會生活中遍布各式危險，不論係基於被保險人之自由意願或基於法律規定所投保之責任保險，均有助於減少被保險人因該等危險發生所致之賠償責任拖累生計之狀況，故具有保護被保險人之功能。

(二) 保護受害人

受害之第三人並非保險契約之當事人，故不具有向保險公司依保險契約請求保險金給付之權利。惟為避免被保險人向保險人請求給付後，該筆保險金可能被挪為他用或為其他債權人扣押等風險，我國「保險法」第 95 條即規定：保險人得直接對第三人為賠償金額給付。然該規定僅具縮短給付關係之效，並未賦予第三人對保險人之保險金直接請求權。

為解決上述問題，我國 2001 年修正增訂「保險法」第 94 條第 2 項：於被保險人對第三人應負損失賠償責任確定時，第三人得於保險金範圍內，依其應得比例直接向保險人請求給付賠償金額。此規定方有條件地賦予第三人對保險人之保

險金直接請求權。

(三) 現況

近年來由於政府重視人民生命財產安全，諸多法案中漸漸納入責任保險的機制，立法強制業者投保責任保險，例如：「公寓大廈管理條例」要求危險行業應投保公共意外責任保險、「食品衛生管理法」要求食品業者應投保產品責任保險、「旅行業管理辦法」要求業者應投保旅行業意外責任及履約責任保險、「大眾捷運法」要求捷運公司應投保旅客運送責任保險；許多縣市政府更通過保護消費者自治條例、要求公共場所業者需投保公共意外責任保險...等事，皆凸顯責任保險的重要性。

責任保險於交通運輸之應用，目前雖定有「強制汽車責任保險法」，卻尚未就汽車運輸業全面強制投保相關責任保險。依現行法制，僅公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業依據「公路法」第 65 條第 2 項應投保乘客責任保險，若其未依法投保則需面對新臺幣十萬元以上五十萬元以下之罰鍰。

另就財政部公布之「汽車保險營業用汽車保險單條款」，針對汽車責任保險條款整理如下：

1. 第三人責任險(財損)

財損責任險承保之範圍為：被保險人因所有、使用或管理被保險汽車發生意外事故，致第三人財物受有損害，依法應負賠償責任而受有賠償請求者。

2. 第三人責任險(傷害)

傷害責任險之承保範圍則為：被保險人因所有、使用或管理被保險汽車發生意外事故，致第三人死亡或受有體傷，依法應負賠償責任而受有賠償請求者，惟僅對超過強制汽車責任保險給付標準以上之部份對被保險人負給付保險金之責。

3. 乘(旅)客責任保險

乘(旅)客責任保險之承保範圍則為：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者；至於承保人數，則以行車執照所記載之載運旅客人數為準。就汽車保險而言，所謂的旅客，係指依約定給付對價，搭乘被保險汽車代步之人，此種給付對價已涉及營業行為；而乘客則指無支付費用而搭乘被保險汽車之人。故欲確保乘坐於被保險汽車上乘客之人身保障，於自用小客車可以附加險方式加保乘客責任險；而營業用車對其旅客之人身事故保障，則應附加投保旅客責任保險。

4.2 汽車運輸業保險議題分析

我國汽車運輸業主管機關依據公路法和依據「公路法」及其授權之「汽車運輸業審核細則」等規定，規範汽車運輸業申請籌設相關規定，除了設有車輛數、資本額等基本要求之外，尚依「公路法」第 65 條規定，汽車運輸業除依法投保強制汽車責任保險外，尚須投保乘客責任保險。如：交通部於民國 97 年 11 月 25 日以交路字第 0970010913 號公告，要求公路客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業最低投保金額為 150 萬元（無體傷）以上之乘客責任險，且前開業者應於 98 年 1 月 31 日前完成投保作業，以保障乘客及第三人之權益。及「計程車客運服務業申請核準經營辦法」 (100.03.28 修正) 第六條第三項規定，申請經營派遣業務或其分支機構，並應附同一計程車營業區域內依公路主管機關規定之定型化契約範本簽訂參與車輛營運契約書 150 份以上，及投保每人新臺幣 150 萬元以上之旅客責任保險。本章將探討我國汽車運輸各業(不含小客車及小貨車租賃業)所面對之與汽車保險有關之管理問題。茲綜整現行有關汽車運輸業交通事故發生時，有關損害賠償之國內法規規定如表 4-2，本節將討論有關我國現行汽車運輸業現行遇到之保險議題分析。

表 4-2 我國汽車運輸業交通事故損害賠償相關規定

法規	條號	內容
公路法	第 64 條	汽車或電車運輸業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物損毀、喪失時，應負損害賠償責任。但經證明其事故發生係因不可抗力或因託運人或受貨人之過失所致者，不負損害賠償責任。 前項貨物損毀、滅失之損害賠償，除貨物之性質、價值於裝載前經託運人聲明，並註明於運送契約外，其賠償金額，以每件不超過新臺幣三千元為限。 人、客傷害、死亡之損害賠償辦法，由交通部另定之。
	第 65 條	汽車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險。 電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，投保責任險。 公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保乘客責任保險；其最低投保金額，由交通部定之。未依規定投保乘客責任保險者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰。
計程車客運服務業申請核準經營辦法	第 6 條	申請經營派遣業務或其分支機構，並應附同一計程車營業區域內依公路主管機關規定之定型化契約範本簽訂參與車輛營運契約書一百五十份以上，及投保每人新臺幣一百五十萬元以上之旅客責任保險。
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 3 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，最高金額新臺幣二百五十萬元。 二、重傷者，最高金額新臺幣一百四十萬元。 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。 汽車運輸業已投保強制汽車責任保險者，其理賠金額視為前項賠償金額之一部分，汽車運輸業受賠償請求時，得扣除之。 第一項第一款至第三款所定賠償標準，請求權人能證明實際所受損害較高者，不受其限制。第一項所定標準，不影響請求權人之訴訟請求權。
	第 4 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。 二、受傷者，按實補助醫藥費，最高金額新臺幣七萬元。
保險法	第 90 條	責任保險人於被保險人對於第三人，依法應負賠償責任，而受賠償之請求時，負賠償之責。
強制汽車責任保險法	第 27 條	本保險之給付項目如下： 一、傷害醫療費用給付。 二、殘廢給付。

法規	條號	內容
		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。
強制汽車責任保險承保及理賠作業處理辦法	第 14 條	同一汽車交通事故牽涉數汽車時，依下列規定處理： 一、事故汽車全部為保險汽車者： （一）二輛汽車之交通事故：駕駛人應向對方之保險人請求保險給付，乘客得向承保該二輛汽車之保險人請求連帶為保險給付。 （二）三輛以上汽車交通事故：任一駕駛人得向其所駕駛汽車以外其他汽車之保險人請求連帶為保險給付，乘客得向該數輛汽車之保險人請求連帶為保險給付。 （三）車外第三人得向各應負給付義務之保險人請求連帶為保險給付。 二、事故汽車部分為被保險汽車，部分為本法第四十條第一項所定之汽車者，請求權人得依據二輛或三輛以上汽車交通事故，參照前款規定請求應負給付義務之保險人、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）連帶為給付。 前項所稱牽涉，係指事故汽車於某一時間，參與、涉入、牽扯或牽連在汽車交通事故中，而與受害人之傷害或死亡有因果關係者。 同一汽車交通事故牽涉數汽車導致人員傷亡，受理強制險理賠申請之保險人應儘速通知承保其他車輛之保險人或特別補償基金，以確認有無重複理賠情形。
全民健康保險法	第 95 條	保險對象發生對第三人有損害賠償請求權之保險事故，本保險之保險人於提供保險給付後，得依下列規定，代位行使損害賠償請求權： 一、汽車交通事故：向強制汽車責任保險保險人請求。 二、公共安全事故：向第三人依法規應強制投保之責任保險保險人請求。 三、其他重大之交通事故、公害或食品中毒事件：第三人已投保責任保險者，向其保險人請求；未投保者，向第三人請求。 前項第三款所定重大交通事故、公害及食品中毒事件之求償範圍、方式及程序等事項之辦法，由主管機關定之。

4.2.1 汽車客運業

1. 公路汽車客運業、市區汽車客運業

(1) 立法強制投保乘客責任險

交通部為振興大眾運輸、順應自由化潮流、提昇公路運輸之經營效率與服務品質，於 84 年起開始逐步開放國道客運路線。有意加入營運之客運業者得根據市場需求狀況自行規劃營運路線，並檢附相關具體營運計畫、財務計畫及站場規劃等資料，向交通部提出申請；經交通部路政司彙整相關資料後，送請交通部國道路運路線審議委員會就路線開放、籌辦經營等事項進行相關評比篩選。各家業者為爭取主管機關的認同，不約而同對服務品質、軟硬體設施等項目多所著力；「乘客責任保險」係確保搭乘客運之消費者於事故中的受償機會，因而自此得到國道客運業者之關注並普遍投保。

由於此一審議機制有助於促進業者間的良性競爭，此後關於各地區客運、遊覽車等路權核定程序遂跟進導入審議的設計；地區客運與遊覽車業者為因應審議程序的評比篩選，國道客運業者之經驗便成主要參考對象，同步帶動乘客責任保險之投保風氣。

95 年 12 月 3 日載運高雄市鼎金國小家長、學童的遊覽車行經台南縣梅嶺風景區南 188 鄉道時，車輛失控翻落溪谷造成 22 人死亡、24 人輕重傷的重大事故。雖有強制汽車責任險為第一線理賠（合計最高 170 萬元），然因保額較低，且傷亡人數眾多，無法完全填補損害；在該遊覽車未投保乘客責任險之情況下，身為理賠第二線的遊覽車公會互助會又以該車駕駛員不符合遊覽車駕駛資格為由拒絕賠償，受害者家屬求償無門。

為避免類似事件再度發生，李昆澤等多位立委於 96 年遂提議修正「公路法」第 65 條，要求大客車客運業除投保強制汽車責任險外，另應加保乘客責任險。該提議實與交通部所提案增列第 65 條第 3 項之修正草案精神不謀而合，故草案內容僅些許更動並訂定相關罰則便順利通過，並由總統府於 97 年 1 月 9 日公布。

97 年 11 月 25 日，交通部以交路字第 0970010913 號公告「公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業投保乘客責任保險最低投保金額」，其中明定：各公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業者應於 98 年 1 月 31 日前，投保每一乘客死殘給付 150 萬元（無體傷）以上之乘客責任保險。

目前作為基本民行之大眾運輸工具之提供者，該兩業種目前營運規模受到主管機關高度管制，且行駛之道路及時段安全性較高，目前在理賠責任及經營業態上，尚無加強保險管制之需求。

2. 遊覽車客運業

(1) 立法強制投保乘客責任險

同前述，公路客運業、市區汽車客運業，遊覽車客運業者亦依「公路法」第 65 條規定，應最低投保金額為 150 萬元（無體傷）以上之乘客責任險，且前開業者應於 98 年 1 月 31 日前完成投保作業。

(2) 公會及互助聯保問題

對於靠行遊覽車從業人員間以「聯保」方式處理事故之賠償等，實務有認為其所謂聯保其實並非保險，而係互助會、互助金之概念，係藉由會員共同籌措提存的公基金，用以支應所屬會員遊覽車發生肇事時所需的賠償。不過，這種「互助聯保」僅屬於業者間的財力互助行為，並不是正規的保險制度，對於受害乘客的保障，可能較不充足，例如遊覽車司機如果是酗酒開車肇事，「互助聯保」即不提供理賠協助，當肇事司機或業者沒有其他財力時，可能造成受到損害的消費者無法得到賠償。因無相關法令規範，雖保費較低但實則風險甚高。

探討聯保本質如該當「保險法」第 1 條規定，「本法所稱保險，謂當事人約定，一方交付保險費於他方，他方對於因不可預料，或不可抗力之事故所致之損害，負擔賠償財物之行為。」，則已違反同法第 136 條第 2 項，依「保險法」第 167 條第一項規定尚有刑責（非保險業經營保險業務者，處三年以上十年以下有期徒

刑，得併科新臺幣一千萬元以上二億元以下罰金。其犯罪所得達新臺幣一億元以上者，處七年以上有期徒刑，得併科新臺幣二千五百萬元以上五億元以下罰金)。

且財政部 76 年台財融字第 7639218 號函曾說明非保險業不得兼營保險或類似保險之業務，故遊覽車客運業不得自行辦理汽車保險聯保；台融司（五）字第 770767962 號：「非保險業不得兼營保險或類似保險之業務，故工會不得承辦計程車聯保業務。」此兩函釋重申聯保制度不合規定，故現行之遊覽車或砂石車等運輸業者多以互助會型式存在。

此種非保險業者不得從事類似保險之行為，也發生在其他產業上，並綜觀以下行政院之函釋，第一、台財錢發字第 00479 號：「福利互助會辦理之福利互助業務之性質類似於終身保險及生育保險，應依據非保險業不得兼營保險或類似保險之業務之規定辦理。」第二、台保司（一）字第 852366001 號：「非保險業不得兼營保險或類似保險之業務，故非保險業公司以多層次傳銷方式販售儲蓄還本型人壽保險於法不合。」

惟經本研究訪談臺北市遊覽車客運商業同業公會之互助會，進一步了解目前經營之態樣與傳統保險法上之保險態樣略有不同，首先，該會明訂入會會員應加保之險種與保額，以做為互助金補助之必要條件，盡量不消耗互助金本金，並且不以營利為目的；第二，互助會主要業務並非互助金理賠業務，而是做為入會門檻之加保基礎上，於會員發生車禍意外時，協助釐清肇事責任與保險公司理賠等諮詢服務，務實地對會員服務，落實業內互助精神；第三，服務對象雖僅遊覽車客運業，但不限公會所在之臺北市，除離島外，遍及台灣本島，提升互助會員數，加大全體風險承擔能力；第四，設計適宜收費機制與理賠計算基礎，同時以數據計算之合理性加強會員信任；第五，可協助會員與業者向保險公司談較優惠保費與保險內容；最後，以遊覽車客運業而言，商業規模、車輛單價和運輸風險皆昂貴，普遍尚能接受與承擔適當的保費與加保理由，故有加入互助會之遊覽車業者在商業汽車責任保險之投保率可高達 95%。

(3) 遊覽車品保協會亦提供互助金服務

民國 98 年間，遊覽車車禍肇事，發生了多次的重大意外傷亡，嚴重的影響到社會大眾及消費者，對遊覽車行車的安全品質產生疑慮與搭乘的意願。期間，社會輿論亦不斷的大幅報導負面訊息與批評，遊覽車業者遂在當時擔任省聯合會理事長決議，仿效旅行業成立品保協會，同意成立「中華民國遊覽車客運業品質保障協會」，內政部於民國 99 年 4 月 26 日台內社字第 0990074604 號函核准立案。

根據該會指出，其提供類似遊覽車公會之互助金，針對遊覽車事故理賠含強制險、意外險和業者互助金，目前共 510 萬元，後擬提高為 710 萬元。另只要遊覽車公司加入協會，若遇消費糾紛或理賠，即便是個人靠行車，也可由協會先理賠給消費者。該會目標全台 1 萬 7 千多輛遊覽車能全面加入會員，現有 4 千多輛加入該會。

4.2.2 貨運業

據本所於民國 95、104 年於汽車貨運業之門檻相關研究，為順應經濟發展與運輸產業之變遷，國內公路貨運經營型態已有不少改變，如物流、快遞、宅配與農產運輸等新興貨運服務興起，其營運性質皆具有「以載貨汽車運送貨物為營業者」，但尚有部分快遞、物流或農產運輸業者因規模不大，無法達到法定申設汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業與汽車路線貨運業依據「公路法」第 38 條規定及「汽車運輸業審核細則」第 4 條規定的門檻條件，以致現今仍未納入公路法之分類加以規範。

1. 營業用貨車保費過高

在保險費方面，因為主要為產物保險公司在目前保險法規要求下，考量不同類型貨車風險後所做的定價決策，屬民間企業決策，交通部可能較無法加以要求。營業貨車的運輸風險一般高於自用貨車，以及其他相關變數考量，所以自然反應在保險費率上。

不過，目前有些汽車貨運業者或地方汽車貨運商業同業公會透過擴大車隊規模與做好車隊管理，使營業貨車的運輸風險降低，可

以爭取到較低的保險費率，例如桃園市汽車貨運商業同業公會除了輔導公會下公司行號做好強制險，也以公會約五十家公司規模爭取「差額大保單」，可協助第二類貨運行處理車禍賠償，未來也希望金融業能給予桃園市汽車貨運商業同業公會更優惠的保費(交通部運輸研究所，民 104)。

2. 自用貨車與營業用貨車之保費差異

過去交通部運輸研究所許多研究都指出自用貨車違規運送貨物並收取運費之營業行為問題，其癥結主因為自用貨車申請較為容易且保險費率較低，加上自用小貨車僅需使用門檻較低之小型車普通駕駛執照即可駕駛，造成業者傾向申請自用貨車，一方面可降低成本、一方面較易找到司機，往往為汽車貨運業者所詬病並大力撻伐(交通部運輸研究所，民 95、96、100、103、104)。

在強制汽車保險費率部分，法人所有自用貨車與營業貨車費率一樣，故應不致有爭議。車體損失保險、竊盜損失保險、僱主責任保險雖有些許差異，但不致成為爭議的主因。目前自用貨車與營業貨車保險費率差異較大的為第三人責任保險(傷害責任保險、財損責任保險)，如表 4-3 之比較所示，且主要在營業小貨車與自用小貨車有近 4.5 倍的差距、營業大貨車與自用大貨車則有約 2.6 倍的差距。但是在曳引車部分，自用車及營業車的保費均一樣。

表 4-3 自用及營業貨車第三人責任險保費比較

單位：元	傷害責任 300/600 萬	財損責任 40 萬	加總
自用小貨車	2,838	2,480	5,318
公司行號自用小貨車	2,689	2,764	5,453
營業小貨車	15,924	7,895	23,819
自用大貨車	8,138	9,295	17,433
公司行號自用大貨車	7,374	6,460	13,834
營業大貨車	20,291	15,596	35,887
自用一般貨運曳引車	42,200	26,884	69,084
自用貨櫃貨運曳引車	42,200	26,884	69,084
營業用一般貨運曳引車	42,200	26,884	69,084
營業用貨櫃貨運曳引車	42,200	26,884	69,084

（資料來源：中華民國產物保險商業同業公會，民 95）

第三人責任保險自用小貨車及大貨車與營業小貨車及大貨車有如此鉅額之差距，以及中華民國產物保險商業同業公會所依據的原因，尚須與相關單位了解與檢討。於過去研究訪談與座談中，有兩項方案被提出：第一項方案，依業界寄望，將兩者保費差距拉近，另就保險費差距拉近之建議，有部分汽車貨運業者對於執行方案建議將所有貨車改為商用車，一併規範，便利調整稅、費，也解決自用貨車違規營業問題；有別於將自用與營業貨車稅費拉近方案，有臺北市汽車貨運業者於座談會提出第二方案，認為參考美國法制將汽車貨運業僅依危險品載運與否，粗略分兩類統一規定第三人責任險投保金額作經營門檻規定有失合理，因第三人責任險為任意險，應由汽車貨運業者自行依需要投保，尤其以臺北市而言，逾 9 成公司為中小型汽車貨運公司，金額與投保與否應視各公司狀況，以個案審核。 (交通部運輸研究所，民 104)。

另於 104 年研究訪談，有汽車貨運業者建議如發現自用貨車違規營業事實，直接吊銷該駕駛個人普通駕駛執照或自用貨車牌照 1 年，同時開單處罰該駕駛人 10 萬；亦有汽車貨運業者建議自用貨車倘被稽查到違規營業，則追繳比照營業貨車之牌照稅、汽車燃料使用費及第三方責任保險費用之差額(交通部運輸研究所，民 104)，本研究認為這些汽車貨運業者建議都是治標之舉，且執行難

度頗高。靠行貨運駕駛多半為弱勢者，可能繳不出費用；被靠行之業者可以將公司關掉，而後再開一家，以避責任。應再思考可以根治的方案與配套。

除如上述建議拉近營業與自用貨車保費與相關違規爭議建議外，為促進汽車貨運產業健全發展，於過去研究亦建議可透過放寬經濟管制門檻，將營業貨運業之服務對象、運送貨品類型、服務區域及路線、訂價均於以鬆綁，而同步依載運物等營業內容透過強制保險加強安全管制；另特別建議在大貨車與貨運曳引車部分根據運送貨品之特性，研擬加重第三人責任險等配套。

3. 靠行所造成之賠償責任界定問題

高門檻之申設標準，其立法用意在於將砂石車管理落實給民間有意經營之大型貨運公司，但由於資本門檻過於龐大，加上國人崇尚「自己當老闆」之觀念普遍，因此靠行行為由此產生，而靠行車輛雖以車行名義申領牌照，但實際之車輛所有權歸駕駛人所有，車行僅一私行契約收取行費，對於車輛與駕駛人並無實際管理、約束之實。再則發生交通事故時，車行、駕駛員之權責分限與賠償問題往往難以界定。

4. 聯保制度

有研究指出高風險之砂石車運輸業，除依規定投保汽車強責任險，在業界亦有所謂聯保制度。聯保制度為眾多駕駛人於固定期限內繳納一筆金額，共同組成聯保基金。當肇事責任產生必須理賠時，聯保基金將為肇事責任負擔賠償金額。該聯合組織，在砂石車司機發生車禍糾紛時，運用集體力量，為肇事司機辦理賠償，並聘請律師處理紛爭，雖間接解除了肇事司機實務上及心理上的責任，惟亦是車禍肇事相關問題之一。

肇事砂石車司機除由強制汽車責任險支付受害者賠償金以外，在死亡車禍的案例中，肇事司機並有靠行貨運公司運用聯合保險金為其支付理賠並全程處理事故，肇事司機不僅可繼續執業不受影響，且無須親自面對受害當事人（或家屬）。依據資料顯示，死亡

車禍中聯保公司的賠償額度約 250 萬元(砂石車司機以所謂「靠行，類似計程車的靠行」方式依附在貨車運輸公司，以「聯保」方式，每季繳 8,000 元充當交通事故理賠基金，日後萬一發生重大交通事故，則由車行代表出面交涉與受害者（家屬）斡旋理賠事宜。)

4.2.3 計程車客運業

1. 強制投保乘客責任險部分

依「申請核準經營辦法」第 6 條，針對申請經營派遣業務或其分支機構，並應附同一計程車營業區域內依公路主管機關規定之定型化契約範本簽訂參與車輛營運契約書 150 份以上，及投保每人新臺幣 150 萬元以上之旅客責任保險。

在實務上，以計程車客運服務業投保乘客責任險為例，一家公司可能有數十台或上百台車，但業者多半僅購買 1 張固定額度之理賠保單，該張保單若因單一事故發生導致理賠額度用罄，則其他事故發生時將無法獲得任何賠償。故該種類的保單所提供之保障是否足夠，實值審酌。另因車險業務一般佔保險公司產險業務 50%以上，故為規模、市占率等考量，此類保險（現在一般常見之乘客責任險）雖不賺錢，但仍繼續讓汽車運輸業者投保，然長期來說對業者及消費者利益保障非為正面之發展。

現行因僅有就計程車客運服務業規定投保乘客責任險，亦有立委提案[1]指出，交通部頒「計程車客運服務業申請核准經營辦法」第 6 條第 3 項，要求計程車派遣業者投保旅客責任保險，就保障公眾基本民行的安全，顯見仍有此規範必要。是故，擬修正「公路法」第 65 條第 3 項，將計程車客運業、計程車客運服務業加入應投保乘客責任保險範圍，以牢固、完備法律規範。

2. 靠行車輛之肇事賠償與法律風險問題

在靠行營運狀況下，車輛登記時的「車主欄」載明為車行或合作社，因此車輛在形式上被視為業者的動產。由於從外觀上無法分辨其為車行、合作社業者所有或是靠行駕駛員所有，乘客搭乘時也無從判斷，一旦發生肇事，可能有相關肇事賠償歸屬問題。而從靠行駕駛員權益來看，一旦業者出現財務糾紛時，所有靠行車均可能

[1]院總第 462 號委員提案第 17786 號 http://lci.ly.gov.tw/LyLCEW/agenda1/02/pdf/08/07/14/LCEWA01_080714_00014.pdf(最後瀏覽日 105/11/24)

遭到波及，此外若靠行車駕駛與公司老闆有糾紛時，後者往往能以車輛登記於公司做為要脅，逼迫靠行車駕駛就範，靠行車駕駛在法律上很難受到保護。另一方面，如果發生靠行車駕駛肇事後逃逸或從事違規營業等不法行為，則不但接受靠行的業者必須承擔連帶責任，其他一同靠行的駕駛也可能受到波及，因此業者與靠行車駕駛之間應有適當規範，以確雙方的權益，進而保障旅客權益及服務品質。

3. 保費高昂與聯保互助之地下保單

(1) 在我國實務上已有多個行政函釋說明聯保或互助會等類似保險制度違反保險法，如表 4-4 所示：

表 4-4 聯保或互助會違反保險法之行政函釋

發文日期	發文字號	要旨
民國 77 年 04 月 07 日	台融司（五）第 770767962 號	非保險業不得兼營保險或類似保險之業務，故工會不得承辦計程車聯保業務
民國 76 年 04 月 09 日	台財融第 7639218 號	非保險業不得兼營保險或類似保險之業務，故遊覽車客運業不得自行辦理汽車保險聯保
民國 73 年 07 月 05 日	台財融字第 19561 號	非保險業不得兼營保險或類似保險之業務，故遊覽車客運業不得自行辦理汽車保險聯保
民國 65 年 07 月 08 日	台財錢字第 17374 號	汽車保全業非保險業，故不得經營保險業務
民國 63 年 10 月 19 日	台財錢字第 19920 號	非保險業不得兼營保險或類似保險之業務，故榮民個人經營計程車服務中心不得辦理榮民個人經營計程車集體保險相關業務
民國 55 年 04 月 28 日	台財錢發字第 03917 號	非保險業不得兼營保險或類似保險之業務，故汽車貨運業應以同業為對象，試辦共濟會以辦理汽車保險

(2) 計程車業以地下保單之方式進行各類保險部分，也經法院多次判決有罪定讞，如表 4-5 所示:

表 4-5 計程車業地下保單有罪定讞之判決

類型	案例名稱	判決字號
計程車互助	計程車互助駿安公司：汽車服務（保全）契約書(有期徒刑 1 年 4 月，緩刑 3 年)	臺北地院 88 年訴字第 1289 號判決
	陸安保全：按 CC 數收費(有期徒刑 10 月)	高等法院 91 年上更(一)字第 162 號判決
	高一計程車運輸合作社：第三人責任汽車財損聯保 (有期徒刑 1 年 2 月；緩刑 3 年)	板橋地院 89 年訴字第 1867 號判決
	松泰計程車互助會：單烤、雙烤 (有期徒刑 2 年，緩刑)	高等法院 96 年上訴字第 5236 號判決
	安建計程車客運服務事業有限公司:車碰車聯保互助理賠(有期徒刑 3 年 6 月，發回高院再審)	最高法院 102 年度台上字第 4356 號判決

究其原因，乃因職業小客車駕駛之保單賠款率居高不下，故我國保險制度就職業小客車收取保費極高（幾乎為一般自用小客車之一倍），此種高額保費並非隨機載客、收入不穩定之計程車司機所能負擔（參臺北市計程車客運商業同業公會理事長梁平良於原審審理時之證言、被告提出之汽車保險報價單）。

另許多保險公司網站上車體險部分均僅有自小客車資訊，而未刊載營業小客車車體險資訊（參各產物保險公司網站頁面），可見其承保營業小客車車體險之態度消極，證人李廣秀亦證稱其丈夫開車很久了，正常保險公司很不願意接這樣的保戶，所以計程車司機參加互助會（參原審卷第 86 頁）；是在保險公司對營業小客車持高額保費，理賠卻有限情況下，職業小客車駕駛人轉由以此類名為互助會之個人或公司投保以降低自身營業之風險，因而有所謂「計程車互助會」之「保全費用」產生，當發生事故時，互助會也幫忙協

談和解、聯絡維修車廠，理賠範圍更包括自己及對方的人體傷亡、車體受損，職業小客車駕駛人向此類名為互助會之個人或公司投保，以彌補損害之習慣已存在二十餘年（參臺北市計程車客運商業同業公會理事長梁平良於原審審理時之證言），計程車互助會有其存在的客觀環境需求因素及彌補保險公司保障不足的功能；惟此類互助會通常個人成立，一旦經營不善，職業小客車駕駛人可能追償無門，無異雪上加霜，檢察官認為被告所為雖無可取，但情有可憫，與一般利用經營保險業務吸取資金之犯罪型態有間。以安建計程車案例為例，大臺北地區近 300 家計程車行仰賴 10 餘年的「安建計程車客運服務公司」，因違法經營保險業務，違反保險法，士林地檢署日前起訴安建實際負責人林宏錫，但檢察官特地著墨比較現行保險制度不合理，認為林某立意良善，「確實有心解決職業駕駛人無法合理投保困境」，請求法官從輕量刑。

1. 計程車客運業第三人責任險專案保單檢討

本研究據 105 年 7 月 5 日計程車專屬保單費率專案會議之附件資料，對專案保單現行方案與建議方案作簡介，並依檢討結果與調整建議作整理與分析；其次輔以任意第三人責任險近年出險、計程車肇事等資料，進一步了解計程車客運業出險狀況；再就修法強制計程車客運投保第三人責任險議題歸納各方意見；最後概要提出本研究於可行性之見解。

(1) 計程車第三人責任險專案保單自負額方案比較

於專案保單之自負額方案比較，現行專案保單契約遇有承保範圍內應負之賠償責任而受賠償請求時，第一次被保險人應先行負擔自負額新臺幣三千元，第二次為五千元，第三次（含）以後為八千元，且傷害責任險與財損責任險分別計算自負額。

有別於行自負額方案，計程車客運業相關公工會於會議檢討過程建議未來自負額以同一事故定額方案，不再以階梯式規定自負額，且發生同一交通事故時，體傷及財損應只扣

一次自負額，不應再分別計算財損、傷害之自負額。鑒於計程車客運業代表之意見，產險業代表與保發中心於檢討過程亦概略以同一交通事故自負額五千、一萬元之條件，分別作建議方案 I、II。自負額方案如下圖 4-2 所示。

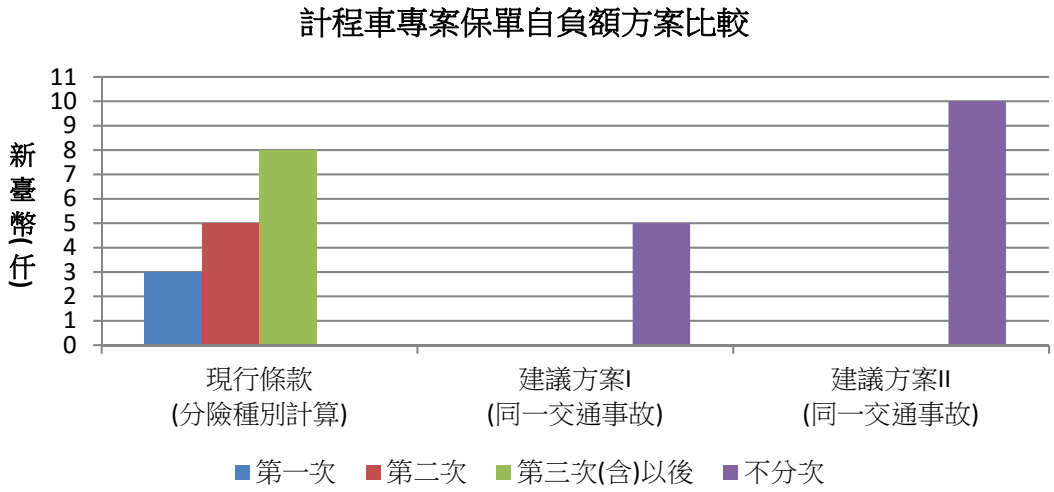


圖 4-2 計程車專案保單自負額方案比較

資料來源：本研究繪製自「(105)產汽議字第 056 號」之附件資料

(2) 計程車第三人責任險專案保單總保費調整與方案試算

據產險業代表、保發中心依專案保單階段實施情況資料試算結果，於表 4-6 所示，專案保單體傷、財損責任之損失率分別為 277.30%、246.95%，兩險種於階段實施之出險金額相對未含附加費用之基本純保費皆已近 3 倍，表示本專案保單之被保計程車客運業車輛出險狀況不如預期；如僅以損益兩平作考量，本專案保單尚須於體傷、財損之純保費分別調升 177.30%、146.95%，而檢討會議初步建議兩險種之純保費皆調升 150.00%。

表 4-6 基本純保險費調整幅度

險種	調整後損失率	可調整幅度	建議調整幅度
體傷	277.30%	177.30%	150.00%
財損	246.95%	146.95%	150.00%

資料來源：本研究摘自「(105)產汽議字第 056 號」之附件資料

據調整幅度之建議，保發中心依方案試算營業小客車、個人計程車風險群體保費如本研究於圖 4-3、圖 4-4 之彙整結果。據階段實施情況試算之調整後方案、建議方案 I(同一事故不分險種五千元自負額)、建議方案 II(同一事故不分險種一萬元自負額)，不論依險種別或總保費，均相較現行方案大幅調升保費，甚至超過一倍的調升幅度。

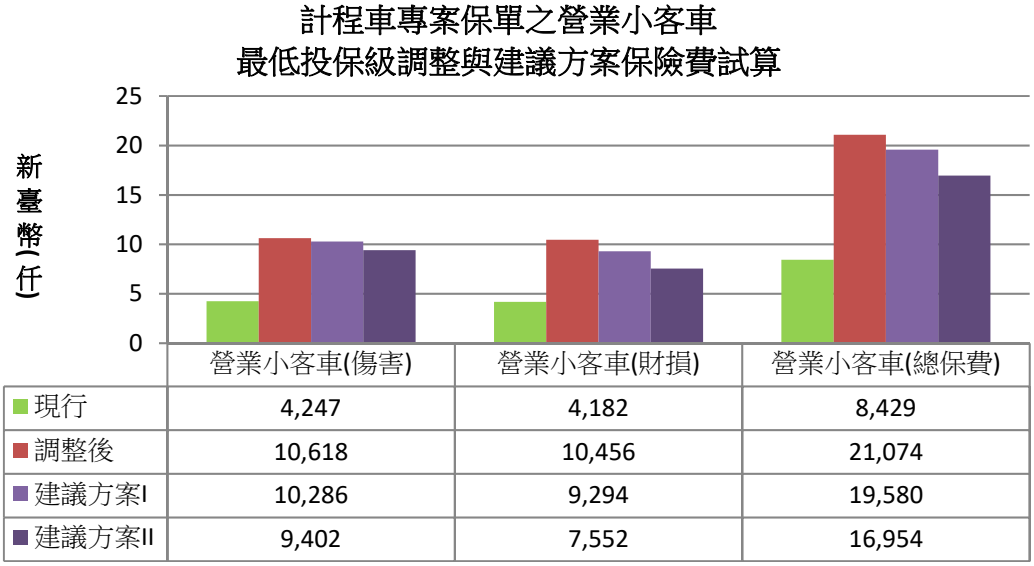


圖 4-3 計程車專案保單之營業小客車最低投保級調整與建議方案總保險費

資料來源：本研究繪製自「(105)產汽議字第 056 號」之附件資料
註：計程車專案保單第三人傷害部分之最低級別保額為每一個人與每一事故分別 30、60 萬元新臺幣；第三人財損部分之保額皆為 10 萬元新臺幣。

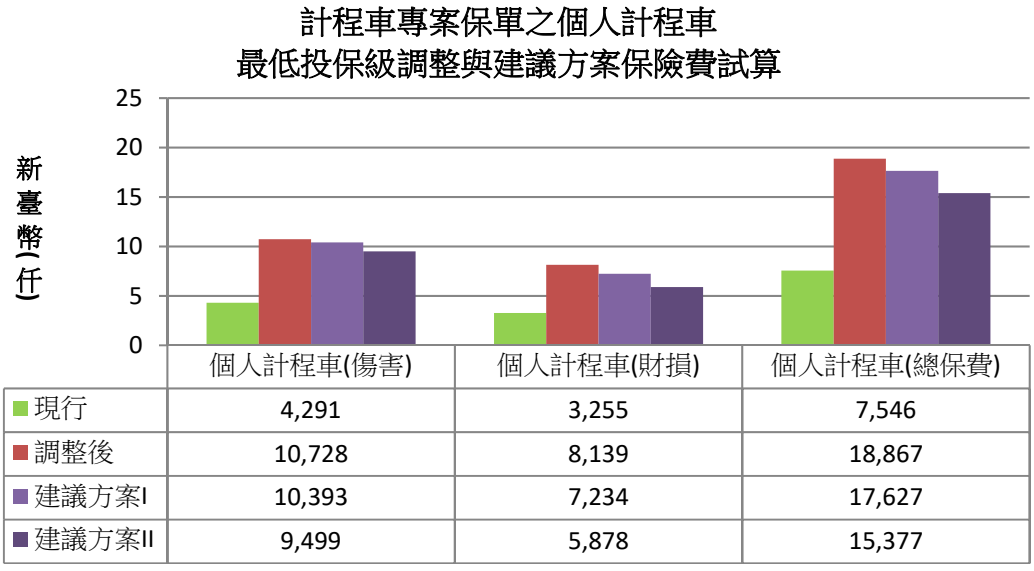


圖 4-4 計程車專案保單之個人計程車最低投保級調整與建議方案總保險費

資料來源：本研究繪製自「(105)產汽議字第 056 號」之附件資料
註:計程車專案保單第三人傷害部分之最低級別保額為每一個人與每一事故分別 30、60 萬元新臺幣；第三人財損部分之保額皆為 10 萬元新臺幣。

本研究進一步彙整方案調升幅度比較如表 4-7 所示，調整後保費依建議調整幅度調升 150%，兩類風險群體保費於調整後甚高，營業小客車最低投保級之總保費甚至超過兩萬元；建議方案 I、II 之調整幅度則略低現行方案檢討後之建議調整幅度，但風險群體之專案第三人責任險最低投保級之總保費均仍逼近兩萬。

表 4-7 調整方案相較現行方案之調整幅度比較表-以最低投保級為例

方案 / 風險群體	現行方案	調整後		建議方案 I		建議方案 II	
	總保費(元)	總保費(元)	調整幅度(%)	總保費(元)	調整幅度(%)	總保費(元)	調整幅度(%)
營業小客車	8,429	21,074	150%	19,580	132%	16,954	101%
個人計程車	7,546	18,867	150%	17,627	134%	15,377	104%

資料來源：本研究整理自「(105)產汽議字第 056 號」之附件資料

(3) 計程車專案保單出險與肇事狀況

鑒於專案保單損失率甚高，故未來依檢討調整後之總保費也需大幅調升，為進一步了解計程車整體出險情況，故再借鑒商業任意第三人責任險之平均保單滿期保費，如表 4-8 所

示；相較專案保單之現行方案總保費，於營業小客車雖略低於任意險的平均保單滿期總保費，卻於個人計程車部分略高於任意險；專案保單調整試算後之總保費則遠高於任意險平均保單滿期總保費。

表 4-8 2015 年小客車風險群體任意第三人責任險種平均保單滿期保費

單位：元

風險群體 / 險種項目	自用小客車	營業小客車	個人計程車
傷害責任	1,441	5,821	2,845
財損責任	1,316	5,686	1,373
合計	**2,757**	**11,507**	**4,218**

資料來源：本研究整理自財團法人保險事業發展中心互動統計資訊查詢平台

如於損失率作比較，據計程車第三人責任險專案保單檢討結果，階段實施結果於體傷、財損責任部分之損失率分別為 277.30%、246.95%，而商業任意第三人責任險的損失率於過去五年，據圖 4-5、圖 4-6 所示，少有超過 150%的紀錄，故計程車第三人責任險專案保單損失率尚有很大的努力空間。

為釐清專案保單與商業任意險保單之總保費、損失率落差，以小客車風險群體之商業任意第三人責任險損失率而言，依圖 4-與圖所示，平均保單滿期總保費最高之營業小客車，體傷責任險種損失率仍略高；個人計程車則於財損責任險種有較高之損失率。

損失率除歸因於風險群體之事故出險狀況，亦會受風險群體加保之車輛數多寡影響；故本研究進一步於表 4-9、表 4-10 以保單滿期車輛數，對小客車風險群體分別於傷害、財損責任險種作進一步比較分析，較高平均保單滿期保費之營業小客車，約為一萬出頭輛保單投保車輛，但損失率仍偏高，甚至於傷害責任部分有超額損失之年度紀錄；而個人計程車保單投保車輛數僅近三千輛，故較有可能造成損失幅度較大。

如借鑒加保車輛數較多之商業任意第三人責任險資料，其損失率尚且難達損益兩平；故專案保單如在保費不調漲的假設前提下，目前保單加保車輛數可能尚不足承擔出險損失。

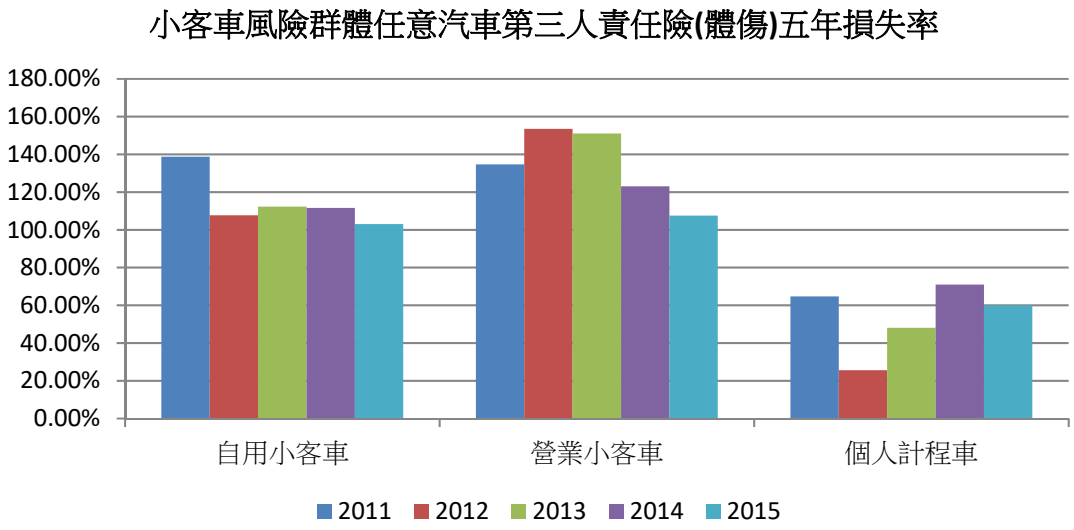


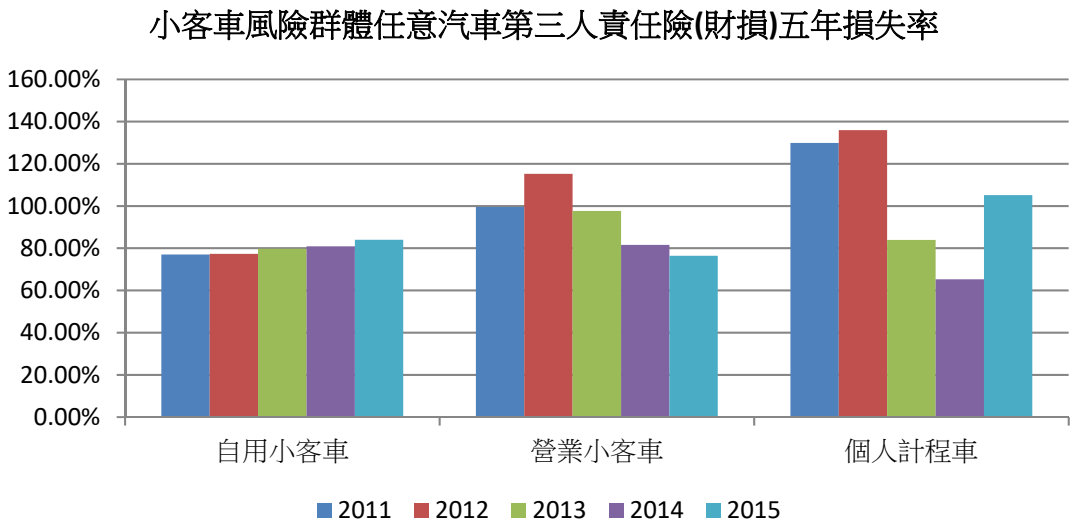
圖 4-5 小客車風險群體任意汽車第三人責任險(體傷)五年損失率
資料來源：本研究整理自財團法人保險事業發展中心互動統計資訊查詢平台

表 4-9 小客車風險群體任意第三人責任險(傷害)保單五年保單滿期車輛數

單位：輛

年 風險群體	2011	2012	2013	2014	2015
自用小客車	2,046,193	2,312,245	2,455,108	2,477,843	2,496,034
營業小客車	13,901	18,452	18,168	16,626	11,713
個人計程車	2,930	2,964	2,870	2,654	2,286

資料來源：本研究整理自財團法人保險事業發展中心互動統計資訊查詢平台



資料來源：本研究整理自財團法人保險事業發展中心互動統計資訊查詢平台

圖 4-6 小客車風險群體任意汽車第三人責任險(財損)五年損失率

表 4-10 小客車風險群體任意第三人責任險(財損)五年保單滿期車輛數

單位：輛

年 風險群體	2011	2012	2013	2014	2015
自用小客車	3,409,096	3,498,480	3,589,995	3,729,591	3,852,013
營業小客車	11,777	16,370	18,105	16,697	11,757
個人計程車	3,048	3,091	3,011	2,817	2,474

資料來源：本研究整理自財團法人保險事業發展中心互動統計資訊查詢平台

如進一步以風險群體特性說明，由於保費調整與肇事之相關損失理賠有關聯性，對照表 4-11 所示之每千輛肇事案件數資料，整體營業小客車每千輛肇事件數，如排除可能未入記錄的事故和解，在案之保守估計已近自用小客車的三倍。除可對應營業小客車於任意第三人責任險資料有較高之損失率、保費之部分原因外，也可說明營業小客車之肇事風險較自用小客車高，需要更多設想、條件與政策才能將保費降低

至駕駛、計程車業者可負擔的程度。

表 4-11 自用與營業小客車每千輛 A1 與 A2 類合計肇事件數

單位：每千輛事件

車種＼年	2011	2012	2013	2014	2015
自用小客車	13.20	13.17	14.02	15.02	14.68
營業小客車	41.52	43.31	47.21	46.16	43.44

資料來源：本研究彙整自警政署與公路總局

註：A1 類係指造成當場或 24 小時內死亡之事故；A2 類指造成人員受傷或超過 24 小時死亡之交通事故。

4.2.4 汽車租賃業

汽車租賃業雖亦歸類於「公路法」所明定之「汽車運輸業」營運分類範圍，惟查其在經營本質上，業者與顧客之關係皆偏向民法之租賃與消費關係，亦有研究認為該業應解除管制，回歸民事關係，已於 3.2.4 就汽車租賃業之經營特性做說明，並排除在本研究之範圍。

第五章汽車運輸業門檻制度鬆綁及責任保險策略分析

5.1 門檻制度鬆綁彈性化

據前章所探討，關於汽車運輸業申請籌設之要件，「汽車運輸業審核細則」第 4 條第 1 項第 3、4 款與第 4 款分別規定最低資本額、最低車輛數之限制。此一立法背景，係著重於公司組織型態，以利規模經濟與政府管理，期待藉由公司型態或可保障消費者權益；換言之，我國對於汽車運輸業者進入門檻之規範，管制基礎建立於「確保汽車運輸業具備一定程度之經營能力」，此即不同於美國偏重「確保汽車運輸業者符合最低程度之安全標準以保障用路人之安全」的立法思維。

而對於進入市場的資本門檻設置，管制基礎不外乎確保營運順暢、保障債務人對於其債務之實現與第三人之安全。我國對於進入市場所需之資本，依不同業態訂立不同之最低資本額標準；此規範雖利於行政機關認定，但因不具彈性而引發種種靠行之問題。規傾向嚴格管制而設有資本資格之限制，卻也間接阻礙運輸業維持彈性發展與良好競爭的環境。以籌設經營汽車客運業為例，依「汽車運輸業審核細則」第 4 條之規定，即應有最低資本額新臺幣一億元以上，及全新大客車 50 輛以上方可為申請。若以全新大客車平均市價 400 萬元計算，則公司至少須備有兩億元以上之資本額；而公司資本額可透過向銀行申請貸款而取得，雖有違反公司法規定虛偽出資之規定，但更大是影響汽車運輸業健全經營之賠付能力。

以汽車貨運業為例，因進入門檻過高，經營者自有資金不足，實務上便先以借貸方式購車，短期性租用場站，於取得營運執照後再除不處分資產；此舉反造成營運市場之混亂。此外，公路貨運市場已趨向整合性物流產業發展；於產品的進貨、銷貨、倉儲、包裝、運送等多項附加服務中，貨物運送僅佔營業收入之一小部分，利潤有限的情況下造成同業削價競爭，違規以自用車加入貨運市場之情形亦造成市場秩序的破壞。遊覽車業亦可能造成靠行情形嚴重，而於事故糾紛發生時，損害賠償責任難以釐清。故本節以外國

立法例對於汽車運輸業之管理籌設相關之要件及保險規範做一比較，以做為我國鬆綁門檻之度之參考。

5.1.1 美國聯邦法與我國法之比較

一、 美國聯邦法係依運送標的之不同而為規範

相較於我國「公路法」將汽車運輸業分為公路汽車客運業、市區汽車客運業、遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業等九類之立法，美國聯邦法之分類較為簡潔：係以所運送之標的為貨物或旅客加以區分，且各類型再細分一般及特殊規定；如遇有應由其他機關管理或有特別考量，則可列舉於除外規定中。美國聯邦法之區分方式可有效避免掛一漏萬，且運輸之種類不外乎旅客及貨物，即便像「優步」通訊叫車服務係以非營業用自小客車兼營出租汽車服務的營業方式，美國聯邦法仍得適用之；故或可參考其立法模式，以解決我國「公路法」因類型制定過度僵化導致無法因應新興資訊服務業之困擾。

二、 美國聯邦法就危險物品之運送另設有最低財務責任標準

我國係依交通運輸之九大類型，於「汽車運輸業審核細則」規範不同之設立標準；「公路法」對於有危害公共安全及環境疑慮之交通運輸籌備要件，並未有相對應之特別規範。雖「汽車運輸業管理規則」第 120 條第 2 項及第 121 條規定：託運危險品貨運業者得拒絕運送及有損害時得請求賠償；然在我國現行制度無要求汽車運輸業應投保責任保險之狀況下，事故發生時恐仍難以受償。美國聯邦法針對交通運輸業運送危險物品所設之最低財務責任標準，或可做為我國修法之借鏡。

三、 美國聯邦法未針對車輛數加以規範

我國為確保汽車運輸業之資本額、運量，在「汽車運輸業審核細則」中規定有各該類型所應具備的車輛數；然而，美國聯邦法並未針對汽車運輸業所應具備的車輛數加以規範。

美國聯邦法於旅客運送係以車輛所能搭載人數區別其財政責任標準，因而在事故發生時得以確保受償之可能。相較於車輛數之規定僅能計算資本額及確保運量之用，美國聯邦法之規定則較能合理估計汽車運輸業所可能擔負的責任範圍。

四、 聯邦法財政能力之依據多元，但責任保險仍非必要之要求

我國現行「公路法」為確保交通事故所生損害得以受償，除了各該汽車運輸業自身投保之責任保險及該車輛之強制汽車責任險外，僅剩設立要件中的資本額或可發揮功能。然並非所有汽車運輸業均投保責任保險，而強制汽車責任險之額度亦有侷限；加上現行資本額計算所涵蓋範圍相當廣，資本額並不等於實際交通運輸業所得給付之金額，其中的落差便導致損害賠償之期待可能性大幅減少。

相較之下，美國聯邦法並未採用資本額為規範，而以最低財務責任標準規範旅客運送及貨物運送之責任。又，最低財務責任標準的證明方式亦相當多元；保險、保證及由擔保公司出具保證書之方式均得自由組合運用，對汽車運輸業而言，得依個別之需要並衡量利弊後，自行選擇較為有利之安排。

保險制度在美國聯邦法之規制下，並非衡量財務能力之唯一途徑；但此立法方式或可作為我國之後欲採行以責任保險證明做為申請籌設條件之一時，避免反彈聲浪過大之參考。此外，美國聯邦法於旅客運送尚設有自留額(self-retention)之制度，使汽車運輸業得更為彈性的進行風險管理。

5.1.2 美國紐約州法與我國法比較

相較於我國將交通運輸業劃分為九類，紐約州法之規定則僅以財物運輸、旅客運輸區分之。我國關於公路運輸之規定置於「公路法」第 34 條至第 57 條，並授權「汽車運輸業管理規則」進行細部規定；由於條文內容簡略，致本質上為行政命令之「汽車運輸業管理規則」有越俎代庖之逾越授權範圍狀況；關於罰則之種類亦僅設有行政罰，難期有效管理。

一、 我國公路相關法規之盲點:

我國透過「公路法」授權訂定之「汽車運輸業審核細則」詳細規定了公路主管機關對於申請汽車營運者之資格，並以兩大基準做為控制之工具：一是運輸業者之「資本額」，二是運輸業者之「車輛數」。然而，我國規定似過度迷信公司資本越高則賠償能力越強之不合理連結，另就車輛數之限制，亦有過度介入市場之疑慮。

二、 我國強制汽車責任保險之不足

我國現行之強制汽車責任保險，係所有車種均強制投保；然強制汽車責任保險之被保險人僅為乘客與車外不特定第三人，駕駛者則不在其中。又，強制汽車責任保險法訂定時，參考外國立法例並依國情酌予調整後，將損害賠償之範圍僅限於人身傷亡。惟精神上損失與財產損失亦不容忽視，此部分或可參考美國紐約州之立法例，將保障之範圍擴張及於慰撫金與財產。

我國於「強制汽車責任保險法」設置財團法人汽車交通事故特別補償基金，針對事故汽車無法查究者（肇事逃逸）、或是未保險汽車者、或是未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車，或全部或部分為無須訂立本保險契約之汽車，所致汽車交通事故之受害人，由特別補償基金負補償責任，以彌補強制汽車責任保險之缺口。此與美國紐約州對於運輸業者所規範之相關法規精神則不謀而合。

三、 紐約州法之優點與對我國之展望

紐約州運輸法令將規範重點置於：如何使受損害者獲得「實質上之賠償」；此外，對於最低財務責任之證明方式設有多種組合配套，除確實掌握交通運輸業者之賠償能力外，富有彈性之立法亦有助於貫徹主管機關之監管目的，並有效避免行政過度介入私領域。

我國法令過度關注於資本額大小，卻無法有效防免脫產、資本灌水之問題，導致損害發生時仍無法實質確保損害之填補。又我國對於旅客運輸、貨物運輸之損害賠償責任，並為全面立法強制納保，亦導致實務上交通運輸消費者之損害恐無法獲得填補之窘境。

立法建議上，或可參考美國紐約州運輸部對於消費者權益之著重與公共政策之有效監管措施，將目光與重點放置在如何事前圓滿的將損害風險降低，並確保事後得以實質獲取補償之途徑；除有助於維護公共利益外，亦有望提升人民對於我國交通運輸業之信心。

5.1.3 美國加州法與我國法比較

一、 加州法對運輸業者之區分方式與我國法不同

加州法與前述之美國聯邦法、紐約法相同，僅區分旅客運送與貨物運送兩大類；此與我國將交通運輸區分為九種類別之立法樣態截然不同。美國加州法將旅客運送另細分成客運公司及旅客租車運送業；貨物運送則細分的貨物運送業及家居用品運輸業。加州法對各類型運輸業的定義，多採用負面表列之方式。例如：「公共設施法」第 226 條第（b）項到第（g）項為客運公司的除外規定；「公共設施法」第 5353 條則為旅客租車運送業的除外規定。

加州法的立法樣態於在新型態運輸業（例如 Uber 通訊叫車）出現時，便能直接將之分類於旅客租車運送業下，另針對保險理賠之爭議予以修法細部增訂。反觀我國的立法模式，對於 Uber 究屬計程車客運業亦或是小客車租賃業即生爭議；故加州法規範方式，或可做為我國立法之參考。

二、 加州法未針對運輸業者之資本額或車輛數作規定

我國「汽車運輸業審核細則」對運輸業者之最低資本額及車輛數均有所規範，加州法則無此類規定；加州法係以業者之最低財政責任、安全性規範作為是否核發執照的標準。本文認為，加州法的規範方式反而更有助於保障乘客或第三人之人身安全及財產；蓋業者的資本額多寡與事故發生時的賠償能力並無絕對的關連，若能以保險等方式作為事故致生之實際損害填補，不只保障乘客或第三人之人身安全及財產，也可避免業者被龐大的賠償金額所壓垮。

三、 加州法藉由多元方式實現最低財務責任標準

加州法規範下，運輸業者除了保險，尚可以債券、經認可的公

眾保障計畫、經認可的自我保險、或依公司法運作的公益風險集團等方式來滿足最低財政責任要求，亦可能結合上述兩個以上的方法為之。此一規範或許可作為我國未來修法之參考，使運輸業者於經營時對資金之運用更富彈性。

四、 加州法之最低財務責任要求之涵蓋範圍較廣

我國運輸業者雖有投保車輛之強制汽車責任險，但其承保範圍僅有傷害醫療費用、殘廢給付或與死亡給付，不包含對於交通事故所生之財物損害、慰撫金等損害賠償請求權。相較於此，加州法之最低財政責任要求之涵蓋範圍較廣，除人身傷亡外亦包含財物損失；貨運業者方面，更依運送物品的不同，以區分金額之多寡，此對受害人及公共安全之保障更為周全，可做為我國未來修法之借鏡。

五、 通訊叫車服務之保險相關規範

加州法於 2014 年針對通訊叫車服務業者之強制投保義務及其所應負之責任、最低之保險金額加以規範，並對通訊叫車服務業者、自用小客車車主、保險公司在自用期、等待期、迎接期、載客期等不同時期發生之交通事故所應負之賠償義務，均加以明確規定。我國目前則未有針對像 Uber 等通訊叫車服務的保險規範，且依財政部於 2002 年 7 月公布之汽車保險自用汽車保險單條款「共同條款」第十條第四款所規定的不保事項中，出租小客車與人或為營業目的之載客服務即名列其中。若交通事故發生於載客期，保險公司自會主張此一不保事項而拒絕理賠。甚或是在等待期、迎接期，甚至自用期發生交通事故，保險公司都有可能藉此條款主張拒絕理賠。

此外，若自用小客車車主是為加入通訊叫車服務而投保，卻未在投保時據實說明；則不論在何時期發生交通事故，保險公司都可主張「保險法」第 64 條第二項解除契約、拒絕理賠，且無須歸還已繳交之保險費。若自用小客車車主是在投保後才加入通訊叫車服務，卻未通知保險公司，不論是在何時期發生事故，保險公司皆得

主張違反「保險法」第 59 條第二項主觀危險增加通知義務，依第 57 條拒絕理賠，並解除契約。

我國未如美國加州立法強制通訊叫車服務業者投保，並令投保之保險公司負主要責任；若加入通訊叫車服務的自小客車車主經濟能力有限，又無法透過保險制度保障分散風險，將使交通事故中之乘客及受害第三人所得獲得之賠償可能大受到影響。

5.1.4 德國法與我國法之比較

一、 德國法設有多部專法

德國法針對汽車運輸業制定有通則與分則之相關法規。通則規定如：「德國通用運輸法」、「運輸保險法」；分則規定如：對於貨物運輸之「聯邦貨物運輸法」、「物流商業規則」；旅客運輸則訂有「人員運輸法」。我國除「公路法」外，並未對各運輸業設立專法，通則與分則之立法體系並不明確；若依我國採取大陸法系之立法慣例，或可參考德國之規範體系，對於交通運輸相關法規進行體系上之檢討與整理。

二、 德國法針對保險標的及範圍有明確規定

德國法針對貨運保險明確規定其標的為運送契約，並對保險損失範圍有明確規範，包含貨品的滅失或毀損、物品的間接損害及純粹經濟上的損失；並確定其範圍為除了貨物損害外，間接損害為兩倍保險價值，最高至兩倍保險金，對於純粹經濟上損失，則為兩倍保險價值，最高到兩倍保險金。

三、 德國法針對貨運亦設有責任保險

如前所述，我國在強制汽車責任保險之承保範圍僅有傷害醫療費用、殘廢給付或與死亡給付，惟不包含對於交通事故所生之財物損害、慰撫金等損害賠償請求權，如汽車運輸業未另外投保責任保險，受害人未必能順利受償。因此，德國「運輸保險法」明確規範運送人於故意違反通知或計算義務時，責任保險之保險人仍對受損害人有給付保險金之義務。於「通用運輸法中」亦明確規定，當運

送人將投保之貨品以其他理由不投保時，運送人要立刻通知委託人。此外，除非委託人聲明授權運送人貨物之保險金，且委託人對於投保之危險有其他書面指示，運送人必須符合義務之裁量，依現今市場條件決定保險的種類以及範圍。

5.1.5 日本法與我國法比較

按我國公路法及審核細則，我國對於汽車運輸業者之進入門檻規範，其管制基礎係建立在「確保汽車運輸業具備一定程度之經營能力」；日本法規除了經營能力的要求外，亦於審查基準上導入安全機制的審核；以下以我國法規為基準，區分「進入標準」、「進入資本」、「車輛、場站、設備之設置」及「投保規定」與日本作對應的比較。

一、 日本未針對運輸業者之資本額或車輛數作固定之規定

我國針對進入標準之規定，係要求「合乎當地運輸需要」及「應增進公眾便利」為主要標準。日本則是要求業者除了具備事業計畫上相應之經營能力外，並審核公司之營業計劃中是否導入安全機制。

於申請審查部分，我國係採取「許可制」，要求業者繳交資料予行政機關，並待行政機關核准後始得開始營運；日本法規亦採取許可制，要求業者繳交營業計畫書，並取得國土交通大臣之認可後始得開始營業。

我國按「合乎當地運輸需要」及「應增進公眾便利」做為審查基準，雖具良好目標，惟其屬概念性準則，於實務上認定不易；相對於日本，以「安全目的」作為主要審核標準，係由業者自行評估進入市場之可行性。

二、 市場進入資本

我國關於進入市場所需之資本，不同業態訂有不同「最低資本額」標準；日本進入市場所須之資本，則是以「營運計畫書」的方式認定資金應具備的多寡。

市場進入的資本上，我國要求如運輸業者欲取得營業許可，須具備一定資本額方得營業。此規範雖易於行政機關認定，但較不具備彈性，也引發我國種種靠行問題；相對於日本則是按照業者營運計畫書為實質認定。此種方法雖在認定上較困難，但與我國相比則較具彈性。

三、 車輛、場站、設備之設置

我國對車輛、場站、設備的設置具備明文規定，要求業者具備一定數額的車輛及合適之場站、設備，方得符合營業資格；日本則是要求業者依營運計畫書的內容，依各運輸支局之規定，須具備相應的車輛、場站、設備。

四、 日本針對汽車運輸業之投保規定

日本道路運輸法制，除一般強制汽車責任險，於旅客運送方面有規定須訂定保險之規定，而貨物運輸方面，雖未如客運業直接由法律規定，而是藉由各地方運輸局於審查貨運業申請許可基準時，設有確保損害賠償能力之規定，例如中部運輸局許可基準定有貨物車輛 100 輛以下之業者必須加入任意保險，且保險金額原則上每位被害者須無上限。

5.1.6 小結

對於進入汽車運輸業之門檻，美國的管制基礎建立於維護公路上的安全、穩健為目的；意即管制門檻之設置，取決於該營業行為能否保障用路人之安全。職是之故，確保汽車運輸業者符合一定條件之安全標準，即為制定進入門檻政策上的主要方向。

德國亦未對經營汽車運輸業者設立資本額門檻，但是於強制汽車責任險之保額遠遠高於我國強制汽車責任險之規定，故在賠負責任部分，應可認為具保障事故發生時之受害人之能力。

原則上日本法制並未如我國設立資本額門檻，而是藉由高額之旅客及任意保險來取代業主之賠償能力擔保，並於申請設立許可時之審查計畫書即須有提出賠償能力之計畫。係就事故發生之賠負能

力做一實質認定，且日本於認定是否符合進入運輸業之標準上，以「安全目的」作為主要審核標準，較我國現行審核細則之規定實際，並按照業者營運計畫書為實質認定。此種方法雖在認定上較困難，但與我國相比則較具彈性。

故建議適度鬆綁我國汽車運輸業之進入門檻，輔以責任保險機制做為業者經營管理之實質保障。

5.2 責任保險制度之應用

爰參考國外立法例，本節以訪談及座談會之產官學意見，針對加入責任保險制度以做為解決現行汽車運輸業管理之提出建議方向。

5.2.1 修法強制計程車客運業加保乘旅客責任險

若能於業界取得共識後方進行立法，則政策推行如順水行舟，所受阻力較小，「公路法」第 65 條第 3 項強制要求公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業投保乘客責任保險即為一例，立法後並未遭致過大的反彈聲浪。依「汽車運輸業管理規則」第 4 條第 1 項第 3 款之規定，六都之計程車由各直轄市管轄，非六都之計程車由公路總局監管，雖現行「公路法」第 65 條第 3 項未將計程車納入規範，然交通部路政司於擬定「計程車客運服務業申請核準經營辦法」時，仍參考「公路法」之規定，於該辦法第 17 條第 3 款規定：經營派遣業務者有責任確保委託人已投保每人新臺幣 150 萬元以上之旅客責任保險。

由於計程車客運業並不適用「計程車客運服務業申請核準經營辦法」，而我國公共運輸交通工具：公車、客運、捷運、台鐵、高鐵、飛機與客船(詳圖 5-1)均有法律明文強制業者投保旅客險或乘客險，卻獨漏計程車客運業，故並非所有計程車客運業者均自主投保乘（旅）客責任險，對於搭乘非車隊計程車之乘客保障恐有不周，目前已有立委提案修改公路法第 65 條，一併強制要求計程車客運業投保乘（旅）客保險。

客運業對乘客之保障有其必要性，而乘客責任險賠款率僅約 5%，且保費低，對於營業駕駛負擔不重，於提升整體計程車業的形象亦有幫助，此觀念於此次研究中，產官界亦有共識，立法院亦曾提出修正公路法第六十五條，要求經營計程車客運業、計程車客運服務業，皆應投保旅客責任險。

	計程車	公路客運 市區巴士 遊覽車	捷運	台鐵 高鐵	飛機	客船
乘客險 旅客險	車隊車 (38%)	V	V	V	V	V
保險 內容	死殘 150 萬	死亡 250 萬 重傷 140 萬 非重傷 40	死殘 250 萬	死亡 250 萬 重傷 140 萬 非重傷 40 萬	死亡 300 萬 重傷 150 萬	死亡 250 萬 殘廢 250 萬 醫療 30 萬
法規	X	公路法	大眾捷運法	鐵路法	民用航空法	航業法

圖 5.1 我國大眾運輸投保乘(旅)客險比較

由於乘（旅）客責任保險的出險率不高，保費相對低廉，對計程車駕駛而言強制投保帶來的經濟負擔較輕；且投保乘（旅）客責任保險有助於提升社會對於計程車客運之觀感，故目前對於計程車客運業強制納保乘客責任險一事可謂達成初步共識。

目前計程車與遊覽車在投保遇到的問題大同小異，且有一定程度的困難，起因為保險公司承保願意不高。再深究其原因，交通主管機關認為保險業務之問題為金管會業務，計程車業爰向保險事業發展中心及產險公會洽談，並從中開發專案保單，其保費內容為基本第三人責任險：財損部分一件最高賠 10 萬，傷害最高每人賠 30 萬、每事故最高賠每件 60 萬，保費約 7 至 8 千多新臺幣，保費價格較自用保單貴 2.5 倍左右。該專案保單試辦約 2 年之出險率高達 273%，為高出險、高理賠率之專案保單，相關檢討結果認為此張保單保費應調升至 2 萬餘元才可持平，惟此保費水準在推動上有其困難。

由於社會保險的強制汽車責任險與商業險的第三人責任險，於立意上是不同的。目前強制險對於保險公司而言，是無虧無盈的狀態；若將第三人責任險強制納保，同時又要兼顧保險公司某程度的利潤，保費勢必無法同目前強制汽車責任險般低廉。

再者，乘（旅）客責任險性質上與第三人責任險相異。前者填補駕駛人、車主對於車輛內部乘（旅）客之損害賠償責任；後者則填補駕駛人、車主對於車輛外第三人之損害賠償責任。因此，前者之保險費也許可建議應計入車資、票價的成本，而後者並無反應於車資費率之正當

性。

因此，現行強制汽車責任保險，對於車上對價關係之乘客而言是具有基本的旅客保障，惟若立法將旅客責任險納入計程車客運業之應保項目，可能會稍墊高整體計程車營運成本，增加業者之負擔，且會轉嫁至運價，相對也是增加消費者負擔，故須妥善考量整體成本結構、計程車實務需求，雖本研究已初步與計程車公工會和業界溝通強制納保旅客責任險的可行性，惟仍需由主管機關凝聚業界全體共識後逐步推動。

關於「計程車客運服務業申請核准經營辦法」與「公路法」對於乘（旅）客責任險用語上之差異，經訪談交通部路政司結果，其係源自於「計程車客運服務業申請核准經營辦法」，訂定之初係順應產險業界之用語，就具有對價關係性質之營業車輛保單統稱「旅客」之故；至於「公路法」就「乘客」二字之用詞，則待立法院以修法途徑統一用語。

另對於法定乘客責任保險的監理，可考慮於驗車時，由監理機關併同強制險查驗，藉此確保資料之正確；亦得於相關程式系統加入逾期警示之設計，便利監理機關即時追蹤業者投保狀況，落實法律制度之設計。

5.2.2 汽車運輸業加保第三人責任險作為籌設門檻之選項

我國公路法第 38 條所規定「具充分經營財力」之要件，依所授權訂定之「汽車運輸業審核細則」第 4 條規定，主要係以資本額與車輛數作為各業種進入市場之門檻限制。目前依「公路法」第 65 條及「汽車運輸業管理規則」第 100 條第 4 款之規定：汽車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險；惟尚未針對汽車貨運業者制定強制投保相關責任險之規定。

現階段建議參考美國之相關制度，建立以汽車運輸業之責任保險制度取代現存資本額與車輛數之規定，藉由強制投保之運用及規劃，強化保險制度於運輸服務之運用及規劃，擬具強制投保之必要規範，制度化業者損賠責任之合理分配，建立合理透明之從業環境，健全汽車運輸業營運之風險分擔與乘客安全保障。

綜上，依目前公路法之授權（公路法第 38 條），交通部對於汽車運輸業籌設依據汽車運輸業審核細則第 4 條訂有最低資本額、最低車輛數額等條件，經公路主管機關審核通過者始准予申請籌設。該審核細則雖近年有稍作調整，但相關業別之最低資本額、最低車輛數額與現行營運實務迭有變動，造成公路主管機關管理困難。針對未來可否規劃仿效外國有以最低責任保險之投保證明取代最低車輛數額等，考量我國營業車輛平均年損（失）率達 150%至 160%之間，對保險公司來說承擔風險較高，如果保險業者要對運輸業者推行符合保障乘客之保單種類，實際上每年都要就出險率重新核算保費。若持續調整增加保費，對於被保險人之負擔加重，尤其是個人計程車之駕駛，在經營上的負擔加重，恐無法承擔，此制度之推行將較困難。且因車險業務一般佔保險公司產險業務 50%以上，考量規模、市占率等因素，此類保險不易有營利之利潤。因汽車運輸業係以「公司」為單位投保，如個別駕駛因車輛發生事故導致出險，僅能反映至公司之整體保險金額逐年提高，對於個別駕駛並未有絲毫影響，惟如仍繼續讓汽車運輸業者以「從車」而非「從人」之方式投保，長期來說對業者及消費者利益保障非為正面之發展。

從資本額、車輛數等設定進入門檻之設定，顯見政府對於公司管理的重視，畢竟一輛車上載客達 30-40 人，若無公司財力支援，若不幸發生事故，個人應無能力償還。若能以提供責任保險作為乘客或第三人發生事故保障之另一種選擇，無非係提供以保險分攤業者風險之解套方式。因此，在遊覽車客運業部分，在遊覽車解除管制的情況下，或許應更需要責任保險制度提供個人經營遊覽車做為另一項進入門檻選擇條件。且在訪談中發現，大部分遊覽車業者已有投保第三人責任險之普遍共識，且在經營財力較無問題之情況下，似可適度以遊覽車業為試辦對象，調整經營門檻，以責任保險做為籌設之許可選項之一。

惟因目前汽車運輸業籌設申請與核發申請兩階段，如申請籌設之業者後續無法持續投保，就申請執照之效力而言，前階段應由主管機關進行行政罰，並監督後續投保狀況，如確實因市場機制而無法購買至足額之法定額度保單，是否要如美國採行完全商業

化淘汰，撤銷營業執照，仍須主管機關後續考慮。

本研究於多次訪談主管機關中發現，主管機關皆認為修法強制汽車運輸業加保任意第三人責任險，基於其涵蓋內容與保額，以及現行高損率、保費，低投保率，此議題需妥善徵詢意見、多方溝通與謹慎研擬，故本研究積極納入與整理較多單位對本議題之意見，總共納入 16 個單位的立場意見，其中相關主管機關意見佔 6 件，產業代表意見佔 10 件。

經彙整計有 14 個單位支持修法強制汽車運輸業者加保任意第三人責任險，在維持強制汽車責任險保障受害第三人之社會險意義前提下，以擴大汽車運輸業投保車輛數來分擔群體風險，可降低業者保費，增加業者與用路大眾保障，其中臺北市遊覽車客運商業同業公會代表支持汽車運輸業皆須檢視是否應強制加保；其他 2 個單位分別提出兩種不同立場意見，桃園市政府交通局未表示明確立場，中華民國計程車客運商業同業公會全國聯合會則建議強制自用車、營業用車皆加保第三人責任險，一併納入強制汽車責任險特別法中修法。

金融管理委員會認為修法強制規定計程車客運業加保任意第三人責任險並非交通部可以單獨處理，因而建議下列兩個方案。其中，方案一建議於個別業種法規依其特性處理，但建議仍維持單方強制險，任意險則仍依汽車運輸業者之需要自行購買；方案二則可就強制汽車責任險提高保額，或於法規要求擴大保障範圍。對此，中華民國計程車客運商業同業公會全國聯合會意見支持方案二。

表 5-1 修法強制計程車客運業加保任意第三人責任險立場表

單位分類	單位	修法		未表示修法立場	意見來源
		雙方強制汽車運輸業者與保險業者	單方強制汽車運輸業者		
主管機關	金融管理委員會		V		訪談
	交通部路政司		V		訪談
	交通部公路總局		V		訪談、路監牌字第 1050110439 號
	臺北市公共運輸處		V		北市運般字第 10536999400 號
	桃園市政府交通局			V	桃文公字第 1050032469 號
	高雄市政府交通局		V		高市交運監字第 10536876600 號
產業代表	中華民國全國駕駛員職業總工會		V		全駕總銘字第 105104 號
	中華民國汽車運輸業駕駛員全國總工會		V		105 全國汽運駕總工字第 0048 號
	中華民國計程車客運商業同業公	V			計客全聯字第 1050153 號

	會全國聯合會				
	臺北市汽車駕駛職業工會		V		訪談
	臺北市遊覽車客運商業同業公會		V		訪談
	中華民國產物保險商業同業公會		V		期中審查
	國泰世紀產物保險股份有限公司		V		訪談

針對修法強制加保後之運費成本，交通部路政司認為任意第三人責任險係分攤業者的營運成本,有別於乘客運送之乘客責任險,未來如修法強制，不應納入運費成本計算。

於投保內容部分，中華民國產物保險商業同業公會建議毋須對汽車運輸業設第三人責任車險專案保單，因為據各保險公司資料顯示，除計程車投保率較低外，貨車與遊覽車投保率尚在可接受範圍內；各保險公司亦有多元任意第三人責任車險商品供汽車運輸業者選擇。未來改善重點應在於提高投保率，以擴大車輛母數，損失率與費率才有機會下降。臺北市汽車駕駛職業工會認為，只要保費在可接受範圍，營業小客車駕駛可接受每人傷害 30 萬、每事故傷害 60 萬、財損 10 萬的保額的基礎保單內容，尤其財損部分之保障，對於營業小客車駕駛而言非常重要。

表 5-2 修法強制汽車運輸業加保任意第三人責任險之方案建議

受訪對象	方案建議
金融管理委員會	1. 修法並非交通部可以單獨處理。 2. 方案一：可以於個別業種法規依其特性處理，但建議仍維持單方強制險，任意險則仍依汽車運輸業者之需要自行購買。 3. 方案二：或可就強制汽車責任險提高保額，或於法規

	要求擴大保障範圍。
交通部路政司	任意第三人責任險分攤業者的營運成本，有別於乘客運送之乘客責任險，不應納入運費成本計算。
中華民國產物保險商業同業公會	1. 建議毋須對各業別提供專案保單。 2. 如修法強制汽車責任險擴大理賠範圍，應不能納入損率差之「財損」部分。
國泰世紀產物保險股份有限公司	1. 建議以類似保險事業發展中心之中介機構算出公版保費。 2. 責任險自負額多寡要依協商結果，其意義不大，車體險自負額則有其意義。 3. 對於肇事之駕駛要有懲罰配套措施，例如肇事到一定程度給予停駛懲罰，對於駕駛才有約束力。
保險事業發展中心	建議可參考公共意外責任險，像一般地方政府針對一些特定的營業場所，強制投保特定金額的公共意外責任險。
臺北市汽車駕駛職業工會	1. 建議分期收費，駕駛難以一次負擔全年保費。 2. 屬於強制保險部分，應合併於同一保單收費。
桃園市政府交通局	1. 強制加保之保費、保額應避免單一費率，宜參考駕駛人危險係數與違規、肇事紀錄來訂定級距，以維護金融保險合理性。 2. 修法強制加保屬全國法令，建請交通部統一律定，以利相關主管機關遵循。

另就強制汽車責任險是否應修法擴大涵蓋財損責任，中華民國產物保險商業同業公會認為，以目前整體車險市場而言，5 萬元以下的財損責任賠損率非常高，而強制汽車責任險目的為使大眾皆能納保，其保費低廉而賠損率亦高，如再將高賠損率的財損責任貿然納入強制汽車責任險，可能使民眾難以負擔高額保費，反而造成投保車輛減少。

於保費費率計算部分，國泰世紀產物保險股份有限公司認為如修法強制汽車運輸業者加保，建議以類似保險事業發展中心之中介機構算出公版保費。而責任險自負額多寡要依協商結果，其

意義不大，車體險自負額則有其意義。對於肇事之駕駛要有懲罰配套措施，例如肇事到一定程度給予停駛懲罰，對於駕駛才有約束力。桃園市政府交通局則認為強制加保之保費、保額應避免單一費率，宜參考駕駛人危險係數與違規、肇事紀錄來訂定級距，以維護金融保險合理性。臺北市汽車駕駛職業工會認為，不論是否應用新科技研究曝險因子，應公平反映曝險因子，尤其認為行駛里程並未能完全反映風險，曝險因子應多加以研議，且無論是任意第三人責任險或乘客責任險，屬強制保險部分，均應合併於同一保單收費。

於保費承擔能力部分，臺北市汽車駕駛職業工會認為，目前計程車業者負擔強制汽車責任險年保費約為 2,100-2,800 元，希望爭取任意第三人責任險之年保費可以降至 5,000 元左右，否則現今投保率大約僅剩不到百分之三；如依業內互保經驗，會員尚可接受分期平均每月兩千元的會費。

另外，桃園市政府交通局認為修法強制加保屬全國法令，建請交通部統一律定，以利相關主管機關遵循。

除修法強制加保任意第三人責任險，保險事業發展中心建議可參考公共意外責任險，像一般地方政府針對一些特定的營業場所，對於該場所營運之業者強制投保特定金額的公共意外責任險。

5.3 提升產業自治及保險制度之經營管理

在 1970 年代，日本早期貨運業因肇事率甚高、社會觀感不佳，保險業便提高運輸業者的保費，進而產生被拒保或無法購買保險的狀況。於是貨運業方自行成立「共濟協會」，推行「共濟組合」以填補商業保險不足之處。另外一方面，日本貨運業的共濟協會不僅經營保險業務，同時亦負責駕駛的教育訓練、協助業者為品質、管理提升等任務，以自律的方式進行管理，不僅貨運業，在日本其他產業亦多有所謂的「共濟團體」的存在。

不論是日本的共濟組合、臺灣的聯保制度、或是美國的第一人保險，皆導因於商業保險公司對於高風險駕駛人可以拒保，因此勢必使這些駕駛須自行購買高風險保險計畫，藉以補足保險公司不願承保的缺口。臺灣目前所推行的強制汽車責任險制度中，便存在一筆特別補償基金；此基金是為了因應部分駕駛人不願投保或無法投保而肇事時，在無保險理賠之際，能透過另外一套機制來迅速填補此一保險缺口。故臺灣強制汽車責任險的「特別基金」制度在精神上可謂與日本「共濟組合」一開始的產生緣由不謀而合，皆為填補保險所無法保障之處而存。過去臺灣所推行的保證金制度，或是一直存在的聯保行為等，其最主要的精神還是在於填補保險機制不足之部分，而團體性的共同協助比由單獨性的個人負擔多份財力上的保證，聯保制度即係此種環境下必然的產生之制度。本節以本研究訪談國內運作多年之互助組織提出提升產業自治及保險制度之經營管理建議方案，例如成立汽車運輸業品質保障協會或保險合作社等。

表 5-3 業內互助組織可行因素列表

互助組織	可行因素
旅行業品保協會	1. 旅行業監理之保證金機制。 2. 主管機關修法予協會明確權力義務。 3. 僅承做業內履約保證業務。 4. 設有多類功能委員會，全面服務產業需要。 5. 險種偏民事，影響較刑事輕微。 6. 97%旅行業者加入。

臺北市遊覽車客運商業同業公會互助會	1. 互助會入會條件有諸多險種加保規定，作為互助金屏障。 2. 緊密的委員會與會員關係。 3. 除臺北市遊覽車客運商業同業公會外，可服務全台除離島之遊覽車客運業者。 4. 互助會代表接到會員報案後，協助會員處裡車禍意外流程與責任釐清。 5. 全聯會與臺北市遊覽車客運商業同業公會之互助會，兩者合計佔遊覽車客運業 95%的車輛。

5.3.1 修法輔導成立保險合作社

本研究計畫第一次座談會，指出交通事故主因涉及第三人故有強制投保之必要性，但就「運輸業有投保商業保險之需求，而希冀透過強制保險加大保險母數，以獲得保費之降低」一事，則不見得具備強制納保的立法正當性。在司機駕駛行為品質參差不齊的前提下予以強制投保，不啻是要求損率較低的優良駕駛補貼損率較高者，恐無可避免地拉高優良駕駛原先所負擔的保費。故有提出當營業行為商業保險保費過高時，以成立保險合作社以滿足該等保險需求；惟以我國唯一之保險合作社「有限責任台灣省漁船產物保險合作社」為例，其成立即因漁船無法順利投保商業保險之船體險，即政府為回應漁船保險之需求方成立有限責任的漁船保險合作社。

保險合作社之優點主要有四，其一是保險合作社是由有共同保險需求之人組成之危險共同體，其危險同質性高，有利其採取相同防災措施，達到降低或分散風險之目的。再者，因被保險人同時具有社員關係及保險關係，彼此間關係密切，利害一致，有助於其共同經營、監督保險合作社之事務，達到防止道德危險之效果。此外，因保險合作社為非營利性組織，不以營利為目的，其保險費較一般保險公司為低。最後，成立保險合作社，政府可免於成立專職保險機構，解決財源有限之問題。至於保險合作社之缺點則有因股本募集不多，故組織規模不容易擴大，且因保險合作社為非營利性質，一切講求低成本，若薪資待遇與工作量不符比例時，將導致不易招募專業人才，造成運作上之困難。

表 5-4 汽車運輸業建立保險合作社立場表

單位	支持	不支持	再研議	意見來源
金融管理委員會		V		訪談
交通部路政司		V		訪談
臺北市汽車駕駛職業工會		V		訪談

於汽車運輸業內建立保險合作社，不論是否由交通部立法授權，金融管理委員會、交通部路政司、臺北市汽車駕駛職業工會皆不支持，除違反保險法外，金融管理委員會認為保險業外之業者經營或兼營保險業務欠缺主管機關的監理，容易發生影響社會與市場之弊端，而臺北市汽車駕駛職業工會依過去業內之經驗，指出曾有會員申請保代公司，雖然互助模式於車輛維修經濟實惠，優於保險公司以較高之原廠維修報價，但在理賠上有些狀況，便易產生糾紛，且整體計程車市場最多僅八萬多輛車，理賠涉及許多超出運輸業與公工會的專業，應交由保險業經營。於本研究計畫第一次座談會，與會專家也多不支持。基於汽車保險專業部分不適宜由人治色彩重之合作社辦理，且主管機關不如金管會專業，故本研究亦不建議成立汽車運輸業保險合作社。

5.3.2 修法輔導成立汽車運輸業品質保障協會

以目前遊覽車公會辦理之聯保來看，欲加入公會之互助會者，須加保第三人責任險，最基本額度為死亡每人 200 萬、一件事故 1,000 萬、財損 10 萬（第三人責任險部分）、200 萬(超額)。乘客責任部分，除依法加保乘客責任險，須再加保旅客運送險。可透過公會之互助會聯合向保險公司加保。因此，其聯保互助行為係為補足車禍事故中，遊覽車公司與因事故導致第三人死傷賠償金額之不足，亦即第三人發生死亡事故，強制汽車責任險理賠 200 萬元，旅客責任保險 150 萬元，第三人責任險 200 萬元，亦即在 550 萬元與第三人發生死外事故

家屬達成賠償協議之金額差額，方由聯保制度之賠償金支付。若旅行社有額外加保旅遊平安險，則其賠償金額亦應先優先償付後，方由互助金支應。

臺北市遊覽車客運商業同業公會之互助會之所以可以讓許多業者加入的原因，首先，明訂入會會員應加保之險種與保額，盡量不消耗互助金；第二，互助會主要業務並非互助金理賠業務，而是在入會門檻之加保基礎上，於會員發生車禍意外時，協助釐清肇事責任與保險公司理賠等諮詢服務，務實地對會員服務，落實業內互助精神；第三，服務對象雖僅遊覽車客運業，但不限公會所在之臺北市，除離島外，遍及臺灣本島，提升互助會員數，加大全體風險承擔能力；第四，設計適宜收費機制與理賠計算基礎，同時以數據計算之合理性加強會員信任；第五，可協助會員與業者向保險公司談較優惠保費與保險內容；最後，以遊覽車客運業而言，規模、車輛單價和運輸風險皆昂貴，普遍尚能接受與承擔適當的保費與加保理由。基於上述因素，其聯保互助制度運作至今尚稱正常，並未有其他不好的反應產生。因此，為避免影響遊覽車客運業界目前聯保制度之運作機制，建議此部分仍尊重業界之自律運作方式，不宜強加太多干涉。

金管會於訪談中推薦觀光局的品保協會，其機制對於互助行為制度化、提升產業自治能力有相當參考價值，而借鏡於旅行業品保協會可以建立與運作之誘因，在於加入協會之會員可以領回相當額度之法定籌設用保證金，供業者資金運用，同時組織相當份量的基金以做為履約責任之保證，並於事發與申訴第一時間出面協調與代償；此外，其協會幹部多同為旅行業公會成員，對於旅行業非常熟悉，同時搭配協會外專家一同加入協會下各委員會，確保對旅行消費者負責與保障，至今受到大眾認同，且九成旅行業者加入協會。但協會因基金過於龐大，其保證行為仍時常易被保險主管機關錯認為違反保險法之認定，故觀光局也基於輔導協會成立，派員參與、於法規授權，並於每三個月請會計師全面查帳，確保協會與會員妥善運用基金。

除上述業者的努力，觀光局也以正面的態度輔導協會成立、派員參與、於法規授權，並於每三個月請會計師全面查帳，確保協會與會

員妥善運用基金。

觀光局建議未來參考品保協會部分，可以思考以財團法人輔導成立，而非以社團法人，避免選舉結果影響政府部會業務與政令宣導，且主管機關於組織之角色可更為明確。

在臺北市遊覽車客運商業同業公會互助會部分，該互助會入會條件有諸多險種加保規定，充分涵蓋該業種可能肇事與營運風險，作為互助金屏障；互助會代表接到會員報案後，協助會員處裡車禍意外流程與責任釐清，並透過比公會更常召開的會員大會建立緊密的委員會與會員關係，運作至今遊覽車客運全聯會與臺北市遊覽車客運商業同業公會之互助會，兩者合計佔遊覽車客運業 95%的車輛，促進整體遊覽車客運業皆有投保相當保險險種與保額作保障。

鑒於以上經驗，研究團隊初步認為也許可於保險議題外，討論於運輸業設立品保協會類似組織以健全產業自治與汽車運輸業經營管理之可行性，對於大眾用路安全與營業駕駛責任提供另一種保障，同時也有長期累積產業經驗與業外專家合作的功能，協助未來研究與政令宣導。惟鼓勵業者加入之機制，由於汽車運輸業申設門檻機制不同於觀光旅行業，未有保證金退回機制作加入品保組織誘因；且責任不同，汽車運輸業為肇事責任，旅行業為履約責任，兩者性質有落差，就以上兩點疑慮尚需審慎考量。

交通部路政司則認為旅行業性質異於汽車運輸業，品保協會於旅行業來說主要是處理履約的部分，此議題主要建立在公協會的自律性，而台灣早期的公協會組織，人治色彩較重，故以輔導公協會作為健全產業自治的可行性暫予以保留。以計程車公工會而言，組成複雜、派系極多、自主性高，全國性公會，還不包含合作社、商業公會，至少三個，故全國性公會不下六、七個，許多議題之意見難以整合。另外，若有給予補助，主管機關又須面臨審計單位提出之監督等相關後續事項，故輔導建立汽車運輸業品質保障協會尚需再研議。

於輔導建立汽車運輸業品質保障協會，金融管理委員會、交通部公路總局、臺北市遊覽車客運商業同業公會皆支持，本研究認為可效

法旅行業品質保障協會健全產業自治能力，透過主管機關輔導與訓練協會人員與幹部後，除教育訓練產業人員，亦可集中資源研究產業發展需求，或是向交通部提出更具專業性的政策建議等，預期可分擔監理功能與政策推動之壓力，或是由交通部立法授權業內肇事理賠互助功能；如以財團法人型態建立，也可讓主管機關以補助的方式與產業合作。

表 5-5 輔導建立汽車運輸業品質保障協會立場表

	支持	不支持	再研議	意見來源
金融管理委員會	V			訪談
交通部路政司			V	訪談
交通部公路總局	V			訪談
臺北市遊覽車客運商業同業公會	V			訪談

5.3.3 引進資通訊科技、提供設計新保單(UBI)

就目前車險市場而言，自用小客車約 657 萬輛，投保最普遍為強制汽車責任險(97%)，而任意第三人責任險之加保金額平均約為 200 萬，故每輛車於每事故平均僅可以保險賠付 400 萬，但國內平均和解、被害家屬求償金額平均為 400-500 萬，甚至依情況可超過千萬，故責任險保額於國內顯嚴重不足。反觀日本強制汽車責任險保額即達三千萬日圓(約台幣九百萬)，我國保額未及其一半，顯示我國車險市場尚有很大的發展空間。

汽車保險在整體產險業務佔有相當大的比例，但多年產險公司核保幾乎沒有具體的資料庫作更客觀與透明的基礎，只有依客觀書面資料(例如車主行照與駕照)核報，常見費率以從人因子與車型之從車因子。但其中有很大的扭曲，以致於實務上影響保費計算之客觀性，例如以家中女性名義掛為車主，取得較低廉保費，造成實務上的駕駛人與車主不符，使投保資料統計有偏差，甚至有六成的車主為女性。

另我國車體險投保率不高，主要因素為保費預算高、消費者認為費率不見得公平合理；於保費計算模型，隨者社會發展，車輛用途也有改變，包含使用者對車險之需求，休閒購物用途的比例於車輛市場一直增加，反而通勤用途不斷減少，使汽車市場多販售 SUV(休旅車)為主，許多車主僅作為周末與假期之休閒用車，故與產險業過去車險計算以通勤為假設之前提不同；故駕駛行為良好者常不願投保，常出險者卻願意投保，形成逆選擇，使保險公司賠款率上揚，不利整體產業發展。如更透明、公平之保費機制，以合理保費模型鼓勵良好駕駛行為，除對優良駕駛創造更大的投保率，亦可增加我國駕駛與用路之保障。

目前金管會有核准一家產險公司經營駕駛行為計費保險（usage - based insurance；UBI），UBI 除提供駕駛行為資訊，也提供油耗、車用診斷系統(On Board Diagnostics；OBD)所紀錄之資訊，鼓勵良好駕駛行為與有效應用駕駛里程，以減少空污排放，故國外又稱 UBI 保單為綠色保單。除現行自用車方案，未來會繼續推出年里程基準較高、保費模型異於自用車之商用車方案。

本研究認為，在保險領域中，UBI 車險具顛覆性的保險模式。傳統車險多以駕駛的年齡、性別、車齡、居住地等靜態資料評估駕駛風險，但是 UBI 車險改變了定價模式，改成以駕駛的開車時間、開車習慣定價來評估風險，因此結果更為精準，將提供更具公平性保費之車險保單給消費者。

5.4 汽車運輸業經營管理保險策略分析

5.4.1 汽車客運業

以本研究涉及之汽車運輸客運業而言，其中公路客運及市區客運業與同屬於陸運範圍之捷運、火車等運具，皆須在同一時間內準時、安全運輸一定數量之旅客。因此，主管機關考量因素不外乎是重視安全及服務成本，且為確保基本市場運作架構，避免因資訊不透明，或過度競爭等情事，造成市場失靈，影響消費者權益，故仍宜維持最小限度之管理。目前保留資本額及車輛數之籌設門檻尚有必要。然而，主管機關除了思考如何維持經濟規模、平衡供需與競爭，考量產業未來發展趨勢外，對於產業之利害關係人而言，進入門檻、服務品質、費率管制等，亦屬其關切之重要影響因素。故本節主要以遊覽車客運業做為保險策略擬定建議之對象。本研究研擬遊覽車客運業管理制度之改善策略建議如下:

一、 以責任保險之強制投保作為資本額、車輛數之另一選擇

我國公路法第 38 條所規定「具充分經營財力」之要件，依所授權訂定之「汽車運輸業審核細則」第 4 條規定，主要係以資本額與車輛數作為各業種進入市場之門檻限制。目前依「公路法」第 65 條及「汽車運輸業管理規則」第 100 條第 4 款之規定：汽車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險；惟尚未針對汽車貨運業者之特殊性，制定須強制投保相關責任險之相關規定。

現階段則研議參考美國之相關制度，建立汽車運輸業之責任保險制度以取代原先資本額與車輛數之規定，藉由強制投保之運用及規劃，強化保險制度於運輸服務之運用及規劃，擬具強制投保之必要規範，制度化業者損賠責任之合理分配，建立合理透明之從業環境，健全汽車運輸業營運之風險分擔與乘客安全保障。

研究中並發現，目前 9 大運輸業中，目前遊覽車客運業之所以產生靠行之問題，即係因現行公路法汽車運輸業審核細則第 4 條第 1 項就資本額、車輛數等設定進入門檻，除金門及連江等離島地區有特殊規定外，對於個人經營遊覽車業務係不被主管機關所允許。然而，因國內大客車車體廠多以進口底盤後自行打造車身，並兼營遊覽車客運業務方式經營，並鼓勵一般司機貸款向其買車，並讓個人經營司機靠行收取靠行費，因此，方衍生我國特有之靠行問題。

資本額門檻部分係包含要求業者之賠償及營運能力，此部分可以投保責任保險來做風險分擔與履約能力之保障。而車輛數之要求當

初目的係要維持營運規模，惟在遊覽車客運業部分，車隊規模大小並未如市區及公路客運業一般，有定線定班之經營要求，故建議如未來以遊覽車解除管制的情況下，更需要責任保險制度提供個人經營遊覽車做為另一項進入的選擇。且在訪談中發現，大部分遊覽車業者已有投保第三人責任險之普遍共識，且在經營財力較無問題之情況下，似可適度以遊覽車業為輔導試辦對象，調整經營門檻，以商業責任保險來做為籌設之許可選項之一。至於應購買之數額，建議可依照日本制度，即門檻審查部分，由各申請公司提出計畫書，主管機關進行彈性審查，責任保險額度之訂定，則可參酌我國現行現行其他公共運輸產業之責任保險額度，以及法院判決之平均金額，作為主管機關額度訂定之標準。

二、 雙軌並行門檻方案後續建議

因有業者表示，擔心一旦投保責任保險作為籌設之唯一門檻，恐將來在保險議價時，運輸業者會陷於較不利之一方，惟保費皆有經精算人員核算，且報主管機關核可，應無由保險業者一方無理由調漲之情況。惟亦有可能部分業者於籌設階段欲採取資本額及車輛數者，故建議在我國應該採資本額車輛數及責任保險雙軌並行制度，以利業者依資金及營運計畫彈性選擇。

惟因目前汽車運輸業籌設申請與核發申請兩階段，如將來採取以責任保險證明作為申請籌設之業者，後續無法持續購買保險投保，就申請執照之效力而言，前階段應由主管機關進行行政罰，並監督後續投保狀況，如確實因市場機制而無法購買至足額之法定額度保單，是否要如美國採行完全商業化淘汰，撤銷營業執照，仍須主管機關後續考慮。

三、 管理制度之提升

改善業者公會之運作應為優先考量之措施，並由主管機關輔導建立以提升產業品質與營運能力為目標之相關協會或財團法人，方能使最了解實務的業者與專家作為健全產業的前鋒，實踐產業發展自治。待健全產業發展之公協會順利運行後，汽車運輸業方能因整體品質的提升而進一步導正駕駛習慣與出險狀況，日後才有討論責任險於監理機制扮演角色之基石。

例如觀光旅遊業為實現「業者管理業者」(產業發展自治)之精神，由業者自行籌組品保協會，而協會的業務則包含教育訓練、契約理賠保障(保證)等項目。設若遊覽車客運業者參考此一經驗，籌

組類似協會（如：「公路公共運輸品質保障協會」），監理單位（公路總局等）可於開會時亦列席參與，適時給予行政指導與政令宣導；另藉由協會在產業界事先統整意見，甚至進一步提出高度可行的修法可行提案，使主管機關於施政與修法時貼近產業需求、加速整體修法過程；主管機關亦能運用補助的方式，有效、直接地強化整體產業的品質與營運能力，預期可分擔監理業務、提升產業發展自治等好處。

5.4.2 計程車客運業

一、強制投保乘客險及第三人責任險事宜

(一) 乘客責任險

檢視我國公路法第 65 條規定：「汽車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險。電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，投保責任險。公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保乘客責任保險；其最低投保金額，由交通部定之。未依規定投保乘客責任保險者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰」。計程車客運服務業申請核準經營辦法第六條第三項規定，申請經營派遣業務或其分支機構，並應附同一計程車營業區域內依公路主管機關規定之定型化契約範本簽訂參與車輛營運契約書一百五十份以上，及投保每人新臺幣一百五十萬元以上之旅客責任保險。基於對計程車乘客之保障，有關提案修改公路法第 65 條，將計程車客運業強制納保乘客保險這部份，基於乘客責任險的立法時空背景與監理實務，是由營業大客車強制投保乘客責任險開始實施，主要起因於當時發生的一些營業大客車事故（梅嶺），因此額外對營業大客車要求盡許多義務與規範。現況計程車與一般車輛相同，依強制汽車責任保險法投保強制汽車責任險，且其屬副大眾運輸工具之一，對於旅客之保障不應與汽車客運業或計程車客運服務業有別，建議未來比照公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業投保乘客責任保險，且依本研究訪談，該部分乘客險因賠款率低，保費對於計程車客運業者而言係可合理負擔，在推動上已有初步共識。修法建議如表 5-6。

現行強制汽車責任保險，對於車上對價關係之乘客而言是具有基本的旅客保障，惟若立法將旅客責任險納入計程車客運業之應保項目，可能會稍墊高整體計程車營運成本，增加業者之負擔，且會轉嫁至運價，相對也是增加消費者負擔，故須妥善考量整體成本結構、計程車實務需求，雖本案初步與計程車公工會和業界溝通強制

納保旅客責任險的可行性，惟實際推定待主管機關凝聚業界全體共識後再逐步推動。

表 5-6 公路法第 65 修正條文建議表

修正條文	現行條文	說明
第六十五條 汽車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險。 電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，投保責任險。 公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保旅客責任保險；其最低投保金額，由交通部定之。未依規定投保乘客責任保險者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰。 經營計程車客運業、計程車客運服務業，應投保旅客責任險；其最低投保金額與實施辦法由交通部定之。	第六十五條 汽車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險。 電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，投保責任險。 公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保乘客責任保險；其最低投保金額，由交通部定之。未依規定投保乘客責任保險者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰。	一、第一項、第二項未修正。 二、修正第三項，將乘客改為旅客。按汽車運輸業針對有給付對價搭乘運輸工具之相對人應為旅客而非乘客，用語上建議統一，以免混淆。 二、新增第四項，鑒於現行「計程車客運服務業申請核准經營辦法」第六條規定，申請經營派遣業務（車隊）者需投保每人新臺幣一百五十萬元以上的旅客責任險，為使所有搭乘計程車之民眾皆能受到保障，爰此新增本條第四項，使經營計程車客運業、計程車客運服務業，皆應投保旅客責任險，並提高計程車客運服務業現有規定之法位階，使所有搭乘計程車民眾都能獲得保障。

(二) 第三人責任險

至於推行強制第三人責任保險部分，由於社會保險的強制汽車責任險與商業險的第三人責任險，於立意上是不同的。目前強制險對於保險公司而言，是無虧無盈的狀態；若將第三人責任險強制納保，同時又要兼顧保險公司某程度的利潤，保費勢必無法同目前強制汽車責任險般低廉。

且因目前該部分投保者為少數 (專用保單車數約為總量之1/10) ，尚無全體計程車輛之賠款率可供精算，初步與產險公會詢問，如將全體計程車輛數強制納保勢必在某種程度上可以降低保費，惟後續相關保費仍須經保險專業單位之精算。目前產官界雖皆認為第三人責任險可以減輕業者之營業負擔以及增加第三人之保障，惟還是須回歸產業現實面，考量計程車業者(尤其是個人計程車)可以負擔之保費，必須後續再行研究並取得產業界之共識後再推動。

(三) 其他有關改善計程車經營環境，建全產業發展之建議

1. 有效進行牌照管制：在計程車牌照管制議題上，首要議題應在解決實質空車額的不合理存在，其次應分別處理既有業者退場機制，以及新進業者牌照發放之問題。目前因計程車車輛汰舊換新年限存在得於期限屆滿前申請展期一次，且有展延期限遠高於原法定期限之不合理情形，造成實質空車額存在。即便進行任何總量管制使營運牌照數量減少，車主仍可隨時領牌進入市場營運，導致計程車牌照數量管制政策失靈。汰舊換新年限應依據業者實際作業時間進行調整，建議修法訂定一落日條款，要求業者應於期限內完成車輛替補，除例外情形者，未於期限內完成車輛替補者，應撤銷車額，方可使空車額問題回歸正常，避免空車額問題淪為牌照管理的漏洞。爰建議再修訂汽車運輸業審核細則第 6 條，刪除展延期限之機制，新增汰舊換新替補機制。至於新增牌照之發放，建議考量牌照發放機制連結市場實際供需，以空車率做為發放指標，修訂公路法第 39-1 條。

2. 落實牌照數量管制，營業區內統一協調：根據目前計程車營業區域劃分，計程車營業區域彼此相互重疊，無法有效進行牌照管制。建議調整營業區域為封閉式，並設置區域級管理委員會統籌區內管理事宜，實施區內自治，落實區內計程車數輛管制與營運管理政策。只要有劃設營業區域，無論劃設幾區皆有跨區營業問題存在，但因營業區面積擴大，此一問題相對顯得較不嚴重，可依現行辦法處理，即准予載客至不同營業區，但不可至其他營業區攬客，以維持當地市場營運秩序。

未來可將跨區營業問題納入營業區計程車管理發展委員會議題討論，若與其他區管理發展委員會可協調出互惠機制(如雙方各設若干數量計程車招呼站允許跨區回頭車輛排班載客)，則其雙方可依據協議訂定管理辦法，報部核備後即可實施。

3. 提升駕駛素質，落實教育訓練制度：目前對於營業小客車駕駛人並無積極性的提升基本素質、提升技能、促進學習與成長的機制。雖然計程車駕駛人已於「計程車駕駛人執業登記管理辦法」規範執業登記證測驗、職前講習、發證、定期檢驗、定期換領、在職講習等機制，然現況存在內容不足與執行不夠落實的現象。另在小客車租賃業部分，亦無相關駕駛人員的受訓規定，建議參考歐盟或日本作法，儘速訂定相關訓練規範，提升消費者乘車安全。

5.4.3 貨運業

(一) 業態管理法制更新與營運安全確保

目前公路法所制定三種汽車貨運業業態已無法符合有效規範產業發展，且落後先進國家，如美國及日本等，其汽車貨運業強調安全管制並鬆綁經濟管制的精神。因此，如欲健全汽車貨運業的發展，勢需就現有汽車貨運業之業態法規進行檢討，提出具體修訂建議，並探討修法所可能產生之衝擊，及如何做好修法前之產業溝通及配套措施，使法規修改可以順利通過。於此同時，需同步檢討現有業態延伸出之相關管理及安全法規之修改或新訂，確保業者在營運自由度提高的同時，營運安全度得到更大的強化。

(二) 貨車分級管理及稅費更新與營運安全確保

根據道路交通管理規則第三條，大小貨車之分界線為載貨總重3,500 公斤（3.5 噸）。然而隨著消費型態變化、貨車製造技術進步、道路交通管理提升等因素，3.5 噸的規則已造成許多與現況格格不入的現象，且帶來汽車貨運業及交通執法人員間的衝突。因此，大小貨車之分界線應當立即檢討，參酌產業現況及業界意見，在無道路交通安全顧慮下，適度提高大小貨車載貨總重分界線。此一變革亦可帶動汽車貨運業者將老舊小貨車更新，在整體產業運能需求不變下，預計將可減小貨車總量及運輸里程，降低環境的污染。目前除貨車牌照稅及強制險為一樣外，營業貨車的汽車燃料使用費及保險費（任意險、財損險）均高於自用貨車，尤其是在保險費上有較大的差異。

在保險費方面，因為主要為產物保險公司在目前保險法規要求

下，考量不同類型貨車風險後所做的定價決策，屬民間企業決策，交通部可能較無法加以要求。營業貨車的運輸風險一般高於自用貨車，所以自然反應在保險費率上。不過，目前有些汽車貨運業者或地方汽車貨運商業同業公會透過擴大車隊規模與做好車隊管理，使營業貨車的運輸風險降低，可以爭取到較低的保險費率。

不少業者透過加裝汽車定位追蹤系統及車輛監視設備，不僅可有效調度貨車且可引導駕駛員採用良好駕駛行為。因此，如能在汽車貨運管理法規中，加入鼓勵業者或貨車供應商安裝汽車定位追蹤系統及車輛監視設備的辦法，或可有利汽車貨運業者做好車隊管理，降低無效行駛及車禍事故風險。

基於國內法規要求汽車貨運業者必須要擁有自己的貨車，因此目前國內貨車供應仍舊採用非常傳統的方式，亦即汽車貨運業者向車輛供應商購買貨車，而後自行使用並保養。然而歐洲已經發展出一種先進貨車供應運籌模式，貨車供應商可以銷售「運能」而非貨車，貨車所有權仍舊由貨車供應商擁有，汽車貨運業僅需在使用貨車運送貨物時支付使用費。貨車供應商提供的所謂運能的背後，則包含嚴謹的貨車保修系統、貨車融資方案、貨車追蹤管理系統，甚至駕駛員教育訓練模組，以確保貨車始終處於一個最佳狀態，可為客戶（汽車貨運業）隨時使用。這種先進供車運籌模式不是現在小貨車租賃業者所提供的單純租賃貨車模式，而是一種創新的貨車擁有模式，促使供需雙方有效協作，值得進行進一步的政策探討分析，評估其引進汽車貨運業生態系的可行性。如可鬆綁法規汽車貨運業者需擁有貨車的限制，或有機會導入先進貨車供應運籌模式，促進汽車貨運產業營運效能及環境效益的大幅提升。

(三) 駕駛員分級管理、維持與營運安全確保

根據道路車輛事故分析，大部分事故發生原因均為人為疏失，其中多半又與駕駛人的駕駛行為或身心理狀態有關。因此，貨車道路安全與駕駛員的駕駛表現有很高的關聯性；而駕駛員表現的良窳，則與駕駛員的派遣方式（規則）、教育訓練及駕車過程的身心狀態有關。

駕駛貨車所需具備的專業知識與技能遠高於駕駛一輛客車所需，絕不僅止於如何駕駛好一輛貨車，還需要有貨物特性、處理與搬運等專業技能。基於貨物種類繁多，為運送不同類型貨物，貨車也劃分成多種類別，於道路安全規則中有較詳細的規範，主要有小貨車、大貨車、曳引車、托車、聯結車（曳引車與托車之結合）、特

種車等。貨物類型可區分為一般物品、大宗物品、冷凍冷藏物品、危險物品等，運送不同類型貨物往往需要具備不同的車內外設備裝置並採用不同的搬運方式，否則即會有安全問題發生。

工商業對貨車的需求往往與其商業模式與慣例有很大的關係，例如出口廠商往往必須配合船期，在特定時間使用聯結車將貨櫃送到出口港；零擔業者則需利用大貨車於夜間進行城市間的幹線運輸；宅配運送則必須在日間使用小貨車，進行城市內多點少量的配送。

(四) 監理作業智慧化

在公路法及相關管理規則與細則依據下，交通部公路總局及其轄下各監理所站負責監管與汽車貨運業者營業相關的活動及行為。在現有汽車貨運業者家數超過 5,000 家、車輛數超過 100 萬台的情況下，公路總局承擔相當繁複的與汽車貨運業相關的監理工作。未來應以智慧化為更新主軸，同步提升智慧化發展的方向。

5.5 主管機關監理配套建議

5.5.1 保險證明資料系統化

強制汽車責任保險自 87 年 1 月 1 日施行以來，產險業為符合強制汽車責任保險法第 41 條費率從人因素之規定，已經由中華民國產險商業同業公會委託關貿網路公司建置汽車險從人因素理賠查詢中心。為使本保險制度更臻完善，解決現行實務上可能遭遇問題及消弭人為錯價因素，財政部經保險費率審議委員會審議通過，成立保險精算及研究發展工作小組，並規劃籌設於 92 年 6 月成立強制汽車責任保險費查詢中心，將現行關貿網路公司汽車肇事理賠紀錄查詢功能，藉助財團法人保險事業發展中心軟硬體設施與保險統計之專業資源，擴大為保險法定總保費認定及查詢中心，以更進一步保障被保險人權益。因此，個別保險公司依法將其所承保與理賠之資料傳輸至保險事業發展中心，以落實加減費制度。其主要工作內容如下：

1. 保險費計算公式之認定
2. 保險費查詢功能之程式設計
3. 保險公司之保險費查詢功能測試及上線
4. 追蹤改進保險公司查詢執行情形
   (1) 簽單總保費與法定總保費檢核表(彙總)
   (2) 簽單總保費與法定總保費檢核表(明細)
   (3) 簽單資料檢核明細表
   (4) 制定強制汽車責任保險資料不符及續保保費更正標準作業程序
5. 異地備援機制建立
6. 規劃並執行「公路監理電腦系統資料查詢計畫」

同時交通部為加強公路監理業務之管理與監督，提升行政效率，強化便民服務，早自民國 70 年 10 月起便委由電信總局數據通信所負責規劃、設計與開發，於民國 73 年 3 月啟用公路監理電腦系統，分五期推動，至民國 75 年 2 月全區連線作業，建立全國最具規模之分散式公路監理電腦網路系統。並於第 2 代監理系統開發時，有關汽機車強制責任險資料處理，即配合汽機車強制責任險之實施，規劃監理

單位與保險中心連線方式與資料交換模式，便於監理工作人員查詢保險資料，貫徹法案實行。為提供優質便民的公路監理服務，交通部於99年委外辦理規劃，以設計符合資訊科技發展趨勢與業務需求的全新一代公路監理資訊系統，並依國家發展委員會前身，行政院研考會的審議意見（100年7月），導入獨立驗證與確認機制，以提升資訊委外專案服務品質。並基於監理一元化作業，由交通部公路總局主辦，運用新的資訊科技技術，創造出全新的監理服務系統，並達到整體系統的優化，以服務民眾為導向，提供整合服務(Integration)、無所不在服務(Inclusion)、智慧化服務(Intelligence)、創新服務(Innovation)。

且目前「強制汽車責任保險法」第16條第2項規定：「汽車所有人未投保該保險者或保險有效期間未滿30日以上，公路監理機關應不予發給牌照、臨時通行證、換發行車執照、過戶異動或檢驗。」，即驗車時監理單位亦會查核車主是否具有強制汽車責任保險保險證。

未來如逐步鬆綁籌綁門檻之條件，勢必會增加汽車運輸業之營運家數，未來有關保險制度監理之部分，本研究建議可循先前合作建置強制汽車責任險之稽核模式，與金管會及轄下相關產險機構合作，將法令有規定之汽車強制險種部分，資料統整界接至交通部第三代公路監理系統裡，如此即可節省大量人力進行查核，並可即時提供正確資料，以保障用路人之安全，並即時提醒業者應負之投保義務，落實責任保險對被保險人之保障。

5.6 小結

以責任保險作為汽車運輸業門檻鬆綁的選項之一，提供業者資金彈性之計畫且回歸市場之機制，是目前各國之趨勢，目前遊覽車客運業之所以產生靠行之問題，即係因現行公路法汽車運輸業審核細則第 4 條第 1 項就資本額、車輛數等設定進入門檻，除金門及連江等離島地區有特殊規定外，對於個人經營遊覽車業務係不被允許的。然而，因國內大客車車體廠多以進口底盤後自行打造車身，並兼營遊覽車客運業務方式經營，鼓勵一般司機貸款向其買車，並讓個人經營司機靠行收取靠行費，因此，衍生我國特有之靠行問題。

單就資本額、車輛數等設定進入門檻之設定，顯見政府係不鼓勵靠行行為，畢竟一輛車上載客達 30-40 人，若無公司財力支援，若不幸發生事故，個人應無能力償還。然而，在靠行情況普遍存在之情況下，若能以提供責任保險作為乘客或第三人發生事故保障之另一種選擇，無非可提供類似靠行司機經營模式之解套方式。且遊覽車業者因為車額本身較龐大，又有聯合公會進行保費之磋商，因此在保單投保項目之水準，較優於亦有靠行行為之計程車及貨運業，建議可在遊覽車客運業部分，先行試辦遊覽車解除管制，以責任保險制度提供個人經營遊覽車做為另一項進入的選擇。

另有關計程車客運業強制第三人責任險事宜，目前計程車產業遇到的最大問題便是因為賠款率不佳，保單價格對駕駛來說負擔較大，且由於社會保險的強制汽車責任險與商業險的第三人責任險，於立意上是不同的。目前強制險對於保險公司而言，是無虧無盈的狀態；若將第三人責任險強制納保，同時又要兼顧保險公司某程度的利潤，保費勢必無法同目前強制汽車責任險般低廉。

再者，乘（旅）客責任險性質上與第三人責任險相異。前者填補駕駛人、車主對於車輛內部乘（旅）客之損害賠償責任；後者則填補駕駛人、車主對於車輛外第三人之損害賠償責任。因此，前者之保險費也許可計為車資、票價的成本，而後者並無反應於車資費率之正當性。

因此，若立法將旅客責任險納入計程車客運業之應保項目，對於車上對價關係之乘客而言是具有基本的旅客保障，惟可能會稍墊高整體計程車營運成本，增加業者之負擔，且會轉嫁至運價，相對也是增加消費

者負擔，故尚須妥善考量整體成本結構、計程車實務需求，雖本案初步與計程車公工會和業界溝通強制納保旅客責任險的可行性，惟實際執行方式仍待主管機關凝聚業界全體共識後再逐步推動。

至於推行強制第三人責任保險部分，因目前該部分投保者為少數 (專用保單車數約為總量之 1/10) ，尚無全體計程車輛之賠款率可供精算，初步與產險公會詢問，如將全體計程車輛數強制納保勢必在某種程度上可以降低保費，惟後續相關保費因目前尚無完整數據資料，仍須經保險專業單位之精算，推動初期恐尚無法達到業者期待如社會保險般低廉之保費水準。目前產官界雖皆認為第三人責任險可以減輕業者之營業負擔以及增加第三人之保障，惟還是須回歸產業現實面，考量計程車業者(尤其是個人計程車)可以負擔之保費，須有適當之保單商品產生後，後續再行研究並取得產業界之共識後再推動。

另除了改善業者公會之運作機制，並由主管機關輔導建立以提升產業品質與營運能力為目標之相關協會或財團法人，方能使最了解實務的業者與專家作為健全產業的前鋒，實踐產業發展自治。待健全產業發展之公協會順利運行後，汽車運輸業方能因整體品質的提升而進一步導正駕駛習慣與出險狀況，日後才有討論責任險於監理機制扮演角色之基石。

例如觀光旅遊業為實現「業者管理業者」(產業發展自治)之精神，由業者自行籌組品保協會，而協會的業務則包含教育訓練、契約理賠保障(保證)等項目。本研究建議可參考此一經驗，籌組類似協會（如：「公路公共運輸品質保障協會」)，監理單位（公路總局等）可於開會時亦列席參與，適時給予行政指導與政令宣導；另藉由協會在產業界事先統整意見，甚至進一步提出高度可行的修法可行提案，使主管機關於施政與修法時貼近產業需求、加速整體修法過程；主管機關亦能運用補助的方式，有效、直接地強化整體產業的品質與營運能力，預期可分擔監理業務、提升產業發展自治等好處。

目前未來保險主管機關及相關產險機構正進一步研擬透過大數據科技建立公平費率機制，以優惠保費鼓勵交通事故降低、駕駛行為改善、加速肇責釐清、汽車周邊服務加值、車隊管理提升、協助政府導入事故救援機制，且保險公司也可取得較優賠款率，塑造多邊雙贏。

第六章結論與建議

為健全汽車運輸業營運及發展，對於現行各汽車運輸業者投保之內容(任意責任保險)，是否符合法規或提供消費者足夠之保障，有必要瞭解及協助落實。爰此，本研究針對我國汽車運輸業責任保險相關管理機制之現況與未來策進作為及參考國內外文獻或先進國家制度規範(如美國、德國、日本等)，是否可以責任保險證明做為申請籌設條件之一，或如何加強業者對客貨運輸之保障等議題進行研議，俾供公路主管機關未來研提相關政策或措施之參考。本研究針對我國現行公路運輸法制、責任保險制度，以及我國汽車運輸業經營責任保險相關法規，例如：公路法、保險法、強制汽車責任保險法、全民健康保險法、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，進行盤點及彙整，為本研究計畫的逐步執行，奠定較具體之結論與建議。

6.1 結論

一、就各國汽車運輸業之進入門檻分述如下：

(一) 美國的管制基礎在於維護公路上的安全為目的，意即最低財務責任門檻之設置，取決於該營業行為能否保障用路人之安全。因此，確保汽車運輸業者符合一定條件之安全標準，即為制定進入門檻政策上的主要方向。

(二) 德國雖未對經營汽車運輸業者設立資本額門檻，但是其強制汽車責任險之保額遠高於我國強制汽車責任險之規定。故在賠負責任部分，可有效保障事故發生時之受害人。

(三) 日本法制並未如我國設立資本額門檻，而是藉由高額之旅客及任意保險取代業主之賠償能力擔保，並於申請設立許可時之審查計畫書中，須提出賠償能力之計畫。

二、就各國之責任保險分述如下：

(一) 美國聯邦對州際運輸之許可最低財務責任門檻設立，係交由商業保險、市場機制分擔許可運輸業者的營運風險，另美國各州幾乎也對州內運輸、自用車輛於車輛登記時強制要求投保。

(二) 美國紐約州對於州內僱傭汽車登記，強制要求最低財務責任，其中僱傭汽車之險種與保額規定差異不大，僅於單一事故多人之最低傷害死殘責任總額有分別，汽車客運 12 人座以上須投保最低五十萬美元保額，汽車客運 12 人座(含)以下、汽車貨運則須投保最低三十萬美元保

額；另立法規定貨物運輸責任最低保額，除每車輛投保，亦規定對貨物不限時間地點累計損失投保，充分以政策確保業者承擔能力。

(三) 美國加州對於州內僱傭汽車登記，強制要求最低財務責任，其中對於汽車客運業僅概括規定最低財務責任總額，保額比照聯邦。較特殊之通訊叫車服務業者，依手機 APP 載客模式對業者規定對應詳細責任與保額；汽車貨運於一般貨物，除以聯邦對州際一般貨運規定財務責任金額為基準，再分出較小型車型之風險群體做規範；可能產生重大危害的危險品部分，加州依循聯邦規定之最低財務責任總額，惟特別對石油類產品運送規定詳細責任與保額；於貨運類，則特別詳細規範搬家業最低第三人、貨損之財務責任。

(四) 德國就運輸業設有多部專法，依「汽車保有人強制責任保險法」第 1 條賦予投保人購買強制汽車責任保險的義務，規定「車籍設於德國境內之汽車或拖車保有人，如果將該車輛用於公共道路或空間使用，則其有義務為自己、汽車所有人、駕駛人及強制汽車保有人責任保險施行細則第 2 條第 2 項所稱之人之利益，締結責任保險契約並維持其效力。」德國法律規定，當汽車保有人為其車申請行照時，必須向交通管理部門證明已經投保強制險，保險公司出具強制險保單後，被保險人持此保單可在交通管理部門領取行照，並得到蓋章標籤，此標籤必須貼附於汽車牌照上，否則不准上路。

(五) 日本要求公路貨運經營者開業一年內簽訂汽車運輸賠償責任險和意外保險（第 3 責任險）並投保 5000 萬日圓以上責任險等。客運業則有依國土交通省告示第 503 號，因客運運行所生旅客及他人之生命身體損害賠償之金額，投保金額單一個人應以 8000 萬日圓以上為限度 (物損以單一案件 200 萬日圓為限)，應與保險業法規定得經營損害賠償責任保險之業者訂定之；而貨物運輸方面，雖未如客運業直接由法律規定，而是藉由各地方運輸局於審查貨運業申請許可基準時，設有確保損害賠償能力之規定，例如中部運輸局許可基準定有貨物車輛 100 輛以下之業者必須加入任意保險，且保險金額原則上每位被害者須無上限。

三、就我國汽車運輸業現行應用責任保險制度分述如下：

(一) 現行汽車保險可分為強制汽車責任保險及任意汽車保險。強制汽車責任保險（含機車）其保險金額由財政部訂定，且僅限於人員傷亡，並不含財物損失。任意汽車保險又可概分為車體損失險、竊盜損失險、第三人責任險及乘(旅)客責任險。

(二)「強制汽車責任保險法」之立法混合無過失保險（No- fault insurance）及責任保險兩種體制。「強制汽車責任保險法」第 7 條即為無過失責任條款，而保險人之責任並不以被保險人之損害賠償責任為

基礎。理論上，無過失保險非屬責任保險，而係具有傷害保險之特徵；因此，本質上應無排斥被保險人自己在單一車輛事故中受保險保護之可能。然而，我國於「強制汽車責任保險法」第 13 條界定承保對象的範圍時，又以責任保險之精神來限縮保險對象，使駕駛人不受強制汽車責任保險及特別補償基金之保護；故被保險人對第三人的責任亦建立在責任保險之性質上。

(三) 責任保險，依我國保險法第九十條之規定，係指「責任保險人於被保險人對於第三人，依法應負賠償責任，而受賠償之請求時，負賠償之責。」其內容乃在填補被保險人因法律規定而對他人負有損害賠償責任時，所產生之損害。即責任保險填補損害之概念，係指保險人為被保險人承擔因被第三人取得損害賠償請求權所產生之危險。

(四) 責任保險於公路交通運輸之應用，目前雖定有「強制汽車責任保險法」，卻尚未就汽車運輸業全面強制投保相關責任保險。依現行法制，僅公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業依據「公路法」第 65 條第 2 項應投保乘客責任保險，若其未依法投保則需面對新臺幣十萬元以上五十萬元以下之罰鍰。

四、就我國汽車運輸業以責任保險做為改善經營管理制度整理如下：

(一)汽車客運業

1. 公路客運及市區客運業：

與同屬於陸運範圍，捷運、火車、營業大客車等運具皆須在同一時間內準時、安全運輸一定數量之旅客。因此，主管機關考量因素不外乎是重視安全及服務水準，且為確保基本市場運作架構，避免因資訊不透明，或過度競爭等情事，造成市場失靈，影響消費者權益，故仍宜維持最小限度之管理。

2. 遊覽車客運業：

(1) 本研究發現大部分遊覽車業者已有投保第三人責任險之普遍共識，且在經營財力較無問題之情況下，似可適度以遊覽車業為輔導試辦對象，調整經營門檻，以商業責任保險來做為籌設之許可選項之一。至於應購買之數額，建議可依照日本制度，即門檻審查部分，由各申請公司提出計畫書，主管機關進行彈性審查，責任保險額度之訂定，則可參酌我國現行其他公共運輸產業之責任保險額度，以及法院判決之平均金額，做為主管機關額度訂定之標準。

(2) 惟亦有可能部分業者於籌設階段欲採取資本額及車輛數者，故建議在我國可採資本額及車輛數與責任保險雙軌並行制度，以利業者依資金

及營運計畫彈性選擇。

(3) 因目前汽車運輸業籌設申請與核發申請兩階段，如將來採取以責任保險證明做為申請籌設之業者，後續無法持續購買保險投保，就申請執照之效力而言，前階段應由主管機關進行行政罰，並監督後續投保狀況，如確實因市場機制而無法購買至足額之法定額度保單，是否要如美國採行完全商業化淘汰，撤銷營業執照，仍須主管機關後續考量。

(二)計程車客運業

1. 計程車客運業與一般車輛相同，依現行強制汽車責任保險法投保強制汽車責任險。惟其屬副大眾運輸工具之一，對於旅客之保障不應與汽車客運業或計程車客運服務業有別，建議未來比照公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業投保乘客責任保險，且依本研究訪談，乘客險因賠款率低，保費對於計程車客運業者而言係可合理負擔，在推動上已與計程車公會有初步共識。
2. 推行強制第三人責任保險部分，由於社會保險的強制汽車責任險與商業險的第三人責任險，於立意上是不同的。目前強制險對於保險公司而言，是處於無虧無盈的狀態，若將第三人責任險強制納保，同時又要兼顧保險公司某程度的利潤，保費勢必無法同目前強制汽車責任險般低廉。目前產官界雖皆認為第三人責任險可以減輕業者之營業負擔以及增加第三人之保障，惟還是須回歸產業現實面，考量計程車業者(尤其是個人計程車)可以負擔之保費，必須後續再行研究並取得產業界之共識後再推動。
3. 鼓勵推動車隊化管理，較具規模之車隊可以與商業保險公司磋商較便宜價格之保費，以加強規模經濟之效果。

(三)貨運業

1. 在保險費方面，其為產物保險公司在目前保險法規要求下，考量不同類型貨車風險後所做的定價決策，屬民間企業決策，交通部可能較無法加以要求。營業貨車的運輸風險一般高於自用貨車，自然反應在保險費率上。不過，目前部分汽車貨運業者或地方汽車貨運商業同業公會透過擴大車隊規模與做好車隊管理，使營業貨車的運輸風險降低，似可以爭取到較低的保險費率。
2. 如以投保責任保險做為鬆綁汽車貨運業者需擁有貨車車輛數的限制，則可同時進一步考量導入先進貨車供應運籌模式，以促進汽車貨運產業營運效能及環境效益的大幅提升。

6.2 建議

一、短期建議(產官界已有共識部分)

(一)建議修正公路法第 65 條第二項文字，將客運業投保乘客責任險變更為旅客責任險

按汽車運輸業針對有給付對價搭乘運輸工具之相對人應為旅客而非乘客，用語上建議統一，以免混淆。

(二)修法推動計程車乘客(旅客)保險

計程車客運業與一般車輛相同，依現行強制汽車責任保險法投保強制汽車責任險。惟其屬副大眾運輸工具之一，對於旅客之保障不應與汽車客運業或計程車客運服務業有別，建議未來比照公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業投保乘客責任保險，且依本研究訪談，乘客險因賠款率低，保費對於計程車客運業者而言係可合理負擔，在推動上已與計程車公會有初步共識。

(三)運輸業投保證明與公路監理機關系統介接整合

未來如逐步鬆綁籌設門檻之條件，勢必會增加汽車運輸業之營運家數，未來有關保險制度監理之部分，建議與金管會及轄下相關產險機構合作，將法令已有規定之汽車強制險種部分，資料統整介接至交通部第三代公路監理系統。

二、中期建議(健全運輸產業及保險環境)

(一)交通部可與金管會合作，應用大數據科技，研擬並推行適合我國汽車運輸業合理保費之保單：

目前保險主管機關及相關產險機構正進一步研擬透過大數據科技建立公平費率機制，以優惠保費鼓勵交通事故降低、駕駛行為改善、加速肇責釐清、汽車周邊服務加值及車隊管理提升，並協助政府導入事故救援機制，且保險公司也可取得較優賠款率，塑造多方雙贏。

(二)健全產業自治，籌組類似旅行業品質保障協會之組織：

汽車運輸業者可參考觀光旅遊業為實現「業者管理業者」(產業發展自治)之精神，籌組類似協會（如：「公路公共運輸品質保障協會」)，監理單位（公路總局等）於開會時，可邀請協會列席參與，適時給予行政指導與政令宣導；另藉由協會可事先統整產業

界意見，甚至進一步提出可行提案或法令修訂建議，使主管機關於施政與修法時貼近產業需求並加速整體修法過程。

三、長期建議(修改替代許可條件之規定)

目前產官界雖皆認為第三人責任險可以減輕業者之營業負擔以及增加第三人之保障，惟還是須回歸產業現實面，考量業者可負擔之合理保費，如產險業已有費率合適之保單，並取得產業界之共識，建議可以輔導以遊覽車客運業者及貨運業，試辦推行以責任保險之強制投保責任險做為客貨運籌設有關資本額、車輛數門檻之另一選擇。

參考文獻

一、中文部分（依作者姓氏筆劃少到多排序）

(一)專書

1. 江朝國，「強制汽車責任保險法」，二版，元照出版公司，2006。
2. 吳庚，行政法理論與實用，自版，1996 年。
3. 林鴻鈞，＜人身風險理財＞，擷取自風險管理學會主編之「人身風險管理與理財」，智勝文化公司，2005。
4. 林錫堯，行政法要義，法務通訊社，1991 年。
5. 城仲模，行政法之基礎理論，三民書局，1991 年 10 月增訂再版。
6. 梁宇賢，保險法新論，2005 年 3 月修初版
7. 翁岳生等，行政法，翰蘆，1998 年 3 月，初版。
8. 徐志宏、鄒伯衡，臺灣汽車運輸業發展現況，物流技術與戰略，2013 年 2 月，頁 48-51。
9. 張勝雄，公路/市區汽車客運市場管制架構之修訂芻議，運輸計劃，2012 年 6 月，頁 193-223。
10. 陳彩稚，「保險學」，二版，三民書局，2004。
11. 陳彩稚，「財產與責任保險」，智勝文化公司，2006。
12. 陳森松吳瑞雲，「財產保險學」，華泰文化公司，2007。
13. 陳繼堯，「汽車保險：理論與實務」，智勝文化公司，2006。
14. 陳繼堯，「再保險論：當前趨勢與各型態研究」，三民書局，1993。
15. 黃書強等，臺灣地區公路汽車貨物運輸市場管制門檻條件檢討之研究，交通部運輸研究所，2006 年。
16. 葉啟洲，「保險法實例研習」，二版，元照出版公司，2011。
17. 劉宗榮，新保險法，保險契約法的理論與實務，作者自版，2011 年 9 月第二版。
18. 劉其昌，財政學，臺北：五南圖書公司，1995 年。
19. 鄭玉波、劉宗榮，保險法論，三民，2003 年 6 月修訂五版。

(二)期刊:

1. 江朝國，責任保險中第三人直接請求權之性質及消滅時效－評臺北地方法院一○○年度北保險簡字第四○號判決，月旦裁判時報，第 32 期，2015 年 2 月 23-30 頁。
2. 沈士弘，現行強制汽車責任保險對消費者的保護夠嗎？—階梯式強制汽車責任保險之初探，消費者保護研究第 18 輯，2012 年 1 月，頁 145-181。

3. 周文生，砂石車管理問題掃瞄與對策，道路交通安全與執法研討會，89 年 6 月。
4. 陳俊仁，優步 Uber 通訊叫車服務業興起對汽車保險法制之衝擊與因應─從美國加州新增訂運輸網路公司保險法規觀察，全國律師月刊 2015 年 08 月號。
5. 陳俊仁，意外原因與意外結果之思辨──傷害保險權利要件之商榷兼評最高法院九十八年度台上字第二○九六號民事判決，月旦法學雜誌，185 期，2010 年 10 月。
6. 鈴木辰紀著，廖淑惠譯，「台灣強制汽車責任保險法之修訂-強制汽車責任保險實施十週年回顧專輯」，保險事業發展中心，2008 年。
7. 彭靜恩、游斯然，參訪法國、德國強制汽車責任保險制度，財團法人汽車交通事故特別補償基金，105 年 3 月。
8. 葉啟洲，德國強制汽車責任保險之法律性質及第三人直接請求權之構造，風險管理學報，第 11 卷第 1 期，2009 年，頁 5-34。
9. 葉啟洲，全民健康保險法代位追償對象之檢討－從八仙樂園塵爆事件談起，月旦法學教室，第 161 期，2016 年 3 月，頁 60-64。

二、西文部分

1. *Alexy*， *R.*， Theorie der Grundrechte， 2.Aufl.，1994.

2. *Arndt*， Umweltrecht， in: Steiner(Hrsg.)， Besonderes Verwaltung-recht， 4.， neubearb. u. erw. Aufl. 1992.

3. *Bender/*Spawasser， Umweltrecht: Grundzüge des öffentlichen Umwelt-schutzrechts， 2. neubearb. u. erw. Aufl. C.F. Müller， 1990.

4. Brooks， Jon California Bill Would Enable Uber， Lyft Drivers to Finally Get Insurance，SHARE， September 2， 2014.

5. Carney， Michael Uber Aims to Squash Its Off-duty Insurance Problem with Per-mile Coverage from Metromile，PANDO， January 28， 2015.

6. DiBiasio， Kara New California Law Sets the Stage for Insurance

Regulation of Uber， Lyft， SEDGWICK SAN FRANCISCO， October 8， 2014。

7. Downes， Larry Lessons From Uber: Why Innovation And Regulation Don't Mix， FORBES， February 6， 2013.
8. *Hans D. Jarass*， Bundes-Immissonschutzgesetz， Kommentar， C.H. Beck， 3. Aufl.， 1995.
9. *P. Kirchhof*， Verfassungsrechtliche Grenzen von Umweltabgaben， in: Umweltschutz im Abgaben- und Steuerrecht/ hrsg. Im Auftr.der Deutschen Steuerjuristischen Gesellschaft e.V. von *Paul Kirchhof*， 1993.
10. W. Köck， Die Sonderabgaben als Instrument des Umwelt-schutzes， 1991.
11. 德國保險契約法:
https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_vvg/englisch_vvg.html
12. 德國運輸法:
https://translate.google.com.tw/translate?hl=en&sl=de&tl=zh-TW&u=http%3A%2F%2Fwww.logistik-heute.de%2FKompetenz-Logistik-Wissen-Know-How%2F7366%2FRechtliche-Vorschriften%2FRechte-und-Regelungen-im-Transportgewerbe
13. 德國旅客運輸法:
http://www.linguee.com/german-english/translation/personenbeförderungsgesetz.html

三、日文部分(依 50 音排序)

1. 小高剛，行政法各論，初版，有斐閣，1990 年。
2. 杉村敏正，行政法概説（各論），第三版，有斐閣，1988 年。
3. 關哲夫，行政法，酒井書店，1997 年 6 月，初版。
4. 道路運送法令研究会，Q&A 改正道路運送法の解説，ぎょうせい，初版，2006 年 12 月 1 日
5. 道路交通法実務研究会，アイキャッチ図解道路交通法，東京法令出版，初版，2004 年 11 日。
6. 原田尚彦，「公害行政法」，弘文堂，昭和五十二年二月。
7. 福田平，行政法，有斐閣，1978 年出版。
8. 柳瀨良幹，公用負擔法，有斐閣，平成 6 年 7 月，初版。
9. 山田信孝，「バス事業」にかかる法規制・改正の内容と今後の動向 ，SR：開業社会保険労務士専門誌，2012.9。

附錄 1 -0429 金融監督管理委員會保險局產險組訪談紀錄

金管會保險局產險組訪談記錄

一、 時間：105 年 4 月 29 日上午 11 時 00 分

二、 地點：金融監督管理委員會保險局會議室

三、 出(列)席單位：

單位	職稱	姓名
金融監督管理委員會 保險局	科長 科員	
交通部運輸研究所		
文化大學		

時問：105 年 04 月 29 日 11:00

地點：新北市板橋區縣民大道二段 7 號 17 樓金融監督管理委員會

出席者：詳見簽到單

記錄：朱志宣兼任助理

討論議題

目前汽車運輸業相關法規以資本額與車輛數等經濟管制條件管理各業者，但去年研究計畫指出國外以經濟管制較少，多以保險作為主要門檻，以確實保障用路安全與大眾權益，故本次研究案試圖以責任保險探討放寬經濟管制，同時提升安全的機制。

1. 請問貴局在實務上如何區分汽車運輸業互助會及聯保型態是否違反保險法第 136 條第 2 項非保險業不得兼營保險業務之規定?

(1) 整個保險是個集體分擔(Pooling)的概念，保險法第一條：「本法所稱保險，謂當事人約定，一方交付保險費於他方，他方對於因不可預料，或不可抗力之事故所致之損害，負擔賠償財物之行為。根據前項所訂之契約，稱為保險契約。」而在保險學有五個重要要素：「對價、危險、經濟組織(經濟規模相對較大)等」。

(2) 一般而言，如果畫為光譜，最右邊即是「保險」，再來是類似保險者，最左邊就是「互助」；互助的確有其價值，實務上有少數案例與型態，在中南部有「老人往生互助會」，曾有被認為類似保險過，依保險法以刑事裁定，以檢調單位處裡，但經認定後不認為「老人往生互助會」類似保險，而是互助行為。故如經濟規模很小，較不影響整個經濟秩序安全時，較會解讀為互助行為，但大部分幾乎認定違反保險法 136 條。

(3) 約民國八十年，互助已不符合國際潮流，應股份化以因應資本需要增資。依保險法 136 條，合作社的概念比較類似互助，合作社目前也僅剩一家 ー 漁船保險合作社。

(4) 目前品保協會(中華民國旅行業品質保障協會)有某種程度的風險承擔功能，依觀光發展條例賦予相當的法律地位。可以思考未來互助會的特別法，是否僅有互助功能，或者要取代現行強責險的

功能。強責險的目的即是保障不特定第三人，互助會則有保障司機的意味，概念不同。

2. 依據公路法第 65 條第 2 項規定，公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保乘客責任保險，惟根據去年訪談貴局得知，於乘客汽車保險部分，業者有以第 91 類保險─其他主險(非原公會報送版商品條款)作為乘客險用，而非以 51 類汽車乘客責任險投保之紀錄，請問原因為何?該兩險種有何差異?

(1) 有些部會對轄下產業要求責任險，責任險的目的是對於受害第三人適當補償，由目的事業主關機關單方面強制所屬業者，而非對保險業者。

(2) 保險歸類並不重要，重要的是實際保單內容轉移那些風險。

(3) 針對非原公會報送版商品條款，目前保險已無制式性的保險商品，保險業者可以依實際需要開發商品，故應在產業法規訂定清楚基本風險範圍。

3. 承上，未依公路法第 65 條第 2 項投保者訂有罰則，請問於監理實務方面金管會是否有協助提供公路總局運輸業者之投保資料做為稽核之用?

(1) 交通部並未透過金管會取得投保資料作為稽核。

(2) 以監管民宿業者經驗為例，法規要確保規範民宿業者買足額的保險；依民宿業管理辦法，申報的義務是民宿業者，而非保險業者。

(3) 可以請有意願的保險公司「協助」提供資料，或由汽車運輸業者「義務」提供，因為這本來就是由所屬業者定期申報的資料。

(4) 法規設計應該要針對所屬業者規範最低保額、保險承擔之風險範圍與保額、要保人、賠償責任歸屬，以及申報與稽核義務之細節。申報上可以涵蓋保單期間、保單號碼、以保單號碼與產險公會等組織作交叉查詢的機制...等，可以位階較低的辦法作規範與更新，不用全部都詳盡納入母法。以保經代監理經驗為例，除了責任險，還要買履約保證，也是單方面拘束，而金管會要求保經代公會管理第一線，確保會員公司登錄、換照或異動時稽核保單。

4. 根據保發中心公告之任意汽車險資料，汽車運輸業者之強制汽車責任險及第三人責任險賠款率接近 100%，且有部分車種超過 100%，此部

分對於承保產險之業者是否有經營上影響?

(1) 於任意險，除巨災，保險公司都有足夠的承保能量，如果在後續實務有問題，金管會願意協助。

(2) 汽車強制責任險自 87 年納入汽車，88 年納入機車，經過保額、保費調整，過去也累積一些準備金，至 100 年將保額由 160 萬調至 200 萬，目前損失率大部分仍超過 100%，即過去一年，保險公司每天開門就虧；如果調升保費，汽車運輸業者也會反彈；故如今雙方都是慘澹經營苦撐；等到準備金耗到一個程度後，可能就要務實地面對費率問題。

(3) 任意車險屬於商業性質，為雙方合意的契約，損率透過市場機制調整；相對強制汽車責任險，任意險並非受金管會高度關注的對象。

5. 承上，另如強制以立法規定所有汽車運輸業者均須投保第三人責任險(傷害)，對於保險業者汽車保險之經營是否會有正面之發展?

(1) 任意險屬於個人行為，要考量公義性的問題。

(2) 強制汽車責任險專法最大的成就是讓抬棺變少、人民的成熟度變高，在某種程度保護受害第三人；必須考量想保護的程度，以及經濟負擔的問題，實務上有很多層次與爭議，尤其牽涉強制人民於財產的處分，如以保護受害第三人的主張則較容易被接受；故目前住宅地震險一直都不是強制，而汽車強制險則推動較順利。

(3) 如果強制投保第三人責任險(傷害)做政策方案，可能不是單交通部可以處理；或者，於強制汽車責任險提高保額，或於專法要求擴張保障範圍著手，這部分可以於個別業種法規依特性處理；但建議以前者做單方強制自行加保任意險，保有強制汽車責任險這種特別法之意義。

(4) 本研究自遊覽車評鑑回饋經驗，有遊覽車客運業者反映遊覽車應僅需保足基本額度，乘客應該額外保旅遊等險，而不是要求運輸業者對於乘客額外投保。受訪單位(金管會)認為於營業行為(常業)時，作充分危險分攤會比較好。

(5) 保險有跟車，也有跟人，就靠行而言，前者有車輛所有人的問題，而後者經濟負擔較大，例如駕駛有肇事紀錄，或依年齡等標準，保費較高，甚至買不到保險，對於經營有困擾；惟保險應該是最末端

的，主要仍須由交通主管機關自源頭了解與解決，保險可配合制度配合調整、開發商品，只有價格上的問題而已。

(6) 本研究初步認為強制汽車責任險除現有評估項目，也許可針對業者規模作為檢視項目，考量規模過小者是否應加重強責險。惟受訪單位(金管會)就是否以責任保險代替經濟門檻，作為最後一道防線，並無明確的解答；提出保經代的監理經驗，該業最初亦以資本額，後有開放資本額與責任保險取一，許多業者遂選擇責任保險，但發生問題時：首先，有無能力監管?其次，事故發生時，業者難以究責，甚至無地點寄罰單；故於 100 年再取消保經代業責任險選項，回歸以資本額管理，並提高資本門檻，未來預期將門檻提升到 500 萬，以控制家數，避免家數過多所造成的繁雜換照業務；而保經代管理還有依保險法的業必歸位，期透過公會管理做第一線管理。另各業別特性不同，例如民宿業者無資本額門檻，而以品保協會作為觀光局的屏障。

6. 因保發中心提供之 104 年強制汽車責任險車輛數高於公路總局提供之該年度運輸業車輛數，請問貴局是否可得知該保單統計數量來源為何?。

(1) 車輛登記數應以交通部為準，保發中心公開之數據僅統計自保單，也許有重複投保與投保期間等因素造成落差。

研究團隊結論

本次訪談了解保險法定義互助與聯保為以刑法裁量之違法行為，但仍有案例因經濟規模很小，不影響整個經濟秩序安全，解讀為互助行為，而保險才能有效保障，且保險業於車險有足夠承保能量，只有量與價的爭議。

除現行強制汽車責任險外，立法強制汽車運輸業投保第三人傷害與財損責任險與否，甚至設為執業門檻，以及詳細執行內容，可參考保經代門檻與稽核程序經驗，該業除了保證金(資本)、責任險，還要買履約保證，也是單方面拘束；另金管會要求保經代公會管理第一線，確保會員公司登錄，換照或異動時稽核保單，也許交通主管機關亦有機會透過健全產業、公會自治能力分擔監理負擔，期健全汽車運輸業經營管理。

修法強制業者加保作為門檻稽核項目，並非交通部可全權處裡，且

受訪單位(金管會)建議可優先於位階較低之法規針對所屬業者規範最低保額、保險承擔之風險範圍與保額、要保人、賠償責任歸屬，以及申報與稽核義務之細節，目前雖有依法強制部分業者投保乘客險，交通主管機關與保險業缺乏資料合作；另亦可再討論是否於強制汽車責任險提高保額，或於法規要求汽車運輸業擴張加保涵蓋範圍；而本研究認為也許可針對業者規模作為曝險檢視項目，考量規模過小者是否應加重責任險；而受訪單位(金管會)特別建議，應讓強制汽車責任險的特別法保有意義，讓依需求自行購買的商業險仍循自由化政策運作。

金管會推薦研究團隊先與保險局智庫 ─ 保險事業發展中心聯繫與交流，另於聯保互助制度議題，可參考交通部觀光局之旅行業品保協會。

最後，保險主要處理責任最末端，除不可預期巨災，承保能力足夠，可配合各業制度配合調整、開發商品，只有價格爭議難以解決，於商業險需平衡保險業收益，另於汽車運輸業則需要考量業者、駕駛保費承擔能力。

附錄 2 -0511 國泰產物保險訪談紀錄

國泰產物保險訪談記錄

一、 時間：105 年 5 月 11 日上午 10 時 00 分

二、 地點：國泰產險總公司 5 樓第三會議室(台北市大安區仁愛路四段 296 號 5 樓)

三、 出(列)席單位：

單位	職稱	姓名
國泰產物保險	副理 協理 副理 經理 經理(新种险) 副理 襄理 經理	謝永發 陳文生 有阿德欣 余奇 羽士豪 黃忠誠 洪明哲 吳典育
交通部運輸研究所		黃立欽
中國文化大學		楊育民 林月珊 林修宏 朱志宣 周立宏 珠元

時問：民國 105 年 05 月 11 日(星期三) 上午 10 點 00 分整

地點：臺北市大安區仁愛路 4 段 296 號 5 樓國泰產險總公司第三會議室

出席者：詳見簽到單

記錄：朱志宣兼任助理

討論議題

1. 依據公路法第六十五條第二項規定，公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業者應投保每一乘客死殘給付一百五十萬元(無體傷)以上乘客責任保險，計程車客運服務業申請核準經營辦法亦有類似規定。

(1) 請問目前貴公司所販售之汽車客運業乘客(旅客)責任保險與汽車客運業乘客(旅客)責任保險(含體傷責任)商品有何差異?是否可提供保單內容?

A. 公車與遊覽車部分，前者為法定的死殘，後者為體傷，可依需要加買，各家保單內容差異不大，內容主要依保險事業發展中心。

(2) 另貴公司所販售之汽車旅客責任保險保障之內容與上述商品有何差異?因貴公司網站上註明公路汽車客運、市區汽車客運、遊覽車客運都可投保(1)之商品，是否本題所述之汽車旅客責任保險即為提供計程車客運業者所投保之險種?

A. 不論是遊覽車、公車和計程車，一定會投保法定強制汽車責任險，其後加保任意第三人責任險，大部分公車與遊覽車會加保任意第三人責任車險附加條款的乘客責任險，而計程車加保新種險的旅客責任險。

B. 乘客責任險依法人車輛數計收保費；任意第三人責任險則是單獨買，保費相對前者較貴。

C. 計程車部分，有兩種，第一種是任意第三人責任險的體傷與財損，費率較高，第二種是計程車專案保單的，即「量身訂做的專屬保險商品」。

D. 保險事業發展中心的險種代號僅供參考，由於費率自由化，許多保險商品推出，或多或少不同(例如乙式車體險內容部分調整後，會以其他代號登錄)，並非所有產險公司都用一樣代號登錄，險種分類、定義與業界資料，建議再進一步洽詢保險事業發展中心了解與取得。

(3) 是否可有目前汽車運輸業投保貴公司任意第三人責任險之數量、保額及相關保單資訊?

A. 任意第三人責任險相較新種險，保費貴，所以很多大小客運業者會脫鉤車險之附加條款，轉以新種險的旅客責任險加保。

B. 以本公司業務來看，103 年，死殘部分約 2,400 件，體傷部分約 2,200 件，所以大概有買死殘者亦也買體傷，其實占比都不是很高，但損率都不算好。

C. 保險事業發展中心給各保險業同業一組帳密，可以綜覽各產險公司資訊，也許詳細產業資料直接連絡保險事業發展中心，會是好的途徑，也可以直接了解產險整體承保狀況。

2. 請問近五年貴公司所承保之汽車保險(含強制及任意車險)年度賠款率為何?是否可提供相關統計資料?

(1) 由於計程車幾乎在市區營運，乘客責任險的損率很好，但任意第三人的損率非常不好。

(2) 車險依車種、費率與肇事紀錄估算，計程車除了車種部分，肇事紀錄普遍不佳，原因：第一，開車時間比較長、出險機率高；第二，駕駛速度因產業特性，為搶時間取得生意，車速較快，損率因此不佳。

(3) 歷年任意第三人責任險依市場機制持續調整保費的結果，導致計程車公會反映任意第三人責任險費率過高，計程車公會前幾年找產險公會與保險局「量身訂做計程車的轉屬保險商品」，費率由保

險事業發展中心估算，但損率仍不理想(大於 100%)。

(4) 長期以來強制汽車責任險、任意第三人責任險損率差，有時甚至超過200%,保費上升,以致後來才協調出保費較低的專案版保單;對於保險公司而言，強制汽車責任險不得拒保，任意第三人責任險損率非常差，這顯示兩個問題，保費、保額不夠高，例如單次肇事就把保額賠光,所以保費不足;目前問題仍存在，也無解，除非保費能相對提高，保險業者才願意承保；但最主要是絕大部分的駕駛觀念很重要，尤其計程車因營運特性，為了載客搶時間，車速貪快，且行駛時間長，發生事故頻率高。

(5) 大型聯結車、貨櫃車等,由於行駛大型道路、高速公路等,南北跑,損率尚可；但是便利商店這種市區配送的小貨車損率非常差，尤其小貨車的任意第三人責任險,其中本公司於台南、嘉義、羅東和花蓮的損率較不佳。

3. 目前部分汽車運輸業者(如遊覽車、砂石車等)有所謂互助會的聯保形式存在，對於一般經營車險之保險業者在承保該種產業時之保單數量是否有所影響?

(1) 原則上,類似半自負額的觀念,部分的運輸業者有聯保,多以聯結車與曳引車等大車，以及計程車，這些車行可能都會自行吸收小型事故，大的事故才找保險公司,避免保費未來調漲，無法負擔。

(2) 砂石車早期比較有聽說聯保，但隨經濟環境改變，建築業與港口的砂石車業務漸少,也許近年僅剩額度 10-20 萬的小型互助會，畢竟業者在保險公司的保額也不會太高，如單一個案發生，再由互助會補進些差額。

(3) 聯保或互助會在和解上，例如 50 萬肇事，僅願以互助金 20 萬和解，否則進入冗長司法程序，乃至「柯媽媽」催生強制汽車責任險強制立法。

(4) 異於互助,計程車不論靠行或個人有私下的「保全」,據初步了解,例如靠行可能每年交保費給公會近兩萬，如駕駛每月扣完油資、保養費等費用後，恰好每年盈餘約兩萬出頭打平。理論上兩萬多的保險應該夠用，但據傳公會裡會切割金額，將損率最差且有法

律責任的強制汽車責任險、任意第三人責任險予保險公司分擔，而為了降低保費，將損率較低的車體、乘客責任險保留，不排除做他用或與非原廠車廠合作。

A. 本公司客服專線曾有一項紀錄，一位計程車司機由於車輛受損，來電希望進廠維修，但公司查證後得知該司機並未保車體險，後來公會致電請本公司將這件事交予公會處裡即可，盼息事寧人。也許該公會把該司機的車體險部分「保留」，但行為已類似保險。

4. 目前汽車運輸業投保之乘客或任意第三人責任險如發生保單出險時，是否有特別不予理賠之除外條款(如酒駕、超時過勞等)?

(1) 酒駕與疲勞駕駛本身就被排除，尤其疲勞駕駛有舉證上的問題，即便依法不能連續駕駛 8 小時。

5. 目前不少行業在設立時已有法律規定如強制以立法規定所有汽車運輸業者均須投保任意第三人責任險(傷害)，對於保險業者汽車保險之經營會有何影響?以目前的任意第三人責任險保單是否有建議修改的部分? 保險業者對運輸業者推行符合需求保單種類，就賠款率較高之營業車輛，每年是否都要就出險率重新核算保費，因應產險費率自由化，若增加保費時，繼續推行這樣的保是否比較困難?

(1) 保險公司歡迎立法強制投保，惟預期試算後保費對於運輸業者可能仍難以負擔，即便計程車有專案商品，但也非強制性，未加保駕駛於事故須由駕駛自行負擔。

(2) 強制汽車責任險的最基礎任意第三人責任險公版保費，各家對於特殊車種的態度不同，且在費率自由化時代下，公版類似走回頭路，推動可預見其困難；如要制定，也應比照計程車專案保單，要有如保險事業發展中心的中介機構算出專案保費，但計算也應是依目前數據，現今同業損率高，計算後的未來公版費率應該也會比現在的任意第三人責任險費率高，勢必超過業者可接受範圍；自負額也可以訂，但責任險自負額依協商結果，意義不大，反而車體險自負額則有意義。

(3) 也許改善駕駛習慣以降低損率會更好，但短期內困難。

(4) 本研究團隊認為也許可以針對治理良好的車行給予更多費率優惠，鼓勵車行提升治理能力，做出差異化價值。受訪單位認同。

A. 雖然肇事紀錄會影響保費，但仍有管理良好的車隊，例如本公司台中地區的計程車車隊損率就不錯，當然也有默契，例如台幣 5000 就不要出險，自付賠償，超過再報才有意義，才能控制損率；本公司北部與南部整體而言則損率不佳，整體產業仍建議透過保險事業發展中心資料了解。

B. 若被保險人為自然人，會考量從人因素；如被保險人為法人，則以從車因素為主，因為駕駛會變換，亦可反映公司的治理能力。但也有漏洞，例如某車肇事紀錄不佳，可透過過戶，再換車牌後就「漂白」；早期也有直接透過換保險公司談保費的狀況，但時間久了，不好的公司在產險業界也無所遁形；另外也有透過保經代處裡的方式。

(5) 就依車種任意第三人責任強制訂最低保額與否，首先現今台灣一件死亡車禍事故，平均和解金額約 450 萬，有上升的趨勢；如造成植物人，需要長期看護，年紀輕，平均餘命拉長，法院會判賠上千萬以上，但例如脫產等原因，被害人要不要得到是另一回事；其次，保額多高才足夠?同時保費也會依此調整，可能會造成運輸業不願意加保，甚至變相鼓勵冒險地下化聯保，故仍要考量大多數運輸業者與駕駛經濟狀況，否則每輛車保額一千萬，絕對足夠，損率一定好，但保費一定超過負擔狀況；目前計程車基本平均一般責任險保額大約 100 萬，保費約 2-3 萬，保額超過 100 萬者稀少，貿然提升到 300 萬保額甚至會是好幾倍的保費，而非累加而已。

(6) 如於第三責任險強制定訂最低保額，也許對於駕駛要有配套，例如肇事到一個程度要有停駛懲罰等，也許懲罰可以從換照記點等方式，除了現行犯罪記點查驗，也納入肇事等項目，才有約束力。

(7) 保險業目前是費率自由化第三階段之後，各家基本保費不同，奇怪的是運輸業的保費再如何提高也無濟於損益，即便保費漲 50%，損率仍為 150%。

(8) 費率自由化的精神在於定期檢測費率合理性，本公司每年兩次檢

測費率，會視不同部分調整(例如：某車種、車款、年齡級距)，而為兼顧市場競爭與符合主管機關規定，調整不會過多，也會送報告予主管機關，以符合基準。

6. 目前有計程車車隊宣傳已幫每輛計程車、駕駛人、乘客和第三人投保1600 萬乘客責任險，惟該部分 1600 萬責任險是否實為 1 張保單? 一家車隊下若有數十台或上百台車，該張保單若因單一事故發生用光理賠額度，是否即無該保險之保障?

(1) 許多計程車車隊(台灣大車隊、大都會...等)在車身貼有旅客運送責任等險，加強消費者信心，而該險要保人是法人團體，為法人轄下車輛保險，實為一張保單，而非每輛車一張保單。

(2) 保單內容之每人體傷會超過法定額度，可能會是 200 萬，單次事故可能是 1600 萬，如僅保乘客責任險，單次事故大多不會超額，於內容也訂有每期累積最高賠償金額，避免用光理賠額度。

(3) 由於不是乘客傷害險，是責任保險，僅在法人、車隊和駕駛於肇事舉證有責任時，才會理賠。

7. 其他議題：

(1) 代位求償的情況與機會較少，較會出現在車體險，任意第三人責任比較少，而計程車於肇事或多或少都有責任，故代位時機不是賠償，是和解時；代位成本於本公司會交予法務部門，於車險平均每年追回約 7-8 千萬以上，但其他保險公司也會向本公司追回。

(2) 對於僱傭連帶賠償責任，許多公司會另外買「綜合意外責任險」針對超額部分加以保障，保額約 1000-2000 萬，即一次事故最高賠償額(AGG)上限，保費則視法人下車輛損率情況調整。貨運靠行大部分會約定帶車與保險靠行，約 30-50 萬任意險，而統一捷盛則是靠行個體戶將費用交予車行統一購買;雖然最後如有肇事而打官司，終會追究車行責任，但仍有相當保障。

(3) 近年運輸業公會有要求收費出單，繳現金可回饋 1%，但最近運輸業公會要求愈來愈多，是否回饋給駕駛則是存疑。

研究團隊結論

研究團隊於法定公路、市區客運與遊覽車的乘客責任險，以及計程車客運服務業的旅客責任險，自受訪單位取得許多詳細的資料，包含投保之涵蓋範圍、承保依據、受訪單位大略業務作法等，將於本次研究報告作補充。

於保單損率與高昂保費，綜整受訪單位訊息，大型聯結車、貨櫃車等，由於行駛大型道路、高速公路等，南北跑，損率尚可；但是便利商店這種市區配送的小貨車、計程車因為職業特性，且於市區營運，導致出險頻率高；於計程車客運業，即便計程車客運產業公會與金管會、產險公會擬定計程車客運專案保單，損率仍不如預期；受訪單位認為原因為保費、保額不足，但鑑於計程車駕駛經濟能力與個人計程車遍行，保費難有調升空間，甚至目前年保費對於計程車駕駛已過於高昂，故仍須從源頭經營管理，提升駕駛的安全意識與駕駛習慣，減少肇事與出險頻率。

於運輸業互助會議題，綜整受訪意見，認為互助會為半自負額的概念，自行吸收小型事故成本，避免保費調漲，其中砂石車基於經濟結構變化，業務量大減，砂石車互助會已少有耳聞；於計程車客運，傳聞有「保全」私下經營互助，其業務亦有可能類似保險，將損率最差且有法律責任的強制汽車責任險、任意第三人責任險予保險公司分擔，而為了降低保費，將損率較低的車體、乘客責任險保留，不排除做他用或與非原廠車廠合作的可能。

於修法強制運輸業加保第三人責任險，受訪產險公司樂觀其成，但不樂見雙方強制，且認為自負額的設計恐也無助降低保費；另駕駛承擔保費能力將有疑慮，為求公平與客觀，須有如保險事業發展中心的中介機構算出專案保費，預期前幾年基於現行出現紀錄計算之保費結果仍高昂，可能有爭議，故除由源頭經營管理降低出險頻率，需要更多溝通。而本研究認為仍需要于修法方案建立鼓勵運輸業車行與公司提升治理能力的機制。

於修法強制運輸業者加保第三人責任險之最低保額，受訪單位認為

現今台灣一件死亡車禍事故，平均和解金額約 450 萬，有上升的趨勢，甚至會判賠上千萬以上，不提運輸業者脫產等原因，被害人索賠無門，法定保額門檻同時影響保費依此調整，可能造成運輸業不願意加保，甚至變相鼓勵冒險地下化聯保；目前計程車基本平均一般責任險保額大約 100 萬，保費約 2-3 萬，保額超過 100 萬者稀少，貿然提升到 300 萬保額甚至會是好幾倍的保費，而非累加而已。

於修法強制運輸業者加保第三人責任險之罰則配套，受訪單位認為應該於修法加重過度出險肇事駕駛的懲罰，例如肇事到一個程度要有停駛懲罰等，也許懲罰可以從換照記點等方式，除了現行犯罪記點查驗，也納入肇事等項目，才有約束力。

乘/旅客責任險部分，受訪單位指出現行計程車客運服業的旅客責任險多以車隊/法人團體為單位，單張保單涵蓋多車，由於不是乘客傷害險，是責任保險，僅在法人、車隊和駕駛於肇事舉證有責任時，才會理賠，單次事故之乘客責任不會超額。研究團隊認為現行以修法強制汽車客運加保乘客責任險較可行。

受訪公司幾乎可呼應金管會意見，本研究於訪談後，認為後續可藉保險事業發展中心訪談進一步取得相關保險業承保資料、研擬可行保單，便利作為後續與運輸業請教之資料基礎，尚待於未來訪談了解其他風險評估的看法作為對照。

附錄 3 -0602 財團法人保險事業發展中心訪談紀錄

時問：105 年 06 月 02 日 16:30

地點：臺北市南海路 3 號 6 樓財團法人保險事業發展中心

出席者：保發中心梁正德總經理、保發中心產險精算處許煌名處長、保發中心產險精算處薛光珍小姐、交通部運輸研究所黃立欽副研究員、文化大學法律系林恒志教授、文化大學法律系郭介恒教授、成功大學法律系陳俊仁教授、楊育純研究助理、朱志宣兼任助理、王秀元兼任助理

記錄：兼任助理朱志宣、吳佳倩

討論議題

1. 依據公路法第 65 條第 2 項規定，公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保乘客責任保險，惟根據去年訪談金管會保險局得知，於乘客汽車保險部分，業者有以第 91 類保險─其他主險(非原公會報送版商品條款)作為乘客險用，而非以 51 類汽車乘客責任險投保之紀錄，請問原因為何?該兩險種有何差異?

(1) 51 類（公會版）：為原先的制式標準版汽車乘客責任保險商品。

(2) 91 類（非公會版）：為與原本公會報送不一致之保險商品，可能就原制式內容增減，故另外編碼，以避免後續解讀之不同。

2. 根據保發中心公告之任意汽車險資料，汽車運輸業者之強制汽車責任險及第三人責任險賠款率接近 100%，且有部分車種超過 100%，此部分對於承保產險之業者是否有經營上影響?

(1) 公司需從其整體角度來衡量損率，依各公司經營策略調整，尤其現行為費率自由化，各家公司需針對自己的商品做費率檢測，賠款率的高或低，於同一險別之內可做適度調整，例如：汽車運輸業者，有部分車種損率超過 100%，但與其他自小客車合併後，損率並無超過預期賠款率的上下 15%，則可以選擇不做調整；反之，若將此張保單單獨視為單一商品，若賠款率超過 100%勢必需做調整，不然則需要提出說明，為何損率超過 100%不用調整。

3. 承上，另如強制以立法規定所有汽車運輸業者均須投保第三人責任險(傷害)，對於保險業者汽車保險之經營是否會有正面之發展?

(1) 強制汽車保險於初期討論時，皆有考慮到是否涵蓋體傷、財損與所得損失，但最後將財損與所得損失去除之原因，考量運輸業被保險人的費用負擔，業者亦有聯保的車體損失作法。早年運輸業在強制汽車責任險實施前，即有聯保行為，交通部也是歷經許多努力才和運輸業業者完成制度,如今將財損納入強制責任險與否，可以多加考量,而強制納入體傷與否相對較難;以中國案例而言，其強制險含有財損與體傷，財損的道德風險很大，但在台灣實施相對可能不會這麼嚴重，其癥結會在運輸業者的保費接受度。

(2) 自用車與營業車的使用時間與保費費率間的關係，是一項重要課題,尤其目前在保費的倍數是不成比例,頂多也才差兩至三倍,如以單位時間切割檢討，營業車雖有可能不見得出險機會高，惟其使用時數無庸置疑較長。

(3) 目前保單設計為一年期，不限行駛公里數，難以明確反映里程數使用差異，運輸業者會因各自使用情況，而有認知差異與費率爭議,如依行駛里程計價等未來趨勢之概念作設計,則費率會較高，需考量對價關係為雙方可接受之價格，得考慮整體賠款率來調整基礎保費，再來針對個別車種風險類別作微調，其最主要的問題在於，相較於自用車間的對價關係。

(4) 不論是現行或是以業者為主的投保方式，皆須尋找另外的指標，例如：車輛數、營業額，或其他的指標當作曝險;如參考旅行業綜合責任保險，其以法規之綜合、甲、乙類之經營條件與規模作區別，訂定曝險與風險呈正相關的指標。另或許可以對於車隊車輛上的監視器以駕駛行為判定，但尚須研究車隊過去的駕駛行為，找出與出險之間的關聯性，作為費率加減的額外佐證因子，以鼓勵車隊加強管理水準。

(5) 保險業者最關心的是費率及對價的合理性，無須擔憂保險業承保能量，因汽車險量大，故相對來說具有大數法則、風險分散之效果。同時，以長期角度，其風險較為穩定，且單一事故的損失金額不大，故以承保能量來說，保險公司是可以接受的。

A. 單方強制：交通部強制，但保險公司可以選擇拒保時，將會像計程車個案一樣，費率無法適度反應，保險公司則會收手。

B. 雙方強制：有好處，但保險公司目前還是碰到某些運輸業者的車種損率很高問題，但保險公司不能充分反應，因需考慮到精算層面以外的問題，需做部分的妥協，故適度反應對價關係，為其中主要關鍵。

(6) 強制險是針對所有會動的車輛皆須投保兩百萬的保險，其他則保任意險。應回到問題的本質與目的思考；資本的本質為因應風險，保險的本質是做為保護企業並將風險的移轉與分散，使企業能在穩定的環境之下經營發展。如保險欲取代資本，那無保險的情況之下，財損是否會造成資本損耗。例如：發生大型車禍，會有很多的體傷，是否會耗用到資本，另發生財損，是否會耗用資本。

(7) 除了第三責任險與乘客險可以投保，另外建議以「保證保險」作為參考，此種保險為保證運輸業者某些風險，因運輸業主只保第三責任險或乘客險是不足的，只能承保少部分的風險。研究團隊認為「保證保險」包含兩部分，一部分是債務履行，另外一部份為員工誠實保險。資本原意為因應所有的風險，如將保險來折抵部分資本，勢必會有部分風險無法折抵；如員工誠實險於保證保險中，加保後才能將風險有效移轉，因原先目的在於讓資本無須提列過多。惟員工誠實保險在運輸業可能不適用，而債務履行部分在運輸業通常為車禍部分，非明確債務，僅能為潛在債務，很難預估，故以「責任險」來要求。

(8) 受訪單位認為適度的使用保險來取代資本，是可行之方案，舉例而言，保險經紀人需加保專業責任險與保證保險，可有效降低提存之保證金。惟該制度設計原意是移轉經手客戶金錢的風險，但運輸業較少出現經手金錢紛爭的情況，尤其現今客運都是以電子票證收費。研究團隊指出，汽車運輸業與保經代不同，運輸業向交通部申請成立時，資本額無須提存，僅需提出證明，使主管機關難以確實查核，故目前部分公司資本額與車輛數不符，甚至為空殼公司。金管會於訪談亦有建議參考保經代制度，但仍有落差和難處，經驗難以完全參考。

(9) 另建議可參考公共意外責任險，像一般地方政府針對一些特定的營業場所，強制投保特定金額的公共意外責任險，但不規定保險業者以多少金額承保，可立法針對特定的運輸產業，要求不只保強制汽車責任險的兩百萬，尤其營業用貨車與一般自用車所承擔的風險與求償金額有所不同。

4. 因保發中心提供之 104 年強制汽車責任險車輛數高於公路總局提供之該年度運輸業車輛數，請問貴中心是否該保單統計數量來源為何?。

(1) 強制汽車責任險車輛數是所有的機車與汽車車輛數，故並不是單只有運輸車業車輛數。分母是所有汽機車登記數，分子為所有汽機車有效保單。

(2) 依保發中心統計，所有汽車投保率為 99.9%。

(3) 研究團隊只針對運輸業車輛部分，數據為網站上與公路總局所提供之營業車輛數據進行比較。保發中心初步認為不一致原因應為立意不一致，因為中心是依實際行照上車籍資料統計，應無問題。

5. 經訪談產險業者指出，貴中心早期有幫業者試算並擬出一份計程車第三人責任險的公版保單，請問貴中心是否有相關資料可提供本團隊研究。

(1) 就產險業者來說，目前實施費率自由化，各家公司可依據自己的損失、經驗訂定費率。由於計程車業者損失費率不佳，故甚至有些保險公司隔年將保費調漲一倍，故計程車公會向經管會提出，訂定保發會與計程車公會共管的「計程車業專用保單」。

(2) 目前實施一年半，截至目前損率仍不佳，以保險公司角度而言，公司費率需要公平（該風險所必須支出的費用合理分擔）、合理（被保險人負擔的起）、適足（錢收的回來，賠得出去，費率檢討：上下 15%需向保發會提出說明，為何調漲／降保費，為每年所需做的費率檢測機制），以不賠本為原則。

(3) 目前保發中心也正在檢討這張計程車專用保單，此為運輸公會與經管會間一直在討論的問題，並將損率與承保經驗公開透明地與運輸公會進行溝通。

(4) 計程車專用保單自 103 年 10 月開始銷售，目前資料至去年年底，15 個月中大約有 7,600 多輛計程車投保,保費僅收得 6 千 2 百萬，一張為 8,000 多元，如一次出險 16,000，很容易就讓賠款率超過 200%；滿期（投保滿一年）件數為 2,000 多件，表示許多保單是較晚投保的，賠案件數為 673 件；發生頻率為 1/10，賠款為 2 千 1 百萬，而滿期保費為 2 千 2 百萬，故賠款率近 100%，但個別保險公司的保單有 200%的狀況，其中整體財損部分為 180%，整體體傷部分為 108%。因為目前件數太少，信賴度不足，且預期未來會有計程車業陸續從到期第三人責任商業保單轉入本專用保單

(政策性與社會性保險)，故尚需考慮到非專用保單的其他保單賠款率，才能預估未來賠款率，未來還會再做檢討與調整，目前產險公會也正在另外研擬方案選項，未來再與計程車公會討論調整。

(5) 賠款率並未含保險業者的管銷費用，故保險業者實際成本更高；其問題主要在於金管會體恤國人等原因所提出之「計程車業專用保單」政策，比一般保險業者所提出之保險費率更低，使保費相對實際出險情況過低，故車行較願意投保，保險業者較為賠錢；而過去也有意見認為應對專用保單調高保額，例如現今保單每人30萬，但一次醫療費用就賠盡，如調漲保費，賠款率自然回歸正常，且隨損失狀況波動調整。

(6) 計程車行原有聯保機制，有逆選擇的問題，據本研究團隊過去訪談產險業者經驗，計程車業可能將車體險列入自己的共保，另找維修保養廠談價，而意外險部分交給保單。就「逆選擇問題」，任意汽車責任保險為一種商業行為，據保險法，非保險業者不得經營保險業務。這部分為法律業務，非保發會職權所能受理。

(7) 相關詳細資料庫資料，例如多少車輛承保、多以車行或個人名義車輛承保、損率。保發中心認為需先知會產險公會，因主要風險承擔者為產險公會，且「計程車業專用保單」為主管機關指派產險公會專責此保單，保發中心並非保單的所有者，僅協助計算保費。需請保發中心協助向產險公會知會，此研究為學術用途，不會公開。若能取得產險公會之數據，將對此案更具說明性與說服力。運研所可協助公文。

6. 因本研究需要瞭解現行依般產險業者針對營業用車輛之汽車保險費率，業者轉知貴中心有所有產險業資料，請問是否可提供相關資料或協助提供帳號查詢?(必要時可請機關發文至貴中心)

(1) 保發中心資料庫有所有的業者的資料，保發中心的加值服務對於學術機構具有折扣，可提供服務。

(2) 本研究團隊希望得到個別公司與車種數據的變化，保發中心加值服務中具有這些數據，但尚須詢問保險局等公協會授權。

(3) 本研究團隊可先提供所需之資料需求與細節，保發中心加值服務資料計價方式以資料庫下載量(MB)計價，可再加價客製化請工程師寫程式特別輸出的服務。

7. 請問如有需要一份新的運輸業汽車保險商品(如強制運輸業者投保第三人責任險)，是否可以協助製作公版試算保險費率?

(1) 保發中心有加值服務，立案報價。需由本研究團隊提供預設保單條款、保險費、計算過程、計算說明書等。內容需考慮承保範圍的條件、承保範圍複雜性、運輸業是否需要細分至不同車種、不同車行等是否皆須拆分資料等考量，詳細可再聯繫接洽。

保發中心主要結論

1. 保發中心有加值服務，立案報價。需由本研究團隊提供預設保單條款、保險費、計算過程、計算說明書等詳細需求。內容需考慮承保範圍的條件、承保範圍複雜性、運輸業是否需要細分至不同車種、不同車行等是否皆須拆分資料等考量，詳細可再聯繫接洽。

2. 計程車業公版第三人責任險保單資料，保發中心認為需先知會產險公會，因主要風險承擔者為產險公會，且「計程車業專用保單」為主管機關指派產險公會專賣此保單，保發中心並非保單的所有者，僅協助計算保費。需向產險公會知會，此研究為學術用途，不會公開。若能取得產險公會之數據，將對本案更具說明性與說服力。運研所可協助公文。

研究團隊結論

受訪單位認為，由強制汽車責任險專法修法提高保額，或納入財損，也許可以納入考量方案；而曝險因子也許可以找其他方案替代較不利營業用車的行駛里程計價機制，使營業用車與自用車能有較公平客觀的對價關係，或是鼓勵車隊加強管理。

受訪單位認為除責任險外，保證保險也可為政策參考方案。研究團隊認為原先計畫目的在於讓資本無須提列過多。運輸業出險通常為車禍部分，非明確債務，僅能為潛在債務，很難預估，故以「責任險」來要求。

另受訪單位建議可參考公共意外責任險，針對特定營業場所、運輸業種要求加保特定金額之公共意外責任險，但不規定保險業者以多少金額承保。

保險業者承保能量而言，汽車險市場量大，風險能充分分散，且

單一事故損失金額不大，無須擔憂保險業者承保能量，惟假使採用雙方強制政策，費率對價與合理性將是關鍵。

如以責任險替代經濟門檻，受訪單位認為資本的本質為因應風險，保險的本質是做為保護企業並將風險的移轉與分散，使企業能在穩定的環境之下經營發展。應多思考是否要強制運輸業者保有一定資本。

雖然受方單位贊同以保險取代資本門檻，但研究團隊認為汽車運輸業與金管會、本次受訪單位所舉例之保經代門檻不同，運輸業向交通部申請成立時，資本額無須提存，僅需提出證明，使主管機關難以確實查核，故目前部分公司資本額與車輛數不符，甚至為空殼公司，仍有落差和難處，經驗難以完全參考。

受訪單位資料庫與公路總局並未合作與連結，主要以市場保單資料紀錄，故車輛數立意異於交通部實際登記數。研究團隊認為需要再向交通主管機關確認。

附錄 4 -0616 交通部觀光局及中華民國旅行業品質保障協會訪談紀錄

MOTC-IOT-105-MEB003

「以責任保險角度探討汽車運輸業經營管理」

交通部觀光局及中華民國旅行業品質保障協會訪談

一、 時間：105 年 6 月 16 日下午 2 時 00 分

二、 地點：交通部觀光局 6 樓(台北市大安區忠孝東路四段 290 號)

三、 出(列)席單位：

單位	職 稱	姓 名
交通部觀光局	科長	陳嘉穎
中華民國旅行業品質保障協會	秘書長	陳以令
交通部運輸研究所		黃玉欽
中國文化大學		李孟宣 高可楨 楊貴純

時問：105 年 06 月 16 日 14:00

地點：臺北市大安區忠孝東路四段 290 號 6 樓交通部觀光局業務組

出席者：交通部觀光局業務組陳嘉穎科長、中華民國旅行業品質保障協會陳怡全秘書長、交通部運輸研究所黃立欽副研究員、中國文化大學郭介恒教授、楊育純研究助理、朱志宣兼任助理、

記錄：兼任助理朱志宣、吳佳倩

討論議題

一、請問觀光局部分:

中華民國旅行業品質保障協會(下稱品保協會)依旅行業管理規則第 63 條規定，為旅行業依法設立之觀光公益法人，辦理會員旅遊品質保證業務，應受交通部觀光局監督。

(一) 依旅行業管理規則授權，品保協會辦理會員旅遊品質保證業務，受交通部觀光局監督。請問貴局與品保協會於實務上所為監督之事項及範圍為何?如有違反監督事項，貴局是否有行政裁罰權?

討論：

1. 於觀光局認定「旅行業依法設立之觀光公益法人」為品保，故修法先從發展觀光條例，再改旅行業管理規則。
2. 目前對於品保協會的監督，於財務上為每三個月一期，請會計師進行查帳，其中包含交易往來票據。會計師年度品管協會查核報告，需繳回觀光局，觀光局會依據會計師查核之意見，請品保協會進行改善，以符合品保協會設立之宗旨，目前尚未遇到不願限期改善之情況。
3. 財務面以外，觀光局並沒有對於品保協會執行過多監督，惟希望由品保協會協助觀光局進行宣導事項、與業界溝通部分之業務、與旅客消費糾紛的排解、協助大陸團的購物保障商店的機制制訂。
4. 品保協會的理監事大會、會員大會，觀光局皆會派人員參加，品保協會面臨重大議案時，還是需經由會員大會處理，惟這些事項皆

會提前告知觀光局，因觀光局為品保協會的主管機關，而品保協會則是旅館業的代表。然而工會與品保協會在業界中，所扮演的角色分不同，公會是地區性組織，而品保協會為全國性組織。

5. 觀光局不會對品保協會進行裁罰，其原因在於品保協會為社團法人，故由社團法人主管機關進行裁罰。

(二) 請問以貴局長期監督品保協會運作，認為其在促進旅行業提高旅遊品質所達成之效益如何?

討論：

1. 以觀光局立場而言，於扶植品保協會過程中，的確為觀光局省下許多麻煩事項,其原因在於品保協會會員所發生的糾紛事件申訴,觀光局皆會先轉介給品保協會進行初步協調，此項於品保協會之章程中皆有標註，若品保協會無法處理之項目，才會再由觀光局出面處理。

   (1) 但品保協會在一般消費者眼裡,有時難免會被詬病協會有「球員兼裁判」之嫌,其原因在於協會之雇員皆來自於旅行業界,但品保協會於事件處理的過程當中，仍會秉持公平與公正。

2. 依品保協會管理規則第 22 條,會將各地區的團費於網路上進行公告,其原因為了使資訊能更透明化,縮短與消費者間的資訊落差,惟公告為參考性價格，每一家旅行社會因產品內容而不同，故會影響價格之訂定，當價格過低時，便有給消費者警訊的效果。

3. 品保協會對於整個旅行業的發展具有正面效益，尤其品保近年已於消費者心中已有一定的份量，給消費者一份安心，於管理規章設計中便是希望消費者能獲得充分的保障，使其損失降至最低。

4. 品保協會也協助旅行社倒閉的問題

   (1) 觀光局不會特別去計算一年內旅行社的倒閉數量，原因在於旅行社所進行的業務,實為一種買空賣空的交易行為,更像仲介的角色,通常幾乎大部分的旅行社是沒有固定資產,主因是旅行社為許可業別，並非如一般的公司行號一樣向公司主管機關申請,必須先向觀光局取得籌設之許可資格,才得以向公司主管機關申請公司登記,再回到觀光局內辦理註冊登記,繳交保證金、註冊費等，取得旅行業執照。

(三) 對於無加入品保協會之旅行業者，如發生因經營旅行業管理規則所訂旅行業務範圍內，產生旅遊糾紛時(如不履行旅遊契約或是發生履約爭議)，貴局是否有進行業者及消費者之爭議調解協助?

討論：

1. 目前九成以上旅行業者都是品保協會會員。

2. 品保協會會員所發生的糾紛事件申訴，皆會先轉介給品保協會進行初步協調，此項於品保協會之章程中皆有標註，若品保協會無法處理之項目，才會再由觀光局出面處理。

(四) 旅行業經核准籌設後，依旅行業管理規則第 12 條第 1 項規定，需繳納註冊金及保證金，且旅行業保證金應以銀行定存單繳納之，請問關於該保證金部分，貴局是否有進行實質監理?

討論：

1. 保證金之立意在於履約為未來式，過程中部確定性因素高，故其中具有履約保險機制存在，只要並非特殊案例超過保險理賠保額範圍以外，通常都會進行理賠，以避免後續產生更多難以處理的問題。

2. 若需經營旅遊業務，要依法投保履約保險、責任保險；在保證金方面，旅行社必須滿兩年才能取回 90%的保證金，而目前保證金依據規模大小，綜合旅行社為 1000 萬、甲種旅行社為 150 萬、乙種旅行社 60 萬；對一般旅行社而言，於成立時所繳交的保證金常被視為一種周轉金。而這些保證金放在觀光局的期間，會被存取為定存單，孳息部分為旅行社所有，而非觀光局所有，定存之銀行則拋棄行使抵銷權；少部分的保證金會選擇提存為公債，但不常見。

3. 若品保將抹旅行社會員之保證金出匯，則旅行社需回到觀光局補繳回 90%的保證金，如果未在 15 天內補繳完畢，則會依照發展觀光條例，廢止該旅行社執照。

4. 保證金部分，除非有法院扣押，觀光局才會向銀行申請解除定存單。

5. 於發展觀光條例中已經有明文規定，旅客有優先受償的權力，但實際上，旅客的受償金是由履約保險金支付，而真正的保證金使用為處理公司內的私人債權、或是公家單位透過行政執行對於欠款扣款。旅客之受償金，目前主要由保險支付，故在管理規則設計

時，皆與品保協會連動，例如：保證金、退款、履約保險等，具有相互的牽制性，對旅行社而言，保證金於兩年後可取回 90%，降低履約保險的保費等皆為雙贏局面，但當違反規定時，如 15 天內無法繳回保證金，便會快速解除該會員之執照。

(五) 依品保協會辦事細則第 14 條，品保協會之品質保障金應存於交通部觀光局認可之金融機構或購買公債或該局認可之公司債，且前項存款存單或債券，應存於交通部觀光局或其指定之機構。請問貴局是否會對該基金是否健全進行實際監理?

討論：

1. 品保協會的旅遊品質保障金之基礎，在於永久基金與聯合基金，其中永久基金為繳納後不得退款，聯合基金則是指發生需代償之金額時於此撥款。故品保是運用這樣的機制作協會事務的運用。

2. 品保協會之保證金歸其管理，因為會員所繳納之金額，會存於不同的銀行內，觀光局並不會從中拿取與監理。

依旅行業管理規則第 53 條第 1 項規定，旅行業舉辦團體旅遊、個別旅客旅遊及辦理接待國外、香港、澳門或大陸地區觀光團體、個別旅客旅遊業務，應投保責任保險，其投保最低金額及範圍至少如下：

A. 每一旅客意外死亡新臺幣二百萬元。

B. 每一旅客因意外事故所致體傷之醫療費用新臺幣十萬元。

C. 旅客家屬前往海外或來中華民國處理善後所必需支出之費用新臺幣十萬元；國內旅遊善後處理費用新臺幣五萬元。

D. 每一旅客證件遺失之損害賠償費用新臺幣二千元。

(六) 請問目前規定之保險金額是否足夠理賠實際發生之事故狀況?

討論：

1. 履約保證保險不足，由品保出面處理。

2. 履約保證保險沿革

(1) 品保為民國 78 年成立，其中於章程中提及「對於會員依法執行業務，違反旅遊契約所致損害或所生欠款，就保障金依規定

予以代償」。其代償相當於旅遊保證金，實質上類似於保險。代償具有上限：相當於

A. 綜合旅行社：600 萬

B. 甲種旅行社：150 萬

C. 乙種旅行社：60 萬

(2) 過去在旅館業倒閉潮時，政府發現品保無法賠款，故藉由當時觀光局進行旅客相關賠款，但後來在成立履約保險時，因違反保險法，觀光局被拒絕介入。其後履約保險改成「履約保證保險」，當時政府認為，各級旅行社應依級別投保不同價格如下：

A. 綜合旅行社：4000 萬

B. 甲種旅行社：1000 萬

C. 乙種旅行社：400 萬

(3) 履約保險分為甲式與乙式，其原因在於過去當旅行社倒閉時，具有三種管道保護消費者，一種是信用卡，其次為履約責任保險，最後為品保的代償制度，但當事情真的發生時，各方推拖，消費者是最大輸家，在經過一至兩年的協調後提出甲式保單與乙式保單。甲、乙兩式保單保單費用不同，其保險範圍也不同，甲式保單為刷卡與保險皆需賠償，乙式保單則否，因此甲式保單保險費為每一萬元，旅行社需支付產險公會 13.5 元保費。

(4) 後來又有甲種旅行社倒閉，其保險金額依然不夠支付賠償，但還好其中多數為銀行信用卡支付，只有部分為非刷卡交易，保險賠償金正好能支付現金部分。

(5) 因為過去的旅行社倒閉潮影響甚鉅，故提高原本綜合旅行社的 4000 萬保險至 6000 萬、甲種旅行社的 1000 萬至 2000 萬、乙種旅行社的 400 萬至 800 萬。同時產險公會利用這樣的機會修改保單，將契約保險與履約保險切割，且將過去無須繳納保金的履約保險列入需繳納之保險金。

(6) 在後續過程當中，銀行為最大受害者，其原因在於銀行與銀行、銀行與旅行社間的交易與撥款方式。

(7) 過去契約責任與履約責任與現今不同，履約責任是不必支付

保險金額，其原因在於其中的 10%與品保項目符合，契約部分之保險金額一年可收得八、九億，損利得當，履約之金額便能被契約所收得之保險金支付，惟當初條款設計原因在於當時經驗不足，無法預料後續旅行社倒閉之後續賠償情況，故產險公後將契約與履約切割各自獨立成一張保單，並將旅行社過失而導致的意外事故法令責任刪除。惟產險公會仍認為收益不佳，逐步刪除許多項目，其中包含：額外費用、證照遺失、檢疫、交通意外事故、天災等等，故保單逐漸走向「陽春保單」同時增加保費，如此造成銀行業的額外負擔，故使整個產業反彈。於是，品保協會從會員所繳納的 5 億旅遊品質保障金中撥取 1 億作為大共保，提供會員因履約事故對旅客所造成的損害無上限賠償，並銀行公會接洽，目前與台新銀行合作，恢復交易金流暢度。

(8) 品保於後續當中，扮演著保險業者與旅行社間的保證人，同時品保也修改了章程，觀光局於事故中扮演著超額保證，為消費者就刷卡及保險公司不足之損害做超額保證。

(9) 履約保證保險並非包山包海，是保證團費相關問題，但不包含消費糾紛，像是飯店降級等問題、機票問題、電子折價券等，履約保險無需支付。

二、請問品保協會部分:

依中華民國旅行業品質保障協會(下稱貴會)官網說明：「品保協會是一個由旅行業自己組成來保護旅遊消費者的自律性社會公益團體，目標為使旅遊消費者有充份的保障、促使其會員旅行社有合理的經營空間、旅遊消費者與旅行業者溝通的橋樑。」，依人民團體法，貴會是以推展旅行業品質等公益目的組成之社會團體，經交通部主管機關之核准，於章程另定社會團體選任職員之職稱及選任與解任事項。

(一) 依網站資料，貴會現有會員旅行社，總公司有 2,663 家，分公司有 807 家，合計 3,470 家，約占臺灣地區所有旅行社總數九成以上。因旅行業管理規則第 12 條及第 53 條旅行業者如為取得經中央觀光主管機關認可足以保障旅客權益之觀光公益法人會員資格者，且符合法規相關條件，可減少繳交交通部觀光局之保證金(僅需繳納十分之一)與履約保證保險投保金額，且可享有其餘會員福利，請問剩餘無加入會員之旅行業者考量為何?

保證金

旅行業種別	履約保證保險應投保最低金額	
	無協會會員資格	取得協會會員資格
綜合旅行業	1,000 萬	100 萬
	6,000 萬	4,000 萬
甲種旅行業	150 萬	15 萬
	2,000 萬	500 萬
乙種旅行業	60 萬	6 萬
	800 萬	200 萬

綜合/甲種每增設分公司	30 萬	3 萬
	400 萬	100 萬
乙種每增設分公司	15 萬	1.5 萬
	200 萬	50 萬

討論：

1. 履約保險為年度繳納，其降價原因在於，旅行社統一由品保協會出面與保險業進行溝通協調承保，故使旅行社與保險業來說皆非常願意承保。

2. 目前會員為 97～98%的台灣旅行社，其他 2～3%未加入之旅行社原因，可能由於未直接與消費者接觸，較無消費糾紛，故未加入，另為兩年內無法繳納加入品保所需之保證金，但目前後者情況較少，因為現今未加入品保之旅行社，已很難向銀行申請刷卡機。

(二) 關於貴會對於旅遊消費者因會員經營旅行業管理規則所訂旅行業務範圍內，所產生之旅遊糾紛，請問貴會處理程序為何?可以提供給會員的協助為何?

討論：

1. 於品保的理監事會中，其中底下有專業的「旅遊糾紛調解委員會」，其委員為資深、業外專業人士或是退休人員所選舉組織而成，其業務為有任何旅客對於旅遊有任何旅遊糾紛的申訴，品保便會介入協調，若無法從中取得共識時，則會進行法律訴訟，當結果為旅行社需支付賠償時，旅行社需於 10 天內支付帳款，若旅行社無法支付倒閉時，才由品保出面處裡。

2. 當旅行社倒閉時，消費者無法與旅行社取得聯繫時，品保則會依現有資料進行專業判斷，此交易是否正常，例如現金交易憑據等，故旅遊糾紛調解委員會具有審查的機制。

(三) 依貴會辦事細則第 24 條第 3 項規定，如代償於會員因財務困難無法繼續營業致旅遊消費者受有旅遊費用之損失時，本會就履約保證保險最終確定理賠金額不足部份之損失，提供總額新臺幣壹億元做為對旅遊消費者履約之保證，不受前項最高代償金額之限制。請問該一億元履

約保證是否為再購買履約保證保險之情況?(如非，請問動用到該部分基金時，是否需經觀光局核可或是內部會議程序?)

討論：

1. 品保協會從會員所繳納的 5 億旅遊品質保障金中撥取 1 億作為大共保，提供會員因履約事故對旅客所造成的損害無上限賠償，目前與台新銀行合作。

2. 於管理規則內，沒有所謂的專款專用條文，與品保相關為：

   (1) 當旅行業取得他們所認可的觀光公益法人會員資格時，經營滿兩年沒有受到停業處分得以退回 90%的保證金。

   (2) 其次為管理規則第 22 條，旅遊市場之航空票價、食宿、交通費用，由中華民國旅行業品質保障協會對外公告。

   (3) 最後為現行之履約保證保險，若為品保會員，則可以降保費，如：原本綜合旅行社可從 6000 萬降至 4000 萬、甲種旅行社 2000 萬降至 500 萬、乙種旅行 800 降至 200 萬。觀光局每三個月會委託會計事務所至保會進行帳款查核。

其他議題：

討論：

1. 品保協會之成立與組成

   (1) 旅遊品質保證協會是由觀光局輔導協助成立，其原因在於旅行社經營需向觀光局繳納保證金，綜合旅行社的 1000 萬、甲種旅行社的 150 萬與乙種旅行社的 60 萬，其金額龐大，故旅行業主認為旅行社倒閉應由協會來負擔，故向觀光局申請建立品保協會。且品保協會的理監事委員為資深、業外專業人士或是退休人員所選舉組織而成，故非常瞭解業內事務，自律性高，使觀光局方便管理。

   (2) 具有 17 個委員會，其中較為特殊者為「評議委員會」，其組織成員就不只是業內人員，亦包含：觀光局、學者代表、消基會代表等，其餘多為業內人士，少數為業外。

   (3) 品保協會是個人民團體，它所面對的是來自消費者、業界及主觀機關的要求，故更需要盡責自重。

2. 品保協會的保證

(1) 於特殊事件，保險金無法支付完所有金額時，品保會出面補足當作保證，主要對於刷卡、履約保險等爭議款部分處理，過去沒有這些機制時，保單於出險僅按比例分配給旅遊消費者，通常單一旅行團就有很多消費者，賠款不足，現今品保則在保險額度不足的部分作保證，便利作後續理賠。

(2) 品保目前未有無法保證的額度，尤其業界訊息流通快速，品保協會都會及早偵測與預防，並聯合主管機關就可能有問題的旅行業者盡快釐清與了解。

3. 品保協會自出的學術研究報告不多，並非為常態性之業務。但每三年會編制一本報告書，其內容包含個案的經過、結果、分析。

4. 品保與旅行業公會的關係

(1) 旅行業公會為商業團體，是為了保障行業，品保則是行業組織，其宗旨在於保障旅遊消費者權益，故它是一個誠意很高的公益團體，於成立時曾遭受大眾懷疑是球員兼裁判之團體，但在多年的努力與嚴格監督把關下，已逐步建立公信力。

5. 旅行業惡性倒閉問題

(1) 旅行業為高風險產業，故需觀光局需要更多即時的管理。

(2) 對於旅行社加入品保協會時，旅行社需向銀行申請公司負責人信用調查憑證，且獲得協會中「交易安全委員會」的許可，於平時交易安全委員會會進行網路、報章雜誌等進行資料搜索，若經查到可疑之處，便會通報觀光局。

(3) 內稽內控部分，品保的「交易安全委員會」與幾家銀行一起做控管，旅行社刷卡具有上限，若該筆交易超過上限時，需通報品保。觀光局每週五也會進行旅行社票據查核，若發現有問題支票據，亦通報品保。

(4) 於旅遊業界，訊息來往速度快，當事情尚未擴大前，已會有風聲傳出，例如航空公司較常會直接將機位給綜合旅行社，以及一些代理機位之旅行社，而一些小型旅行社則是會跟航空公司開票，然而兩家公司的往來也是一種信用往來，當航空公司的一些票卷無法收回前，便會有一些跡象出現，例如旅行社積欠員工薪水，觀光局便會介入做即時處理；近年來，觀光局已

自行撥款並輪流篩選旅行社進行票據查驗，其中包含旅行社及其負責人，一天大約查驗 1500 筆左右，只要查經有跳票事件發生，便立即聯繫，或是當天立即前往旅行社關切。也就是說觀光局希望能將後序損失降至最低。其原因在於，當消費者要申請履約保險理賠時，需要契約書、代收轉付收據等，若當這些收據皆沒有的情況之下，是很難向保險公司主張理賠，故觀光局希望能更早之前介入處理，因有些旅行社為惡性倒閉。

(5) 多數旅行社惡性倒閉原因在於，公司負責人轉投資失利。但像這種風聲，其實在業界多少會有一些，當這種情況出現時，觀光局會去查扣該旅行社之保證金，但若該旅行社已領回 90% 時，可查扣之保證金相當有限。

(6) 旅行社按正常退款機制，是可以向觀光局申請解散，則可以領回其他剩下的 10%保證金，但若有欠款由法院或行政機關申請，則優先從保證金中扣款。

6. 旅行社成立相關議題

(1) 雖然成立旅行社門檻很低、退出容易，但仍屬於許可業別，但在民國 50、60 年代時曾經執行管制執照，後來逐漸開放，到目前為止，我們並沒有做一些限制。

(2) 旅行社於習慣上用公司組織來申請。

(3) 發展觀光條例從民國 69 年後沒有再修改過，直到民國 90 年才再度進行修改。

(4) 目前觀光局有發執照之旅行社，需於招牌中掛中含有「旅行社」三個字，但市面上一些未掛有「旅行社」三個字的旅行社為很早期的旅行業者。

7. 保險以「產業」為主，並非以「業務量」作為依據。

(1) 過去為綜合保險，其包含了責任保險與履約保險，履約保險為免費，主要以責任保險為主，以團作為單位，如同旅遊平安險，但其後因為發生爭議時，保險業主曾因為履約保險為免費附贈之保險，不具對價關係，故不願意賠款，所以之後便將責任保險與履約保險切割獨立。

8. 最近有將品保協會財團法人化的想法，而在這過程當中需要面臨的問題，包括所有會員的同意、財務的重新配置、法人的財務來

源、觀光局的捐贈資金等，工程很浩大。

(1) 有將品保協會轉型成財團法人之想法原因，在於社團法人所受到的限制較多，主要原因在於社團法人在面對一些事情時，需要經由選舉，有時協調反而增加許多困難；於政策面而言，政策難以推動。若改制為財團法人，觀光局從中扮演的角色會更加明確，且容易推動政策，並提供更多的輔導機制，使觀光局事務運作更加順暢，尤其財團法人具有民法保障，但社團法人沒有，故觀光局希望能轉型成財團法人，才有可能更落實監督。另也預期會讓消費者更認同協會專業性，以排除消費者對於品保協會球員兼裁判的觀感。尚須業內共識。

9. 品保之財務運用為保守型，多放為定存，未來為一大問題。

(1) 品保資金來源為，各家旅行社之 2000 元會費、捐贈、利息、其他相關產業之會費等。其他相關產業包含陸客來台消費之認證商店等。

(2) 過去曾經想自行經營保險業務，但因評估風險過大，故作罷。

(3) 品保幾乎沒有來自主管機關的補助款，僅有少數的委託案，才會有補助往來。

10. 品保協會祕書長特別提出建議，希望本研究案多考慮小巴租賃之保險議題。

11. 品保協會與遊覽車品質保證協會之差異，在於遊覽車公會目前依據商業管理法在各縣市各自成立。惟旅遊品質保證協會依據人民團體法所成立。

12. 品保協會祕書長對於品保與產險間之觀點：

(1) 產險公會最近要改變保單，旅遊途中因意外事故死亡或體傷保險得以賠償，但目前欲改變為旅行社需有過失責任才需要賠償。

(2) 產險公會與保險局間，保險局認為，既然責任保險有過失，便必須要從過失責任開始，但發生及損率極低，很難估價。

(3) 就以上，品保協會祕書長認為，既然如此，應尊重市場機制，欲購買者則購買，無須強制性。因理論上，不應該由社會保險性質的強制保險來賺錢，最多無盈無虧。

(4) 品保協會祕書長認為問題在於精算基礎，產險主張用於管理的費用率就高達 35%。舉例而言，過去有保險業者打算對旅行業就損率漲保費時，卻只納入特殊出險情況與期間作精算，未納入其他損率好的 10 年數據作考量。

研究團隊結論

金管會於訪談中推薦觀光局的品保協會，其機制對於互助行為制度化、提升產業自治能力有相當參考價值，本研究於訪談後了解品保協會可以建立與運作之誘因，在於加入協會之會員可以領回相當額度之法定籌設用保證金，供業者資金運用，同時組織相當份量的基金以做為履約責任之保證，並於事發與申訴第一時間出面協調與代償；此外，其協會幹部多同為旅行業公會成員，對於旅行業非常熟悉，同時搭配協會外專家一同加入協會下各委員會，確保對旅行消費者負責與保障，至今受到大眾認同，且九成旅行業者加入協會。但協會因基金過於龐大，其保證行為仍時常易被保險主管機關錯認為違反保險法之認定。

除上述自產業業者的努力，觀光局也以正面的態度輔導協會成立、派員參與、於法規授權，並於每三個月請會計師全面查帳，確保協會與會員妥善運用基金。

觀光局建議未來參考品保協會之部會，可以思考以財團法人輔導成立，而非以社團法人，避免選舉結果影響政府部會業務與政令宣導，且主管機關於組織之角色可更為明確。

鑒於以上經驗，研究團隊初步認為也許可於保險議題外，討論於運輸業設立品保協會類似組織以健全產業自治與汽車運輸業經營管理之可行性，對於大眾用路安全與營業駕駛責任作另一種保障，同時也有長期累積產業經驗與業外專家合作的功能，協助未來研究與政令宣導。惟鼓勵業者加入之機制，由於汽車運輸業申設門檻機制不同於觀光旅行業，未有保證金退回機制作加入品保組織誘因；且責任不同，汽車運輸業為肇事責任，旅行業為履約責任，兩者性質有落差，就以上兩點疑慮尚需審慎考量。

附錄 5 -0630 第一次學者專家座談會議

「MOTC-IOT-105-MEB003」

責任保險角度探討汽車運輸業經營管理之研究

第1次學者專家座談會議

五、出(列)席單位：

單位	職 稱	姓 名
交通部路政司		請假
交通部公路總局		請假
交通部運輸研究所		黃玉欣 陳志玉
中國文化大學	助理	黃政廷 楊育純 吳倩婷 朱志宣 王秀元

2

「MOTC-IOT-105-MEB003」

責任保險角度探討汽車運輸業經營管理之研究

第1次學者專家座談會議

一、 時間：105 年 6 月 30 日上午 10 時 30 分

二、 地點：交通部運輸研究所 10 樓會議室（臺北市敦化北路 240 號）

三、 主持人：中國文化大學林教授恒志

四、出席人員：

交通部路政司張簡任技正舜清　　請假

公路客運汽車審議委員會黃召集人德治　　請假

交通部法規會李執行秘書明慧　　請假

交通部運輸研究所運管組張組長朝能

金融監督管理委員會保險局綜合監理組陳組長清源　　請假

交通部觀光局業務組陳科長嘉穎

政治大學風險管理與保險學系陳教授俊元

輔仁大學財經法律系李教授志峰

中正大學法律學系羅教授俊瑋

中華民國旅行業品質保障協會陳秘書長怡全

財團法人保險事業發展基金產險精算處許處長明煌　　請假

財團法人資訊工業策進會科技法律所陳研究員宏志

時問：105 年 06 月 30 日 10:30

地點：臺北市松山區敦化北路 240 號 10 樓第二會議室

出席者：詳見簽到單

記錄：兼任助理朱志宣、吳佳倩

座談說明：

本案參考美國、德國及日本對於汽車運輸業之相關法規與責任保險制度，並與台灣目前現行制度作比較，就目前現行法規，我國運輸業，尤其靠行情況較多者，籌設成立時之資本額與車輛數的門檻限制於執業後愈趨於虛設。

過去資本額的限制，是為了確保發生事故時有資本與能力可以進行賠償與承擔責任，但時至今日有許多運輸業者選擇向銀行進行短期借貸，或使用靠行車輛以達到最低車輛數籌設標準，使公司在發生事故時，其承責理賠能力存疑。

故本案精神是為改善上述現狀，希望適度放寬資本額與車輛數門檻，使公司能更方便運用資金，同時部分由責任保險分散風險，讓運輸業者於肇事等意外衝擊時，更能承擔；另也希望有效法觀光旅行業品保協會的可能，於法制上制訂清楚權責與授權，將運輸業者納入組織，並加入保險公司一起承保部分風險，改善運輸業者資金運用，必要時有一筆資金向運輸業者與駕駛伸出援手。

本案認為保險是非常專業的領域，故先請教保險業現行保險機制與問題，後希望取得現行損率、費率、成本、風險計算因子變數與保險條款現行數據與建議，便利後續與運輸業、保險業徵詢意見，做最透明的溝通，同時不排除設計新加入會員費率級距等機制，做更多面向的討論基礎。

討論議題

一、　近年來由於政府重視人民生命財產安全，諸多法案中漸漸納入責任保險的機制，立法強制業者投保責任保險，例如公寓大廈管理條例要求危險行業應投保公共意外責任保險，食品衛生管理法要求食品業者應投保產品責任保險，旅行業管理辦法要求業者應投保旅行業意外責任及履約責任保險，大眾捷運法要求捷運公司應投保旅客運送責任保險，及許多縣市政府通過保護消費者自治條例要求公共場所業者需投保公共意外責任保險等等，更凸顯責任保險的重要性。然現行法規中尚未強制要求所有汽車運輸業投保責任保險，僅公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業依據公路法第 65 條第 2 項皆應投保乘客責任保險。又如重視業者實際賠負能力，針對旅行業者、無動力飛行運動業者及保、經代業者於申請設立時，設有強制投保履約保證保險或是責任保險之規定。

承上，我國汽車運輸業是否適宜以責任保險證明做為申請籌設條件之一，或如何加強業者對實質客貨運輸賠負責任之保障，敬請討論。

討論摘要：

1. 公路主管機關就政策擬定的著重點，主要聚焦於車輛安全與產業管理層面，例如：如何就產業為有效管理、如何確保於事故發生之際有人得以出面解決問題、如何使各行業的從業人員自願參與該等管理政策...。至於消費者與旅客之權益保障(如：體傷、死亡)，目前已制定有相關強制責任保險制度，並非此處交通運輸業經營管理政策擬定上所欲討論的焦點。

2. 汽車運輸業具有九個業別，若以遊覽車 30 輛之門檻為例，從交通部統計可以發現：於民國 102 年 9 輛以下者佔 36.6%、10～19 輛 34.5%；換言之，20 輛以下之業者已佔整個產業的 70%，故在實際上，很少有業者真的符合交通部之 30 輛規定。

   另所謂的「靠行」，在汽車運輸業管理規則中有規定有「自備車輛參與營運者」，其為此產業的活動核心，故不應只單純的看業者與消費者間的關係，還必須考慮到駕駛人部分。於此三角關係之下，主管機關希望能督促業者，使其負擔一些責任；然而實際上司機常自行接案，僅給予業者 1,500~2,000 元的靠行費，司機實際上並不受業者管理。在產業門檻已形同虛設的狀況下，或許公路客運、

市區客運因規模較大較無須擔心事故賠償的問題，但就遊覽車、計程車、貨運等以靠行跑單幫為主的業態，主管機關基於肩負著公共運輸效能之職責而欲進行產業管理時，是否能藉由責任保險的運行邏輯來突破現狀，即屬是一大挑戰。

3. 強制納保可能限制人民的職業自由，並產生排擠效應：

強制保險屬於政策保險，其涉及行政權的運作；在公法領域須注意其可能涉及的合憲性、合法性的問題。若規定人民在進入某一行業前須取得保險時，某程度即對人民職業自由的限制；無法取得保險資格者將無法從事該等行業，主管機關應多加注意是否因此產生排擠效果。

4. 強制保險的立法正當性：

交通事故主因涉及第三人而具有強制投保之必要性，但就「運輸業有投保商業保險之需求，而希冀透過強制保險加大保險母數，以獲得保費之降低」一事，則不見得具備強制納保的立法正當性。在司機駕駛行為品質參差不齊的前提下予以強制投保，不啻是要求損率較低的優良駕駛補貼損率較高者，恐無可避免地拉高優良駕駛原先所負擔的保費。

保費過高或許可以考慮由運輸機構提供相關的資料與數據，說服主管機關（金管會）成立保險合作社以滿足該等保險需求；以「有限責任台灣省漁船產物保險合作社」為例：其成立即因漁船無法順利投保商業保險之船體險[2]，政府為回應漁船保險之需求方成立有限責任的漁船保險合作社。若運輸業能提出相關的標準、數據與經驗，說不定能對說服金管會成立汽車保險合作社；然而縱算成立汽車保險合作社，其營運之原理仍與保險相同。保費對價的高低既與危險程度相關，則或許保費能較汽車運輸業各自與保險公司洽談之結果為低，但是否能滿足運輸業者心中的價位則應予保留。

[2]當漁汛不好的時候，便有將漁船開至外海鑿洞使其沉沒以詐領保險金之案件。由於國外的再保險公司僅少數幾間，其發現台灣漁船在某時期不正常的出險率後便不願再承保；國內的保險公司無法順利將該等危險再保險後，自亦不願意再提供漁船相關保險商品。

5. 運用責任保險制度降低或取代資本額時,可能無法擔保履約責任:

公司法或其他相關法規對於資本額、生財器具之要求，係擔保該公司、行業所負擔之相關責任。交通運輸業之責任可大致區分為「交通事故責任」與「履約責任」。前者固然得以責任保險取代資本額而為擔保；然後者則為一般汽車保險所無法承保的內容。例如：貨運司機知道所載運之貨物很值錢，因而監守自盜，偷走所載運之物品；此時，公司無法履行的契約責任之風險即非一般汽車責任保險所涵蓋。雖然相關事例不多，卻是也需要主管機關列入考慮。

6. 若從實務面統計資訊為思考替代原本公路法功能之責任保險應如何設計時，以民國 102 年的統計數字顯示：遊覽車司機平均月薪約 38,000 元，則使其負擔一個月 800~1,000 元左右的保費是否可行? 計程車司機每日平均總收入約為 1,500 元，每年保費僅約為 6,000 左右。當計程車司機反映未有足夠收入以因應保費支出時，即須進一步思考：司機是否僅不願意支出保費，或是市場上並無切合其需求的保障機制。

7. 強制單方保險將使無法取得保險者喪失執業資格，需有相應配套設計：

如為單方強制保險，若駕駛因運輸業出險特性，為累犯情況下，可能因無產險公司承保，而無法執業。主管機關如強制監理，應考量保險要發揮的程度與相關因應配套制定。

8. 各產業的強制納保經驗

【觀光產業】

「發展觀光條例」強制責任保險之內容則分為：人身（旅遊途中因意外事故死亡、體傷所受之保障）與財產兩個部分。對於觀光旅館業、旅館業、旅行業、觀光遊樂業及民宿經營者應強制投保責任保險；而針對旅行業先收錢後提供服務之特性，另規定其需加保履約保證保險。

(1) 責任保險

A. 民國 84 年以前，觀光局在管理規則中強制規定旅行業為旅客投保「旅遊平安保險」(此為人壽保險、意外保險）一事，有違保險法的規定與相關基本概念。在歷經保險法學者不間斷地批評與監察院的去函糾正，觀光局方廢除該等規定。

B. 其後由於「消費者保護法」「無過失賠償責任」之精神被廣泛應用到各行各業，進而催生了相關責任保險制度。在催生過程中，雖不免遭逢來自壽險業者的強大壓力[3]；但經保險法相關學者及多方的努力下，方得將意外保險之概念加諸於旅行業的責任保險上，突破以往「責任保險應以具過失責任為前提」之概念。之後，觀光局方於旅行業管理規則中規定：旅遊途中因意外事故導致體傷、死亡時，應獲得 200 萬元以上之賠償金額、10 萬元之處理費用...等。

C. 現行台灣的責任保險保單之保險範圍乃「依法所負之責任」[4]，而保險理賠之前提則為被保險人有責任存在[5]。責任保險與第一人保險在功能上雖有很大部分重疊，但仍具差異性；二者間欠缺可比性。

(2) 履約保證保險

A. 緣起

民國 83 年泛達旅行社無預緊倒閉，損失共達 3,500 萬；品保協會共拿出 660 萬為補償（每人相當於拿到兩成二的賠償額度)，惟社會普遍仍認賠償金額太少。因而衍伸出立法訂定強制投保履約保證保險之相關規定（綜合旅行業需投保 4,000 萬以上，甲種旅行業 1,000 萬以上，乙種旅行業 400 萬以上)。

保險業者起初並不願意承保履約保證保險這樣的保險商品，在品保協會不斷磋商下才誕生了「旅行業綜合責任保險」保單；該筆保單內容係將保費收入好且損率不高的「契約責任

[3]因旅遊平安險損率好、保費多，原本承保之壽險業者屬既得利益者；當欲開放產險業者參與經營類似的保險時，勢必遭受壽險業者的抵抗。

[4]如：依「消費者保護法」係美國的嚴格責任；但國內未有類似概念，而將其歸類於過失責任。

[5]第一人保險係於事故發生時，該事故非被保險人故意所致，保險即予理賠

保險（即：體傷的意外責任保險）」附加上「履約責任保險（旅行社收團費而未履行出團義務之賠償責任）」及「法定責任保險（即民法第 514 之 5 條所規定旅行社應負擔之額外費用）」。

B. 衍生問題：運用規定強制眾人納保雖符合大數法則而能使保費自然降低，但亦須思考被保險人是否有能力去影響保險業者對於承保條件之決策

民國 93 年「旅行業綜合責任保險」因產險公會開會決定廢止，並將原有的三種保險切割；其中，法定責任保險遭刪除，而獨立後的履約保證保險則由保險公司決定是否繼續販賣。關於「履約保證保險」，保險公司以損率不佳為由將之獨立為一張保單後，保險公司即取得決定是否賣這張保單的選擇權。該保單之保費頗為高昂（每 10,000 元收 13.5 元保費）：若旅行社欲保 2,000 萬的履約保證保險，便須繳交 27,000 元的保險費，且須每年收款。

而「法定責任保險」原係針對旅行業依照民法第 514 之 5 條規定[6]：旅行途中因不可抗力事由所增加之費用，乃旅行業之責任一事而為保險。產險公會縮減承保範圍，將原先主單下之附加條款：「旅遊途中證件護照遺失、遇到疫情檢疫規定、遇到重大意外交通事故或遇到天災滯留國外時，旅客得以獲得一些滯留期間所需的補償費用」以損率不佳為由而予以刪除；然該等刪除卻不見保費得到相對應的維持或下降。

故主管機關擬定政策時須注意：透過法令強制規定某行業須購買何種保險時，將形同任由保險業者操縱該等保單內容與相關理賠標準。近來產險業者又欲限縮現行：「旅遊途中發生之意外事故，皆得為理賠」之規定，將事故內容排除：空難、船難等。保險公司主張：責任保險之理賠本質須有過

[6]民法第 514 之 5 條第 2 項：「旅遊營業人依前項規定變更旅遊內容時，其因此所減少之費用，應退還於旅客；所增加之費用，不得向旅客收取。」

失責任的存在為前提，旅行業既對該等空難、船難無過失，自不應將之包含於理賠範圍中。惟此一主張並無法解釋當旅客於自由活動遭遇交通事故，旅行業亦對此無責任，為何仍被列入理賠範圍。

【保全業】

在「保全業法」要求若欲執行保全業，須投保「保全業責任保險」；產險業者認為保全人員的風險太高而不願承保；於是在法規的要求下，保單便附加了「自負額 99.9%」的條款。換言之，保險公司實際上並未負擔其相應需負擔的危險，有不當得利之嫌。

9. 強制納保仍須相關配套的罰則與監理機制，方能確保落實程度

「公路法」第 65 條第 3 項，強制公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業投保乘客責任保險，交通部發函於民國 98 年需完成，但其投保率被未達 100%，去年經保險局查證約為 2～3%，這顯示了管理上的問題，如何讓制度落實也是其中的一項問題，雖然法律有規定，但沒有配套的處罰罰則，實難落實。

二、　依保險法第 136 條第 2 項規定，非保險業不得兼營保險業務。因營業車輛之任意汽車保險正規保費高昂，我國汽車運輸業長期存在聯保(互助會)問題，如計程車業者投保私人車行之地下保單以分擔事故之財損及體傷賠償責任，而靠行眾多之砂石車業及遊覽車業亦有以公會之互助委員會進行事故補助者，計程車業部分實務皆認為係為非保險業不得兼營保險或類似保險之業務。惟砂石車業及遊覽車業互助會部分仍有疑慮，如以責任保險取代運輸業籌設資本額及車輛數、場站之規定，可否將汽車運輸業有關聯保(互助會)之經營管理功能制度化，敬請討論。

討論摘要：

1. 現行法下不宜以聯保制度取代責任保險：

保險主管機關主要係考量聯保制度未能受到相當監理，極易發生影響社會與市場之弊端（如：負責人捲款而逃）；因此，目前在處理此類「類似保險」的議題時，皆以「防止吸金與濫用」的監理角度出發。若未來交通部在政策運用上欲透過自保、聯保、互助等機制取代責任保險之最低程度擔保效果，可能在現行法上將產生疑慮。責任保險主要是為了保證一定程度的償付能力，其在償付能力、社會信任度與實際支付能力的面向上，仍較自保、聯保、互助等制度為佳。

關於行業間的自保、聯保、互助等機制，其經常於具體個案發生較大事故時，便耗盡所有的基金；此外，聯保制度係發生事故後方由會員分擔損失，因此不易在事前計算出個別會員所享有之具體保額。若交通部仍欲以之取代責任保險，則對於：行業是否有權利去選擇會員、無法加入該制度之會員是否等同失去從業資格...等議題，皆在設計相關配套時需多加思考者。

2. 目前「公路法」第 65 條係基於其載運的乘客數較多，因而對營業大客車規定強制投保乘客責任險;計程車客運服務業（如：台灣大車隊）則另強制投保旅客責任保險，惟個人計程車則未受拘束。

然而，現行強制汽車責任保險的承保範圍係包含車外第三人及車內的乘(旅)客，因此計程車業者對於是否加保任意第三人責任險一事，多抱持較為消極的態度（自認強制汽車責任險額度已足夠者，

便不會加買第三人責任保險)；營業大客車雖被要求強制投保乘客責任險，然而在後續監理並不嚴謹的情況下，實際投保乘客責任險的數據亦不理想。

3. 目前計程車車行沒有強制一定要接受第三方任意人責任險，若在政府進行主持規定，所有計程車業者需納入第三方任意人責任險之下，讓保費得以下降，對於大眾、業者及保險業者皆為三贏狀態，就目前狀況而言，計程車業者是一種高風險行業，一般計程車行會納保，但個人的計程車車主是很難單獨承擔保險公司的保險費用。

   (1) 目前仍在訴訟的「安建計程車客運服務公司」，為一種計程車的互助會概念，但有違現行保險法規。弔詭的地方在於同樣相似的「老年互助會」在法律實務上卻可以成立，在計程車業中，卻不允許被成立，應為不合理之判決。因計程車保險損率很高，故一般產險業者不太願意承擔如此風險，惟這樣的保險需求是不容小覷的，所以政府應該為運輸產業制定一套更完善的制度，成立類似合作社、互助會、傳統戶保協會等，以幫助這類行的公司與從業人員。

   (2) 先前「安建」老闆曾與金管會進行溝通，欲成立計程車業保險或運輸業保險的合作社，但金管會方面以有違現行保險法規拒絕。

三、 因目前部分汽車運輸業(如砂石車、遊覽車、計程車業等)仍存在有以公會或獨立車行為主體之聯保機制，其監督與管理處於較不明確之法律地帶，我國品保協會(中華民國旅行業品質保障協會)依觀光發展條例賦予相當的法律地位有某種程度的風險承擔功能，且受交通部觀光局監督，是否可參照該協會功能，借鏡上述制度成立汽車運輸業品質保障協會來健全汽車運輸業之經營管理(聯保制度)，敬請討論。

討論摘要：

1. 此問題為主管機關的政策問題，行業自治的概念可以協助主管機關更妥善管理行業。

2. 品保協會之成立緣起：

旅行業為一種特許行業;在「發展觀光條例」與「旅行業管理規則」中皆規定：旅行業之經營須繳納保證金；綜合旅行業須繳納 1,000 萬，甲種旅行業繳納 150 萬，乙種旅行業繳納 60 萬。然而，該筆保證金金額達數十億，考量該筆資金僅致單純放置一處而不動用將十分可惜，便於獲得觀光局等主管機關首肯後，運用該筆資金成立品保協會，並以妥善運用資金並保障消費者為主要目的。此外，亦於「發展觀光條例」規定：旅行業若具交通部觀光局所認定之觀光公益法人會員身份者，可於兩年後退回 90%的保證金。原先保證金的責任便改由該品保協會承擔，而最高的代償金額即分別為 1,000 萬、150 萬、60 萬。

3. 品保協會的共保、聯保制度：

旅行社屬代收代支的行業，本質上無法「事前墊付款項、事後收取報酬」，因而須先收錢而後提供服務。然而不肖業者收錢後捲款惡性倒閉之情形層出不窮，品保協會方發展出共保、聯保制度，就相關財產與旅遊團費為保證、代償。

品保協會於章程規定：旅行社加入品保協會時，需繳納一筆「旅遊品質保障金」，並細分為：聯合基金、永久基金。該基金主要目的係於旅行社依法執行業務而對旅客所造成的損害時，若旅行社無法負擔賠償費用，便由品保協會代為補償。金管會曾表示品保協會不能從事類似保險之業務，然實際上品保協會所為者應屬保證業務，與保證保險業務係屬二事，不宜混為一談。

4. 運輸業不願在現行強汽險外加保責任險的原因，在於現行強汽險已包含人員體傷部分，包含乘客(旅客)與車外的人，業者多自認為已足夠承擔，故主管機關應更加重視如何更有效的管理整個產業，也就是說，當發生事故時能第一個找的到的單位，例如像旅行業品保協會一樣，有人願意出來協助一般個人的司機或靠行司機甚至是業者處理善後。另外也必須要考慮到，如何讓整個行業的從業人員願意參與協會組織，因目前現行機制是有所缺損的。

四、	其他討論

1. 有些資料可以參考保險局，其每年會出保險年報，而去年營業大客車，包含市區、公路與遊覽車，車輛總數大約為五萬多。

2. 民國 93 年 5 月 4 日修正之汽車運輸業行車事故損害金額及醫療補助費的發給辦法中，其實全民健保已取代了部分的賠償金，若未來要修法時，可以一併納入檢視。

3. 保險公司的運作原理係依被保險人數多寡去計算所分散危險多寡；在保額均同的情況下，一個人投保與一百個人投保所計算出的保費即有不同。在未強制投保的前提下，保險公司迫於主管機關的要求而設定所謂的公版費率，則保費勢必昂貴。

   以臺北律師公會向保險公司洽談的律師責任保險為例：由於律師責任保險並非強制險，總使由公會向保險公司洽談，所談到的保單內容仍不甚理想；後來透過保險經紀人進行洽談，雖保費仍維持相同價位，但總保額提高至少兩倍，並刪去許多除外條款。

   運輸業在未有強制投保的情況下欲談公版費率存有一定的難度；在不變動現行狀況，或許能透過公會的力量以全體會員數向保險公司洽談保單內容。若公會對於保險專業知識不足，則可透過保險經紀人以其保險專業知識輔助公會向保險公司商談。

4. 若欲洽談公版費率，首先需確立變數。例如：以現行投保率作為基礎，向保發中心取得損率，再找精算專業人員去計算正常費率的範圍。

研究團隊主要結論

1. 專家學者支持嘗試探討以強制責任保險機制分擔交通事故責任，須注意將保險列為強制性時，主管機關等於是將轄下產業的權力讓渡給保險業來操作，易對於保單詳細內容失去更改與討論權力，故須注意適法性、納保對象、務實地制訂配套與法規權責。

2. 聯保與互助之基金易在意外中耗盡，容易耗損，且會員不容易了解基金狀況，而現行強制汽車責任險則相對可以提供較明確的保額資訊。

3. 行業自治的概念可以協助主管機關更妥善管理，惟運輸業與旅行業之執業門檻與營運特性不同，且運輸業較有交通事故責任，風險因子需要再研究。

4. 保險局依舊時常提出旅行業品保協會違反保險法，因保險局認為這些品保協會所從事的業務，是類似於保險的業務，事實上品保協會所從事的賠償業務，為保證業務，當發生意外事故時能第一時間處裡，如欲效法經驗於汽車運輸業成立類似品質保證協會或財團法人，應確保明訂配套與法規權責。

5. 汽車運輸業仍有責任險與賠償相關管理法規辦法，於後續修法時應一併檢討，或是制定明確罰則與監理單位責任歸屬，確保有實際效用與約束力。

6. 本研究調整與後續方向：

   (1) 仍會繼續努力取得現行責任險種損率、費率、成本、風險計算因子變數與保險條款現行數據與建議，便利後續與運輸業、保險業徵詢意見，做最透明的溝通，同時不排除設計新加入會員費率級距等機制，做更多面向的討論基礎。

   (2) 本研究會適度調整報告內容與各節安排，期讓各界學者專家更容易了解本案之研究背景與目的、各險種之特性與研究重點。

   (3) 本研究後續會先以計程車、砂石車與遊覽車為主要研究探討與訪談重點。

   (4) 本研究後續訪談提綱設計，暫定如下：

      A. 汽車運輸業主管機關：現行資本額與相關門檻議題。

      B. 汽車運輸業公會：是否成立汽車運輸業品質保證財團法人與成立之相關議題。

      C. 駕駛工會：聯保互助議題與保險風險要素因子相關議題。

附錄 6 -0907 公路總局訪談會議紀錄

時問：105 年 09 月 07 日 10:00

地點：臺北市萬華區東園街 65 號交通部公路總局 7 樓 703 會議室。

出席者：公路總局運輸管理中心綜合運輸科黃科長鈴婷、林視察守信、運輸研究所黃副研究員立欽、楊研究助理育純、朱兼任助理志宣、王兼任助理秀元

記錄：朱兼任助理志宣、王兼任助理秀元、吳佳倩

討論議題

1.汽車運輸業者保險單據提供之方式:

(1) 依公路法公路法第 65 條第 2 項要求公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保乘客責任保險，於計程車客運服務業申請核准經營辦法第 6 條第 3 項投保每人新臺幣一百五十萬元以上之旅客責任保險，請問現行貴局是如何監理業者是否皆有按時投保?有無遇到困難?

討論：

A. 據本研究資料蒐整，目前交通主管機關依法強制投保之保險資料並未與保險業主管機關代表(例如：保險事業發展中心)進行資料確認；舉例而言，研究團隊於 2015 年數據蒐整中，發現保險事業發展中心的大客車乘客責任險、車輛數和保單數，比對公路總局公開的車輛登記統計資料有明顯的數量差距，交通主管機關未來也許可以進一步透過金管會與保險事業發展中心合作，加強業者依法投保之確認機制。公路總局表示的確未與保險業主管機關進一步建立合作。

B. 公路總局表示，遊覽車於新的監理 M3 系統中，可依車籍查詢強制汽車責任險，惟乘客責任險仍待確認是否確實收錄。

C. 公路總局表示，監理資料庫登錄方式分為兩種，一為業者自行上網更新，另則由監理單位代為更新；但由業者自行更新之資料狀況不佳，為確保資料正確，監理單位需要再以人工方式進入系統更

新確認。目前監理系統尚無自動化的資料過期警示，因此較不利於監理作業；在法定乘客責任險的部分，未來應同強制險於驗車時一併查驗相關資料，方能確保資料的正確性。

D. 公路總局表示，於定期驗車時，會連同強制汽車責任險一併進行更新確認，惟乘客責任險部分僅要求業者於租車時，將保單資料填入監理資訊系統內。也許未來可以建議於定期驗車時，一併更新確認業者的乘(旅)客責任險。

E. 公路總局表示，遊覽車以靠行經營的情況居多，在遊覽車法定保險之投保情形，主要是由遊覽車全國聯合會統一找一家保險公司挾量進行投保，藉以壓低保費成本；故目前遊覽車的強制汽車責任險與乘客責任險，係分別由兩家不同的保險公司所承保。各遊覽車業者的保險公司、保額幾乎相同，僅少數遊覽車業者自行投保其他保險公司。

(2) 根據金管會提供資料，大客車投保乘客險之保單車輛數明顯低於現行車輛數，請問是否有業者未依規定投保而被處罰者?

討論：

公路總局表示，乘客險目前不像強制險有基金提撥作保障，但目前尚未發生有保單過期而無法賠償的問題；因此也尚未有類似狀況被處罰者；所以對於有運輸業者沒有確實投保乘客險一事，公路總局感到訝異。而乘客責任險的相關資料，未來則需要進一步統合與確認。

2.現行資本額做為汽車運輸業之申請制度門檻:

(1) 如提供業者可以提供責任保險保單做為替代資本額之選項之一，比照美國制度適度放寬進入門檻，或是像日本採取各案審查，致我國汽車運輸業者增加，現行貴局之監理能量是否足夠?主關機關對於放寬審查門檻有何建議?

討論：

A. 就本研究資料蒐整，於汽車業進入門檻，據台灣目前客運業現況（公路總局表示：目前客運有 17,000 多輛車、900 多家的業

者)，平均一家業者所擁有的車輛數並不及法規的最低車輛數門檻，同時也存在很多一車公司的狀況下，表示許多業者進入產業後並未維持法定規模，法定最低籌設經濟門檻背後之規模經濟構想恐如同虛設；本研究認為保險可為新進業者另外一種申設選擇，由最低資本額、車輛數限制改為購買保單的方式，或是部份取代。

a. 公路總局以監理角度認為，產業發展的重要性，遠高於監理業務量。的確應思考持守規模化思維的經濟門檻，是否有助於業者未來經營與發展。

b. 公路總局以監理角度認為，如效法先進國家以保單作籌設門檻，確實會讓籌設門檻降低，未來可能會讓車行規模縮小、車行數增加；好處是保單一般每年皆須更新，確實較現行資本額規定具有損害賠償能力保障，惟同時須考慮後續的續保及監管等配套方法規範、方案的落實性，且保單應隨車籍較佳。

B. 於過去監理單位至日本的出國報告中，雖沒有機會深入日本相關的運輸業保險監理業務，但已掌握一些進入門檻相關辦法。日本於進入門檻方面沒有資本額的限制，而是由各家業主提交計畫書，監理單位從中就計畫達成狀況進行個案審查。然而，於日本法規中，客運業者除本身所投保之強制汽車責任險外，至少需幫每位乘客投保 8,000 萬日元以上的額外加保，並在提交監管單位之計畫書內附上保險證明。

C. 於日本監理制度的計畫書審查中，最主要在於這些運輸業主對於其計畫書的落實程度；日本對於其計畫書的尊重程度與台灣不同，日本較著重在其計畫書進行的實踐度與實踐性，且為了幫助業者落實計畫書，主管機關對汽車運輸業業主、管理人員進行訓練。

D. 美國於法規設立最低財務責任門檻，其立意希望藉由市場機制，由保險業分擔部分的監理功能，另外也會以攔檢的方式進行監理。台灣攔檢頻率極高，以公路客運而言，公路總局要求各區監理所站每個月須攔查的次數、每次需攔查的車輛數。於攔查地點，公路總局以遊覽車常出現的路段為主，過去多半以高速公路收費站，惟現今收費站拆除，正與高公局進行更詳細的規劃；目前僅貨車進行過磅，大客車部分則暫時改至高速公路服務區進

行，一般道路以風景區為主，或在下交流道處找適合攔檢的地方進行。攔查內容而言，台灣於高速公路上主要攔查駕駛人資格是否符合規定與車上安全設備，更詳細的項目，可詢問交通科。綜上所述，於攔查業務中，台灣的汽車運輸業之保險並未列於攔查項目內，而是藉由換發行照時提交保險單據。就主管機關角度，強制汽車責任險的責任險過期、有無投保，在發生事故時，業者及保險公司皆會進行後續賠償，尚未遇到有投保之運輸業者無法賠償之狀況；確認強制汽車責任險部分，由各區監理所進行定期檢查，建議於責任險投保證明確認作業，可以列入定期換發行照機制作為檢查規劃。

E. 近兩年來，並未限制業者不能申請送件，惟公路管理總局並無召開審議會開放遊覽車客運新進業者，遊覽車公司數未增加。這段期間遊覽車車輛總數卻增加，相當於開放好幾十家新業者，原因係遊覽車客運業者以營業額增車方式，申請增加更多的營業用車；而這些營業用車除公司實質購買之新車外，也可能來自靠行車的加入。

3.有關計程車客運業強制投保乘客險及第三人責任險:

(1) 已有立委提案修改公路法第 65 條(參附件院總第 462 號)，建議納入計程車客運業強制納保乘客保險，請問主管機關意見為何?後續是否有與業者協商或採行之對應機制?

討論：

A. 於乘客責任險的立法時空背景與監理實務，營業大客車強制投保乘客責任險主要起因於當時發生的一些營業大客車事故（梅嶺），因此額外對營業大客車要求盡許多義務與規範。

B. 計程車旅客責任險部分，公路總局監管權限則相對較小；在法律上，六都部分是由直轄市管轄，非六都部分由公路總局監管。因此，關於計程車的監管，主要還是由交通部討論。

(2) 承上，計程車客運業公工會亦有提出要求強制所有計程車車輛強制納保第三人責任險(含死殘、體傷及財損部分)，以達風險分擔之目的，請問主管機關認為是否恰當?是否可改善現行計程車業經營之問題?又公工會提出之納保項目是否僅須包含人身損害即可?

討論：

A. 於本研究期中審查，產險公會相當歡迎這類專案保單；過去遊覽車公會亦曾針對保險部分進行討論，希望能從中多加一些保障；主管機關則認為須站在乘客和其他多方立場看待這件事。

B. 就本研究資料蒐整，目前計程車與遊覽車在投保遇到的問題大同小異，且具有一定程度的困難，起因於保險公司不太願意承保。再深究拒保原因，於計程車，交通主管機關認為保險業務之問題應為金管會範疇，故計程車業向保險事業發展中心及產險公會洽談，並從中開發專案保單；其保費內容僅基本第三人責任險，財損部分一件最高賠十萬，傷害最高每人賠三十萬、每事故最高賠每件六十萬，保費約七至八千多台幣，保費價格貴自用保單 2.5 倍之多。目前該專案保單已試辦約兩年，並於本次訪談不久前進行檢討，出險率高達 273%，為高出險、高理賠率的一份專案保單，檢討結果認為此張保單保費應調升至兩萬多台幣才能維持持平，為此公工會認為應強制將所有計程車納入，以量降低保費。

C. 就本研究資料蒐整，目前主要由計程車公會自主向產險公會，針對一些法定的事項例如：強制險、責任險等，與保險業者進行討論，從中取得較優惠的保單。日前計程車駕駛工會希望能聯合其他計程車公工會，一起提倡強制納保第三人責任險，其中包括財損、人身死亡及傷殘保險。於計程車駕駛行為，可能只有不到 10%是屬於危險駕駛，也因為如此，讓其他 90%的計程車駕駛需負擔較高的保費，恐有不公，故當計程車公會與產險工會討論保險費用與保單內容時，一直無法定論。

D. 公路總局認為，駕駛員工會與計程車公會皆希望能將每一台計程車強制納保第三人責任險，分擔肇事風險，雖然協助業者管理，但最主要可能是為了排解一些靠行爭議與問題，因為在事故發生時，不論是監管單位、車行、駕駛等皆須處理這類事項，故車行希望駕駛能自主性地投保一些保險，但多數的駕駛不偏好投保，所以車行希望能將保險改為強制性保險，並讓整體投保車輛數增加，以期降低保費與經濟負擔。

E. 公路總局認為，社會保險的強制汽車責任險與商業險的第三人責任險，於精神上是不一樣的。目前強制險對於保險公司而言，是無虧無盈的狀態；若將第三人責任險強制納保，同時又要兼顧保險公司某程度的利潤，保費勢必無法同目前強制汽車責任險般低廉。

4.遊覽車客運業:

(1) 計程車客運業之第三人責任險部分，經產險公會與金管會協商，現行有提供一保費較低之標準保單給需要之駕駛投保。如本案提供交通事故風險高之遊覽車業者類似之標準保單(第三人責任險)，請問主管機關覺得是否可減輕業者(靠行)之賠償責任，改善社會觀感並提升服務品質?

討論：

A. 以公路總局立場，保障越多越好，可確實分擔業者於賠償之責任。以 2016 年桃園火燒車事件為例，其理賠金額為 650 萬，包含了強制汽車責任險、乘客責任險、旅遊平安保險，賠償能力很充足，並且能分擔業者責任。

B. 公路總局認為，相較於遊覽車客運業的靠行情況，公路客運與市區客運業於經營上較為健全，也許可考量於計程車專案保單外，另外獨立第三人責任險專案保單。

C. 於公路總局角度而言，很多的公路客運及市區客運業者，多自行購買第三人責任險，就以大型的公路客運業者來說，乘客險的購買額度甚至遠高於法規規定；遊覽車方面，則是僅依法定保額投保，亦有些業主以聯合投保的方式以量詢價保險公司購買較優惠條件的第三人責任險 200 萬，且此保單含業主轄下所有車輛（包含靠行車輛），故兩類業者間的投保狀況並未有過多落差。

D. 公路總局認為，聯保與互助雖然有其好處，但金管會等主管機關認為不可行，且保險法規依刑事責任加以處罰，目前關於計程車互助的案件亦有在法院訴訟中之案件；惟這種地下車行的情形於計程車業氾濫，砂石車也有類似的作法存在，而遊覽車只有全聯會組織提供會員聯保或解決紛爭的相關保障；但聯保與互助目前在遊覽車的業務經營上尚屬順暢，目前沒有發生什麼問題。

E. 據公路總局片面了解，過去為了業者肇事責任承擔能量，應沒有保證金、雙軌制等制度，但可確定有強制汽車責任險，以及最低資本額、車輛數的門檻限制作為保障。

5.其他議題-

(1) 產業發展自治(業者管理業者)

討論：

A. 就本研究資料蒐整，觀光旅遊業為實現「業者管理業者」(產業發展自治)之精神，由業者自行籌組品保協會，而協會的業務則包含教育訓練、契約理賠保障(保證)等項目。設若遊覽車客運業者參考此一經驗，籌組類似協會（如：「公路公共運輸品質保障協會」)，監理單位（公路總局等）可於開會時亦列席參與，適時給予行政指導與政令宣導；另藉由協會在產業界事先統整意見，甚至進一步提出高度可行的修法可行提案，使主管機關於施政與修法時貼近產業需求、加速整體修法過程；主管機關亦能運用補助的方式，有效、直接地強化整體產業的品質與營運能力，預期可分擔監理業務、提升產業發展自治等好處。

B. 公路總局就前項本研究初步想法，認為此作法對於整個客運產業發展而言應屬正面。例如：教育訓練目前係由監理機關承辦，若能藉由業者間相互教育與扶持，將會是更好的方式；除能達健全公會之目的外，同時亦收降低監理機關業務負荷量之效果。

研究團隊訪談結論

研究團隊據保發中心訪談之發現，於本次訪談確認現行交通主管機關之監理系統與統計資料尚未與保險業主管機關或保發中心建立合作機制，且現行監理系統與機制於法規強制營業大客車客運業加保之乘客責任險方面，尚未能充分掌握加保狀況，但尚未有投訴等爭議。本次訪談結果建議於未來可於換發牌照、驗車機制納入項目，並於系統設計資料過期警示機制，提升監理效率與效能。

公路總局認為遊覽車客運業因公會聯合向保險公司詢價，投保充足，應無問題。研究團隊認為未來訪談需進一步向遊覽車客運同業公會釐清聯合詢價，取得充分保障之可行原因。

受訪單位認為，可能要重新確認現今經濟發展是否仍宜以相當之運輸公司資本規模作監理基礎，如公司維持相當資本規模並未完全有助產業發展，效法先進國家機制，確保理賠之財務責任為前提下放寬門檻，並將財務責任隨車籍追蹤、增車機制配合修改，或是效法日本審查業者計畫書等配套，應為可行之門檻選項方案。

計程車客運業是否效法大客車強制修法加保乘客責任險，受訪單位認為計程車之監管應交由交通部討論，於本次訪談無明確立場意見。而該業是否修法強制加保任意第三人責任險，受訪單位認為任意第三人責任險屬商業險，非如強制汽車責任險之社會保險性質已無盈無虧經營，建議再向多方單位詢問與參考意見，於本次訪談無明確立場意見。

對於汽車運輸業內互助聯保行為，受訪單位認為雖然遊覽車客運業而言尚屬順暢，且協助會員解決肇責釐清與紛爭解決，但應依金管會等保險事業主管機關立場認定其有違保險法。

據本次主管機關的訪談結果，本研究認為：若欲以責任險做為業者申設門檻的選項，甚至取代現行既有的經濟門檻一事，尚言之過早。當前首要工作應改善業者公會運作為先，並由主管機關以提升產業品質與營運能力為目標，輔導、建立相關產業協會或財團法人，方能使最了解實務的業者與專家作為健全產業的前鋒，實踐產業發展自治。待健全產業發展之公協會順利運行後，汽車運輸業方能因整體品質的提升而進一步導正駕駛習慣與出險狀況，日後才有討論責任險於監理機制扮演角色之基石。

故本研究擬以健全公協會與整體產業為未來中長期建議，再以責任險於監理機制扮演的角色做為未來長期建議；該等建議將於後續業者訪談、座談會中，徵詢並廣納相關學者專家之觀點。

附錄 7 -0907 路政司訪談會議紀錄

MOTC-IOT-105-MEB003

「以責任保險角度探討汽車運輸業經營管理」

路政司訪談

一、 時間：105 年 9 月 7 日下午 2 時 00 分

二、 地點：交通部路政司(臺北市中正區仁愛路 1 段 50 號)

三、 出(列)席單位：

單位	職稱	姓名
交通部路政司	副司長	張翠清
交通部運輸研究所		黃玉欽
中國文化大學		郭可雅 楊育如 朱志宏 王秀元

討論議題

1.有關汽車運輸業審核細則部分:

(1) 有關委員於期中審查提到，現行汽車運輸業進入門檻於實務上並非一成不變，以公路、市區客運業而言，當然某些行業係依法定最低門檻所訂，但現在很多新進的客運業者，其所需籌備的車輛數並沒有那麼多，其車輛數是根據個別業者的營運需求而定，由客運業者視營業規模的大小,在訂定營運計畫後,再由主管機關決定車輛數的規模大小。請問該部分是否係指汽車運輸業審核細則第 4 條第 4 款各目所指之但書事項?請問是否有具體審查個案可供參考?

討論：

A. 市區、公路客運配合目前的需求反應式運輸服務(DRTS)，目前路政司授權給主管機關在審核營運計畫有更大的彈性。在市區、公路客運業者的籌設計畫申請書中，包括營運計畫、財務計畫、路線規劃、廠站等，只要主管機關同意，車輛數不一定要準備到 50 輛。

B. 回顧公路、市區客運審核的歷史：民國 84 年以前，係由監理單位直接受理申請，主管機關遵循法規上的門檻為審核；民國 84 年則從國道客運開始採取審議機制,放寬允許其他業者進入這個市場。起初有業者反映其營運路線規模、市場特性均與法規設立之門檻有所差距，主管機關才開始放寬關於車輛數、資本額的籌設條件限制；而公路總局就地方客運（市公車）亦隨後跟進此一審議機制。最後，此一透過審議機制的處理方式才直接在審核細則中予以明文規定。換言之，現今公路客運與市公車關於車輛數限制的部分，已非硬性規定，完全視營運計畫而定。

C. 最初 50 輛的設計是基於路網經營需具備一定的市場規模才有經濟性，但後續加入運輸系統的業者是為填補既有業者提供運能不足之處，因此便無須從全無的市場去思考它所需投入的車輛數，也較不強調規模上的要求。

(2) 請問汽車運輸業審核細則當初設立規定資本額及車輛數之管制部分，主管機關是否有因為時代變遷，而受到立院或是民間團體建議要進行修訂或放寬標準?

討論：

A. 在日本方面，並沒有那麼重視車隊的規模大小，其公司最少僅需要 3 輛車輛，同時也沒有資本額的限制；但相對應的則是日本對於職業駕駛人的管理非常嚴格。安全駕駛人卡（Safe Driver，SD）的分層機制會將駕駛人依其安駕紀錄給予不同的 SD 卡等級，欲擔任運輸業的職業駕駛即須向安駕協會申請此一紀錄作為其求職的駕駛履歷。此一機制不但鼓勵駕駛守法，在消費上對駕駛人亦提供依 SD 卡等級給予一些折扣。這些對駕駛人管理上要求的搭配，便造就日本對運輸業管理上無需過多的管理機制；再加上日本對於駕駛人受雇過程、訓練過程、駕照取得等過程皆較台灣嚴格，因而結果大為不同。

B. 台灣早期對個人計程車申請條件審核比較嚴謹，司機必須要具備一定的資格年限、無重大違規紀錄，且必須取得優良計程車資格、受獎勵有案者才能夠申請。後因車行在管理上出現一些爭議，造成車行與受雇司機間的抗爭，主管機關方放寬個人計程車的審核資格。例如：取消取得優良計程車資格證之限制，僅年資符合且無重大違規紀錄即可申請；開放合作社，讓尚未取得個人計程車資格者可依個人經營的型態共組合作社為營運。從初始制度設計的立意觀之，是對於能實現自我管理機制的業者方給予個人從事運輸業的資格；但從計程車的演進觀之，則已脫離原先的設計。計程車管理模式的演進，反而是為了處理勞資管理上的糾紛，而成為現今的三種營運型態（組織型態的公司、個人型態的合作社與個人車）。

C. 依目前規定：遊覽車公司申請成立需達 30 輛車的門檻，因此靠行情況非常普遍；但目前市場上的遊覽車係供過於求，故全國遊覽車公會開始建議研擬關於遊覽車的退場的機制。另遊覽車客運經營性質與其他客運業略有不同，除已無新加入的業者外，亦希望能透過公路總局的審議會去嚴格管制新加入的遊覽車總數。目前審核細則著重於成立運輸業的籌設規模，然而對其經營過程中是否仍維持該等規模一事則未強制要求；這便造成一些業者於成立後為因應市場環境變化而改變持有之車輛數，使車輛數不足原先籌設規模（不足 30 輛）的小型遊覽車公司非常多。

D. 在市區客運和公路客運方面，過去曾經有想過只針對安全進行管理，其他回歸市場機制不再設定任何法定門檻，但後來經部內仔細討論後，發現公共運輸業若放任不管，可能會造成消費者有所疑慮，認為政府過度放任；完全依照市場機制會造成市場於一段

期間內的紊亂、大者恆大的現象。此外尚牽涉到都會區與偏遠、原鄉地區對於客運業需求性的不同：在都會區因為有業者能提供服務，可按市場機制公平競爭；但都會區以外的地方，在沒有業者願意提供服務且目前已無公營的狀況下，最後問題的責任還是會回到主管機關交通部身上，問題仍未能解決。在遊覽車方面因為營業區域不限制，上述問題就會比較小。

E. 鑒於遊覽車客運業的狀況，籌設門檻存在著兩個層次的問題：

a. 其一在於門檻的限制高，當初設立之原因在於客運業需達到一定的規模數，才能達到其控管的營運規模效應，但實際上遊覽車客運業者會因應市場調整規模，此部分屬普遍市場機制，很難透過公路監理手段強制限制業者不得進行相關營運規模的調整；惟早期遊覽車的牌照受有管制之背景下，不得隨便增車的規定使市場供不應求，該等牌照的取得形同有價，形成了遊覽車一旦進入市場後便難以退出的場面，而高籌設門檻的限制亦使得欲進入市場者不易為之，在司機無法憑己力達到 30 輛車的成立門檻的狀況下，形成市場機制調整的兩難，最後造成許多申請成立遊覽車客運公司的是可以快速打造車輛的車體場，依法待一年後將其打造之車輛過戶予司機，靠行現象於是應運而生。

b. 個人與靠行間對整體市場的優缺；據過去對於個體戶的監理經驗與觀察，為了整體產業經營品質與規模管理，最重要的也許還是研擬能讓整體產業更精緻化、品質化的作法；於計程車業，產業有走向品牌化、精緻化來提升服務品質，或以個人車輛的方式經營孰優的迷思；惟依過去經驗，就消費者角度的回饋，個人車輛於計程車或遊覽車，常因無法保證其保養、保險、服務品質等因素，使消費者較對其信心有所保留。

F. 過去因牌照有價，遊覽車牌照一張可達四百萬元，雖開放陸客後牌照價格相對下降，但實質上遊覽車客運業仍屬受管制的行業；此即有業者認為政府不應該隨意降低或解除該行業進入門檻之故。惟目前遊覽車業界已趨飽和，且在車輛供過於求的狀況下，已不適合再繼續擴增。計程車業目前牌照亦受管制，除個人計程車的牌照不受第 39-1 條管制外，其餘均不得再申請新牌照進入。政府對這些進入門檻若予放寬、取消，將使新進者分食既有市場，則既有市場秩序的混亂即可預期。改以責任保險的手段放寬現存經

濟管制，雖足以取代對消費者的保障功能，但仍無法完整替代主管機關對於運輸業於管理政策上的需求。

2.有關公路法第 65 條第 2 條規定強制納保乘客責任險部分:

(3) 請問依公路法第 65 條第 2 項規定之公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業投保乘客責任保險最低投保金額 150 萬元，該金額是如何決定?(因該金額明顯低於其他大眾運輸工具乘客保險金額，如小船管理規則第二十五條規定之乘客營運人責任 200 萬及船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法第 2 條第 2 項規定，營運人責任保險就每人死亡給付之保險金額，不得低於新臺幣 250 萬元)

討論：

A. 不太確定當時 150 萬是參考哪裡所提出來的，需再釐清確認，運輸業責任險應立法強制多少投保金額，很難用運具的差異作保險金額計算；這項金額規定主要是作為損害賠償責任的風險管理，不完全代表對於乘客的損害賠償責任僅只於此，故金額高低意義並非重點。反而更應討論：發生事故後的所有理賠責任是否皆應由保險機制來承擔？因責任保險投保成本會被反映在經營成本內，雖然不至於讓消費者直接在票價上有所感覺，但實質上保費高低仍會影響到票價的成本。

B. 另就立法制定保險金額的必要性為思考：保險僅屬風險管理方式之一種，對營運良好、守規矩的公司而言，公司本身即具有一定的理賠能力，當規定強制納保一定金額之保險時，只要風險未發生，該筆保費即形同費用（不論有無出險均須支出），保費之增加亦會造成公司營運成本的墊高。故當現行已有強制險的狀況，對於乘旅客責任險的保額在立法上又墊得太高時，在政策決定上須多加考量是否具實質意義。

3. 有關計程車客運服務業強制納保旅客責任險部分:

(1) 請問交通部為何 100 年時針對「計程車客運服務業申請核準經營辦法」(100.03.28 修正)中規定車隊需投保旅客責任險，當時為何未包含計程車客運業者?現在對於計程車客運業者有無強制投保乘（旅）客責任險的規劃？

討論：

A. 由於該規定是針對計程車客運服務業的辦法，規範的對象自不及

於計程車客運業。「計程車客運服務業」是品牌化的經營的派遣車隊業者，為保障車內乘客於發生交通事故之際能獲得合理理賠，方藉由保險機制就損失獲得填補。「計程車客運業」則依經營型態區分為兩大類：組織經營與個體經營。組織經營部分，主要以計程車公司行號(即：車行)；個體經營的部分又分兩類：分別為「合作社社員」、「個人計程車業者」。惟台灣在組織經營的部分，其實還是存在許多的靠行車。

B. 日本雖然有個人計程車，但還是以公司經營為主流；且所謂公司經營乃實質之公司經營，車輛購買、油資、保費等皆由公司負擔。反觀台灣，雖形式上名為公司車，但車輛、保險等皆由駕駛人自行付擔。台灣的計程車駕駛人係不領薪水，直接拿車資；但日本計程車駕駛人則實際領有基本工資。表面上兩者皆屬公司經營，日本為實質之公司經營，而台灣卻不盡相同。

C. 計程車整體車輛數分布而言，車行的車輛佔整體45%，有增加的趨勢；合作社目前佔22%左右，趨勢持續下滑；個人車行雖然可以依法申請加入，但整體趨勢是微幅減少，也就是說實際上多半為自備車輛靠行經營，車行買車雇用司機的情況罕見。目前鼓勵業界能自發性朝向實質公司化經營，就如同現在的「多元計程車」，理想上是希望車行能購買自己的車輛，再去雇用駕駛人來從業。

D. 車隊品牌化的原因，是在於跳脫運輸業管理模式，以服務業的經營模式來進行管理。車行與底下司機具有損害賠償連帶責任；而車隊則是負管理責任，不負連帶賠償責任。

E. 台灣具有強制汽車責任保險，對於車上對價關係之乘客而言是具有基本的旅客保障，若立法將旅客責任險納入計程車客運業之應保項目，便會墊高整體計程車營運成本，增加業者之負擔，且會轉嫁至運價，相對也是增加消費者負擔，故須妥善考量整體成本結構、計程車實務需求，並與計程車公工會和業界溝通強制納保旅客責任險的可行性。

(2) 請問「公路法」第65條第2項針對公路、市區及遊覽車客運業者，為何為強制納保乘客責任險，而「計程車客運服務業申請核準經營辦法」則為投保旅客責任險?(即行政機關為何區分有對價之旅客及無對價之乘客不同身分納保)

討論：

A. 立法並非僅從管理者的角度認為應怎麼做就可以順利訂定的，外界接受度、產業配合度皆一併須與考量。許多立法往往是業界已經開始實行，法律才跟在後面訂定的。國道客運自民國 84 年起逐步開放路線使有意加入之客運業者向交通部提出營運計畫而為申請，由於評比篩選使各業者間產生競爭關係，業者便開始提供更多符合消費者期待的服務內容與主管機關認同的營運計畫，期待從中脫穎而出並爭取到路權。在開放路權的時空背景下，業者開始提升服務品質、更新軟硬體設備，乘客責任保險亦自此受到業者青睞。乘客責任險的投保最早由國道客運業者自發性地提出，地區客運業者也逐步跟上這個潮流，緊接著市區公車、遊覽車業者也同步跟進，因而主管機關係於產業界有共識且消費者亦認同的情形下，順勢將客運業者強制投保乘客險一事列入修法，故當時自未將計程車一併納入考量。此外，市區公車、國道客運等之票價是受政府管制，而計程車費率則由各地方政府去處理，此亦為當初公路法立法之際並未將計程車納入考量的原因之一。

B. 旅客責任險與乘客責任險，最大的區別在於營業、自用車。於草案時，參考公路法撰寫為「乘客」，但經與產險公會意見與討論後，確認其對於營業車輛的保單因具有對價關係性質，應以「旅客」定之，故最後順應業界用語在管理辦法使用「旅客」一詞。公路法用語則因屬法律，須走立法院的途徑修法，便暫不予處裡。

(3) 經訪談金管會及保險業者，就現行「計程車客運服務業申請核準經營辦法」規定之處理皆為一單多車(即車隊僅買一張保單，惟於內容也訂有每期累積最高賠償金額，避免用光理賠額度)，請問該辦法之制定上是否有修正的空間?

討論：

A. 一般而言，關於汽車保險之投保對象皆為汽車所有人。在原本構想上，該經營辦法第 17 條第 3 款有註明派遣車隊業者必須確認已投保每位乘客 150 萬元以上之旅客責任險，其實精神是一樣的，只是車隊業者可向各家保險公司洽談更為較優惠的保險條件。例如：計程車車主自己跟保險公司談，其保費可能要 2,000 元，但以車隊方式與保險公司洽談可能保費只需要 1,800 元。規定主要的用意，只在要求加入該車隊的司機（即：車主）都必須要加保旅客責任保險。

(4) 已有立委提案修改公路法第 65 條(參附件)，建議納入計程車客運業強制納保乘客保險，請問主管機關意見為何?後續是否有與業者協商或採行之對應機制?

討論：

A. 參考本訪談題綱 1.(2)。

(5) 承上，計程車客運業公工會亦有提出要求強制所有計程車車輛強制納保第三人責任險(含死殘、體傷及財損部分)，以達風險分擔之目的，請問主管機關認為是否恰當?是否可改善現行計程車業經營之問題?又公工會提出之納保項目是否僅須包含人身損害即可?

討論：

A. 第三人責任險為一種風險管理，尤其這項保險並非直接針對搭乘消費者，而是分攤業者自己的風險，若業界有需要，應透過集體投保的方式挾量與保險業者取得妥適保單，故應由公工會聯合代表與保險公司洽談。

(6) 承上，計程車公會指出，如要強制納保，則計程車計費費率希望可以根據成本調漲，請問主管機關如面臨此種業界反應，可能之預擬對應為何?

討論：

A. 目前計程車公工會、金管會、產險工會與保險事業發展中心開發的計程車專案第三人責任險保單，檢討該專案保單一年多出險情形後，調整後保費未來預計一年約為兩萬多台幣，對於計程車業者而言的確是一項沈重的負擔，而目前所發售的專案保單保費一年為八千多台幣。就該專案保單投保車輛數而言，全國營業計程車為八萬七千多輛，該專案保單投保車數約為八千多輛，約為所有營業計程車車輛的十分之一。目前已經將檢討結果與相關意見傳遞至各部會，據產險公會於本研究期中審查意見，不反對交通主管機關強制立法要求計程車客運業投保第三人責任險，以分攤風險。

B. 對於如強制第三人責任險保單，是否能將該部分保費成本反映在運價，依汽車運輸業運價計算公式，其成本項目明訂在「汽車運輸業客貨運運價準則」第 5 條(雖計程車為第 7 條，但準用第 5 條之規定)，就其成本項目的細項並未規定保險費或相關的項目；如果未來需要增列，則考慮連同客貨運運價準則併同處裡。

C. 保險費本來就適用大數法則，某程度即反應了群體的風險程度；當群體的理賠風險程度高，則保險費率亦高。強制汽車責任險亦非每個車種費率均同：除了機車係為鼓勵投保而僅區分輕重型外，汽車的部分則依不同車種在過去年度的理賠損失率計算該車種的風險，再依風險計算各車種所應負擔的保險費率。同一車種尚細分自用車、車齡等因素，皆會影響保險費率的高低。目前討論的所謂第三人責任險不等於現行強制汽車責任險，第三人責任險應被視為：當計程車輛肇事需負損害理賠責任時，透過向保險公司購買的第三人責任險幫其理賠。這樣的責任保險顯然屬於計程車的理賠成本，將本應自行負擔的責任透過保險的方式為分擔；從此一角度觀察，則是否應納入主管機關所認定的合理運價成本便可能有爭議性。若保險是用來增加對於乘客的保障時，即屬運輸業提供給乘客服務的一環，將其計入運價成本便無問題；而目前所討論的第三人責任險係對於車外之第三人的保險，此與乘客的保障已無關連，應屬車輛駕駛人本身應負擔的經營風險，故將這樣的保單費率轉嫁至顧客車資上，其合理性自產生疑慮。這個問題較佳的處裡方式，是由產業自發性的找業界聯合承保，透過大數法則壓低保費，以純商業機制的方式與保險公司洽談；對於藉由透過主管機關強制投保的方式壓低保費一事，則應審慎考量。

(7) 業者亦有提出希望可以設立汽車運輸業之保險合作社，經查，於強制汽車責任險施行時，汽車運輸業者即有設立保險業合作社之聲音，惟主管機關皆不許可，請問主管機關之考量為何?

討論：

A. 因保險業務是由金管會來承辦，故交通部必須要先徵詢金管會意見後，再接手承辦；而金管會對於這類的請求，皆以這些公工會並非金管會所承認的保險業，故依照保險法 136、137 條不得兼營保險業務。

四、遊覽車客運業

(2) 計程車客運業之第三人責任險部分，經產險公會與金管會協商，現行有提供一保費較低之標準保單給需要之駕駛投保。如本案提供交通事故風險高之遊覽車業者類似之標準保單(第三人責任險)，請問主管機關覺得是否可減輕業者之賠償責任，改善社會觀感並提升服務品質?

討論：

A. 運輸業保險不論是強制汽車責任險，或是本次討論的責任險，只能取代一部分運輸業管理上的功能，無法完整取代主管機關、運輸業應該扮演的角色，保險也許能取代事故理賠的能力，或是一些在民事金額賠償的理賠確保，但不可能因為保險，而讓產業服務品質變好，也不一定就能因此提供消費者更充足的保障。就目前不論是公路法或運管規則，其實是很多層且多元的管制，不僅僅只是在於理賠的部分，也包含了進入市場、費率的管制，於服務上也有被限制，故為一種許可制的行業，在管理上會賦予一些特別的責任，即管理上的調整，比保險上的調整更為重要。

B. 針對肇事率較高的計程車駕駛人，是有停工停業的處分：分為駕駛人與運輸業兩塊，運輸業以公路法 77 條為主，而駕駛員部分則是以記點為主，最高則是會被停止駕車。而為什麼在計程車專案保單中沒有考慮這些因素，其原因在於保單內容基本，但保費貴，且一般駕駛行為良好駕駛不會去購買此張保單，會選擇購買的駕駛多為高風險之駕駛，而在這些駕駛中又有一部分是出險極高的駕駛，故可以說此份保單是有疑慮的。

C. 計程車與遊覽車公工會派系繁雜，可能會有部分代表支持強制立法要求從業者投保第三人責任險，或是專案第三人責任保單相關推廣，但無法代表全體的意見，仍會有爭議，須多加考量可行性。

其他討論議題：

(1) 強制汽車責任險相關議題：

A. 保險為大數法則，某種程度上反應群體風險的程度，若群體理賠風險高則費率相對也高，而強制汽車責任險在不同車種上，也會有不同之價格標準，除為鼓勵機車投保，保單費率只分輕、重型機車，但在汽車，不同車種其保險費率亦不同，而保險費率之不同是根據過去同一車種發生事故等狀況風險來計算保險費率，即便同一車種保險費率有所不同，也不代表每輛車都一樣，因還有從人因素，個別車輛的狀況也必須要被考慮在內，自用車部分會審查車輛所有人性別年齡等。

B. 目前的強制汽車責任險為固定保費，基本上出險有分四級，並不像一般的商業保險係依據過去的行為來訂定保費。強制險因規定所有人皆須參加，即便該車種在上年度的損失率不好，所反映出的保費上漲額度仍不像商業保險那般明顯。

C. 於民國 86 年時，強制汽車責任險是由財政部保險司擔任主管機關，金管會則是後來才成立的。然而行政院本欲由交通部擔任強制汽車責任險的主管機關，並另外成立一個監理單位監理強制險。在原先規劃中，係計畫不透過保險公司，僅經營死亡及傷殘給付之業務，並採用陽春的管理方式行之，甚至曾設想由郵局承辦的備案，而理賠內容當然就會異於現今的保單。

D. 在最初交通部仍為強制險的主管機關時期，運輸業便不斷爭取能自行籌組運輸業的強制險；其中，最大主因在於其等不信任由保險公司所計算出來的費率。後來交通部與當時的財政部釐訂強制汽車責任險的費率結構時，便特別將此一險種自商業險種中獨立，賦予社會責任，採用無盈無虧的方式經營。在費率結構中，僅計算合理的營運成本；當預期損失率低於原先預計的承保費時，則多出的保險費收入將提撥到特別補償基金中進行調節，並不會成為保險公司的利潤。另保險費率係經由費率委員會審查，該委員會是由主管機關召集相關部會、學者專家進行，以第三者的客觀角度核定保費。正因在制度設計上的多考量與調整，運輸業方不再堅持由其等自行經營；交通部亦分析，如由運輸業自行經營，在保費計算上並不一定較現行模式節省之緣由，方成功說服運輸業仍由保險公司經營強制保險的運作模式。

(2) 產業發展自治(業者管理業者)與產業健全

A. 品保協會於旅行業來說主要是處理履約的部分，而若將相關制度運用於汽車運輸業，即由主管機關負責輔導、協助訓練公協會行政人員，並尋品保協會的模式健全相關公協會組織。惟此議題主要建立在公協會的自律性，而台灣早期的公協會組織，在人的問題（如：內鬥）便非常嚴重，極為他律、被動，故輔導公協會以健全產業的可行性宜予存疑。

B. 在 1970 年代，日本早期貨運業因肇事頻仍而被形容為「會移動的凶器」，在肇事率甚高、社會觀感不佳的狀態下，保險業便提高運輸業者的保費，進而產生被拒保或無法購買保險的狀況；於是貨運業方自行成立「共濟協會」，推行「共濟組合」以填補商業保險不足之處。另外一方面，日本貨運業的共濟協會不僅經營保險業務，同時亦負責駕駛的教育訓練、協助業者為品質、管理提升等任務，以自律的方式管理自己。其實不僅貨運業，在日本其他產業亦多有所謂的「共濟團體」的存在。

C. 不論是日本的共濟組合、台灣的聯保制度、或是美國的第一人保險，皆導因於商業保險公司對於高風險駕駛人可以拒保，因此勢必使這些駕駛須自行購買高風險保險計畫，藉以補足保險公司不願承保的缺口。台灣目前所推行的強制汽車責任險制度中，便存在一筆特別補償基金；此基金是為了因應：當部分駕駛人不願投保或無法投保而肇事時，在無保險理賠之際，僅能透過另外一套機制來填補此一保險缺口。故台灣強制汽車責任險的「特別基金」制度在精神上可謂與日本「共濟組合」一開始的產生緣由不謀而合，皆為填補保險所無法保障之處而存。

D. 台灣在民國 86 年之前的第三人責任險雖規定汽車均須投保，投保金額較現行低，主管機關為交通部，惟當時須於責任基礎確定後保險公司才為理賠；然事故肇事責任鑑定往往曠日費時，若保險公司堅持待事故責任鑑定清楚才理賠，便易造成受害者求償無門的狀況。現行自民國 86 年開始實施的強制汽車責任險雖稱責任保險，實質上卻屬無過失保險（肇事責任均先不談，由保險公司直接給付）。過去台灣所推行的保證金制度，或是一直存在的聯保行為等，其最主要的精神還是在於填補過去的一些保險機制，而團體性的共同協助比由單獨性的個人負擔多份財力上的保證，故不能說聯保完全沒有它的功能。

E. 目前公會的會員代表均由各公司代表所組成，並透過會員選舉成為理事，故在某種程度而言是代表整個產業界業主的想法。公會本身成立的目的是作為業界與主管機關的橋樑，但沒有義務幫助主管機關擔任監理的角色。其次，「汽車運輸業管理規則」第 23 條規定：當運輸業者需要申請異動、查詢資料時，需加入公會才得以申請；該等規定當初並非基於「公路法」之授權，而是依據「商業團體法」所規定的：業必歸會所為的配合規定。另業必歸會在早期所有的立法皆有，但基於憲法上之集會結社自由，人民當然亦享有不集會結社的自由；故對此現已經逐漸開放，亦很難再回到過去的業必歸會。

F. 品保協會係在「觀光發展條例」中有明文規範，主要雖處理履約的問題，但換言之亦屬處理消費者損害賠償請求權的問題；此與強制責任險、乘旅客責任險在思考運送契約與損害賠償的問題實為一曲同工。若在客運公會等亦支持類似制度的情況下，以法律政策引導業界趨勢亦無不可。現在在遊覽車業者方面，雖已成立遊覽車品保協會，但在未立法予以名份的情況之下，加上派系、

經費等問題下，即導致其功能不彰，難以產生效益。

G. 計程車公工會組成複雜、派系極多、自主性高，全國性公會至少三個，還不包含合作社、商業公會，故全國性公會不下六、七個，大多互相不願意服從與彙整共識。以推廣「多元化計程車」政策為例，感覺上已推行至一個階段，但私底下仍有許多變數。另公工會非常在意是否有補助，若有給予補助，主管機關又須面臨審計單位提出之監督等相關後續事項。同時，除考量業者產業公會的資方代表外，目前計程車從業人約為十萬多人，雖有代表勞方的駕駛員工會，但並非完全代表各自工會或全國駕駛的意見。

研究團隊結論

市區、公路客運配合目前的需求反應式運輸服務(DRTS)，且具有地方公共運輸責任，須兼顧偏遠、原鄉地區，相對於無營業區域限制之遊覽車客運業而言，更易與主管機關取得共識，故得以透過營業計劃書之審議制度調整籌設車輛數條件，並建立相關配套措施。

於籌設門檻，除資本額與車輛數，我國早期對個人計程車資格較為嚴謹，後因車行管理發生勞資糾紛而放寬優良計程車資格證、合作社之條件，使現今審核條件脫離原先機制設計立意，資格不再嚴謹要求須為能實現自我管理機制之業者。遊覽車客運業雖然有車輛數門檻，但目前市場車輛供過於求，在審核細則對其經營過程中是否仍維持該等規模一事未強制要求之下，造成一些業者於成立後為因應市場環境變化而改變(減少)持有之車輛數，使車輛數不足原先籌設規模（不足 30 輛）的小型遊覽車公司非常多。研究團隊認為個人計程車等運輸業個體戶、中小型業者應有強制以責任險作保障之必要。

如強制加保後之車資計算，受訪單位認為乘（旅）客責任險性質上與第三人責任險有異。前者填補駕駛人、車主對於車輛內部乘（旅）客之損害賠償責任；後者則填補駕駛人、車主對於車輛外第三人之損害賠償責任。故前者之保險費應計入車資、票價的成本，而後者並無反映於車資費率之正當性。

關於「計程車客運服務業申請核準經營辦法」與「公路法」對於乘

（旅）客責任險用語上之差異，係源自於「計程車客運服務業申請核準經營辦法」，訂定之初係順應產險業界之用語，就具有對價關係性質之營業車輛保單統稱「旅客」之故；至於「公路法」就「乘客」二字之誤用，則待立法院以修法途徑為更正。

於旅客責任險之內容，受訪單位認為於法要求經營車隊之計程車客運服務業加保旅客責任險之立意，是依經營辦法第 17 條第 3 款確認每位參與的駕駛都加保，使每位乘客皆被保有 150 萬元以上之旅客責任險，故保險依汽車所有人(一單一車)或車隊經營者(一單多車)皆可。

修法強制加保與否，受訪單位認為於法制定保險金額僅屬風險管理方式之一，體質良好之公司本身即具一定理賠能力，謹以責任險要求之途增加保費會影響公司營運，故不論乘客責任險、任意第三人責任險修法強制與否，應多加考量其實質意義，受訪單位於本訪談未表達明確修法強制與否之立場。

若欲放寬政府對經濟之管制，改以責任保險作為進入運輸業之門檻，雖足以取代保障消費者之功能，惟無法完全替代主管機關對於運輸業的管理與政策上的需求。研究團隊認為除現行制度體系並未強力要求業內業者維持經濟門檻，以符合經濟規模之立法原意外，靠行等較缺乏保障之彈性經營模式遍佈，未來需要更多研究投入監理、法制與大眾消費需求等面向間的配適。

假設將責任險納入籌設門檻方案之一，除須效法外國經驗確保維持投保外，任意第三人責任險係分擔業者自身風險，意義異於我國強制汽車責任保險的社會險性質，由主管機關涉入訂定最高保費以減輕業者壓力，將影響保險市場之風險管理機制，故受訪單位期望由業者自行依商業機制詢價加保。

如於業內成立汽車運輸業保險合作社，受訪單位認為過去台灣所推行的保證金制度，或是一直存在的聯保行為等，其最主要的精神還是在於填補過去的一些保險機制，而團體性的共同協助比由單獨性的個人負擔多份財力上的保證，故不能說聯保完全沒有它的功能，惟保險屬金管會管轄，依金管會意見與保險法規定，非保險業者應均不得兼營保險業

務。

就輔導公協會以健全產業之建議而言，公會成立的目的乃成為業界與主管機關之溝通橋樑，惟其並無義務協助主管機關為監理之任務；另業必歸會之意識已逐漸式微，在結社自由與產業派系、意見繁雜之現況下，於補助以輔助監理時，尚需面對審計單位之相關要求，故以輔助監理進行輔導一事恐有困難。受訪單位認為健全產業之願景，應跳脫現有運輸業管理模式，以服務業模式進行管理，設想如何鼓勵業界自發性地朝實質公司化發展經營，方能逐步健全汽車運輸產業，減少靠行模式對於大眾保障不足等爭議。研究團隊認為未來的確需要研究資源投入監理、法制與大眾消費需求等面向間的配適。

附錄 8 -0907 航政司訪談工作會議紀錄

MOTC-IOT-105-MEB003

「以責任保險角度探討汽車運輸業經營管理」

航政司訪談

一、時間：105 年 9 月 7 日下午 3 時 50 分

二、地點：交通部航政司(臺北市中正區仁愛路 1 段 50 號)

三、出(列)席單位：

單位	職稱	姓名
交通部航政司		
交通部運輸研究所		
中國文化大學		

訪談說明：研究團隊為釐清我國產業修法強制加保相關議題，安排與交通部訪談航政司代表訪談，期透過近期推行船舶運送業營運人責任保險、旅客傷害保險之經驗了解推行之困難與可行性。

一、有關船舶運送業營運人責任保險

1. 航業法第 14 條第 1 項規定，船舶運送業應依主管機關所定保險金額，投保營運人責任保險。請問當初制訂強制投保責任險規定時，主管機關是否有受到業者之反彈?推行上有遇到那些困難?

   A:依商港港務管理規則第三條規定，船舶入港前應檢附投保船舶所有人責任保險之文件，是以現況國際航線船舶即檢附加入防護與補償協會之入會證書，作為船舶所有人責任保險之證明文件，因國際航線之船舶運送業皆依相關規定須投保相關責任保險，推行前也有發函給國內相關公會告知與說明，在施行上較無反彈。

2. 承上，航業法第五十二條就違反第十四條規定，未依規定投保營運人責任保險、旅客傷害保險或未依所定保險金額投保或保險期間屆滿未予續保或投保後無故退保者訂有罰則，請問主管機關如何執行監理?目前是否有業者已違反規定受罰之案例?

   A: 因船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法第 3 條規定，有關船舶運送業應於開始營運前三十日內，檢具營運人責任保險契約報請航政機關備查。但船舶運送業加入防護與補償協會者，得以加入防護與補償協會之入會證書報請航政機關備查。目前國內船舶運送業者約莫 140 餘家，主管機關在查核上係以人工方式做核對確認，因家數不多，目前尚未遇到問題。

   另曾有國內航線業者因其運送之船舶為木造船隻，而面臨投保困難之問題，故延遲投保期間而遭開罰，此案最後仍有找到保險公司願意承保而順利結案。

二、有關旅客傷害保險

1. 航業法第 14 條第 2 項規定，船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機

關所定保險金額為旅客投保傷害保險，就傷害保險的本質而言，其係為一定額給付之意外保險契約，屬於死亡保險契約性質，財政部雖有「待記名傷害保險團體承保辦法」之公佈，但在行政程序法施行後，由業者代為投保仍然存有適法性與合理性問題，爰本條第 3 項規定，前項傷害保險之受益人，以被保險人本人或其法定繼承人為限，並不受保險法第一百三十二條第一款及第一百三十五條準用第一百零五條、第一百零七條規定之限制。請問在該條明定排除保險法適用之規定前，是否有受到保險業務主管機關(金管會)來函要求改正?

A:102 年前之舊法的確有面臨依保險法第一百三十二條第一款規定，傷害保險契約應載明被保險人之姓名、年齡、住所及與要保人之關係，於運送實務尚難以執行之問題。另保險法第一百三十五條準用第一百零五條及第一百零七條規定，考量本法以法律強制業者須為旅客投保傷害保險之情形，並無道德危險之顧慮，爰於第三項排除前開條文之適用，俾保障旅客之利益。

研究團隊結論

鑒於本次訪談，研究團隊認為陸正與航政仍有性質上的不同，且汽車運輸業整體而言與國際關係較低，且業者數眾多，情況不同。而對於旅客以屬人身傷害保險之傷害險作要求加保規定，保險契約應載明被保險人之姓名、年齡、住所及與要保人之關係，於運送實務尚難以執行之問題，可因考量以法律強制業者須為旅客投保傷害保險之情形，並無道德危險之顧慮，排除適用，俾保障旅客之利益，故可再思考是否於汽車運輸業繼續以責任險保護車上乘(旅)客。

附錄 9 -0926 臺北市汽車駕駛職業工會訪談紀錄

時問：105 年 09 月 26 日 10:00

地點：臺北市計程車職業駕駛員公會理事長辦公室

出席者：鄭理事長式嘉、周教授文生、楊研究助理育純、朱兼任助理志宣

記錄：朱兼任助理志宣

討論議題

1. 目前職業汽車駕駛在向保險公司投保汽車責任險（如：第三人責任險）部分，是否有面臨困難？

這個問題前幾年在中華民國汽車運輸駕駛職業工會曾有會員提過，但若站在勞工的立場叫司機出錢一定會被罵，因而擱置。第三人責任險屬商業保險，最初保險公司皆願意承保，但這兩年來漸漸不願意，保費也逐年提高；導致現有意願要保的駕駛無法納保，故決定為此提案。

計程車駕駛在社會上相對弱勢，司機月所得大多收支兩平，無法承擔任一突發事故；一旦發生事故導致他人死亡，駕駛人若只有車子這項資產，即須以貸款、二胎借款、地下錢莊借款等方式因應，長期易孳生社會問題。此外，投保保險能增加社會對計程車業者的觀感；當時發生 Uber 爭議時，記者曾針對計程車是否納保一事為訪問，因目前僅車隊有保乘客險，我們回答得很心虛。目前一般民眾對計程車觀感差，主因發生事故時對於財損部分的求償無門（最糟糕的狀況就是以民事訴訟途徑求償，但肇事司機本身並無任何資產）。因此推強制納保除使計程車駕駛多份保障外，也一併提升計程車業的形象。況且在強制納保之後，對於肇事而賠償額度不高者，肇事駕駛會考量到叫警察來麻煩、下年度保費提高等諸多因素，在衡量利弊後更願意於現場即與被害人達成和解，並於駕駛時更加謹慎。至於是否將所有營業車一併納入以共同承擔風險，則需要進一步討論。

Q：對於全聯會透過金管會和商業保險公司協調而推出基本30/60/10，

保費約 8,000 元的計程車標準保單是否知悉？

關於第三人責任險所聽聞的保費都超過 8,000 元，甚至是 12,500 元以上。對計程車駕駛而言，有些會認為一次繳納 8,000 元很高，但若是對保險比較有概念的駕駛便能接受。如能將所有的計程車駕駛強制納保，保費一定有再降的空間；若能降到 5,000 元左右，即能使計程車駕駛認為較合理，進而增加其接受度。

雖然約略知道有產險公司在接這種基本保單，但需靠運氣多打幾家電話才會知道這張保單的存在。產險業者那邊的訊息是每家都有在做，而且不得拒保；但由於利潤較其他的汽車保險低、業務員亦無傭金，便產生消極不主動告知有這保單存在的狀況。

2. 職業駕駛購買汽車保險的比例大約如何？

站在公會保障計程車駕駛的立場，基本上是贊同強制納保的大方向，至於保費負擔、保障內容則待後續進一步討論。最早期商業保險在做的時候，內容是一年 30/60/10，投保率大約 30%；後來慢慢地保費自 4,000、5,000、6,000、7,000、8,000 調整到現在的 10,000 多，反而是沒有保險公司願意承保了，投保率因而剩不到 3%。若以大水庫理論來說，由大家一同承擔並提升整個行業的社會形象，是抱持著支持的態度。

另外對於墊高營運成本而需反映費率一事，因為費率的定案都是與市場協調的結果，因此營運成本的計算僅供參考。各地的運費都是由各地的公工會向縣市政府提議；從前都是新北市依附於臺北市，但這次新北市對於公車費率上反而顯得很強勢，因而搞到局長下台的場面。

3. 如公路法增加職業駕駛須加保第三人責任險（保費可比現在低廉），以駕駛員角度看法如何？

Q：基本 30/60/10（每一體傷最高/每一事故最高/財損最高）內容的保單，在風險分擔上是否足夠？

相較於自用車的 200/500/1,000 的保障內容，30/60/10 的基本保單其實是不足的，會接受這份保單主要是基於其相對的保費為計程車駕駛所能接受。而現在一直調高保費是因多由素質較差的駕駛去投保，

產生了逆選擇的結果，導致保險公司漸漸不願意承保。若能強制投保，使投保的規模從現在的 8,000 輛增加到 80,000 輛，保費勢必下降。

Q：產險公會曾表示：基本 30/60/10 內容的保單保費 15,000 元中，有一半是在填補財損。相關主管機關認為針對行人的人身體傷，該保障應已足夠；如不將財損納入，保費自然能降低許多。這部分公會的意見如何？

我們是認為財損是必要的，尤其現在路上名車很多，一旦出險就很麻煩。保險都是於計程車駕駛有責的時候才賠給對方，對於計程車本身則沒有賠；而乙式、丙式的保險則是一出險雙方車輛皆賠，所以保費才會提高。

Q：現在計程車業有沒有互保？是什麼原因讓計程車駕駛願意選擇以互保的途徑取代商業保險？

有。之前去申請保代公司，但在理賠上有些狀況，便有駕駛去提告；保險司認屬違法後，就收了很多家。

目前的收費標準大約是平均每個月收 2,000 元；因為採分期的概念，所以縱使一年下來總額不輸保險費，駕駛仍願意分期支出。保險理賠的部分則依自己坊間的修車廠的價格，而非以原廠價格（坊間配合的修車廠在價格上較為優惠，材料並非採用全新品，多以中古堪用的材料代之，藉此即可降低成本）。然而當與自用車發車事故時，自用車多回原廠處理、材料換新，原廠又有一定之收費標準，成本自然提高一倍以上。一般商業保險公司多尊重車主的選擇，由車主決定要去哪修、如何修理；而在估計保險風險時，則以原廠價格計算。

Q：由於現在的計程車業的第三人責任保險有逆選擇的狀況，由於駕駛習慣不良的司機佔 1/10，若強制納保是否導致其他 9/10 駕駛習慣良好的駕駛反彈？

當然會，但車禍是意外，很多時候並非駕駛所能控制的風險；一旦發生事故，就會造成許多駕駛無力負擔後續的賠償責任。也許第一年保費均同，但後續的保費就會依駕駛習慣而有所差異。納保對於產業整體未來而言，仍是較佳的發展方向。

Q：保險業界正開發一些新技術，以後的汽車保險不單是用年齡、性別等去計算保費。如：安泰想推使用里程計費，在外國也有依照車主的煞車習慣、超速等危險駕駛情況，以某些公式去換算保費。這種依駕車習慣使保費有所差異的做法，是否接受？

只要公平就好。關於駕駛習慣是能接受，但如果是以里程去計算，對於職業駕駛將更不利。雖理論上開越長時間肇事風險會越高，但這部分也並非那麼一定，宜多加研議。

Q：保費大約落在哪個區間，計程車駕駛較容易接受？

第三人責任險一開始保費為 3,000~4,000 元時就有 30%的投保比例了，因此換算物價後，年繳應以不超過 5,000 元為宜。關於強制險在計程車的保費，大約落在 2,100~2,800 左右；若前一年出險，最高則有到 4,000~5,000 元。

至於投保，通常還是由交通公司（車行）向保險公司出單；個人計程車的部分則由駕駛自己找保險公司。因為有些駕駛不懂費率的調整，費率又有些紊亂，所以汽車駕駛執業公會這邊並沒有幫忙出單。

Q：計程車車隊的部分，在公路法有強制投保旅客責任險；目前在個人計程車、車行的部分則沒有。去年立委有提案：希望計程車客運業能比照公路客運、市區客運、遊覽車客運及計程車客運服務業均能強制投保乘客責任險。您這邊的看法如何？

因為這個出險率不高、保費低，對駕駛的負擔不重，因而採同意之見解。以車隊而言，每個月收 100 元，一年下來差不多 1,000 左右，且越多人保則費率又可以往下降。若只強制車隊投保，而個人計程車不強制，會產生矛盾的現象。

另外，屬強制保險者便應合併規定；例如：同一事故發生時，30/60/10 裡面的體傷 30 就會與車隊所強制納保的乘客責任險有所重疊，只是前者又多保障到乘客以外的第三人。

Q：早期推行強制汽車責任險時，汽車運輸業的公會曾提出要成立保險合作社的概念，是否同意？

既然產險業者有在做，就不必要去搶這塊市場；況且計程車市場僅 8 萬多輛，恐怕沒有能力自己經營這一塊，留給專業經營即可。理

賠其實是件很複雜的事，例如：發生事故時，保險公司在理賠條件、折舊與理賠額度的認定下、向要保人溝通等相關程序皆十分複雜，更需要很多的談判技巧，公會在這部分的能力其實很有限。

研究團隊結論

受訪單位支持修法強制加保第三人責任險，納保對於產業整體未來而言，仍是較佳的發展方向，除保障大眾與業者，也可提升計程車整體形象，且駕駛基於保費機制，會更願意透過和解與配合肇責釐清，但駕駛可能難負擔保費。

保費的降低，除於源頭加強安全管理與良好駕駛行為，以及現今大部分自主投保之駕駛多屬風險較高之駕駛而致保費高漲，透過修法強制增加投保車輛數可分攤風險，降低相當保費，但受訪單位認為須再討論是否將所有汽車運輸業種皆納入修法強制。

計程車駕駛之保費承擔能力，目前強制汽車責任險年保費約為2,100-2,800 元，希望爭取任意第三人責任險之年保費可以降至五千元左右，否則現今投保率大約僅剩不到百分之三；如依業內互保經驗，會員尚可接受分期平均每月兩千元的會費，研究團隊認為未來專案保單也許可以提供更多元的支付方案。

受訪單位認為營業小客車駕駛的保單內容，只要保費在可接受範圍，尚可接受基礎每人傷害 30 萬、每事故傷害 60 萬、財損 10 萬的保額，尤其財損對於市區業務非常必要。於保費計算，不論是否應用新科技曝險，公平反映風險即可，尤其認為行駛里程並非完全反映風險，曝險因子應多研議。

於互助會之可行性，受訪單位指出曾有會員申請保代公司，雖然互助模式於車輛維修經濟實惠，優於保險公司以較高之原廠維修報價，但在理賠上有些狀況，便有駕駛提告；保險司認屬違法後，很多家結束運作，且整體市場最多僅八萬多輛車，理賠涉及許多超出運輸業與公工會的專業，應交由保險業經營。

於乘客責任險修法要求計程車客運業加保，受訪單位支持，認為該險種出險率不高、保費低，對於營業駕駛負擔應不重，且不應只強制計程車客運服務業，應思考整體計程車業的形象。如強制加保任意第三人責任險，應與乘客責任一併規定涵蓋範圍為一張保單銷售，避免重疊。

附錄 10 -1014 臺北市遊覽車客運商業同業公會訪談

以責任保險角度探討汽車運輸業經營管理之研究
訪談台北市遊覽車客運商業同業公會

一、時間：中華民國105年10月14日星期五上午10時00分

二、地點：台北市遊覽車客運商業同業公會(台北市中山區長安東路二段178-5號8樓)

三、出(列)席單位：

單位	職稱	姓名
台北市遊覽車客運商業同業公會	祕書	中華客運
交通部運輸經營管理組		
中國文化大學(研究團隊)		郭育恒 楊育斌 朱志宣 王秀元

討論議題

1.請問目前遊覽車客運業者投保各式汽車保險部分:

(3) 貴會給予哪些協助?

討論：

D. 本公會互助會聯合有意願之業者向保險公司加保，保費與保障內容合理，同時業者均可承擔。當事故產生後的馬路修整、車輛修整等財務損失，以任意第三人責任險賠付，也聯合向保險公司加保一些超額或附加型的保險，以應付財損需要。

E. 本公會互助會財損部分於五年前協議刪除，並與保險公司超額保險取代，以互助會名義出面與保險公司談保單，再以優惠的價格賣給會員。

F. 本公會特別鼓勵本公會會員加保旅客運送險；起因於強制汽車責任險保額於死殘最多 200 萬、傷害以 20 萬為限，乘客責任險僅於死殘最多賠付 150 萬，且遊覽車乘客不限本國籍，亦有外國籍乘客，且外國籍無我國健保給付，亦於意外對業者產生極大的經濟負擔，於實務不足理賠外，乘客責任險未含傷害責任，原透過互助會彌補超額與未涵蓋責任部分，後額度仍不足，故轉以聯合加保至今。

   a. 過去未鼓勵加保旅客運送險前,使用聯保(互助金)方式填補、支付這類費用。

   b. 旅客運送險為一年付款一次的經營成本，保險公司會以年為單位結算損失率，調整各家遊覽車客運公司保費。

   c. 關於承攬旅遊的相關保險,首先是開車前的勞資雙方保險,例如雇主責任險、團體平安險、工作傷害險等；另外則是旅客強制險與旅客責任險部分。責任險與團體平安險不同之處在於,責任險為有第三人的事故發生時賠款，團體平安險為自身跌倒也可以進行理賠。這兩項保險為旅客本身自行向保險公司承保,或是由旅行社承辦公司來進行承保,與遊覽車公司較無直接關係。

G. 旅客運送險也是由互助會一同向保險公司洽談，乘客只要在運送過程當中發生事故皆涵蓋在該險保單，但理賠仍依先後順序，故該險保費較低；即社會責任的乘客責任險為第一優先理賠，而旅

客運送險為乘客責任險不夠理賠時，才會被啟動。就整體保險機制的啟動先後順序為強制汽車責任險、乘客責任險，最後才是旅客運送險。

(4) 是否有遇到會員反映保費過高或是遭到拒保的問題?

討論：

A. 如會員無法自行購買到保險，本公會以互助會名義出面與保險公司談保單，再以優惠的價格賣給會員。

a. 旅客運送險部分，一輛大型遊覽車一年的保費，一開始開辦時為新臺幣 2,000 元，後來因為事故發生的少，所以降成新臺幣 1,500 元。

b. 乘客責任險部分往年都很低，但今年因為事故關係所以比較高。一輛車以 150 萬的保額來說，過去的保費曾經到一年一輛車新臺幣 3,000 元；後來有與保險公司協商分為甲類與乙類車種，因為甲類發生事故率較多，而後來又不再區分甲、乙類，拉平為單一保費，此後保費從新臺幣 3,000 元逐漸降至 1700 元，主因為量與肇事率的變化。

2.全聯會有提供公會聯保服務:

(4) 請問包含哪些保障?

討論：

A. 如本公會互助會會員發生車禍，只要會員報案，互助會代表會前往協助會員(公司)處理，釐清肇事責任，互助會會以過去的經驗與該公司所承保的保險金額來進行估算，當理賠金額不足時，互助會便會著手進行貼補程序，從是故發生後的醫療、養傷、和解等過程互助會都會陪同一起協助處理。

B. 於全聯會之互助以車輛為單位，每車輛入會費約為新臺幣 30,000 元，不限中、大客車。本公會以車輛座位數為單位，每座位約為新臺幣 1,100 元，可比較快速掌握影響人數，理賠之計算較為精確，亦可便利業者依營運需要汰換車輛、車型，例如公司可以買 40 個座位，再依需求調配於多部遊覽車，或是變賣一輛大客車後購置兩輛中型客車應變市場需求；惟本公會互助會之據座位數之計算基數相較全聯會顯複雜。

a. 兩會收費之分別，部分原因基於會員選舉機制而制定，全聯會由各地方公會依車輛數比例派代表，本公會每會員一票

b. 本公會建立互助與聯保的主因，在於保險若未出險，則保險費僅為未實現之費用，業者認為平白被保險公司賺走，於是從臺北市開始互助聯保，也採取一些專家意見與概念，以座位作為投保單位；後全國聯合會也跟進，於當時時空背景認為遊覽車多為大型遊覽車，中型與小型遊覽車的數量並不多見，故以車輛數作為收費依據。

c. 本公會採用座位作為收費依據的最大原因，在於臺北市的遊覽車常作為交通車使用，而在市區行駛時，大型遊覽車的迴轉半徑較大，故中型巴士的數量在全國比例上是較多的。

C. 互助金有限賠償，單事故的理賠金額以死亡每人 200 萬、受傷每人 50 萬（曾經到 100 萬）為最高上限，財損部分於五年前協議刪除，並以超額保險取代，以互助會名義出面與保險公司談保單，再以優惠的價格賣給會員。

(5) 以及會員可享有保障設有哪些條件?

討論：

A. 如欲加入本公會之互助會者，須加保第三人責任險，最基本額度為死亡每人 200 萬、一件事故 1,000 萬、財損 10 萬（第三人責任險部分）、200 萬(超額)。乘客責任部分，除依法加保乘客責任險，須再加保旅客運送險。可透過本公會之互助會聯合向保險公司加保；目前每台車一年保費大約 2 萬左右，會員可以接受且認為很適當，且本公會互助會提供後續的事故後咨詢服務。

B. 本公會互助會互助對象，除離島遊覽車客運業者，於臺灣本島不限縣市，故有業者同時加入全聯會與本公會之互助會。會從臺北市的業務逐漸拓展是全國，原因在於臺北市的業主將遊覽車賣給其他縣市的業者，多半是因為一些司機因欲回到家鄉，故向業主購買車輛。

C. 本公會互助會互助對象限遊覽車客運公司，即便個體戶也須透過公司加入。

D. 會員墊付賠償後，再依要求將對應資料備妥呈送委員會審核，依審核後一週內匯款給業主作貼補；後委員會於下個月開會討論是

否再對會員加收會費分攤。

3. 因遊覽車業設立依汽車運輸業審核細則之規定，遊覽車客運業最低資本額新臺幣五千萬以上。且遊覽車客運業除專辦交通車業務者，其車齡不得超過七年外，均應具備全新大客車三十輛以上:

(8) **該設立門檻如果提供以投保足額第三人責任險做為另一選擇，貴會建議如何?**

討論：

F. 應該不太可行，這個概念與銀行誠實保險相同，業者不可能會希望每年繳交比現在還多的保額；另汽車責任保險主要是做甲地運送到乙地中的路程發生事故的擔保，若取消(降低)資本額限制，改為每年的保費繳納，其意義也會變成經營的信任程度問題，若這些業者依然一再違規，難想像如何理賠。

G. 必須釐清，靠行車並非是因為本身的資本額不足而沒有設立公司，靠行在很早以前已經很普遍；且公司增車可以分為兩個方面，一為營業額到達某個程度後向監管單位提出增車要求；另一種情況則是業主為應變市場需求佈局，但本身沒有適當營業額可向監管單位申請，故向同業提出合作，且車輛不過戶為前提下成立新公司。

其他討論議題：

(3) 遊覽車客運業特性：

E. 遊覽車客運公司主要在地方服務，為民間企業組織，有個別文化，且各方影響力隨領導者能力消長，故產業公會優先關注地方需求，中央法規有時有落實的困難。

F. 早期遊覽車客運業為因應法規籌設需求，由多家經營者出資成立股份公司，並請會計人員統一處裡帳務，但容易有稅務糾紛，發展較佳者會成為主要經營者，其他發展較差者將股權釋出成靠行經營，或有個體駕駛據業績表現向公司購買車輛，以依附公司下獨立經營與承攬業務。

G. 遊覽車客運業至今仍屬特許行業[7]，目前尚有自用車以約五輛車規

[7]應為許可行業；僅公會代表見解，非研究團隊意見。

模籌設公司，多經營廟會、鄉里旅遊、南北運輸旺季支援等零散業務。

H. 隨經濟發展，部分業者有業務變遷，例如最近在都市有發展一日遊的遊覽車公司，其運用行銷方案，藉活絡退休族群休閒生活，充分利用本身車輛。

I. 大眾運輸客運如以既有之補貼條件，跨遊覽車業務經營，有失公平。

J. 遊覽車駕駛訓練為所有車種中的最高等級，但年輕的遊覽車司機能接受新種的電子配備及車種以加深對整體車況的瞭解，相對老一輩的司機雖然知道舊型車種較不受消費者及政府的支持，但仍無法接受、也不願接受這類的車種安排，依舊喜歡使用舊型車種；雖然老駕駛不願使用新車種，但相對而言，對於手邊的舊型車種的車況及車輛機械慣性較為熟練，且也因此較不會做出超過車輛性能負擔的事情，而年輕駕駛常因為過於依賴新型車種的配備，而喪失一些對於車輛機械慣性的瞭解。

K. 安全的問題並非只是新舊車之間的問題，更包含日規、美規或歐規車輛的適應問題，故駕駛的訓練、駕駛與車輛間的磨和適應會是更重要的，同樣的道路、天氣狀況及不可預期的因素都需要被包含在裡面。就目前來說，新車發生事故的比例略比舊車來的高的。

(4) 臺北市遊覽車客運商業同業公會之互助會相關資料：

A. 本公會互助會與公會成立時間不同，互助會目前成立是第 12 屆（三年一屆），公會目前第 15 屆（三年一屆）。

B. 遊覽車客運業內互助會，除全聯會以外，臺北市遊覽車客運商業同業公會也有，且成立時間比前者早。

C. 本公會互助會對遊覽車客運業內業者無拒保權力，亦無強制本公會之臺北市會員加入之權力。

D. 互助對象約為 4,000 多輛遊覽車，臺灣本島約有 98%的中型客車加入本公會互助會。

E. 保險公司與金管會曾對本公會關切，而本公會僅對遊覽車客運業內互助，不對外營業，亦無銀行借貸業務；會費存放銀行，不能營利或對外從事其他轉投資，支出出會員意外賠償用途外，僅行

政費用；惟近年銀行利率低迷，雖會員普遍出險紀錄良好，仍須謹慎運作。

F. 本公會互助金理賠近六年趨近零，因為教育訓練、車輛保養、工時記冊、監理單位的監理落實、中小型的遊覽車車型較多等因素，故肇事率相較於大型遊覽車居多的全聯會而言是相對低的許多；另本公會臺北市會員相較於其他縣市的遊覽車公司，較會自主風險控管，業者較有安全與教育意識，其中原因也包含臺北市車輛較為密集，若發生事故時理賠金額常會超出預算，故更需要勞資雙方的合作。

G. 公會與互助會之別：

a. 互助會與公會在功能上是不一樣的，互助會主要承辦的為保險，公會所承辦的比較偏政府的法律規章、監管與衝突處理，在教育訓練方面多數由各公司自行承辦；另外在互助會與公會的委員組成上也有所不同，公會是由落籍於臺北市的公司所組成，而互助會是由除離島的全省會員所組成。

b. 談保單主要是由互助會統一與保險公司洽談，最主要原因在於互助會的委員是由各會員所選舉投票而來，且會員遍及全省(不含離島)，與地方產業公會不同，故需要向自己的選民負責。

c. 互助會主要是在公會底下運作，仍然是受限於公會的規定，互助會沒有頭銜、職稱向政府單位提出建言，但可以向公會提出建言，再由公會將所有的事情進行頒佈；最後，除非是地方性問題，再由公會向全聯會提出建言，由全聯會進行全國意見統整。

H. 本公會互助會僅依座位數收取入會費，後續並非每一年都必須要繳納會費，再依理賠情況於每期檢討是否向會員再加收會費分擔，確保互助金水準。拒絕依委員會檢討結果配合分擔之會員，本公會互助會將先提出警告，若不願配合則以退會處置，並停權處理，於退會時會依據年數進行退費。

I. 互助金之理賠金額依互助會幹部審議，幹部成員約 27 人，由互助會員等票投票權選出監督整體互助會的委員，分為四組各司其職，當事故或是有需討論的議題時，小組會先進行討論，再將議題提出給全體委員會一同討論，在討論會時以合議制為主。

J. 本公會互助會每年召開會員大會。

(5) 全聯會之互助會相關資料：

H. 遊覽車客運業內之個體戶較多循全聯會參與互助。

I. 聯合會之互助會委員由全國不同的地方公會按車輛比例任派，故這些委員絕大多數身兼公會與協會管理職。

J. 聯合會並未每年召開會員大會。

(6) 全國遊覽車客運業加入互助會之狀況：

A. 全國一萬七千多輛的遊覽車扣除停用、修理等，其參加互助會比例大概有 95%以上。

B. 有些遊覽車客運業者同時加入全聯會與本公會互助會。

(7) 遊覽車客運業互助會的歸制：

A. 本公會互助會認為，應該要被歸制在旅行社的品保協會底下，因遊覽車為旅行中的「行」，而互助會能保證他們有 1,600 萬的旅客責任險。

B. 本會互助會認為若能發展為遊覽車品保機構，能對車況、司機、車輛經歷脈絡、保養、司機訓練等的保證，從開車的人到車輛本身都能保證。

a. 中華民國遊覽車客運業品質保障協會運作情況：產業協會的建立非常需要業內具聲望的意見領袖帶頭，遊覽車業原本想效法旅行業建立品保協會，但創始領袖因個人因素離開，由台中的理事長接任，理想與願景在執行上也打折扣，使協會無法對產業充分發揮效果；目前最具指標的業務為遊覽車影音公播權，卻也顯出品保協會並非全國產業代表的隱憂，尤其品保協會建立不久，僅於各地方吸引少數遊覽車客運業者加入，公播權的授權量尚可支應協會運作。

b. 全體汽車運輸業成立品質保障協會的條件：首先，協會的成立要有人願意出來帶頭，並有修法予相當的權力，輔以相當發展成果作口碑，大家才會更願意加入；否則各業仍遵循業必歸會原則，以公會為主，尤其汽車運輸業種繁多，且牽連其他產業深遠，短時間難透過民間作密切的跨業合作。

(8) 遊覽車客運業全聯會與臺北市地方公會之互助會能否合併?

A. 互助會與全聯會的合併議題，存在一些本位主義，若要合併必須要先將未來藍圖描繪清楚，而我們這些委員亦要思考如何配合這樣的藍圖，不要為了合併而合併。

(9) 最近桃園遊覽車火燒車事件軼事：

A. 該遊覽車公司屬本公會會員，保險公司有進行理賠，據檢調單位調查結果，事後再向遊覽公司進行求償。

研究團隊結論

臺北市遊覽車客運商業同業公會之互助會，之所以可以讓許多業者加入的原因，首先，明訂入會會員應加保之險種與保額，盡量不消耗互助金；第二，互助會主要業務並非互助金理賠業務，而是在入會門檻之加保基礎上，於會員發生車禍意外時，協助釐清肇事責任與保險公司理賠等諮詢服務，務實地對會員服務，落實業內互助精神；第三，服務對象雖僅遊覽車客運業，但不限公會所在之臺北市，除離島外，遍及台灣本島，提升互助會員數，加大全體風險承擔能力；第四，設計適宜收費機制與理賠計算基礎，同時以數據計算之合理性加強會員信任；第五，可協助會員與業者向保險公司談較優惠保費與保險內容；最後，以遊覽車客運業而言，規模、車輛單價和運輸風險皆昂貴，普遍尚能接受與承擔適當的保費與加保理由。

受訪公會代表認為互助會可以加入旅遊品保協會內分擔風險，且遊覽車多配合旅遊業，互助之精神也基於保障遊覽車業者品質，意義相符。如遊覽車業互助會發展為遊覽車業品保機構，能對車況、司機、車輛經歷脈絡、保養、司機訓練等的保證，從開車的人到車輛本身都能保證，不論僅於遊覽車客運業內，或全部汽車運輸業共同成立，皆需要具聲望的意見領袖帶頭，並修法授予權力，才有建立的可能。

於責任險是否可作為進入門檻方案之一，或作為彈性調整資本、車輛數的配套，受訪公會代表認為可行性低，且品保性質類似保證業者經營的信任程度，而不僅理賠能力，難想像如何理賠屢次違規的業者。

附錄 11 -1027 第二次專家學者座談會

「MOTC-IOT-105-MEB003」

責任保險角度探討汽車運輸業經營管理之研究

第2次學者專家座談會議

一、 時間：105 年 10 月 27 日下午 2 時 00 分

二、 地點：交通部運輸研究所 10 樓會議室（臺北市敦化北路 240 號）

三、 主持人：中國文化大學林教授恒志

四、出席人員：

公路客運汽車審議委員會黃召集人德治

交通部路政司張副司長 舜清

交通部法規會李執行秘書明慧

交通部運輸研究所運管組張組長朝能

中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會魯理事長孝亞

台北市遊覽車客運商業同業公會胡秘書蜀運 請假

新北市遊覽車駕駛員職業工會李理事長式嘉

中華民國計程車客運商業同業公會全國聯合會梁理事長平良

中華民國全國駕駛員職業總工會黃秘書長淑惠

台北市汽車駕駛員職業工會鄭理事長力嘉

「MOTC-IOT-105-MEB003」

責任保險角度探討汽車運輸業經營管理之研究

第2次學者專家座談會議

財團法人資訊工業策進會科技法律所陳研究員宏志 陳宏志

五、出(列)席單位：

單位	職稱	姓名
交通部運輸研究所		史習平 黃玉欣
中國文化大學		郭可偉 楊育如 謝宏

座談說明：

計畫原先是透過責任保險探討整體運輸業的經營管理，但期中審查發現九大運輸業因業別不同導致經營管理問題的態樣亦不同，故目前聚焦於遊覽車客運業與計程車客運業為比較深入的探討。

1. 籌設門檻

根據 105 年公路總局的車輛數報告，目前遊覽車總計有 17,000 多輛，計程車則有 86,000 多輛。依照去年度研究案曾指出：我國目前對於「汽車運輸業審核細則」、「公路法」之規定較為制式，所需資本額相當龐大，車輛數亦設有一定門檻。起初是基於規模經濟之思考，希望能維持一定營運規模以確保繼續經營與實現賠償責任之能力。

a、 公路客運、市區客運除依規定外，得經主管機關核可後，例外由審議委員會在比例上調整。
b、 遊覽車維持制式規定，未有例外。
c、 計程車若以公司行號經營者，資本額需達 500 萬以上，車輛數達 30 輛以上；以個人經營者，門檻則相對寬鬆：只需職業六年以上，三到五年間未有犯罪紀錄、肇事、違規扣點等情事，即可轉經營個人計程車，且車齡需不超過三年。

在相關外國立法例上，美國雖各州規定皆有不同，但在客運業申請執照時，原則上並無制式化的最低資本額、車輛數之限制；取而代之者，係要求證明具備最低財務責任（例如：以投保一定程度之責任保險、由銀行為保證、由擔保公司出具保證書等方式，作為運輸業門檻之限制）。德國則以相當高額的強制責任險作為運輸業申請執照的必備條件。日本幅員廣大，客運業在申請職業許可之際，皆須強制投保包含第三人責任險、乘客險，且保險金額相當高；在車輛數的部分，東京、關西等較繁榮的地方規定最低車輛數為 5 輛，其他地方有僅需 3 量即可者。以上皆不同於我國制式化的資本額與車輛數之設計，係就營運計畫書之可行性進行實質審查。本研究欲以賠償責任、擔保責任的角度，探

討是否得將投保第三人責任險作為交通運輸業取代或申請門檻的選項之一；而今天討論焦點將集中於計程車客運業與遊覽車客運業的籌設門檻，探討能否仿照外國經驗以責任保險作為彈性的申請門檻。

2. 強制交通運輸業投保保險險種

在梅嶺車禍後，於「公路法」第 65 條第 3 項便強制營業大客車投保乘客責任險；路政司於訂定「計程車客運服務業申請核準經營辦法」時，則要求計程車客運服務業投保旅客責任險。因而目前交通運輸業中，僅計程車客運業尚未被要求強制投保乘（旅）客責任險；去年有立委對此曾提出相關修法建議，希望能藉由此次座談蒐集到業界對此之相關意見。

3. 現行汽車運輸保險體系之檢討

關於發生事故時，對於駕駛、乘客、車外第三人所能獲得之補償機制，現行計有四種：

a、 第一線補償機制：強制汽車責任保險

此為最基本之保險，目前全台投保率已達 95%以上。

b、 第二線補償機制：補償基金

若駕駛未投保強制汽車責任保險，依照「強制汽車責任保險法」尚設計有一個補償基金作為的受害者補償的後備機制。

c、 第三線補償機制：商業保險

責任保險細分為體傷、財損。金管會曾與計程車公工會、產險公會針對計程車第三人責任保險擬定一份具有自負額、價格較低的保單，惟於兩年後進行檢討時，便因投保人數不足(僅 8,000 輛，佔計程車 1/10)、賠款率高而須進行保費的調整；然而，該張保單經調整後的保費實與一般商業保單的價格所差無幾，造成計程車駕駛欲投保第三人責任保險卻面臨保費高昂的進退兩難。

d、 第四層補償機制：互助聯保

互助會為公會底下的一個委員會，提供會員在已投保特定保險之前提下（除法定的保險外，尚要求投保一定額度之旅客運送保險等商業責任保險），若經前三線補償機制仍有未能填補之損失時，藉由互助金的撥款協助填補損失。

若損失過鉅，超出上述四層補償機制所能填補之界限時，則最後需面臨相關民事賠償責任。由於保險可以在前線降低一定程度的風險，本研究認為對於資力較弱的個人計程車尤其重要。

至於遊覽車公會在事故發生時，除進行賠償責任之分擔外，亦會協助業者進行保險協調、受害人和解等事項，使運輸業者於事故發生後仍得順利經營。砂石車業者亦有類似的組織。因而如何能促使計程車業的保險體制更佳健全，亦是本研究關注的焦點之一。

討論議題

五、　為健全汽車運輸業營運及發展，是否可以仿效國外以責任保險證明做為申請籌設條件之一，以做為加強對於運輸業業者經營管理或駕駛員之保障，敬請討論。。

討論摘要：

1. 計程車業界：

對於是否將責任保險證明列為申請籌設條件之一並無意見，且認應屬可行；惟此政策對於現行已存的營業型態在實務上將如何配合運作則須多所考量，若以台灣的現行實務多為靠行之情況下，保險的相關費用預估最終仍將由駕駛負擔。另於公司於籌設階段多未購車，應無法購買相關保險，執行時可能須改由車輛於監理站領牌時，再附上保險證明為佳。

2. 陳宏志經理：

本案緣起是為了檢視汽車運輸業審核細則，九個業別分別有不同

的需求。目前主要面對的問題就是靠行，以遊覽車客運業為例，理論上將近 1,000 家的公司至少會有近 30,000 輛的車，但實際上僅 17,000 多部。主管機關最在意的就是管理，檢視是否能以責任保險取代現行制度。美國之立法例係透過聯邦立法，要求汽車運輸業有責任保險之證明；另外再透過州法的機制（如：加州），針對公共運輸訂立公共事業法，亦要求有一定之投保額度。這些外國經驗或許能成為我們規劃汽車運輸業經營管理上的參考。

保險最原始的機制是在填補損害，客運最在乎的是體傷，而貨運在意的反而是財損；因而在保單設計與最後應提出的證明就會有所不同。互助會的機制在體傷或許好用，但在貨損就有疑慮；一般公司會以商業保險的模式去分攤風險，但互助會本質仍是遊走於「保險法」第 136 條的灰色地帶。因此，最後若推導出業者及主管機關皆認為應修改汽車運輸業審核細則、添加責任保險的可行性時，或許可以考慮以試行的方式。例如：計程車從業人員一直覺得自己屬於經濟弱勢，相對的保費又降不下來，也希望能以強制投保的方式，或許便能先做看看。

另外須提醒的是：，因為投保、工作皆涉及人的基本權利，若真的要改，絕不是交通部發函或做出行政命令即可為之；若遇強制投保汽車責任險，是必須修法或立一個新的法。此部分再請研究團隊做一個通盤的檢討。

3. 黃德治教授：

運輸業存在一定的風險，而透過保險制度使風險發生後有一定的財源處理相關理賠事宜，則是相對較好的方式。外國的立法例多以保險制度來控管風險發生後的理賠，因此朝這方面為研究是正確的選擇。除了理賠事宜外，也希望能讓保險制度更加專業化。

保險的費率會因風險發生的高低而有所不同，風險高低則因公司、個人等因素而有所差別；較上軌道的管理模式能降低車禍發生的頻率，故在保費上應給予較便宜的費率，反之則高。至於是否能找出客觀專業的標準，若研究能進一步的對此為探討、處理，定能節省主管機關行政上的工作。在外國若無法投保，甚至將無法取得駕駛資格；若經常發生重大事故，使公司經保險公司查核認定風險甚大，則會拉高該公司之保費，此舉將使公司經營成本增加而影響其競爭力，嚴重者甚至會因保險公司的拒保行為而無法再繼續經營。

4. 李明慧參事：

計程車客運、遊覽車客運與公路、市區客運的經營型態與規模均不同，計程車與遊覽車在實務上靠行業者很多，因此遇到的問題也會有所不同。責任保險的本質係汽車運輸業為了分擔自己對於旅客或第三人的賠償責任而投保，目的係分擔運輸業自己的經營風險，而政府在整個制度設計目的亦非為旅客而設。不論有無投保責任保險，汽車運輸業於發生侵權行為時均有民事上的損害賠償責任，甚至該損害賠償責任亦非以其投保之保險金額為限。照理說，業者欲分擔自己的風險應自行主動投保責任保險，惟政府為了健全運輸業，避免運輸業倒閉導致公共運輸受影響，並間接使受害者的損害求償無門，方介入並強制要求汽車運輸業投保相關責任保險。既然本質上屬汽車運輸業為降低自己經營風險方予投保，此與我們是否去賠償旅客在做法的本質上意義即有不同。例如：保險金額 200 或 250 萬等究竟是如何計算出來的？還是說只是隨著物價指數去做調整？風險雖與整體賠償額度有關，而陸海空的賠償行情均有不同（越大的航空公司賠償責任越重，這也與國際公約有所相關）；然現今客運一條人命的賠償金額已遠遠超出 200 或 250 萬，該筆金額的訂定恐怕是衡量運輸業者之負擔能力而為（保險金額越高，保費負擔則越重）。

此外，於籌設階段通過後，方能進一步去購車、買設備、保險等，因此在議題中所謂「仿效國外以責任保險證明做為申請籌設條件之一」，其中的「籌設條件」似應調整為「許可條件」。關於責任險，政府在第一層次應決定是否強制納保，此屬於政策問題；當前提決定強制納保後，方能進入第二層次：討論是否僅納入一般管理手段或應做為許可條件。責任險通常為一年期，若往後第二、三年皆未納保時，究竟應以許可條件不成就而予失權效間或僅處以罰鍰，在後續配套的設計應多所考量。而就納為許可條件或僅作為一般管理手段一事，目前就研究團隊的成果中則仍未有具體呈現二者之間有何差別、以及影響手段選擇之因素。

5. 張舜清副司長：

首先應先釐清籌設門檻之條件背後所代表的意義為何，最後才能討論到可否以責任保險來取代現今的籌設門檻。以遊覽車客運業為例，資本額需達 50,000,000 以上之規定，係希望遊覽車經營者具備一定的資金財力以實現其經營責任，擔保將來發生的消費糾紛或產生損害賠償責任之際能作為後援；車輛數限定至少 30 輛則是市場機制的反應，此係源自早期認為大客車要進入營運市場須具備一定規模的車輛數，方能達規模經濟，使經營上更有效率之故。當時客觀環境對於保險的接受度並不高，因而選擇藉由資本額的要求使經營者均能具備一定之財力；然現今的時空環境已與過去不同，而運輸業者對於保險的接受度則越來越強，自然能進一步討論是否能以責任保險直接取代資本額的籌設門檻。至於車輛數的限制則應回歸市場機制，由經營者自行衡量，以主管機關的立場應毋須對此多做要求。至於過去對於市公車、公路客運關於車輛數的要求，則是依整體的營運計畫班次安排、整體行駛時間等，以決定應準備多少的車輛數方能提供其所欲達到的服務品質。

當同意以保險作為經營門檻或許可條件後，方能決定應要求運輸

業者買何種保險較為適當。主管機關關注的焦點在於：哪種保險能夠維持住經營者基本的經營責任、該負擔的損害賠償責任。以今年 7 月 19 號在國道二號高速公路所發生玫瑰石通運遊覽車的火燒車事件為例，在短時間內能與陸客家屬達成和解的主要原因在於：旅行社投保 200 萬的旅行責任險外，玫瑰石通運本身也購買了足夠的保險（包含：200 萬的強制汽車責任險、公路法規定的 150 萬的乘客責任險再加額買到 200 萬以及旅客責任險），故總計一名乘客在保險的部分可獲得 664 萬的賠償。雖人命無價，但這 664 萬代表著經營者對於所載之旅客能提供最基本、能負擔的賠償責任。試想今天這間遊覽公司僅有 200 萬的強制汽車責任險，當發生如此巨大的事故所衍伸的鉅額賠償金，公司恐怕會立即面臨經營上的困難；故適當的保險商品能協助分擔經營上的風險，對於運輸業者而言保險乃必要的之舉。

而籌設條件欲要求投保那些保險產品，取決於主管機關對於個別運輸業經營者一般所認知應分擔的風險為何、基本保障為何。目前主管機關認為必需的有強制汽車責任險以及營業大客車的乘客責任險（因一輛車最高可載運達 40 多人，一旦發生事故，單憑經營公司本身的財力恐怕無法承擔），而法律上所規定應與保險的內容並不代表其本身應承擔的責任限度，且每一種運輸業所面臨的經營風險亦有不同。籌設門檻的討論，必須要考量各個業種在經營型態上所面對的不同風險需求；不見得所有業種都適用相同的責任保險設定。

6. 張朝能組長：

目前對於車輛數與資本額限制的相關研究顯示：在執行面上，車輛數與資本額限制已經不具意義，在資本是跟銀行借錢來因應籌設的情況下，無法確保公司存在一定的資金；在車輛數上因靠行的興盛，去年對遊覽車公司車輛數的研究就發現平均一家公司的車輛數僅 10 點多輛，亦不足法規限制的 30 輛。過去設定之籌設標準在現今執行面上已無法達到原先設定的目的，因此在參考外國制度時才發現其均

以保險制度因應。

在思考層面，首先是應否將保險加入籌設門檻、加入有什麼好處。目前計程車、遊覽車的聯保制度存在已久，足見有其需求存在，然保險公司並無法回應這樣的需求，業者只能自力救濟。若公部門將保險作為籌設門檻之一，金管會從法律面自會配合，無形中亦課與資方一定的責任；對現狀而言，只是將現有需求為正規化的處理，使保險市場成熟而吸引保險公司承保。

再來思考政府的責任應做到什麼程度。例如：所有的市公車、公路客運、遊覽車皆強制投保乘客責任險，僅計程車未納入規定；目前這部分大家已有共識，業界亦支持，因而建議部裡面可先推行這部分。但若認為政府部門的責任僅係乘客有所保障即可，車外第三人的部分則由駕駛自行衡量，便產生現行計程車對於第三人責任險的部分有的有保，有的未保的情況。依照保發中心的資料，保險公司對於計程車第三人責任保險的部分是賠錢的狀況：會去買保單的就是認為自己有肇事風險的人，導致保險母數不夠大；而風險較大的這群人去買保險，果不其然的事故發生，至保險公司賠率超過 100%，自然保險公司亦不願意再承保。保費蒸蒸日上，又讓更少計程車駕駛再去買保單，就形成了一個惡性循環。

原先研究計畫係希望能以保險制度完全取代車輛數和資本額，惟現今似乎仍無法完全取而代之，故轉而思考若以保險作為籌設門檻之一，是否能有不同的進展。建議政府第一步最基本的是保障車內乘客的安全；第二步則是將保險納為進入運輸業的門檻，則資方有責任去跟保險公司談，這部分應該是可行的；第三步當然希望能有使計程車司機亦能負擔的合理保費，這部分因設計保險公司合理的商業模式，目前較為困難。

在期中計畫曾做過交通運輸業的盤點，座談後黃所長曾經建議不能像霰彈打鳥般無法聚焦，剛好當時亦發生了國道遊覽車火燒車的事故，凸顯了以保險分散風險的優勢，因而對遊覽車的聯保等制度詳細加以研究。加上計程車業界對於乘客責任險強制納保一事採支持的態度，第三人責任險則卡在保費過高的問題，因此現在才會僅聚焦在某個行業來做討論。這個研究案還是要麻煩團隊對於後續各業別進行盤點，貨運業靠行的狀況亦嚴重，雖無乘客責任險，但出險時貨物部分亦有類似問題，尤其貨運業有四五千家，亦應再深入地去探討。

六、　目前我國汽車運輸業除強制汽車責任保險外，僅依公路法第 65 條第 3 項規定公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，應投保乘客責任保險。對於實務上可能涉及汽車運輸業之重大事故意外，針對目前商業投保之部分，業者及駕駛員有遇到何種困難?

討論摘要：

1. 關於法定乘客險

(1) 計程車業界觀點

現今法規僅要求計程車客運服務業強制投保旅客責任險，計程車客運業則未要求，導致計程車客運業、計程車客運服務業一國兩制的狀況，消費者亦容易混淆。

計程車旅客責任保險的投保並未遭保險公司刁難，僅因程車客運業未強制投保，則依國人的習性便造成部分自行投保而部分未予投保之狀況。依現今社會環境，計程車駕駛需對社會、自己均負起一定的責任。

此外，關於保險費率長期而言似回歸到駕駛人本身，每年審核駕駛人之行為模式以決定保險費率；而非以交通公司做為投保單位，導致駕駛人離開該交通公司時又重新計算保費之不合理現象。

(2) 黃德治教授：

A. 主管機關在管理上多考量到未來風險的問題，由於早期對於保險制度較少給予關注，因而採用資本額與最低車輛數的要求希望能使交通運輸業維持一定的規模。早年交通運輸保險在保險公司所佔的比例亦不多，一直到強制汽車責任保險推行後，交通運輸保險的量才大幅增加，並得到許多的關注目光。然而，在交通運輸業的乘客保險方面，則始終未能做出很好的處理。

B. 計程車又稱為準交通運輸，遊覽車雖無類似稱呼，但不特定旅客在選擇遊覽車公司時亦難評估其是否具備理賠能力。政府如能訂定標準，有助於增進大眾對公共運輸、準公共運輸之信任。「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」雖然法院的判例認為交通部對該金額的訂定僅具參考之用而不存有法律上的拘束力；但實務上進行和解時，仍不乏以該辦法訂定的金額作為理賠和解金額的共識，事實上仍有助和解的達成。一般人對於善後的處裡多已身心俱疲，不見得希望在經歷冗長的司法程序，因而該標準所訂定之金額仍有助於紛爭的即時解決；如欲要求更高的賠償金額，取而代之者即須進行司法程序為進一步的判定。關於乘（旅）客責任險所規定的保險金額亦同，雖僅是初步的體傷之額度，但大家仍認為該金額的訂定亦有助於問題的解決。

強制汽車責任險早年送到立法院審議時（陳前總統擔任立法委員之時），曾就保險範圍僅及於第三人而不含乘客一事有過爭議並為修改。由於立法院審議程序的設計：後屆立委需聯署達一定數額並經再議程序，方能推翻前屆立委審議決定之內容，因此強制汽車責任保險法在歷經三屆立法院的委員會審議後，條文內容前後矛盾的情形甚為嚴重；在得到立法院同意後，該法案方退回行政部門重新檢討整理。在重新檢討的過程中係由財政部主導，其中有位次長基於保險的理論提議：乘客為車內之人，並非車外不特定的第三人，不應混為一談；故後來送交立法院的版本中，強制汽車責任保險的保險內容便不及於乘客。由於強制汽車保險法採取無過失責任，並附帶有許多的配套制度，本質上均與乘（旅）客責任保險之性質不同，因而此一修正方向十分正確。民意機關的想法係認為乘（旅）客亦應得到相當的保險，只是在第三人責任保險

之相關法律體系上有所錯置，因此現行法係將此二者予以切割處理；然而，對於運輸業者提供乘（旅）客相當保險作為其經營條件一事，當時的民意機關應是持肯定態度。此外，強制汽車責任險本質上屬應急的措施，加上採取無過失責任之設計，須避免將保額訂得太高，否則將易誘使道德風險的產生。

C. 假使在推動保險制度的同時，對於保險公司衡量風險的專業能力同步的予以介入，保費就不一定僅為單一標準的樣態。例如：在第三人責任險的部分，大家也希望能有差別的費率：由肇事率高者負擔更重的保費；旅客責任險的部分亦應該依相同的精神為考量。若將來能建立起制度的透明化，由多方參與取代單方訂定的模式，應該有助於費率公平性的達成。

D. 貨運對於貴重的貨物所要求的賠償金額亦大，此部分亦屬風險，需要由保險去加以填補；然貨運是完全不同的樣態，關於承載貨運的風險，通常貨主皆已有事先規劃；例如國際性貨物與海運發生連帶關係，而在陸運部分有何種風險，此部分貨主本身皆已有相當程度的考量。這部分政府則儘量不介入為佳。

(3) 李明慧參事：

貨運的狀況與客運不同：客運是為了要分擔風險而投保保險，而風險分擔本為業者應自行考量、自行決定之事；政府強制其納保之目的首先係考量一旦風險發生致客運公司倒閉，將影響公共運輸的運行；其次是考量受害人求償無門的問題。至於貨運是否強制納保亦須就這兩個目的為考量：第一，台灣有無貨運公司會因其倒閉而影響整體經濟發展？第二，貨運發生的損失多為財損，規模較大的財損則通常會是公司對貨運公司間的損害賠償，個人對公司的委託的損害多不致有太過龐大的賠償問題。政府若欲使貨運強制納保，則其強制的目的必與客運有所不同。此外，保險對業者而言亦屬增加的成本負擔，例如：大企業若考量事故發生風險極低，且其財力足以因應賠償額度，則強制其納保是否有意義？這些都應該納入強制與否的政策思考因素。

(4) 張舜清副司長：

從計程車的產業觀之，大部分的司機都是個人經營；除了政府要求該投保的強制汽車責任險外，若業界覺得應參考大客車投保乘客責任險的需求，政府可以站在輔導的角色協助，或是以立法去要求所有計程車應該強制投保。既然業界與政府都有同樣的看法，立法就能水到渠成。其實現在有些像高鐵排班或車隊的業者已經意識到保險能分擔他們經營上的風險，因此早先一步就自行投保了。

大家對於強汽險的高度信賴源自於強汽險在費率上所採取無營無虧的特性，在費率結構上強汽險並無所謂的盈餘；每年的費率設算是依過去的預期損失與預收保費為合理的精算，即便保險公司在理賠上有所盈餘，亦應提存至特別準備金中，不能放進保險公司的口袋。一般商業的責任保險包含：乘客責任險、旅客責任險或其他車外第三人責任險，保險公司在設計保單產品的時候便會有營利事項，基本上費率就會比強汽險高；但這不代表投保者居於弱勢，有些業者是透過團體購買的方式與保險公司聯合議約（例如：以公會的力量），購買者藉由對各家保險公司的理賠條件、理賠服務進行多方比較，不見得會比立法強制納保得到的條件為差。

此外，「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」並非強汽險的法源依據。當運輸業發生行車事故負擔損害賠償責任之時，得選擇不經過冗長民事訴訟程序，以和解方式與受害者及其家屬達成協議；該辦法是行政機關提供作為和解參考之用，亦無約束賠償責任限度之效。除強汽險以外，主管機關在約束運輸業者投保乘客險之保險金額時，便會去參考所訂定的損害賠償辦法。基本上是以不低於該辦法所定的損害賠償和解金額為準，但有些仍會在考量整體公益性、整體風險後而為較高的要求。

若拆解紅珊瑚遊覽車國道火燒車意外的每人 664 萬的保險內容，其中強制汽車責任險有 200 萬、公路法第 65 條要求的大客車乘客責任險 150 萬（此案有加保到 200 萬）之外，關於旅行業責任險的部分則非交通運輸法規的相關規定，而係觀光管理規則第 53 條要求業者針對大陸、港澳一定要投保。而業者本身另有投保遊覽車乘客運送險，此即屬任意險種。若真正檢視汽車運輸業保險的規定，涉及車子本身的僅 200 萬;這 200 萬是否能取代現行資本額

所擔保的損害賠償責任，則建議研究團隊為整體的思考。

九大運輸業若分別觀之，大客車尚有其他保險相關規定，計程車、貨運這些就第三人責任險投保金額較高、或利用運送責任契約去分散貨物本身的風險等，保險內容的高低落差極大。未來假設有機會請保險公司來擬保單，由於九個業別的風險因子、需求皆有所不同，也會造成保險公司的困擾。若能聚焦在某幾個業別，對研究團隊在研究上能較省事之外，打擊焦點亦較特定；未來如欲施行，保單擬訂後或許亦能請保險公司與業者來評估這份保單的可行性，這個研究就會更有價值。

(5) 張朝能組長：

此部分較有共識，應能順利推行。

研究團隊回應：

大家對於計程車強制納保乘客險皆抱持正面的態度，這部分將納為我們研究團隊重點著墨的議題之一。需要進一步釐清者，係實務上保險公司對於計程車加保乘客險一事抱持歡迎的態度，由於乘客險的出險率不高（車內乘客人數有限，且市區速度不快，乘客較不易出現重大傷亡的事故），保費亦便宜。在保險公司與計程車業者雙方對於乘客險皆無爭議並有高度共識的情況下，研究團隊亦會建議交通部不妨在政策上引導或強制計程車業者投保乘客責任保險。

2. 關於任意第三人責任險

(1) 計程車業界觀點

計程車駕駛不論是受雇或靠行，基本上皆為個體戶；個體戶在臺北收入較好的一個月約 40,000 元，只要發生一件事故，一年的收入都不夠賠，經濟上相對弱勢。若營業計程車能加強責任保險的投保，除有助於提升社會形象、承擔社會責任外，更能分擔相對處於經濟弱勢駕駛的風險。

任意第三人責任保險理賠之範圍包含人和財損財損，其中財損內容包含了可能較為昂貴的汽車修理費（如：高級車款），切合計程車業界之風險需求；然而亦因保險母數之不足而保費居高不下，駕駛的僥倖心態則助長母數不足的狀況雪上加霜。以計程車駕駛人一個月約 40,000 元收入為例，計程車第三人責任保險的保費一年為 12,000 元，則平均計程車駕駛人一個月成本達 10,000 元；意即：計程車駕駛人花費在第三人責任保險的保費成本將近佔了月收入的一成，更遑論尚有其他種類的保費成本。又，保險公司對個人車行與合作社的保費採取區隔化措施（個人車行與合作社車的保費相差一至二成左右），使個人車越來越少；國家發給個人車優良駕駛之認證，卻又未對該認證給予相應審核及待遇，此一為制度設計不合理之處。

前年 10 月開始有所謂的公版保單（計程車專案保險），雖保費較低卻在理賠制度附上有自負額的設計。自負額係依事故發生次數計算數額多寡（第一次事故發生 3,000 元，第二次 5,000 元，第三次 8,000 元）；然而，在單一事故中又有所謂的「從車又從人（發生車禍若同時財損人傷算事故發生兩次）」的限制，有違單一車禍一次性處理的常態思維。且一經出險，隔年保費將向上加二、三級，但若一年未出險保費僅調低一級，似不成比例。

此外，保險公司對於個人車行投保第三人責任保險一事多予拒絕；縱算團結一致計程車總量仍不超過九萬輛，保險公司不見得願意就第三人責任保險的保費與承保意願和計程車公會為商談，因此才希望國家能介入此事，使計程車的事故風險得以順利分擔。若能計算出較為合理的保費（例如：採行公辦民營之模式，在費率的調整上方具一定的控管），再輔以法規強制計程車業者投保第三人責任險，除能改善社會對計程車業之觀感外，亦能確保九萬輛保險母數之實現。

(2) 陳宏志經理：

保險最原始的機制是在填補損害，客運最在乎的是體傷，而貨運在意的反而是財損；因而在保單設計與最後應提出的證明就會有所不同。互助會的機制在體傷或許好用，但在貨損就有疑慮；一

般公司會以商業保險的模式去分攤風險，但互助會本質仍是遊走於保險法第 136 條的灰色地帶。因此，最後若推導出業者及主管機關皆認為應修改「汽車運輸業審核細則」、添加責任保險的可行性時，或許可以考慮進一步的試行。例如：計程車從業人員認為自己屬於經濟弱勢，而保費遲遲居高不下而希望能強制投保，或許便能從計程車業先著手試行。

另外須提醒的是：投保、工作皆涉及人的基本權利，若真的要改，絕不是交通部發函或做出行政命令即可為之；若遇強制投保汽車責任險，是必須修法或立一個新的法。此部分再請研究團隊做一個通盤的檢討。

(3) 李明慧參事：

交通部透過修法決定了保額、保險內容（人身、死亡、傷害和財損），但保費則由金管會核定，並非完全取決於自由市場。若依照大數法則理解：當保險的母數越多所分擔的保費就越低；反之則保費越高。關於保險費的問題，由政府去介入保險公司與計程車業者之間恐有一定難度，但可建議計程車業者能以公會集體的力量統一與保險公司商談，以提高保險的母數做為誘因，促使保險公司願意將保費降低。

(4) 張舜清副司長：

強汽險、乘客險、第三人責任保險雖然名稱上皆為責任險，但內涵完全不同；需先釐清保險產品提供的保障為何，方能決定運輸業須強制納保的保險為何。以強汽險為例，雖屬責任保險卻屬無過失責任，意即其僅需經和解便能理賠。乘（旅）客責任險就駕駛員與乘客之間採嚴格過失主義，幾乎等同於無過失責任。但任意第三然責任險與上述二者不同，保險給付的額度須依肇事者應負的責任比例而定，故須對事故雙方的肇事責任為進一步的釐清；因此，並非同強制險般只要事故發生即予理賠。政府是否需要就駕駛對車外第三人之駕駛風險為強制介入，規定應購買多少額度之第三人責任保險？每位駕駛的駕駛習慣不同，對車外第

三人所負之風險亦不同；又該產品內容意不同於強汽險不論肇事責任多寡均予理賠之特性，其制度設計甚至尚有第三人代位追償的機制，故不宜將任意第三人責任險與強制汽車責任險、乘（旅）客責任險一併混為一談。

(5) 張朝能組長：

目前依保發中心的資料：保險公司在計程車第三人責任險係虧錢經營，因多屬風險較大的司機去投保，出險率亦高，導致保費需越提越高，保險公司亦不願意去承保。

研究團隊回應：

保險公司對於計程車有疑慮的險種是第三人責任保險，除了存在逆選擇的問題外(僅風險高者願意投保)，將風險交給保險公司負擔亦導致駕駛的注意程度較低，保險公司的賠率則相當高（賠率超出 150~200%）。由於計程車業者僅高風險者會選擇投保第三人責任險，低風險的駕駛則多選擇不保，因而造成計程車業的第三人責任保險母數低。這部分才是主要癥結點的所在，也應該主要聚焦於此。

保險是駕駛人分散風險的機制，縱使是強制汽車責任險對於人身傷亡的 200 萬理賠金額，大部分仍是不夠用的，通常還是會在另外加買類似意外險等任意險種。若逆向思考，從駕駛人發生事故而須賠償的角度觀之，保險費率與保障額度是呈現正相關；若以保險金額 1,000 萬與 200 萬相較，前者保費必然高於後者。

七、　另針對實務上有運作之「聯保互助」制度，就其協助運輸產業之功能及如何建全其運作機制，敬請討論。

討論摘要：（計程車業界觀點）

計程車業的聯保制度係從 1978 年運作至今，非屬營利單位。目前僅北北市的交通公司方有參加資格，且亦不對外開放（未來有打算推廣到全國的交通公司）。運作方式為：一部車半年 500 元，依公司轄下的車輛數向公司收款（若公司有 100 輛車，即須一次繳交 100*500 元）。在半年之內所發生的事故，便先用這筆基金負擔，為實報實銷制；每半年檢討實際已支出的花費，再由所有的車輛數平分支出總額，並予以補足。理賠有一定標準，例如：規定有自負額，且僅對公司老闆收錢（不對司機收錢）。當損害賠償額為 200 萬，自負額為其中的 30 萬，剩下 170 萬的部分於第一階段補助八成，第二階段為剩下的五成，第三階段為三成七。聯保制度應屬民間的互助，車禍的和解案件中，除駕駛本身的保險外，多少會透過互助幫助駕駛解決困難、協助受害人獲得合理的補償；聯保制度僅彌補保險不足的部分。

然而，聯保制度仍針對公司而設。事故發生時，受害者係對司機與業者一併提告；當法院判司機賠 10 萬，業者賠 20 萬時，聯保制度仍僅對業者為補償而不及於司機，對於司機的經濟問題仍究無法獲得有效的解決。此外，計程車有四種型態（個人車行、合作社、客運業、客運服務業），個人車行與合作社仍存在許多靠行制度。靠行制度的指揮統合能力較弱，自無法與遊覽車業相比擬；在缺乏一個強有力的中心指揮系統下，對於聯保制度推行全國的實行可能性恐怕不太樂觀。

研究團隊結論

計程車客運業代表支持修法強制任意第三人責任險、乘客責任險，除提升產業形象，透過加保車輛數增加降低保費，分攤營業風險，尤其財損責任，惟我國業者多透過較彈性營運之靠行模式經營，公司於籌設階段多未購車，應無法購買相關保險，執行時可能須改由車輛於監理站領牌時，再附上保險證明為佳。

主管機關代表認同透過保險業風險管理專業處裡理賠較互助與保證

金妥適，而汽車運輸業各業種需求不同，依載運內容而言，客運應主要為乘客體傷，而貨運應為貨物財損，後者通常貨主皆已有事先規劃；例如國際性貨物與海運發生連帶關係，而在陸運部分有何種風險，個人對公司的委託的損害多不致有太過龐大的賠償問題，此部分貨主本身皆已有相當程度的考量，故政府儘量不介入為佳。各業種隨經營條件又有風險程度上的不同，如修法強制，須會同其他部會訂定，甚至可能須透過立法院立新法，建議可先以較急迫之業種試行。

主管機關代表認為如修法強制加保責任險，為健全運輸業，避免運輸業倒閉導致公共運輸受影響，並間接使受害者的損害求償無門，應效法國外經驗明定最低投保保額與風險種類，惟保額之依據與調整方式亦須明定，方能與時俱進；另於籌設階段申請後，方能購置設備、保險，應明定籌設條件為許可條件或政府管理手段，以及業者違規未投保時以失權或罰鍰作為配套。另乘（旅）客責任險就駕駛員與乘客之間採嚴格過失主義，幾乎等同於無過失責任。但任意第三然責任險與上述二者不同，保險給付的額度須依肇事者應負的責任比例而定，故須對事故雙方的肇事責任為進一步的釐清；因此，並非同強制汽車責任險般只要事故發生即予理賠，應確實釐清，避免混淆，影響決策。

與會代表皆一致認為保單保費應有計價公平合理之差別費率，也許制度透明化外，可由多方參與取代單方訂定的模式，應有助於費率公平性的達成。惟任意第三人責任險、乘客責任險異於強制汽車責任險之社會保險及時理賠之性質與需求，由業者透過團體購買的方式與保險公司聯合議約（例如：以公會的力量），購買者藉由對各家保險公司的理賠條件、理賠服務進行多方比較，不見得會比立法強制納保得到的條件為差。

乘客責任險如計程車客運業認為有需求，政府可以站在輔導的角色協助，或是以立法去要求所有計程車應該強制投保。現今計程車客運業界與政府都有共識，修法應能水到渠成。

計程車公會之聯保互助對象為業者，非駕駛，承保民法第 188 條僱用人之責任(公司、車行)，非行為人之責任(駕駛)，於指揮、聘任，有過

失、不公平時，才由僱主負責，出險機會少，故每次會費收取不多，可實報實銷，甚至可於替代責任再向行為人(駕駛)求償、扣薪，對於司機的經濟問題仍究無法獲得有效的解決。個人車行與合作社仍存在許多靠行制度，指揮統合能力較弱，對於計程車客運聯保制度推行全國的實行可能性恐怕不太樂觀。

附錄 12 -期中審查意見處理情形表

計畫名稱：以責任保險角度探討汽車運輸業經營管理之研究

執行單位：中國文化大學

2016.09.10

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
中華民國 計程車客運 商業同業公會 全國聯合會	自民國 86 年汽車運輸業強制汽車責任險立法開辦以來，保額已從 120 萬元調高至目前 200 萬元，雖然保費對於運輸業者負擔上尚稱合理，但肇事受害者索賠金額常遠高於 200 萬元之額度，如汽車運輸業業者或駕駛未投保足額之任意第三人責任險，在無力負擔索賠金額情形下，業者或駕駛甚至以脫產方式卸責自保，連帶影響肇事受害者權益，爰汽車運輸業的保險制度的確需要進一步檢討。	敬悉。	1.同意研究單位處理意見。
	強制汽車責任險不足部分，可投保任意第三人責任險，惟保費高達 1 萬至 1 萬 8 千多元，計程車從業人員難以負擔高額保費，以致形成地下互助行為。互助會並非以營利為目的，只是希望在合理情況下對於肇事案件進行合理賠償。建議可立法建立聯保互助機制，並將各汽車運輸業總車輛納保以分攤風險。	有關汽車運輸業聯保互助型式之必要性及可行性，此部分將納入期末報告重點。	2.同意研究單位處理意見。
	目前乘客責任保險並無強制投保，惟依其立法精神有其必要性，應比照強制汽車責任險規範強制投保，同時降低保險費率。	敬悉，本研究後續將計程車客運業強制納保乘客責任保險部分進行研究。	3.同意研究單位處理意見。
	目前強制汽車責任險承保範圍未納入財損責任，建議研究納入一定額度與範圍財損補償之可行性，畢竟肇事並非僅人員傷害責任，亦有財產方面的損失。	敬悉。	4.同意研究單位處理意見。
	在計程車資本額門檻部分，係民國五、六十年代由三輪車轉計程		

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	車公司時，有資本額 100 萬元一張牌照、200 萬元兩張牌照等，且必須於三個月內掛牌之規定。當初主要是為增車之便利，方有資本額之限制。	敬悉。	5.同意研究單位處理意見。
中華民國 產物保險 商業同業公會	目前實務上事故和解金額多遠大於現行強制汽車責任險保額，而強制汽車責任險的立意首重維護交通安全，其次為讓受害人迅速獲得基本保障，爰理賠不足額度，應由各汽車運輸業者視個別需要，自行投保任意第三人責任險。	敬悉，有關是否強制汽車運輸業納保第三人責任險部分，將與相關公工會及主管機關會商後，於期末報告中提出研究建議。	1.同意研究單位處理意見。
	任意第三人責任險賠損率居高不下的原因，在於有肇事理賠經驗的駕駛人，比較有投保意識；無肇事經驗者，較排斥於強制汽車責任險外，另外加保任意第三人責任險，或轉以聯保互助方式分散風險。以目前較低保費試行之計程車專案保單為例，因目前投保車輛母數不足，賠損率較差，建議立法強制業者投保最低投保金額，既能提高投保率，同時可持續觀察賠損狀況進行費率之檢討。	敬悉，辦理情形同上。	2.同意研究單位處理意見。
	建議不需對各汽車運輸業規劃專案之第三人責任險保單，因為據各家保險公司資料顯示，除計程車投保率較低外，貨車與遊覽車投保率尚可，各家保險公司亦有多元之任意第三人責任險商品供業者選擇，改善重點應在提高投保率，增加投保大車之母數，損失率與費率才有機會下降。	敬悉。	3.同意研究單位處理意見。
	就強制汽車責任險納入財損責任之可能性，據目前整體車險市場而言，5 萬元以下的財損責任賠損率非常高，而強制汽車責任險為使大眾皆能納保，保費低廉，賠損率亦高，如再將高賠損率的財損責任貿然納入強制汽車責任險，很可能形	敬悉。	4.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	成民眾難以負擔的高額保費，因而減少投保車輛母數。		
財團法人 保險事業 發展中心	強制汽車責任險範圍已有涵蓋車內乘客之基本保障。 民國 101 年強制汽車責任險死亡給付由 160 萬元提高至 200 萬元，原因在於強制汽車責任車險為無過失賠償制度，因此，須考慮受害人的保障與被保險人保費負擔之平衡。 目前期中報告尚無對於汽車運輸業者、靠行個體戶之訪談，希望在期末報告中加以補充。	敬悉。 敬悉。 敬悉，將於期中報告後，加緊與各汽車運輸產業公工會及主管機關之訪談。	1.同意研究單位處理意見。 2.同意研究單位處理意見。 3.同意研究單位處理意見。
中華民國 旅行業 品質保障協會	保險目的在於分擔經營風險，讓受害人得到相對補償，依本會參與代償保證之經驗，旅行業依法強制投保強制汽車責任險，好處在於將保費降低，但立法強制後恐易受保險業者牽制，例如旅行業自民國 84 年後立法強制業者投保責任保險至今，近年保險業者希望變動保單保障範圍，將原先無過失責任，改為有過失才理賠，縮減相當程度的保障範圍，恐有失原立法強制投保的意義，爰強制立法投保須思考對於產業將來的風險，除保險範圍恐有受制保險業的風險外，費率部分亦要釐清精算之基準。 旅行業履約保證保險部分，因旅行業經營特性為先收錢後服務，目的在於保障旅客旅遊團費不被不肖業者侵吞。本會自民國 78 年成立，依協會章程辦理代償保證，當時尚無旅行業履約保證保險。自民國 84 年起，主管機關將該險與責任保險列為強制險，使本會與履約保證保險有功能重疊，另亦與消費者信用卡付費部分之保障功能重疊，造成多方的複雜關係，使消費者索賠困難，爰本會於原代償辦事細則外，另	敬悉。 敬悉，有關將來汽車運輸業如有參照貴會之辦理情形，會於期末報告在法規面做一妥善修法建議。	1.同意研究單位處理意見。 2.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	立總額新臺幣壹億元做為對旅遊消費者履約之保證，在信用卡與保險機制就責任範圍理賠後，以保證金對旅行社予以超額代償保證。惟代償保證有違反保險法之疑慮，建議主管機關未來如汽車運輸業設立相關機制與類似品保協會組織時，須明確立法保障與排除。		
交通部 路政司	報告提到汽車運輸業普遍有靠行現象，可檢討部分籌設門檻予以放寬或增加保險門檻選項等。依公路法第38條提到申請加入之相關規定，汽車運輸業要有足夠財力與車輛數，以保險額提高是不可能完全替代，或許可以檢討哪些運輸業別可以用足額保險保障，替代部分汽車運輸業進入門檻。	敬悉，本研究將以投保責任保險做為汽車運輸業申請籌設其中一項選擇，而非完全取代資本額及車輛數等現行制度。	1.同意研究單位處理意見。
交通部 觀光局	依旅行業監理經驗，由於旅行業屬於預付型商品，有倒閉風險，需要履約保險做保證，而與保險法之爭議，在於旅行業品質保障協會有牽涉到履約保證範圍，而責任保險和該協會業務性質有差異，責任保險在於分散經營的風險，而不是倒閉的不履約風險，惟汽車運輸業面對的問題應屬分散經營風險。 如採取強制責任保險方式，對於乘客與用路人較有保障。	1.敬悉。 2.敬悉，有關是否強制汽車運輸業納保第三人責任險部分，將與相關公工會及主管機關會商後，於期末報告中提出研究建議。	1.同意研究單位處理意見。 2.同意研究單位處理意見。
黃委員德治	強制汽車責任險保險對象為不確定的第三人，具社會保險之性質。當年交通部經過艱辛過程完成立法，歷經前後三屆立法院不同立委，最後和財政部研擬統整版本，送至立法院審議通過。 於強制汽車責任險外之其他險種，因皆有特定的保險對象，目前採取任意保險制度。例如：租遊覽車可以詢問有無其他保險，透過相關機	敬悉。 敬悉。	1.同意研究單位處理意見。 2.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	制以保障民眾安全。 理論上，汽車運輸業將來若以保險相關機制做為資本額及車輛數門檻選項之一，以因應其經營上的風險，從社會面上，應該會正面看待，在保障上而言，也比較好。以本案審查前一天國道火燒遊覽車案件為例，該業主如無保險，而以自己的財產處理，通常很難獲得理賠，如有500 多萬元的保險存在，如達理賠構成要件，即由保險公司處理後續理賠事宜。	敬悉。	3.同意研究單位處理意見。
	實務上，計程車公會對聯保互助機制持正面看法，而其中主要爭議，應在於保單的內容與保險費率的制定，須有公平合理的配套措施。未來假設能建立一個公平合理的基礎，相信汽車運輸業者會樂意選擇以保險的方式來分散風險，主管機關也會較容易推動，所以希望本研究案能本於客觀的立場，檢視現有實務上是否能做到對雙方皆可公平合理之制度。	敬悉，有關是否強制汽車運輸業納保第三人責任險部分，已與相關公工會及主管機關會商後，於期末報告結論提出研究建議。	4.同意研究單位處理意見。
	以我個人過去在推動強制汽車責任險的經驗，在機車部分，當年曾建議財政部保險司(金管會)將來在保費上只訂上限而不訂下限。因為如訂單一費率，將來保費係由保險公會訂定，個人擔心費率會偏高，導致政府必須負很大的責任，且相關會計查核具專業性，甚至會有圖利保險公司之嫌。若依我個人建議只訂上限不訂下限，則可透過團體協約方式，讓汽車運輸業者爭取到比較有利的保費。	敬悉。	5.同意研究單位處理意見。
	汽車強制汽車責任險的部分，目前係採取單一保費，所有的保險公司都是單一價錢，因此大家就沒什麼選擇。雖是強制性質，但有聯合壟斷的疑慮。依我個人的了解，每家保險公司的經營成本與管理能力多	敬悉。	6.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	少有差異，如訂定單一定價，將缺乏競爭，不利汽車運輸業者與一般駕駛權益。因此，希望將來能訂出公平合理的機制，而非強制訂定單一保費，讓消費者、運輸業者也能有選擇的機會，主管機關將來在推動上也比較容易。		
李委員明慧	責任保險制度如為汽車運輸業的進入門檻，應僅屬選項之一，並非絕對必要的制度。且非汽車運輸業「必須採取責任保險做為管理方式，否則即屬違法而不能達到目的」。若確定要採取責任保險制度做為汽車運輸業的管理方式，則保單的項目、細目均須正確適當。各個不同的行業（例如：計程車客運、公路、市區及遊覽車客運業）縱使是相同的責任保險制度，其保單內容也未必皆相同。如能更具體深入探討，將來對業務單位的參考價值也會較大。 就我個人觀察，交通部的法令中所採取的保險方式，「人身傷害保險」，在「航業法」及「水域遊憩活動管理辦法」規定要投保人身傷害保險。人身傷害保險係針對保險人自己同意才能投保的保險，而我們卻已在法令上要求業者須幫乘客保險，實務上其實不容易做到，也違反了保險的本質。例如：搭交通船的時候，業者實際上已將人身傷害保險費加入船票中，但其實業者並無個別、書面徵求乘客的意願；惟金管會對於這個樣態，並未指出「航業法」與「保險法」有衝突的情形。在保單設計上，有人投保，保險公司就能設計出對應的商品以滿足需求，雖然並非汽車運輸業問題，不在這份報告所要處裡的範圍，但這是我個人對於人身保險及乘客或旅客責任險	敬悉。 航業法修法新增第 14 條第 3 項，以特別法排除保險法第 132 條傷害保險需記名之規定。	1.同意研究單位處理意見。 2.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	之間的疑問。 責任保險在本質上可謂以公權力介入私權間的糾紛，如具體規定方能使業者、消費者遵循。如在立法上，母法之責任險投保相關規定仍太抽象，應具體規定所要求投保的項目、範圍。現行保險制度一般有傷害、死亡和財損的部分，但都應該在法令中具體規範項目內容與範圍，如抽象的規定，反而應由業者與保險公司須個別討論。	敬悉，遵照辦理。	3.同意研究單位處理意見。
	責任保險應僅為選項之一，理賠項目應可只要求業者投保肇事死亡之保險承保範圍，而不將傷害及財損納入。	敬悉，本研究將以投保責任保險做為汽車運輸業申請籌設其中一項選擇，而非完全取代資本額及車輛數等現行制度；另報告會再就有關責任保險承保範圍是否納入傷害及財損部分做討論。	4.同意研究單位處理意見。
	在研究報告 p.87 有提到責任保險的本質，但很多人對於責任保險的本質卻不是很瞭解。責任保險起始的目的並不是為乘客或第三人投保，其實是為「減輕業者自己的責任」，也就是說當發生理賠責任時，業者得透過保險減低賠償金額。雖然最後是受害者(乘客或第三人)得到賠償，但保險的本質是為投保人(業者)而保的。這部分我個人期待報告能更具體的去凸顯這個本質。	敬悉，遵照辦理。	5.同意研究單位處理意見。
	關於強制險保險額部分，政府規定 200 萬元的保險額，並不代表業者僅有該保額範圍的責任，保險僅供業者減輕200萬元的責任負擔，實際上汽車運輸業者或駕駛對於受害者或消費者的賠償範圍仍是要回歸民法，實務上法院裁決結果並不受保險額的拘束。因此，不是因為強制汽車責任險之 200 萬元保險額不足，就要研擬提高法律上保險額的規定，保險係業者為自己而保，且保險額並非最終的理賠金額，因此，希	敬悉，遵照辦理。	6.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	望研究報告能對此正面的予以釐清。 保險費是汽車運輸業者自行支付，如法規規定之保額額度太高，就會增加業者的成本負擔，而業者可能轉嫁到票價上，爰在政策上須取得一個平衡點。 汽車運輸業保險有些理賠範圍似有重複，而理賠金額越高，所需的保費也越高，今天與會的計程車公會也提到這點。聯保互助制度的概念目前在「保險法」上並沒有完全被排除適用，雖然個人認為不合法，但如果聯保互助制度有其意義，並能達到分攤風險之目的，未嘗不能依汽車運輸業公會需求與意見，在法令上予以合法化，以特別法的方式排除「保險法」的適用。另觀光旅行業的履約保險或中華民國旅行業品質保障協會的問題，事實上在「發展觀光條例」有提到這個問題。當然，要求研究團隊就不同業別的聯保制度去做設計有點苛求，但希望就基本精神上在報告敘明這些目的和方法之間的邏輯關係。 就汽車運輸業靠行制度而言，個人從當公務員到目前為止一直反對讓它合法化。因為靠行制度本身會造成靠行者和被靠行者之間的責任難以釐清，當然在法律上而言，靠行車出事應找被靠行之業者負責，業者願意被靠行就應該負所有的責任，可是在實務上又好像不是如此。計程車的靠行制度後來透過消費合作社方式已減輕該業靠行問題，但在貨運業、遊覽車業等靠行制度似無具體方式可解決。關於靠行車與責任保險之關係，這部分是否於本次研究呈現，請研究團隊再思考。但個人認為應該對靠行車加以導正，不該讓錯誤再繼續延續下去。	敬悉。 有關汽車運輸業聯保互助型式之必要性及可行性，此部分將納入期末報告重點，並會加強敘明發展觀光條例之精神。 本研究案主要以責任保險之制度，提供現行制度下汽車運輸業經營管理之另一選擇及保障，有關靠行車輛之合法化部分，建議應於另案計劃再行研究。	7.同意研究單位處理意見。 8.同意研究單位處理意見。 9.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	在期中報告結論部分，提到責任保險制度能否取代車輛數及資本額的問題，研究團隊於結論上好像持肯定見解，但事實上汽車的車輛數在管理目的上，還是有其必要，並不見得能以責任保險完全替代。個人認為車輛數門檻尚待從其他方面探討其他要件。 相關問題希望於期末報告能更具體詳盡的闡明，於結論能有更具體明確的建議，不要讓很多模稜兩可的問題再繼續存在，希望能藉由這次研究讓責任保險在法律面跟制度面獲得改善。	敬悉，本研究將以投保責任保險做為汽車運輸業申請籌設其中一項選擇，而非完全取代資本額及車輛數等現行制度。 遵照辦理。	10.同意研究單位處理意見。 11.同意研究單位處理意見。
張委員舜清	因為研究團隊目前尚未和公路主管機關進行訪談，後續訪談應有一些和研究團隊目前認知不同的地方，後續期末報告撰寫應針對部分產業背景內容，就訪談回饋做調整，這樣報告比較會符合真正的業界背景。 個人很肯定用責任保險來做為改善汽車運輸業經營狀況的方向。 一般對於汽車運輸的九大業別在籌設的面向上，區分為資金、車輛設備、場站、停車場等，其目的和責任保險性質不完全相同。將來如推動責任保險為門檻時，需要進一步釐清責任保險所改善的部分為何?例如業者的理賠保證能力或其營運計畫。而營運計畫的部分顯然與業者所欲提供消費者的服務相關，但與責任保險的制度則完全無涉，而很多經營管理上的問題其實不是用責任保險就能處理的，例如服務品質的提升。 現行汽車運輸業進入門檻於實務上並非一成不變，以公路、市區客運業而言，當然某些行業係依法定最低門檻所訂，但現在很多新進的	敬悉，將儘速安排訪談相關主管機關。 敬悉。 敬悉，本研究將以投保責任保險做為汽車運輸業申請籌設其中一項選擇，而非完全取代資本額及車輛數等現行制度。 敬悉，承上題，謝謝委員建議。	1.同意研究單位處理意見。 2.同意研究單位處理意見。 3.同意研究單位處理意見。 4.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	客運業者，其所需籌備的車輛數並沒有那麼多，其車輛數是根據個別業者的營運需求而定，由客運業者視營業規模的大小，在訂定營運計畫後，再由主管機關決定車輛數的規模大小。		
	強制汽車責任險的推動有其時代背景，雖然其名稱為責任保險，但其與「保險法」中所謂的責任保險仍有差異。其目的基本上以保障受害者為主，使之能得到迅速理賠，對於肇事者、負損害賠償責任之一方，其是否應負損害賠償責任或負擔責任之比例就不是這麼關心。強制險既然是屬於政策性保險，具有社會保險性質，此即與一般所謂經營業者所需負擔做為理賠責任或保證經營責任的保險性質有所差異，因而就基本保障的最低門檻，便不適合訂得太高。過高的門檻將墊高理賠金額，這反而應是要求業者在第二層、第三層應負比較高理賠額。	敬悉。	5.同意研究單位處理意見。
	談到營運者應負擔的責任時，其實九大業種所面臨的狀況皆不大相同。有些比較符合經濟規模的業態，因本身已具規模，公司制度亦較健全，爰個人希望未來研究能限縮範圍，由其責任保險所要解決的是哪幾種業態的部分，應特別就已具有個人經營色彩者（例如：政府是否已經允許具個人經營色彩、或現在經營形式上已具個人經營色彩的業態部分），做為應首先改善的部分，否則將使研究報告過於發散，最後無法收斂。況且這部分也非研究團隊可完全解決。	敬悉，本案期末報告將選定目前適合推動之汽車運輸業者做為研究建議對象。	6.同意研究單位處理意見。
	報告中提到現行汽車運輸業的現況，個人提醒研究團隊，計程車客運服務業有許多「一單多車」的保證方式，即 150 萬元可適用多張保單的狀況，我個人不確定這是否為現	敬悉，後續會再就該情況進行研究了解。	7.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	在實務上的狀況，但這絕非現在的法規規定，原來法規規定的是每輛計程車均須有 150 萬元的保險。這部分在論述上就會造成與現在法規不一致的情況，也許這是各位觀察到實務上反饋的結果，但這部分因為不同於法規的要求，因此，個人認為還是要去做一個區隔。 計程車合作社不是為了解決個人車大幅增加的問題，合作社是為了解決車行經營上靠行制度不合理的問題。因為個人經營車的經營門檻比較高，要從個人車到車行其實不容易，通常有年資、經營條件的限制，合作社經營方式的存在，是為了解決靠行制度的缺失，使有心經營的靠行司機得以不用受雇之方式來經營計程車行。	敬悉。	8.同意研究單位處理意見。
	損害賠償責任其實是制度內的法規，而非制度外。但損害賠償責任是提供運輸業和消費者和解的參考，它可不經過冗長的行政訴訟，其具有特殊目的，並非做為排除法院裁判的效果。現在如果說要以保險制度取而代之，事實上並未相互衝突。	敬悉。	9.同意研究單位處理意見。
	所謂的保證金制度係於過去強制險實施之前，允許汽車運輸業按其不同的車輛規模數提繳保證金，其目的在解決肇事理賠之問題，因而保證金亦是在制度內的產物。後來因為全面推動(包含自用車、營業車)投保強制責任險，營業車的保證金制度自然就不需存在而遭廢除，爰保證金制度係在營業車全面投保強制險之前的一個行政規定。	敬悉。	10.同意研究單位處理意見。
	普遍而言，大家基本上均同意藉由責任保險導正運輸業經營的一些偏差，但無可否認運輸業投保責任險，係為了減除它本身日後可能發生的一個風險責任。當強制要求	敬悉。	11.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	汽車運輸業者投保責任險後，勢必造成其經營成本增加，在現行汽車運輸業費率須受政府監督下，便會造成在制定費率時被納入成本當中，因而墊高公共運輸的票價，而貨運業亦會墊高它的運輸成本。爰研究團隊於將來以此方向處理時，於哪些部分屬於我們容許納入費率做為核定成本之考量，或哪些部分應適度做制度上的限制，希望在後續結論與建議適度加以考量清楚。		
本所運輸經營管理組張組長朝能	如透過納入法規強制保險增加車輛母數，可相對把保費降低，駕駛才能負擔，同時乘客有保障，亦是本案未來方案選項之一，後續應向計程車公會、駕駛員工會與產險公會等請益，俾利研擬後續建議。	敬悉，將儘速安排訪談相關公工會及保險機關。	1.同意研究單位處理意見。
	本研究案源自 103 年本所協助公路總局檢討汽車運輸業管理規則延續之計畫。由於汽車運輸業為管制的行業，公路法規定進入門檻，係以資本額做為發生事故時保證足以賠償之用，車輛數的限制則考量經濟規模。由於當時保險市場尚未健全，爰並未將保險納入考量，惟這兩個門檻無法完全實現服務品質的提升。引進責任保險機制可以提供未來納入法規監理並提供保障消費者的方向。	敬悉。	2.同意研究單位處理意見。
	本研究案應篩選哪個業別最適合引進責任保險機制，並評估試辦的可能性。	敬悉，本案期末報告將選定目前適合推動之汽車運輸業者做為研究建議對象。	3.同意研究單位處理意見。
	計程車、砂石車及遊覽車均有互助聯保行為，代表實務上有需求但法律面現況並未健全，爰在法律面上應予補強。因此，相關的保費設計、成本墊高的相關配套應一併加以研究。	敬悉，有關汽車運輸業聯保互助型式之必要性及可行性，此部分將納入期末報告研究。	4.同意研究單位處理意見。
	乘客責任保險在現行客運業與航運業規定之額度不一致，請研究	遵照辦理。	5.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	團隊加以探討。 研究案後續應儘快啟動與主管機關及汽車運輸業公會之訪談工作。	遵照辦理。	6.同意研究單位處理意見。
金融監督管理委員會保險局(書面意見)	報告內所列監理規範之可取代性部分：目前交通運輸業設有車輛數及資本額等要求，藉以公司型態保障消費者權益，惟責任保險強制投保之作法，是否即能取代現有監理管制措施之施行目的，其二者間是否具足備之替代性，以及是否即能確保營運順暢、保障債務人對於其債務之實現與第三人之安全等疑義，宜有相關佐證資料，並深入論述責任保險與現行監理措施二者間之關聯性。	敬悉，本研究將以投保責任保險做為汽車運輸業申請籌設其中一項選擇，而非完全取代資本額及車輛數等現行制度。	1.同意研究單位處理意見。
	似宜請釐清所擬保障範圍：所擬參考之現行計程車保險設計專屬保單與強制投保之責任保險，範圍及型態並不相同，風險是否可全數移轉，似宜予明確釐清及作完整之分析。	敬悉。	2.同意研究單位處理意見。
	按保險為移轉風險方法之一，仍應由交通主管機關就其政策目的通盤檢討，保險業者可依實際需要開發商品，惟尚須考量保險公司之意願、承保能力與負擔能力。	敬悉。	3.同意研究單位處理意見。
交通部運輸研究所運輸經營管理組(書面意見)	報告書 P4 第一行建議應補充說明公路法第 2 條規定有關車輛數及資本額要求等進入門檻之規定，以及公路法第 65 條有關投保乘客責任保險規定。	遵照辦理。	1.同意研究單位處理意見。
	報告書 P5 起有關公路法針對汽車運輸業之相關規定，及 P9 至 12 有關汽車運輸業「特許」及「許可」等司法院釋例等說明，建議應放至第三章。	遵照辦理。	2.同意研究單位處理意見。
	有關第 2 章建議改為「文獻回顧」，並就與本研究有關之國內外重要文獻進行回顧。例如 2.1 探討各國	遵照辦理。	3.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	汽車運輸業保險制度，則 2.11 美國聯邦、2.12 美國加州、2.13 美國紐約州、2.14 德國 2.15 日本 2.16 我國。	遵照辦理。	4.同意研究單位處理意見。
	另外，第 2 章「文獻回顧」中，應再增加 2.2 汽車運輸業責任保險國內外相關文獻之探討，特別就責任保險之定義及以往責任保險之爭議，未來可研究之議題加以彙整，俾便聚焦討論。	遵照辦理。	5.同意研究單位處理意見。
	有關上述提及責任保險定義部分，請依保險業者保單給付方式區分(醫療、傷害程度、死亡)，並以簡圖呈現強制汽車責任險及第三人責任險所包含之內容及本研究欲探討之範圍。	遵照辦理。	6.同意研究單位處理意見。
	有關 P51 參、德國法例之內容相較於美國及日本而言內容需加以補充，請研究團隊補充德國相關案例文獻及法條內容資料。	遵照辦理。	7.同意研究單位處理意見。
	建議研究團隊可蒐整各國汽車運輸業進入門檻法制面爭議，並據此與我國現況進行比較，俾利進一步了解國外汽車運輸業進入門檻法制面發展現況。	遵照辦理。	8.同意研究單位處理意見。
	報告書P110請補充各國與我國汽車運輸業管理之焦點比較之圖表說明。	遵照辦理。	9.同意研究單位處理意見。
	報告書第三章名稱「現行汽車運輸業管理制度管理與保險爭議問題」，其中「管理」出現兩次應屬贅字，為符報告內容，名稱建議修訂為「我國汽車運輸業責任保險現況探討」。	遵照辦理。	10.同意研究單位處理意見。
	報告書P118倒數第三行有關第3章汽車運輸業別分類部分，請加強說明小客車及小貨車租賃業不包含在本研究範圍之原因。	遵照辦理。	11.同意研究單位處理意見。
	報告書 p119 至 p124 針對我國汽車運輸業經營責任保險相關法規之盤點及彙整部分，建議增加文字		

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	加強說明盤點相關法規後之現況及初步彙整結果，俾便與後續所提出之策略及方案有所連結。 對於實務上可能涉及汽車運輸業之重大事故意外，研擬適用於汽車運輸業者投保之保險機制部分，建議研究團隊應儘速蒐集計程車公版保單作為討論基礎，俾便做為遊覽車、砂石車等公版保單設計之參考依據，並為未來與各汽車運輸業公會之訪談參考。 文中所引用之法規或數據建議更新至最新資料並註明年月，以避免資料上之時間落差。 各章節及結論間建議再增加文字上之連貫性，以導出清楚之邏輯觀念及研究架構。 報告書內容格式(包括文章字體、段落、圖表等)，請依照本所「出版品管理作業要點規定」修正辦理。 請逐一檢視報告書所呈現之各項圖表係引用其他研究、統計資料或本研究自行整理等，並應於圖表下方明確註明資料來源，俾利閱讀。	遵照辦理。 遵照辦理。 遵照辦理。 遵照辦理。 遵照辦理。	12.同意研究單位處理意見。 13.同意研究單位處理意見。 14.同意研究單位處理意見。 15.同意研究單位處理意見。 16.同意研究單位處理意見。
主席結論	期中報告經委員同意審查通過，請研究團隊依規定檢據請領第2期款。 請研究團隊針對期中審查會議各委員及各單位代表之意見妥予回應，並於經本所同意後，做為報告書內容修正之依據。 在文獻回顧部分，請增加補充德國相關案例文獻與法條內容。 請研究團隊於後續研究過程，向交通界專家學者及主管機關與產業界公會請益，並進行深度訪談，取得研究目標上的共識，俾利本所未來得以協助交通部及公路總局推動相關政策。 本計畫兩項重要的研究成果	敬悉。 遵照辦理。 遵照辦理。 遵照辦理。	1.同意研究單位處理意見。 2.同意研究單位處理意見。 3.同意研究單位處理意見。 4.同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位 查核意見
	為：(1)提出適合現行汽車運輸業者投保之保險內容(短期)，(2)研議適合相關汽車運輸業保險和保障的機制，以考量未來可做為申請進入汽車運輸業的門檻之一(長期)，爰請研究團隊於期末報告中妥予呈現。	遵照辦理。	5.同意研究單位處理意見。

附錄 13 -計程車專用汽車第三人責任保險總費率表與參考方案

一、保險費計算式

第三人傷害保險費 = 第三人傷害基本保險費 × (1 + 自負額扣減率) × (1 + 賠款記錄係數)

第三人財損保險費 = 第三人財損基本保險費 × (1 + 自負額扣減率) × (1 + 賠款記錄係數)

保險費 = 第三人傷害保險費 + 第三人財損保險費

二、純保險費及總保險費

(一)基本純保費

汽車第三人傷害責任險各級保險金額之基本純保險費

單位：元

保險金額 每一個人/每一事故 車輛種類	30/60 萬	50/100 萬	100/200 萬	150/300 萬	200/400 萬
	基本純保險費				
營業小客車	3,097	4,273	6,657	8,669	10,467
個人計程車	3,129	4,318	6,726	8,750	10,576

汽車第三人財損責任險各級保險金額之基本純保險費

單位：元

保險金額 每一事故 車輛種類	10 萬
	基本純保險費
營業小客車	3,253
個人計程車	2,532

(二)自負額扣減率

類別	現行	建議方案 I	建議方案 II
	3,000/5,000/8,000	5,000	10,000
汽車第三人傷害責任險	-4.00%	-7.00%	-15.00%
汽車第三人財損責任險	-10.00%	-20.00%	-35.00%

(三)賠款記錄係數

項目	過去一年無肇事紀錄	過去二年無肇事紀錄	過去三年無肇事紀錄	過去三年內肇事一次	過去三年內肇事二次	過去三年內肇事三次
賠款記錄係數	-10%	-20%	-30%	10%	20%	30%

被保險人中斷投保時，以保單查詢日前三年承保之賠款基礎。但保險期間未滿九個月者，如該期間內無賠款紀錄，不予計算；有賠款紀錄時，則仍列入計算。

(四)基本總保險費

本商品之總保險費係指以基本總保險費代入上述一、中所列之計算公式所得之保險費。

其中，基本總保險費 ＝ 基本純保險費 ÷ (1 － 附加費用率)

本商品保險代理人、保險經紀人、保險業務員等通路之附加費用率為 30%；直接業務及其他通路之附加費用率為 22.22%。

三、短期費率表

期間	費率比 按全年保險費百分比 (%)
未滿一個月者	15
一個月以上未滿二個月者	25
二個月以上未滿三個月者	35
三個月以上未滿四個月者	45

四個月以上未滿五個月者	55
五個月以上未滿六個月者	65
六個月以上未滿七個月者	75
七個月以上未滿八個月者	80
八個月以上未滿九個月者	85
九個月以上未滿十個月者	90
十個月以上未滿十一個月者	95
十一個月以上未滿十二個月者	100

四、原總保險費

汽車第三人傷害責任險各級保險金額之總保險費

單位：元

保險金額 每一個人/每一事故 車輛種類	30/60 萬	50/100 萬	100/200 萬	150/300 萬	200/400 萬
	總保險費				
營業小客車	4,247	5,860	9,130	11,889	14,355
個人計程車	4,291	5,922	9,224	12,014	14,504

汽車第三人財損責任險各級保險金額之總保險費

單位：元

保險金額 每一事故 車輛種類	10 萬
	總保險費
營業小客車	4,182
個人計程車	3,255

五、基本純保險費調整幅度

險種	調整後損失率	可調整幅度	建議調整幅度
體傷	277.30%	177.30%	150.00%
財損	246.95%	146.95%	150.00%

六、調整後基本純保險費

調整後汽車第三人傷害責任險各級保險金額之基本純保險費

單位：元

保險金額 每一個人/每一事故 車輛種類	30/60 萬	50/100 萬	100/200 萬	150/300 萬	200/400 萬
	調整後基本純保險費				
營業小客車	7,743	10,683	16,643	21,673	26,168
個人計程車	7,823	10,795	16,815	21,900	26,440

調整後汽車第三人財損責任險各級保險金額之基本純保險費

單位：元

保險金額 每一事故 車輛種類	10 萬
	調整後基本純保險費
營業小客車	8,133
個人計程車	6,330

七、調整後總保費

(一)自負額 (現行方案：3,000/5,000/8,000)；附加費用率 30%

調整後汽車第三人傷害責任險總保險費

單位：元

保險金額 每一個人/每一事故 車輛種類	30/60 萬	50/100 萬	100/200 萬	150/300 萬	200/400 萬
	調整後總保險費				

營業小客車	10,618	14,650	22,824	29,722	35,887
個人計程車	10,728	14,805	23,061	30,034	36,261

調整後汽車第三人財損責任險總保險費

單位：元

保險金額 每一事故 車輛種類	10 萬
	調整後總保險費
營業小客車	10,456
個人計程車	8,139

(二)自負額(建議方案 I：5,000)；附加費用率 30%

調整後汽車第三人傷害責任險總保險費

單位：元

保險金額 每一個人/每一事故 車輛種類	30/60 萬	50/100 萬	100/200 萬	150/300 萬	200/400 萬
	調整後總保險費				
營業小客車	10,286	14,192	22,111	28,793	34,765
個人計程車	10,393	14,342	22,340	29,096	35,127

調整後汽車第三人財損責任險總保險費

單位：元

保險金額 每一事故 車輛種類	10 萬
	調整後總保險費
營業小客車	9,294
個人計程車	7,234

(三)自負額(建議方案 II：10,000)；附加費用率 30%

調整後汽車第三人傷害責任險總保險費

單位：元

保險金額 每一個人/每一事故 車輛種類	30/60 萬	50/100 萬	100/200 萬	150/300 萬	200/400 萬
	調整後總保險費				
營業小客車	9,402	12,972	20,209	26,317	31,775
個人計程車	9,499	13,108	20,418	26,593	32,106

調整後汽車第三人財損責任險總保險費

單位：元

保險金額 每一事故 車輛種類	10 萬
	調整後總保險費
營業小客車	7,552
個人計程車	5,878

附錄 14 -商業保險第三人責任險內容範圍項目

保險業承保一般汽車保險─第三人責任險前三大公司之保單內容

依財團法人保險事業發展中心(下稱保發中心)於官網之互動統計資料查詢平台所示，於 104 年至 105 年 3 月一般汽車保險─第三人責任險之最新資料期間累計簽單保費收入，以收入多寡排序如下表：

104 年至 105 年 3 月一般汽車保險─第三人責任險之最新資料期間累計簽單保費收入表

排序	公司別	簽單保費(千元)
1	富邦	14,459,983
2	國泰世紀	9,012,223
3	新安東京海上	7,762,467
4	新光	7,270,099
5	明台	6,548,316
6	旺旺友聯	5,337,506
7	華南	5,210,589
8	泰安	4,001,763
9	第一	3,848,688
10	兆豐	3,040,450
11	台產	2,485,412
12	美亞	1,409,039
13	台壽保	1,242,210
14	蘇黎世	1,079,139

(資料來源：財團法人保險事業發展中心)

如上表資料所示，104 年至 105 年 3 月一般汽車保險─第三人責任險之最新資料期間累計簽單保費收入之前三名保險業者，依序為富邦產物保險股份有限公司、國泰世紀產物保險股份有限公司、新安東京海上產物保險股份有限公司，以下依序以三者之一般汽車保險─第三人責任險、乘客險與旅客險之內容異同作介紹。

汽車第三人責任險 – 營業用

	富邦	國泰	新安東京海上
異			
同	承保範圍： 汽車第三人責任保險承保範圍如下： 一、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，本公司僅對於超過強制汽車責任保險給付標準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、或該保險契約已失效、或依強制汽車責任保險之規定不為給付或可得追償時，本保險之賠償金額仍應先將強制汽車責任保險所規定之給付標準扣除之。 但經書面約定批改加保者不在此限。 二、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。 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。 不保事項： 因下列事項所致之賠償責任，本公司不負賠償之責： 一、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。 二、乘坐或上下被保險汽車之人死亡或受有體傷或其財物受有損失所致之賠償責任。 三、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。 四、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。 五、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。 六、被保險汽車因交由汽車修理、保養、美容、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處置期間所致之賠償責任。 因下列事項所致之賠償責任，非經本公司書面同意加保者外，本公司不負賠償之責： 一、被保險人以契約或協議所承認或允諾之賠償責任。		

	二、被保險汽車除曳引車外，拖掛其他汽車期間所致者。

資料來源：富邦產物營業用汽車保險-富邦產物汽車第三人責任保險、國泰產物

汽車第三人責任保險－營業用、新安東京海上產物汽車第三人責任保險(營業用)

營業用汽車適用之汽車第三人責任險附加保險商品	富邦	國泰	新安東京海上
刑事訴訟律師費用補償附加條款	V		
多倍保障保險（營業用）	V	V	
多倍保障保險殘廢責任增額附加條款	V		
自負額附加條款	V	V	
每一汽車意外事故體傷責任附加條款(多人型)		V	
汽車第三人死殘超額責任保險	V		
汽車第三人財損超額責任保險	V		
汽車第三人傷害超額責任保險	V		
附加駕駛人傷害保險	V	V	V
附加駕駛人傷害保險傷害醫療給付附加條款	V	V	V
國道事故超額保障附加條款			V
第三人過失車對車碰撞損失保險	V		
殘廢責任增額附加條款	V	V	V
超額責任附加條款－保障型			V
超額責任保險-乙式	V	V	
超額責任保險-甲式	V	V	
雇主責任附加條款		V	
傷害責任事故多倍保障附加條款		V	
綜合保險	V	V	
慰問保險金附加條款	V	V	V
駕駛人受酒類影響附加條款	V	V	V
營業用大客車第三人責任多倍保障保險	V		
營業用大客車第三人責任多倍保障保險附加超額責任保險	V		
營業用汽車第三人責任保險汽車貨運業專用附加條款	V		

汽車第三人責任險 – 計程車業公版

	富邦	國泰	新安東京海上
異			
同	自負額 本保險契約遇有承保範圍內應負之賠償責任而受賠償請求時，第一次被保險人應先行負擔自負額新臺幣 3,000 元，第二次為 5,000 元，第三次(含)以後為 8,000 元，且傷害責任險與財損責任險分別計算自負額。 承保範圍： 汽車第三人責任保險承保範圍如下： 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，致第三人傷害或死亡，依法應負賠償責任而受賠償請求時，本公司僅對於超過強制汽車責任保險給付標準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、或強制汽車責任保險契約已失效、或依強制汽車責任保險之規定不為給付或可得追償時，本保險之賠償金額仍應先將強制汽車責任保險所規定之給付標準扣除之。但經書面約定批改加保者不在此限制。 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。 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。 理賠紀錄與加減費之計算 被保險汽車在過去一年內無理賠紀錄時，則保險費減收 10%；過去二年無理賠紀錄時，則保險費減收 20%；過去三年內無理賠紀錄時，則保險費減收 30%。但保險費以減收 30%為限。 另，被保險汽車在過去三年內有一次理賠紀錄時，則保險費加收 10%；有二次理賠紀錄時，則保險費加收 20%；有三次理賠紀錄時，則保險費加收 30%。但保險費以加收 30%為限。		

資料來源：富邦產物計程車專用汽車第三人責任保險、國泰產物計程車專用汽車第三人責任保險、新安東京海上產物計程車專用汽車第三人責任保險

乘客責任險

	富邦	國泰			新安東京海上
		第三人附加	客運業	客運業 (含體傷責任)	
異				於承保範圍增加對請求權人之身體傷害負給付保險金之責。	
			承保範圍： 本公司對被保險人所營運使用之被保險汽車於保險期間內，發生汽車交通事故(以下簡稱保險事故)致乘坐或上下被保險汽車之乘客(旅客)遭受殘廢或死亡，被保險人依法應負賠償責任而受賠償請求時，本公司僅對於超過強制汽車責任保險給付標準以上之部份，對請求權人之殘廢或死亡負給付保險金之責。 保險事故發生時，被保險人未投保強制汽車責任保險或該保險契約已失效或依強制汽車責任保險之規定不為給付或可得追償時，本保險之賠償金額仍應先將依強制汽車責任保險所規定之給付標準原應給付之金額扣除之。 本保險之承保人數，以行車執照記載之座位及立位人數為準。倘發生保險事故時，被保險汽車搭載人數超過本保險契約所載之承保人數時，本公司對每一乘客(旅客)之保險給付責任，僅按承保人數與實際載運人數之比例給付保險金。	
			不保事項： 因下列事項所致被保險汽車毀損、滅失及乘客(旅客)體傷、殘廢或死亡，本公司不負給付保險金之責： 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。 適用區域： 本保險契約之適用範圍，指臺灣、澎湖、金門、馬祖及政府統治權所及之其他地區。	

同	三家業者「第三人責任保險乘客體傷責任附加條款」: 承保範圍 茲經雙方同意,要保人於投保汽車第三人責任保險(以下簡稱主保險契約)後,加繳保險費,加保汽車第三人責任保險乘客體傷責任附加條款(以下簡稱本附加條款),對被保險人因使用或管理被保險汽車發生意外事故,致乘坐或上下被保險汽車之乘客受有體傷或死亡時,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。 乘客之定義 本附加條款所稱之「乘客」,係指除駕駛人外,乘坐或上下被保險汽車之人,包含被保險人之配偶、家屬及受僱人。 承保人數 本附加條款之承保人數以被保險汽車行車執照所記載之載運人數為準。倘發生意外事故當時,被保險汽車搭載人數超過載運人數限制,本公司對每一乘客及每一意外事故,均僅按載運限制人數與實際搭載人數之比例負賠償之責。 保險金額 本附加條款所載「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給付標準以上之部份所負之最高賠償責任而言。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附加條款所載「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。 本附加條款所載「每一意外事故」之保險金額,係指本公司對每一次意外事故之最高責任額而言。 不保事項 乘客因下列原因所致之傷害或死亡,本公司不負賠償責任: 一、乘客之故意行為。 二、乘客之毆鬥、自殺或犯罪行為。 三、乘客本身之疾病、殘疾。 條款之適用 本附加條款所記載事項,如與主保險契約條款牴觸時,依本附加條款約定辦理,其他事項仍適用主保險契約條款之約定。

資料來源:富邦產物汽車第三人責任保險乘客體傷責任附加條款、國泰產物汽車第三人責任保險乘客體傷責任附加條款、國泰產物汽車客運業乘客(旅客)責任保險、國泰產物汽車客運業乘客(旅客)責任保險(含體傷責任)、新安東京海上產物汽車第三人責任保險乘客體傷責任附加條款

旅客責任險

「旅客」：係指依約定給付對價，搭乘被保險汽車代步之人。

	富邦	國泰	新安東京海上
異			
同	承保範圍： 被保險汽車於保險期間內發生意外事故致乘坐或上下被保險汽車之旅客受有體傷或死亡，被保險人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。 旅客之定義： 本保險契約所稱之「旅客」，係指依約定給付對價，搭乘被保險汽車代步之人。 適用區域： 本保險契約之適用範圍，指臺灣、澎湖、金門、馬祖及政府統治權所及之其他地區。 承保人數 本附加條款之承保人數以被保險汽車行車執照所記載之載運人數為準。倘發生意外事故當時，被保險汽車搭載人數超過載運人數限制，本公司對每一旅客及每一意外事故，均僅按載運限制人數與實際搭載人數之比例負賠償之責。 不保事項 旅客因下列原因所致之體傷或死亡，本公司不負賠償責任： 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、旅客之故意行為。 四、旅客之毆鬥、自殺或犯罪行為。 五、旅客本身之疾病、殘疾。		

資料來源：富邦產物旅客體傷責任保險、國泰產物汽車旅客責任保險、新安東京海上產物汽車旅客責任保險(營業用) 第參類

附錄 15 -中華民國旅遊業品質保障協會簡介

旅行業簡介

綜合			
	甲種	不得委託其他甲、乙種旅行社代為招攬業務。 不得代理外國旅行業辦理聯絡、推廣、報價等業務。	
		乙種	不得委託其他甲、乙種旅行社代為招攬業務。 不得代理外國旅行業辦理聯絡、推廣、報價等業務。 不得接受代辦出入國證照業務。 不得接待國外觀光客。 不得自行組團或代理出國業務。 不得代售或代購國外交通客票。

資料來源：本研究整理自旅行業管理規則第 3 條

旅行業種依旅行業管理規則之業務範圍比較圖

依旅行業管理規則第三條，旅行業分為綜合旅行業、甲種旅行業及乙種旅行業三種。三者的業務內容比較如上圖所示；其中綜合旅行業者之業務內容最廣泛，其後依序是甲、乙種業者。甲種業者相較綜合業者，不得委託其他甲、乙種旅行社代為招攬業務，也不得代理外國旅行業辦理聯絡、推廣、報價等業務；乙種相較甲種業者，除不能承作甲種業者不可承作之業務內容外，也不得接受代辦出入國證照業務、接待國外觀光客、自行組團或代理出國業務、代售或代購國外交通客票、代理外國旅行業辦理聯絡、推廣、報價等業務。

旅行業三業種除業務內容之差異外，於實收之資本額、增設每一分公司之增資額、保證金、註冊費等項目亦有詳細規定，詳見下表整理

旅行業各業種門檻項目與金額比較表

門檻項目 \ 旅行業種	綜合	甲種	乙種
實收最低資本額	3,000 萬元	600 萬元	300 萬元
每增設一分公司之增資額	150 萬元	100 萬元	75 萬元
註冊費(千分之一之實收資本額)	30,000 元	6,000 元	3,000 元
註冊費：分公司(千分之一之增資額)	1,500 元	1,000 元	750 元
保證金	1,000 萬元	150 萬元	60 萬元
保證金：每一分公司	30 萬元	30 萬元	15 萬元
履約保證保險	6,000 萬元	2,000 萬元	800 萬元
履約保證保險：每一分公司	400 萬元	400 萬元	200 萬元

資料來源：本研究整理自旅行業管理規則第 11-12、53 條

旅行業辦理團體旅遊、個別旅客旅遊及接待國外、港澳、大陸團體旅客旅遊，也應依旅行業管理規則投保責任保險，最低金額如下表：

旅行業責任保險投保範圍與最低保額表

投保範圍	金額（新臺幣）
每一旅客及隨團服務人員意外死亡	200 萬元
每一旅客及隨團服務人員因意外事故所致體傷之醫療費用	10 萬元
旅客及隨團服務人員家屬前往海外或來中華民國處理善後所必需支出之費用	10 萬元
國內旅遊善後處理費用	5 萬元
每一旅客及隨團服務人員證件遺失之損害賠償費用	2,000 元

資料來源：本研究整理自旅行業管理規則第 53 條

除以上等門檻項目與責任險等門檻規範，另有詳細規範旅行業經理人資格與培訓，以及旅行業者應配有之經理人數，落實旅行業品質管理。

旅行業風險

以民國 93 年之東南亞團體套裝行程研究為例，認為東南亞團體套裝行程風險是複雜且主觀，風險事件或損失發生的可能性與旅行業所處的市場經營環境有關，尤其東南亞旅遊市場於淡旺季不同之供需不平衡、供過於求現象，因應比價銷售所衍生的偷工減料、購物彌補團費等因應

風險損失方式的「畸形經營現象」，也衍生更多風險，於類風險之風險損失頻率與幅度分析如下圖。

其中因旅行業者疏失所造成之風險，該研究認為可透過保險分擔給保險公司，於「頻率高、幅度高」類為水上活動風險、旅客身體健康風險、夜間自由活動風險、客訴糾紛風險，於「頻率高、幅度低」為出團手續操作風險與領隊與導遊服務操作風險。

	幅度低	幅度高
頻率高	產品認知風險 比價銷售風險 資源取得風險 資源銷售風險 出團手續操作風險 領隊與導遊服務操作風險 小費與購物風險 同業糾紛風險	健康衛生環境風險 政治治安環境風險 水上活動風險 旅客身體健康風險 夜間自由活動風險 客訴糾紛風險
頻率低	無	天然災害環境風險 新聞報導風險

資料來源：楊皓凱，民國 93 年[8]

東南亞團體套裝旅遊產品類風險之風險損失頻率與幅度圖

民國 94 年對於我國旅遊消費者前往中國旅行之研究，認為有以下風險：

1. 欠缺糾紛處理機制：
   由於當年兩岸關係無法有效突破，雙方官方機構難以直接接觸，甚至扮演民間身份的海基會與海協會間的協商管道也難以運作，使得旅遊方面權益與風險之處理均由業者主導，雖有台灣目前唯一專業的旅遊權益仲裁機構─品保協會，但由於該協會由旅行業業者所組成，有球員兼裁判之嫌，加上過去之糾紛處理方式多是藉由私下賠償和解，因此屢屢遭致消基會與輿論媒體的嚴厲批評，

[8]楊皓凱，旅行業者之東南亞團體討裝旅遊產品風險與其風險管理策略之研究，國立臺北護理學院旅遊健康研究所碩士論文，民國 93 年。

顯見兩岸間的旅遊糾紛當年無法如過去般藉由私下和解與賠償方式來解決，必須藉由專業的旅遊糾紛處理機制並透過法律支援來加以強化。

2. 低價競爭造成旅遊糾紛頻傳：
當年來台灣觀光客與赴大陸旅遊的諸多糾紛，多與台灣旅行社的削價競爭與操作不當有關，造成旅遊爭端層出不窮。業者透過低廉團費作為吸引消費者的訴求，卻將收入轉嫁在購物、自費行程之上，因此當旅客不購買特產時，領隊輕者言詞譏諷、態度不佳，重者甚至將旅客「放鴿子」、延後用餐時間、降低用餐水準等「懲罰性作為」紛紛出籠。

3. 兩岸業者間三角債問題嚴重：
從台灣開放民眾赴大陸探親以來，即至該年，兩岸間旅行社的債務積欠問題仍十分嚴重，台灣旅行社虧欠大陸旅行社團費的情事更是不勝枚舉，因此 1988 年 6 月 15 日，中共國家旅遊局發佈「對國外旅行社旅行費用結算的暫行辦法」，目的就在於防止外國與台灣旅行社拖欠款項、破產倒閉與造成壞帳，以達到保障中國大陸本身旅遊業權益的目的。尤其台灣若干旅行社長久以來不及時結算大陸旅行社團費甚至捲款潛逃，造成當年仍許多三角債的爭議進而使得雙方的旅遊糾紛頻仍。因此大陸官方曾一再要求台灣旅行社採取「先付款、後旅遊」的措施，但實際上大陸業者為順應台灣業者的操作習慣，對於國家旅遊局的規定多是陽奉陰違，造成當台灣旅行社發生財務危機甚至倒閉時，往往已經積欠大陸旅行社相當數額的款項，大陸旅行社在索討無門的情況下，觀光客也就淪為人質，雖然中共國家旅遊局質量規範管理司一再強調大陸旅行社不可「扣團」、「甩團」，應與團員「具體協商」費用問題，但大陸旅行團在擔心血本無歸與求償無門的情況下，依舊會要求團員繳交後續團費，甚至許多團員所帶現金不足而被迫以刷卡方式繳付。

4. 私下和解惡性循環：
台灣旅行社業者限於本身學養多對法律規章敬而遠之，每當遇到旅遊糾紛仍沿用過去私下和解的老方法，因此當遇到嚴重爭議時，欠缺正式的法律處理程序；而消費者為了貪圖小便宜也往往願意配合，因此助長了業者私下和解的處理模式，進而造成許多旅遊糾紛成為一般人無法知曉的「黑數」，對於消費權益的保障有害而無益。

民國 100 年對於旅行業投保旅行業綜合保險之研究指出，旅行業綜

合保險之歷史背景，起於民國 76 年 11 月南非航空於模里西斯近海之墜機空難，當年旅行業未建立相關之損失賠償機制導致糾紛不斷，旅行平安險非責任險，訴訟求償紛爭不息，即便對於旅行社假扣押，旅行社無法負擔求償金額，亦時有旅行社因實際營運不善倒閉或惡性倒閉，造成旅客滯留在外，且糾紛處理不易。造成少數不肖業者造成之後果由全體承受，許多旅行社因無銀行保證，而造成做不到業務的情況。

後幾經與國際再保人深入探討履約保證條件，得出以下原則：

1. 依大數法則必須全體旅行業投保，避免逆選擇現象產生：
   後驚傳泛亞旅行社倒閉事件，影響廣大旅遊消費者之權益，加速履約保險的規劃完成進度,以便配合觀光局修法強制旅行社投保。
2. 僅做對消費者團費的保證，排除行業間的債務問題。
3. 須有自付額：
   由於旅行業是特許行業，本來即須經觀光局審並通過繳納保證金復始可設立，如甲種旅行社要 150 萬存於國庫，每年可領取公定利息，對於需週轉金的旅行常常導致資金無法靈活運用的問題，幾經協商，品保協會於民國 78 年成立，其成立目的就是善用旅行業保證金制度，萬一會員旅行社與消費者發生糾紛或倒閉時，在一定限度金額內協助賠償，如甲種線行社額度為 150 萬。而由會員旅行社保證金所組成的聯合基金，具有代償之功能，另促成展約保險須先加入品保協會之機制解決自付額問題，品保協會會員迅速成長，成為最大的旅遊保障機構(協會)。·

綜以上文獻，旅行業於職業時有許多與旅行消費者之間的糾紛，以及為可預期的風險，於國外旅遊安排，與該地合作之業者也時有團費糾紛問題，同時旅行業又習慣以私下和解處理糾紛，不習慣訴諸法律等途徑處裡，對於社會與消費者之風險涉及範圍與項目繁雜，非單一業者可承擔，尤其少數業者的不良紀錄又會影響保險，甚至無保險人願意承保，故有利於成立自律性社會公益團體─品保協會，除分擔業者為因應管理法規所衍生之資金周轉問題，也調解多方旅遊糾紛問題。

品保協會簡介

品保協會法源依據與授予職權

依中華民國旅行業品質保障協會(下稱品保協會)官網說明：「品保協會是一個由旅行業自己組成來保護旅遊消費者的自律性社會公益團體，目標為使旅遊消費者有充份的保障、促使其會員旅行社有合理的經營空間、旅遊消費者與旅行業者溝通的橋樑。」，依人民團體法，該協會是以推展旅行業品質等公益目的組成之社會團體[9]，經交通部主管機關之核准，於章程另定社會團體選任職員之職稱及選任與解任事項[10]。

品保協會依旅行業管理規則授權，其辦理會員旅遊品質保證業務，受交通部觀光局監督[11]。旅行業者如為取得經中央觀光主管機關認可足以保障旅客權益之觀光公益法人會員資格者，且符合法規相關條件，可於繳交交通部觀光局之保證金與履約保證保險，減少繳納[12]、投保金額[13]，

---

[9]人民團體法第 39 條

社會團體係以推展文化、學術、醫療、衛生、宗教、慈善、體育、聯誼、社會服務或其他以公益為目的，由個人或團體組成之團體。

[10]人民團體法第 41 條

社會團體選任職員之職稱及選任與解任事項，得於其章程另定之。但須經主管機關之核准。

[11]旅行業管理規則第 63 條

旅行業依法設立之**觀光公益法人**，辦理會員旅遊品質保證業務，應受交通部觀光局監督。

[12]旅行業管理規則第 12 條

…（六）經營同種類旅行業，最近二年未受停業處分，且保證金未被強制執行，並**取得**經中央主管機關認可足以保障旅客權益之**觀光公益法人會員資格者**，得按（一）至（五）目金額十分之一繳納。…

[13]旅行業管理規則第 53 條

…旅行業辦理旅客出國及國內旅遊業務時，應投保履約保證保險，其投保最低金額如下：

一、綜合旅行業新臺幣六千萬元。二、甲種旅行業新臺幣二千萬元。三、乙種旅行業新臺幣八百萬元。四、綜合旅行業、甲種旅行業每增設分公司一家，應增加新臺幣四百萬元，乙種旅行業每增設分公司一家，應增加新臺幣二百萬元。

旅行業**已取得**經中央主管機關認可足以保障旅客權益之**觀光公益法人會員資格者**，其履約保證保險應投保最低金額如下，不適用前項之規定：

一、綜合旅行業新臺幣四千萬元。二、甲種旅行業新臺幣五百萬元。三、乙種旅行業新臺幣二百萬元。四、綜合旅行業、甲種旅行業每增設分公司一家，應增加新臺幣一百萬元，乙種旅行業每增設分公司一家，應增加新臺幣五十萬元。

履約保證保險之投保範圍，為旅行業因財務困難，未能繼續經營，而無力支付辦理旅遊所需一部或全部費用，致其安排之旅遊活動一部或全部無法完成時，在保險金額範圍內，所應給付旅客之費用。

如喪失會員資格，或是品保協會解散，旅行業者須依原規定繳足[14]、投保金額[15]

品保協會亦依旅行業管理規則，按季發表旅遊市場之航空票價、食宿、交通費用，供消費者參考[16]。

品保協會會員與否之保證金與履約保證保險應投保最低金額比較表

旅行業種別	保證金 履約保證保險應投保最低金額	
	無協會會員資格	取得協會會員資格
綜合旅行業	1,000	100
	6,000	4,000
甲種旅行業	150	15
	2,000	500
乙種旅行業	60	6
	800	200
綜合/甲種每增設分公司	30	3
	400	100
乙種每增設分公司	15	1.5
	200	50

單位：新臺幣(萬元)
資料來源：本研究整理

[14]旅行業管理規則第 58 條
依第十二條第一項第二款第六目規定繳納保證金之旅行業，有下列情形之一者，應於接獲交通部觀光局通知之日起十五日內，依同款第一目至第五目規定金額繳足保證金：
…三、喪失中央主管機關認可之觀光公益法人之會員資格者。四、其所屬觀光公益法人解散者。…
[15]旅行業管理規則第 53-1 條
依前條第三項規定投保履約保證保險之旅行業，有下列情形之一者，應於接獲交通部觀光局通知之日起十五日內，依同條第二項第一款至第四款規定金額投保履約保證保險：
…二、喪失中央主管機關認可之**觀光公益法人**之會員資格。三、其所屬之**觀光公益法人**解散或經中央主管機關認定不足以保障旅客權益。
[16]旅行業管理規則第 22 條
旅行業經營各項業務，應合理收費，不得以不正當方法為不公平競爭之行為。旅遊市場之航空票價、食宿、交通費用，由**中華民國旅行業品質保障協會**按季發表，供消費者參考。

品保協會成立

品保協會是由一群有志於提昇旅行業形象及注重旅遊品質之國內旅行社發起籌設，經各縣市旅行同業的熱烈響應及交通部觀光局積極輔導，並由內政部於七十八年十月十七日核准設立，以非營利為目的之公益社會團體成立於 1989 年 10 月，是一個由旅行業組織成立來保障旅遊消費者的社團公益法人。

品保協會宗旨、性質與任務

品保協會之宗旨：提高旅遊品質，保障旅遊消費者權益。

當旅遊消費者參加了它的會員旅行社所承辦的旅遊，而旅行社違反旅遊契約，致旅遊消費者權益受損時，得向品保協會提出申訴，經過旅遊糾紛調處委員會的調處後，如承辦旅行社確實有違反旅遊契約而負起賠償責任時，由承辦旅行社於 10 日內支付賠償金，逾期未支付者，由品保協會就旅遊品質保障金項下先予代償，再向該承辦旅行社追償。如屬會員財務困難，無法繼續營業者，致旅遊消費者受有損害者，須經調處委員認定符合章程及辦事細則規定時，依規定代償。

品保協會之性質

品保協會在性質上是國內旅行業界之一個自律、自治、互助、聯保團體。

A. 自律：
   會員都要自我約束，提昇旅行同業之形象，加強對旅遊消費者之服務，誰護旅遊服務品質，消弭同業間之惡性競爭，共同維護旅行業之商業秩序。
B. 自治：
   品保協會設有旅遊糾紛調處委員會，受理各機關、團體收轉或旅遊消費者直接申訴會員旅行社的糾紛案件，並進行調查、協調，以公正、公平、合理方式予以處理。
C. 互助、聯保：

品保協會為調處會員旅遊糾紛，由會員共同繳存一筆保障基金，作為理賠之準備。如經協調結果，因會員違反旅遊契約所衍生對旅遊消費者之損害賠償，得由基金代償，並由會員一同保障全體會員的旅遊品質。

品保協會之任務：

依品保協會章程第六條，品保協會之任務如下：

1 促進旅行業提高旅遊品質。
2 協助及保障旅遊消費者之權益。
3 協助會員增進所屬旅遊工作人員之專業知能。
4 協助推廣旅遊活動。
5 提供有關旅遊之資訊服務。
6 管理及運用會員提繳之旅遊品質保障金。
7 對於旅遊消費者因會員經營旅行業管理規則所訂旅行業務範圍內，產生之旅遊糾紛，經本會調處認有違反旅遊契約或雙方約定所致損害，就保障金依章程及辦事細則規定予以代償。
8 對於研究發展觀光事業者之獎助。
9 受託辦理有關提高旅遊品質之服務。

第一項第七款之代償，如因會員財務困難無法繼續營業，旅遊消費者有旅遊費用之損失時，應先向承保履約保證保險之保險公司請求理賠，如保險公司拒絕理賠全部或一部旅遊費用時，旅遊消費者應先向該保險公司提起訴訟確定理賠責任及金額，本會僅就履約保證保險最終確定理賠金額不足部份之損失，負代償責任，但本會與相關保險公司有特別約定者，從其約定。

第一項第七款會員因財務困難無法繼續營業，如旅遊消費者使用信用卡支付費用時，應依信用卡定型化契約所定帳款疑義處理程序，本會不負代償責任，但本會與相關金融機構有特別約定者，從其約定。

第一項第七款保障金代償之最高限額，授權理事會於辦事細則中訂定之。

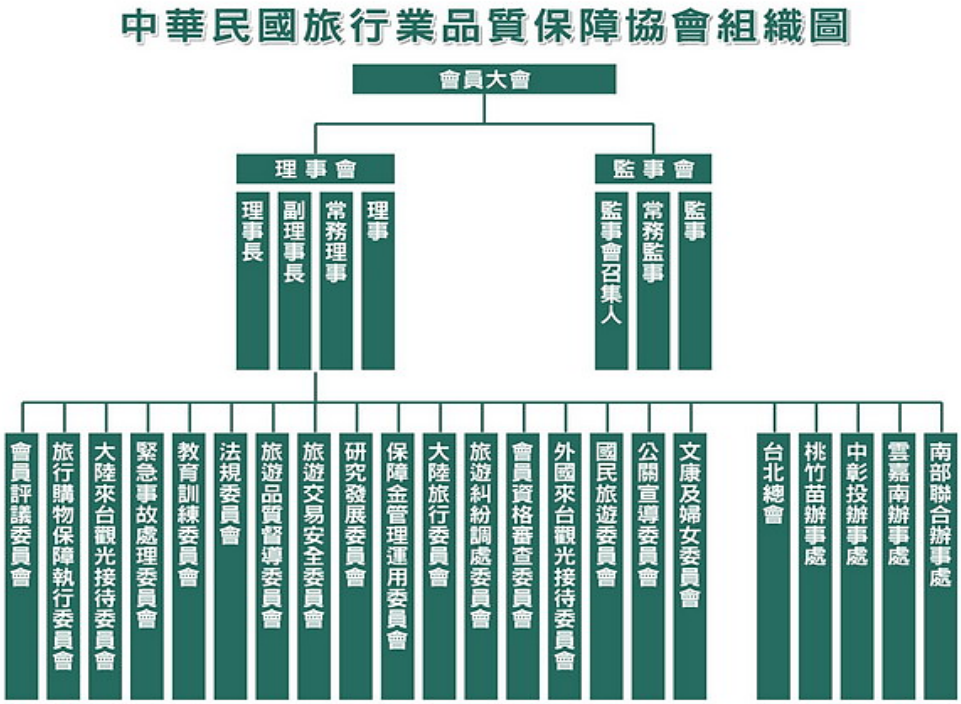
品保協會會員概況

品保協會現有會員旅行社，總公司有 2,663 家，分公司有 807 家，合計 3,470 家，約占臺灣地區所有旅行社總數九成以上。

品保協會組織簡介

品保協會總會設於臺北，並於高雄、台南、台中、桃園設置辦事處。理事會下設 17 個委員會，各司其應有任務，其中旅遊品質督導委員會扮演一個非常重要的角色，它負責監督旅遊產品能維持一定品質以上的任務。

為要達成旅遊產品能維持一定品質以上，需要有各方面的配合，諸如對旅遊消費者提供最新的旅遊資訊，以及正確的消費觀念，由文康教育委員會負責；對會員內部的約束，使其不得有重大喪失債信、重大違規的情事，由會員評議委員會來執行；而保障旅遊消費者權益，由旅遊糾紛調處委員會所負責；旅行購物保障執行委員會主要在認證旅行購物保障商店，讓來台旅客「開心來、安心買、買個夠」，保障旅客購物權益。其餘幾個委員會，分別依照理監事會所訂的各項工作計畫，在其任務範圍內，完成應有之工作，詳細協會組織圖參考下圖。



中華民國旅行業品質保障協會組織圖

資料來源：品保協會，2016

品保協會旅遊品質保障金

品保協會之會員於品保協會之旅遊品質保障金，其金額與旅行社存放於觀光局之保證金之保障金額相同。前者之旅遊品質保障金專屬保障旅客，後者之保證金，供一般債權人(包括國內外旅行社、旅館業、航空業...等)共同分配。

依品保協會辦事細則第九條，旅遊品質保障金的來源是由會員繳納，內容分為「永久基金」和「聯合基金」二部份。

1．　永久基金

A. 綜合旅行業新臺幣壹拾萬元。

B. 甲種旅行業新臺幣參萬元。

C. 乙種旅行業新臺幣壹萬貳仟元。

２．　聯合基金

A. 綜合旅行業新臺幣壹佰萬元。
B. 甲種旅行業新臺幣壹拾伍萬元。
C. 乙種旅行業新臺幣陸萬元。
D. 綜合、甲種旅行業每一分公司新臺幣參萬元。
E. 乙種旅行業每一分公司新臺幣壹萬伍仟元。

依品保協會辦事細則第十四條，保障金應存於交通部觀光局認可之金融機構或購買公債或該局認可之公司債。前項存款存單或債券，應存於交通部觀光局或其指定之機構。截至目前為止，旅遊品質保障金約 5 億 3 千多萬元，以這 5 億 3 千多萬元基金的孳息，做為會務推廣之用。另於 2007 年底，為解決會員投保履約保險及減輕保費支出，品保協會推出新臺幣一億元會員履約大共保，對於會員及旅遊消費者更有保障。

品保協會代償辦法

依品保協會辦事細則第二十四條，如依該協會辦事細則第二十一條、第二十三條之規定代償時，應以書面通知賠償義務會員自代償日起七日內繳還之。

協會對會員之最高代償金額如下：

１．　綜合旅行業新臺幣壹仟萬元。
２．　甲種旅行業新臺幣壹佰伍拾萬元。
３．　乙種旅行業新臺幣陸拾萬元。
４．　綜合、甲種旅行業設有分公司者每家增加新臺幣參拾萬元。
５．　乙種旅行業設有分公司者每家增加新臺幣壹拾伍萬元。

前項代償於會員因財務困難無法繼續營業致旅遊消費者受有旅遊費用之損失時，本會就履約保證保險最終確定理賠金額不足部份之損失，提供總額新臺幣壹億元做為對旅遊消費者履約之保證，不受前項最高代償金額之限制。

品保協會旅遊糾紛調處案例

本節藉由品保協會調處其下旅行社會員旅遊糾紛案例，進一步理解品管協會的功能角色，案例由民國八十年至一零四年品質保障協會調處旅遊糾紛「案由」分類統計表之調處件數前三名案由為主題，整理品保協會官方提供案例中賠償金額較大者。

中華民國旅行業品質保障協會調處旅遊糾紛「案由」分類統計表

中華民國旅行業品質保障協會調處旅遊糾紛「案由」分類統計表						
1990.03.01 ~ 2015.05.31						
案由	調處件數	百分比	人數	賠償金額	調處每件賠償金額	調處每人賠償金額
行前解約	3,652	24.17%	15,190	21,755,499	5,957	1,432
機位機票問題	1,984	13.13%	7,540	16,396,502	8,264	2,175
行程有瑕疵	1,954	12.93%	19,479	24,260,593	12,416	1,245
其他	1,486	9.83%	6,694	6,807,987	4,581	1,017
導遊領隊及服務品質	1,478	9.78%	8,716	14,338,004	9,701	1,645
飯店變更	1,169	7.74%	8,448	10,091,658	8,633	1,195
護照問題	934	6.18%	2,449	12,025,689	12,875	4,910
不可抗力事變	394	2.61%	2,805	3,348,864	8,500	1,194
購物	355	2.35%	1,022	2,177,052	6,133	2,130
意外事故	259	1.71%	998	7,756,603	29,948	7,772
變更行程	228	1.51%	1,578	2,697,589	11,832	1,709
訂金	202	1.34%	1,480	1,984,597	9,825	1,341
行李遺失	201	1.33%	457	1,460,705	7,267	3,196
代償	154	1.02%	15,532	58,992,999	383,071	3,798
中途生病	129	0.85%	767	1,477,646	11,455	1,927
溢收團費	124	0.82%	877	2,059,842	16,612	2,349
飛機延誤	124	0.82%	1,254	2,244,260	18,099	1,790

取消旅遊項目	106	0.70%	778	1,744,540	16,458	2,242
規費及服務費	80	0.53%	260	213,568	2,670	821
拒付尾款	49	0.32%	820	1,030,500	21,031	1,257
滯留旅遊地	39	0.26%	238	1,196,930	30,691	5,029
因簽證遺失致行程耽誤	10	0.07%	49	116,300	11,630	2,373
整體平均					**12,850**	**1,993**
合計	**15,111**	**100%**	**97,431**	**194,177,927**		

資料來源：中華民國旅遊品質保證協會

行前解約

一、事實經過

甲方是一所中學，該校籃球隊接受邀請赴歐洲觀摩及參加友誼賽，於是找上乙旅行社張小姐代為安排，全程 18 天，雙方簽訂合約書，甲方繳交新臺幣 100 萬元作為定金，並於說明會時繳清尾款。

出發前來了個大颱風，機場被迫關閉，行程也無法如期出發。當時乙旅行社張小姐緊急與甲方協商，希望延後出發日期，並配合航班將原行程做適當調整，最後雙方同意將行程縮短為 15 天，並延後三天於 8 月 10 日出發。期間雙方並沒有討論有關取消費由何人負擔？行程天數減少，費用應退還多少？以致於甲方返國後找上乙旅行社張小姐要求退還每人 3 天旅費，張小姐當時允諾退還甲方共新臺幣 32 萬元，並親自立下字據言明 9 月 10 日親自拿錢退還甲方。然而 9 月 10 日到了，卻不見張小姐的影子，於是甲方再以存証信函通知張小姐履行退費承諾。張小姐以郵寄方式將面額新臺幣 32 萬本票乙張寄給甲方，明示 85 年 11 月 15 日兌付，但是 11 月 15 日甲方仍然領不到錢，甲方只得向中華民國旅行業品質保障協會(以下簡稱品保協會)，請求調處。

二、調處結果

乙旅行社將新臺幣 32 萬元分三期給付甲方，雙方達成和解。

三、案例解析

本案有三個問題要討論：

1. 因遇颱風天災等不可抗力因素，而行程被迫取消或延期時，因而產生之合理必要取消費用(如機票退票手續費、簽証費、飯店取消費等)由何人負擔？
2. 行程由 18 天改為 15 天且內容有變更，甲方可否請求退還 3 天團費？
3. 本票之效力如何？

首先依國外旅遊契約書第二十八條：「因不可抗力或不可歸責於當事人之事由，致本契約之全部或一部分無法履行時，得解除契約之全部或一部分，不負擔害賠償責任。但乙方已代繳納之規費或為履行本契約已支付之全部必要費用，得以扣除餘款退還甲方。為維護本契約旅遊團體之安全與利益，乙方依前項為解除契約之部分後，應為有利於旅遊團體之必要措置(但甲方不同意者，得拒絕之)，如因此支出之必要費用，應由甲方負擔」。

依上述契約，甲方的行程因颱風因素，機場關閉而無法如期出發，出發的機票(臺北－莫斯科)已開不能退票，國外飯店的取消費也不少，依該契約，此部份之損失應由甲方負擔。再者，原行程由 18 天改為 15 天，雖然行程減少 3 天，理應有減少團費，可退還甲方，但須扣除已產生之必要費用，如機票款、飯店。

最後談到票據法上本票的效力，本票之發票人，於發票後，應負絕對付款責任，倘本票發票人不能如期履行付款者，則依票據法規定，持票人向本票人行使追索權時，得聲請法院裁定後強制執行，減少訴訟時間。本件糾紛所幸最後乙旅行社張小姐也很阿莎力同意給付新臺幣 32 萬元，雙方和解，只是這樣因為事先未言明清楚而一樁原來有錢可賺的生意，搞得毫無利潤也是非常不值得。

機位機票問題

一、事實經過

小麗的表姊在墨爾本大學修碩士，在網際聯絡中多次表示澳洲氣候宜人，居民單純友善，學習環境良好，是個留學深造的好地方，鼓勵小麗繼續進修，邀情她一定要到墨爾本看看。小麗原本就有些心動，加上公司受不景氣影響，有裁撤的傳聞，加深她深造的決心。她決定藉休假旅遊之名先到墨爾本一趟再考慮讀書事宜。於是小麗找了大學時期兩名最好的同學一同報名乙旅行社於 8 月 18 日澳洲八天團體旅遊，該行程由臺北飛雪梨停四天再飛墨爾本，墨爾本停一天後飛布里斯班，兩天後由布里斯班飛回臺北。小麗計畫於團體抵墨爾本後脫隊一天，找表姐帶她去參觀學校環境，表姊也依小麗的行程請了假。這樣兼顧了安全及費用的考量，又達到旅遊及參觀學校的目的。一切安排妥當後，出團前四天，從電視新聞上得知原本預定搭乘的澳洲安捷航空竟宣布倒閉。小麗急忙詢問乙旅行社團體會不會走？行程會不會受影響？旅行社皆保證行程內容不變，只修改 9 月 23 日由墨爾本飛布里斯班的班次。甚至於說明會時小麗還不放心的再問領隊一次，領隊也打包票一切沒問題，小麗遂安心的通知表姊照計畫安排。

第一天在中正機場，領隊仍保證行程不變，只是雪梨會少住一晚，墨爾本改多住一晚，這對小麗無妨，可以接受。沒想到，抵達雪梨第二天，領隊突然告知因安捷航空倒閉航班變動，影響行程，團員只有兩個方案可以選擇。A 方案是墨爾本多停留一天，布里斯班少玩一天；B 方案是捨去墨爾本，退中段機票款及補償金每人澳幣 260 元，布里斯班可多停留一天。多數團員雖不同意行程更改，但在此不得已的情況下勉強選擇 B 方案，當場簽署同意書並收款。小麗三人旅遊目的地就是墨爾本，不去墨爾本，這趟就白來了，這樣的結果對她們而言簡直是進退兩難，怎樣都不同意改行程，堅持不簽字。領隊了解其為難之處與公司聯絡後，同意由公司付費，替小麗三人安排由雪梨至墨爾本，再由墨爾本至布里斯班之個人機票及 22 日、23 日兩晚在墨爾本的住宿，領隊雖幫忙處理機位卻要他們自行到機場。事已至此，小麗三人只好懷著忐忑不安的

心情單飛，三人已夠緊張了，又因領隊忙中出錯，把情況弄得更糟，領隊訂位時將三人其中一人名字錯訂為另一團員；訂的班機號碼是 909 卻寫成 808；住房日期往前早訂了一天，以上連連錯誤害的小麗等人找不到班機、差點無法上機、9 月 23 日沒房間無處可住。語言不通下，幸好當地有表姊幫忙才化險為夷，沒出意外，乙旅行社卻連一通關心電話都沒有，全無理睬·另外，讓小麗更不滿的是因當時身上無多餘旅費可應付接下來行程中可能發生的費用，要求領隊比照其他團員，先退還部分費用，領隊表示未簽同意書就無法給錢，小麗等人仍堅持不簽字。事實上行程的變動的確造成許多預算外的花費，如自行前往菲利浦島及動物園的門票、一路的車資、午晚餐共六餐的餐費。盤纏不夠下，三人窘況畢出，迫使小麗跟表姊借錢支用，回台灣後再多花匯款費還錢。

乙旅行社除了脫隊的部分處理不佳外，因配合班機時間的變更，前三天的行程濃縮至前兩天走完，雖然行程內容都有帶到，卻是匆匆忙忙隨便帶過，大大的影響旅遊品質，因乙旅行社替小麗三人所訂的機位是最後一天到布里斯班機場與團體會合一同返台，所以她們無法進入布里斯班市及黃金海岸，更錯過了螢火蟲洞、夢幻世界等行程。

回台灣後，小麗越想越生氣，八天的團體行程變成三天跟團和五天自由行，每人還多花了澳幣 600 多元。心想航空公司倒閉非突然發生之事，乙旅行社絕對有充分緩衝處理應變的時間，若乙旅行社在出發之前就告知會有如此變更，她們就會延期參加，或不會參加了。跟乙旅行社反應求賠後，旅行社僅願意退每人新臺幣 3000 元，小麗清楚表示不同意，幾天後竟收到旅行社寄來的 3000 元支票掛號信，再一問三人皆收到這樣的信，簡直是霸王硬上弓，強迫和解。小麗氣不過就向某雜誌具名投書告狀，並向中華民國旅行業品質保障協會申訴。

二、調處結果

協調會時，小麗三人及其他選擇 B 方案的團員代表皆出席了，針對乙旅行社於出發後才更改行程十分不諒解，乙旅行社表示這是因安捷航空倒閉所至，不可歸責於旅行社，又受納麗颱風影響，外站的無法及時聯絡台灣，變更行程實為不得已的處置。雙方又對退款金額各有意見，

選擇 B 方案的團員代表提出別旅行社相同 B 行程內容的團費只要 29900 元澳幣，要求退團費差額。乙旅行社解釋在澳洲所給的 260 元澳幣約相當於台幣 5000 元，已高於實際可節省費用。小麗認為比照起來，她們三人有五天是自由行，損失更大，又衍生雜支，旅行社才退 3000 元，非常不合理，要求一半的團費及澳幣 600 元。乙旅行社表示小麗三人之個人機票及訂房花費頗高，公司已賠相當款項，並無可節省之交通費用，並指責小麗所投書的媒體報導不公，影響商譽頗大。經委員協調後，乙旅行社對選擇 B 方案的團員除原本之退費外，每人補償 3000 元。對小麗三人每人再補償 5000 元，雙方達成和解。

三、案例解析

業者看到這個案子，可能會大大搖頭嘆旅行社難為，舉凡天災地變都會影響到生意，從 921 大地震到本案裡所提到的納麗颱風，旅客臨時取消所造成的損失，一言難盡，原本該賺的利潤沒了，還白忙一場；美國九一一爆炸事件所引發的恐懼不安到現在還深深的影響到客人出團的意願；連瑞士航空及安捷航空倒閉也讓旅行社忙得人仰馬翻，衍生一堆糾紛。就本案裡所有的問題，乙旅行社歸咎於因安捷航空倒閉所至，又歸咎受納麗颱風影響，認為不可歸責於旅行社。

航空公司倒閉及納麗颱風造成大臺北地區停水停電是事實，在這裡要討論的是旅行社在面對這樣的突發事件後，在專業上是否已盡力處理？是否提出應變措施？

如申訴人所提，從安捷航空宣佈倒閉到出團有四天的緩衝時間，乙旅行社做了些什麼？在颱風影響下，嘗試了哪些方式跟外站聯繫，跟客人聯繫？如果確實已善盡應變的措施，仍不得已有所變更，最好在出發前甚至遲至機場都該告訴旅客，客人若不同意變更，雙方可依契約第 28 條解除契約，(出發前有法定原因解除契約)**「因不可抗力或不可歸責於雙方當事人之事由，致本契約之全部或一部無法履行時，得解除契約之全部或一部，不負損害賠償責任。乙方應將已代繳之規費或履行本契約已支付之全部必要費用扣除後之餘款退還甲方。但雙方於知悉旅遊活動無法成行時應即通知他方並說明事由；其怠於通知致使他方受有損害時，**

應負賠償責任。為維護本契約旅遊團體之安全與利益，乙方依前項為解除契約之一部後，應為有利於旅遊團體之必要措置(但甲方不得同意者，得拒絕之)，如因此支出必要費用，應由甲方負擔。」，這樣旅客不至有被打鴨子上架的感受，業者也不會有損失。而在外站如遇不可抗力或不可歸責旅行社事由而要變更行程時，可依據契約第 31 條來處理，(旅遊途中行程、食宿、遊覽項目之變更)「**旅遊途中因不可抗力或不可歸責於乙方之事由，致無法依預定之旅程、食宿或遊覽項目等履行時，為維護本契約旅遊團體之安全及利益，乙方得變更旅程、遊覽項目或更換食宿、旅程，如因此超過原定費用時，不得向甲方收取。但因變更致節省支出經費，應將節省部分退還甲方。甲方不同意前項變更旅程時得終止本契約，並請求乙方墊付費用將其送回原出發地。於到達後，立即附加年利率__%利息償還乙方。」**。

雖然乙旅行社替小麗購買個人機票及代訂住宿的費用，並退還可節省的費用給全團。但是，旅行社事先並未告知旅客其緊急應變的方法，在處理上仍有瑕疵之處，在本案裡小麗提出申訴，是因乙旅行社不僅讓旅客質疑其危機處理不當，蓄意變更行程而不告知，其領隊操作又錯誤連連：訂位時錯訂人名、班機號碼寫錯、住房日期定錯，明顯有作業瑕疵。另如果領隊在小麗身上錢不夠時，能馬上向公司報備彈性先退部分費用，小麗也不至因困窘借錢而增生憤怒。所以在狀況中才能顯示出領隊的重要性，領隊在危機中不能急，在忙亂中不能慌，總要謹慎小心機靈應對，以免造成此類糾紛。

行程有瑕疵

一、事實經過

陳先生任職於某電玩軟體設計公司，軟體設計的工作原本就工時極長，面對不景氣的大環境，公司為了保住自家產品的市場占有率，更是榨乾了每位研發人員的腦汁。在這樣的狀況下，為了留住員工，公司對於員工的薪資及福利也從不吝惜。

自年初陳先生接任公司福委會主委以來，每個月都會想辦法為同事

們安排一些共同的活動。剛好今年 9 月份公司會結束 1 個大案子，在不眠不休忙了大半年後，大家將得以稍喘一口氣，陳先生計畫利用這個空檔，安排公司的秋季國內旅遊，於是從 6 月份就開始邀請各旅行社輪流到公司說明。幾次比價下來，由於乙旅行社所提供的資料十分精美且價格便宜，投票時，在福委會全體委員一面倒的情況下，取得這次活動的承辦權。

本團人數共 77 人，行前大家都興高采烈，但一趟玩下來，不但大人累得人仰馬翻，小孩哭鬧不休，行程中吃的、玩的、交通樣樣都出問題，陳先生和福委會的委員們，面對同事和家屬的抱怨，臉都黑了。偏偏領隊一副無能為力的表情，對於福委會的種種要求來個相應不理，乙旅行社的承辦人則表示回臺北再說。

行程結束隔天，陳先生召集福委會委員們開會檢討，大家決定以書面列出乙旅行社違約事項，要求乙旅行社依契約規定賠償。乙旅行社的承辦人在收到福委會的公文後，雖到公司說明，但對於行程中的種種問題，都以當地旅行社安排不當為由，不願對本團團員因此所受的損害加以賠償。

綜觀本團所發生的問題，大致可分成行程和交通兩個部分。依乙旅行社原提供的行程表，第二天應參觀太麻里金針山、鹿野高台茶園飛行傘俱樂部、知本森林遊樂區，結果車子到了金針山下，團員卻被告知因道路損壞無法上山。接著全團拉車到永安農特產展售中心，團員又被告知，必須有接駁小巴士才能到飛行傘俱樂部，但臨時調度不到小巴士，因此本景點只好作罷。下午 5 點，好不容易團體到達知本時，卻被領隊告知已超過入園時間，無法進入知本森林遊樂區，所以要直接帶團員去餐廳用晚餐，如要進入園區，團員可以隔日一早免費自行入園。大家坐了一天車，一個景點都沒參觀到，至此團員們已經按奈不住，紛紛指責領隊及福委會沒安排好，陳先生打電話回臺北質問乙旅行社承辦人，承辦人保證第三天的行程一定沒問題。然而次日上午原應參觀魯凱族豐年祭，午餐並在當地享用風味餐。結果領隊卻將團員帶到村落裡的一間小餐廳用餐，不但原本預期的溪邊烤肉、石頭坑窯落空，看到餐廳裡蒼蠅亂飛，超過 2/3 的團員都不敢用餐，直到當天晚上七點到花蓮火車站才草

草用餐。

在交通方面，本團原訂搭乘下午 5 點 58 分的自強號回臺北，但因乙旅行社沒有買到該班次的有座車票，以致團員被分成兩批，一部份人搭乘晚上 8 點 5 分的莒光號，一部份人搭乘 8 點 40 分的自強號，到達臺北已將近 12 點，住在外縣市的同事還得想辦法轉車回家。回程時間的延誤造成團員交通上的不便也就算了，更甚者，回臺北的車上，當車長查票時，竟有 1/3 以上的團員赫然發現自己所持是兒童票，尷尬之餘又無從辯解，只好強忍一肚子委屈，自己先行補足差額。

乙旅行社將好好的公司團體旅遊弄得一踏糊塗，陳先生身為福委會的主委，當然無法釋懷。面對乙旅行社不願賠償的態度，只好向中華民國旅行業品質保障協會(以下簡稱「本會」)提出申訴，要求乙旅行社就第一天行車時間浪費及回程延誤部分賠償一日團費，並就應到而未到之景點及未依約安排的回程車票、餐食賠償差額兩倍，總計求償金額為 291,474 元。

二、調處結果

乙旅行社於調處會前，已先行退還兒童票與成人票間之價差及違約金共計 12,426 元，另就行程變更及旅遊服務不符約定之部分賠償本團共計 15 萬元，雙方和解。

三、案例解析

本案可分別就行程變更與時間浪費兩部分討論。就行程變更的部分，乙旅行社主張，本團的行程會如此失控，是因當地合作的旅行社未提供正確資訊，並預先做好安排所致。然而，旅行社在一開始規劃行程時，就必須詳細的考慮到各種狀況，讓所設計出的行程能落實，並且在團體出發前，要求合作的當地旅行社針對團體的餐宿、交通、景點等事項預作安排。如當地旅行社未依約定安排行程，導致旅客受有損害時，因其為出團社的履行輔助人，因此就其疏失，出團社須負同一責任。

以本案為例，太麻里金針山和飛行傘俱樂部都必需搭小巴士才能上去，乙旅行社不但沒有要求當地合作的旅行社預先安排小車，領隊還告

訴團員因金針山路況不佳所以禁止遊客上山，此作法實在有待商議。

依據國內旅遊契約第 15 條規定，乙方未依本契約所訂與等級辦理餐宿、交通旅程或遊覽項目等事宜時，甲方得請求乙方賠償差額 2 倍之違約金。對照本團在旅遊契約中所約定的行程，乙旅行社未履行的部分包括太麻里金針山、鹿野高台茶園飛行傘俱樂部、知本森林遊樂區；變更的部分包括第 2 天晚餐(領隊以單趟車程需兩小時為由將原定風味餐改為海鮮店小吃)、第 3 天的午餐(魯凱族風味餐改為一般餐廳小吃)，以及回程車種的變更。因此就旅行社變更行程所產生的價差部分，陳先生要求乙旅行社依約賠償價差兩倍的違約金，自屬合理。

至於時間浪費的部分，則較難以界定，這也是調處會中雙方最主要的爭執點。陳先生原依國內旅遊契約第 16 條主張旅行社需就本團時間的浪費賠償 1 日團費。然而依該條規定，延誤行程時數必須在 5 小時以上，才能以 1 日團費計算違約金。本團行程第二天雖因乙旅行社的疏失，導致全團浪費整天的時間搭車，對團員而言不但疲憊之至，而且遊興全失，但並未出現一次延誤五小時以上的狀況，故難以第 16 條的規定求償一日團費，但以零散的時間計算賠償金額，對團員而言又顯然不足以補償團員。

經調處委員居中協調，並援引民法債編旅遊專節第 514 條之 6、之 7 的規定，旅遊服務不具備通常之價值及約定之品質者，旅客得請求旅遊營業人改善之，因可歸責於旅遊營業人之事由致旅遊服務不具備前條之價值或品質者，旅客除請求減少費用或終止契約外，並得請求損害賠償。因此建議乙旅行社除了更改行程部分依約賠償，並補足至一個整數金額，作為整體的賠償，以彌補全體團員在這趟旅程中所受的損害。

近期旅行社會員除名案例

2016 年 05 月 12 日，中部 H 旅行社老闆惡性捲款落跑，惡性倒閉。中華民國旅行業品質保障協會證實，已接獲 1 到 2 筆 H 旅行社收錢未出團投訴案例，但老闆已失聯，民眾若遇到無法出團情況，6 月 4 日前向品保投訴將會協助退費事宜。觀光局則已對漢高旅行社進行停業處分，20

多受害民眾則轉團。

H 旅行社 2016 年 5 月 4 日已經向品保協會申請退出，已遭品保協會除名，之後出現 1 到 2 筆旅客投訴 H 旅行社已收團費但沒有出團的申訴，該旅行社老闆也失聯；雖然 H 旅行社已遭品保協會除名，但將有 1 個月公告期，只要受害旅客在 2016 年 6 月 4 日前向品保投訴，仍有履約保證金可協助處理退費等問題。

據觀光局表示，H 旅行社 2016 年 5 月初發生跳票，該月 5 日觀光局即派員前往稽查，負責人一直沒有出面，總計有 3 到 4 團約 20 多人因此受到影響，目前都已轉給其他旅行社協助出團，觀光局也已依照「消保法」第 36 條和第 38 條，對 H 旅行社進行停業處分，並要求 H 旅行社 5 月 20 日前須補繳保證金，若沒有繳，將直接撤銷旅行業營業執照。

附錄 16 -保證金與強汽險雙軌制

一、　汽車責任保險制度之沿革

台灣的汽車責任險始於 1951 年，由台灣產物保險公司籌辦，沿用上海所使用的英式保單。1953 年因美軍顧問團之官兵、眷屬來台，為配合其自用車使用的需求，台灣產業保險公司遂代理美國公司（如：Fireman's 公司）之美式保單；藉由理賠所吸收的經驗，不久該公司即進一步開發初期的中文保險單。[17]

1954 年行政院核准通過「汽車強制投保意外責任保險辦法」，其內容規定：已領照及要領照的汽車均須投保責任險，而所謂的「意外責任保險」實為「第三者賠償責任保險」。1956 年 6 月 15 日交通部頒布「汽車投保意外責任保險辦法」[18]；產物保險業遂於 1957 年 7 月 1 日依該等辦法開辦強制汽車責任保險。1959 年 6 月 27 日公布之「公路法」於第 57 條規定：「汽車所有人應於申請發給牌照使用前，依交通部所指定之金額，加入責任保險。」可謂為強制汽車責任保險制度之明文依據。然「公路法」授權交通部以行政命令實行之強制汽車責任保險制度，因交通部對於保險金額與保險範圍久未調整，終與現實社會所需脫節而招致法律效力不彰之批評。[19]

1954/12	行政院核准通過「汽車強制投保意外責任保險辦法」
1956/06/15	交通部頒布交路（45）字第 5144 號行政命令： 頒布「汽車投保意外責任保險辦法」
1957/07/01	產險業者開辦強制汽車責任保險
1959/06/27	立法訂定「公路法」，並於§57 明定強制汽車責任保險之法源依據 （1960/07/01 施行）
1960/02/03	修正「汽車投保意外責任保險辦法」第 3 條，准許以提繳保證金代替保險
1971/02/01	修正「公路法」：原§57 之規定改列於§63，內容亦有些許更動；改行單軌制。

[17]陳繼堯，汽車保險：理論與實務，智勝文化，1999 年，頁 12-13。

[18]惟該辦法之法源依據：「公路法」係於 1959 年 6 月 27 日公布，1960 年 7 月 1 日施行。1971 年 2 月 1 日修正之「公路法」將規定內容改列於第 63 條：「汽車所有人應於申請發給牌照使用前，依交通部指定之金額，投保責任險；其保險費率，由交通部會商財政部定之。」

[19]陳繼堯，汽車保險：理論與實務，智勝文化，1999 年，頁 29-31。

1973 年	交通部修訂「汽車投保意外責任保險辦法」第 3 條，於第一項開放汽車所有人自由選用投保責任險或提繳保證金；第二項復規定保證金不得中途領回。
1984/01/23	修正「公路法」：原§63 規定改列§65，並新增第二項；運輸業提繳保證金以替代保險之制度自此取得法律上地位。
1996/12/27	訂定「強制汽車保險法」，實行單軌制 （1998/1/1 施行）

二、 單軌制與雙軌制的擺盪

單軌制與雙軌制之差異，在於汽車所有人就意外事故受害者賠償責任之擔保，是否允許存在第二種方式。單軌制係指強制汽車所有人於投保意外責任險；雙軌制則於單軌制之方式外，尚提供選用提存保證金之途。外國立法例上不乏採取雙軌制者，如：英國、美國，惟選用提存保證金之車主甚少；日本則曾採取雙軌制，後因保證金提存制度之相關弊病[20]而立法改行單軌制。[21]

1. 1954 年~1959 年採行單軌制

1954 年 12 月行政院核准通過「汽車強制投保意外責任保險辦法」，要求汽車所有人應投保意外責任險；1956 年 6 月由交通部頒布「汽車投保意外責任保險辦法」，規定強制投保之相關細節[22]；1957 年 7 月 1 日由產險業者正式開辦。於此時期，汽車所有人僅能向產險業者投保意外責任保險，並無他途，故稱之為單軌制。

為彌補由行政命令直接規制人民義務的法制缺陷，1959 年 6 月 27 日所制定之「公路法」第 57 條[23]即明定關於強制汽車保險之法源依據。[24]

---

[20]日本於 1995 年實施「自動車損害責任保障法」亦採取雙軌制度，並將提存保證金者稱為「自家保障制」；惟實施後亦因上述弊病而於 1960 年廢止自家保障制，改行單軌制度。詳參陳繼堯，汽車保險：理論與實務，智勝文化，1999 年，頁 33-34。

[21]陳繼堯，汽車保險：理論與實務，智勝文化，1999 年，頁 33。

[22]「汽車投保意外責任險辦法」第 3 條規定：「公私汽車統一牌照之領照人或請領人，均應向財政部核准註冊之保險公司就每一輛汽車投保意外保險。」詳參林新裕，汽車責任保險受害第三人直接請求權之探討，國立政治大學風險管理與保險學系碩士論文，2002 年，頁 93。

[23] 1959 年 6 月 27 日訂定之「公路法」第 57 條：「汽車所有人應於申請發給牌照使用前，依交通部所指定之金額，加入責任保險。」

[24]林新裕，汽車責任保險受害第三人直接請求權之探討，國立政治大學風險管理與保險學系碩士論文，2002 年，頁 94。

2. 1960 年~1970 年採雙軌制

1960 年 2 月 3 日交通部修訂修正「汽車投保意外責任保險辦法」，於第 3 條准許以提繳保證金之方式代替保險之投保，此即雙軌制之肇始。運輸業者得以較少金額之定期存單存放至各地公路監理機關，由該等機關保管；當某運輸業者肇事致受害人求償無門時，受害人得對該受保管之定期存單進行假扣押。[25]

由於假扣押後尚須經冗長的訴訟程序確認責任歸屬與賠償金額，待受害人獲勝訴判決後方得對該筆定期存單為執行。因該筆賠償金額係由肇事之運輸業者所直接支付，故關於肇事者推託、壓低賠償金額、委託黑道恐嚇受害人及其家屬等傳言便層出不窮。[26]

3. 1971 年~1972 年採單軌制

「公路法」進行第一次修法時，關於強制投保責任險一事，汽車運輸業曾數度向交通部反映保險費之負擔太重[27]。惟此次修法僅將原列於第 57 條之規定改列至第 63 條，並就條文內容為些許更動[28]。關於給予運輸業者提繳保證金以代保險一事，交通部曾考慮在條文中予以增列，惟協調未果[29]；簡言之，關於責任保險的強制投保又短暫回歸到單軌制。[30]

4. 1973 年~1997 年採雙軌制

1973 年交通部修訂「汽車投保意外責任保險辦法」第 3 條，規定：「（第一項）汽車所有人應於申請發給牌照使用前，向財政部核准註冊之保險公

[25]陳定輝，強制汽車責任保險法制定與籌備過程之回顧－兼論行政立法兩權互動關係－，保險實務與制度，第 4 卷，第 1 期，頁 91。

[26]陳定輝，強制汽車責任保險法制定與籌備過程之回顧－兼論行政立法兩權互動關係－，保險實務與制度，第 4 卷，第 1 期，頁 91，註 6。

[27]「公路法」第一次修法時，於 1970 年 12 月 10 日立法院交通委員會第 46 會期第 10 次全體委員會審查之討論過程中，交通部所為之相關回應。詳參立法院公報，第 60 卷，第 28 期委員會紀錄，頁 28，朱茂榛參事之發言紀錄。

[28] 1971 年 2 月 1 日修正公布之「公路法」第 63 條：「汽車所有人應於申請發給牌照使用前，依交通部指定之金額，投保責任險；其保險費率，由交通部會商財政部定之。」

[29]立法院公報，第 71 卷，第 48 期，委員會紀錄，頁 148，交通部參事查凱周之發言紀錄。

[30]王明智、張碧貞、潘筱昀，台灣地區強制汽車責任保險實施現況探討，第四屆兩岸中華文化與企業管理學術研討會，頁 5。

司就每一車輛投保責任險，或向指定之金融機構提供相當之保證金。（第二項）前項保證金不得中途領回，並由公路監理機關隨時查核之。」[31]

「公路法」進行第二次修法的過程中，就是否採行雙軌制一事曾經熱烈討論。1982 年 3 月 25 日，汽車運輸業者於立法院交通委員會第 69 會期審查公路法修正草案之第三次委員會議中請願，對於要求汽車所有人強制投保責任險之必要一事提出質疑，認：汽車責任保險係為防止汽車所有人於車禍後無力賠償之措施，若汽車所有人能以具體方法證明其確實具有賠償能力，則法律上應無絕對強制其投保之必要；故提議將「提供保證金以代保險」之方案明文列於條文中，並由交通部訂定保證金之金額。[32]1982 年 4 月 24 日交通委員會第 69 會期審查公路法修正草案第四次委員會議中，交通部亦對於汽車運輸業者因繳付保險費甚鉅而不勝負擔一事[33]，贊同有以保證金取代投保責任險之必要。[34]於 1982 年 11 月 24 日交通、司法兩委員會審查公路法修正草案第四次聯席會議，該條文草案遂退回交通部重新草擬。1984 年 1 月 23 日修正通過之「公路法」便將原第 63 條規定之內容移列至第 65 條，並於第 2 項增訂：「汽車或電車運輸業依交通部所訂之金額提繳保證金者，得不依前項規定投保責任險；其保證金提繳辦法，由交通部會同財政部訂之。」雙軌制自此獲得法律上之地位。

由於「公路法」修訂條文使汽車運輸業者得自由選擇擔保方式。由提繳保證金而於金融機構中所衍生的利息，係歸業者所有；又，當年度所繳納之保證金減除肇事所付賠償金後，如有剩餘部分得移轉至次年度之應提繳保證金內，供業者繼續使用，故一般運輸業者多採用提繳保證金之方式。惟交通部所規定之保證金提繳額度過低，規模越大保證輛數卻遞減；加上理賠時對於責任與賠償金額之認定從嚴，責任鑑定、訴訟三審等程序曠日廢時，致給付延宕、求償無門之案例不知凡幾，反而失去保障受害者之意義。35

5. 單軌制之強制汽車責任保險法

[31]王明智、張碧貞、潘筱昀，台灣地區強制汽車責任保險實施現況探討，第四屆兩岸中華文化與企業管理學術研討會，頁 5。

[32]立法院公報，第 71 卷，第 38 期，委員會紀錄，頁 124~125、128。

[33]以臺汽公司為例，若依財政部初步擬定之辦法，每輛車之保險費為 8,700 元。詳參立法院公報，第 71 卷，第 48 期，委員會紀錄，頁 149~150，交通部路政司司長許家驥之發言紀錄。

[34]立法院公報，第 71 卷，第 48 期，委員會紀錄，頁 148、150。

[35]王明智、張碧貞、潘筱昀，台灣地區強制汽車責任保險實施現況探討，第四屆兩岸中華文化與企業管理學術研討會，頁 5。

除「公路法」與交通部頒布的行政命令外，關於強制汽車責任保險之相關事項均引用任意商業保險法規與慣例，致交通事故受害人之權益無法迅速獲得合理保障。關於單軌、雙軌之爭，於行政院內部曾對二者之優缺點進行多次論戰，後由行政院院會定調採行單軌制；在考量強制汽車責任保險之特殊性質、落實該保險之政策目標，參考行政院研考會、經建會之研究結果，並參酌外國立法例後，「強制汽車責任保險法草案」於 1992 年 7 月 6 日提出於立法院進行審議。[36]廢除雙軌制度以改採投保責任保險之單軌制雖屬草案中重要的改革目標之一，在立法院亦不免經歷一番舌戰；最終仍維持行政院草案所拍板定案之方向，以單軌制作為「強制汽車保險法」之基調，並於 1996 年 12 月 27 日公布，1998 年 1 月 1 日施行。

[36]立法院公報，第 81 卷，第 56 期，委員會紀錄，頁 578，交通部部長簡又新之發言。

三、 強制汽車責任保險法通過前之基本保險金與保證金之範圍

1. 基本保險金[37]

實施日期	基本保險金額					備註
	每一個人		每一意外事故	每一意外事故最高責任額		
	體傷	死亡	體傷或死亡	財損		
1956/07/01	7,500	15,000	15,000	10,000	25,000	開始試辦
1960/03/01	同上					
1962/01/01	同上					增加自負金額
1963/01/01	7,500	15,000	30,000	10,000	40,000	不加收保費
1964/02/01	同上					
1966/01/01	7,500 15,000	15,000	30,000	10,000	40,000	體傷給付分為甲、乙兩式
1968/09/30	同上					
1985/03/30	同上					
1990/07/10	15,000	15,000	30,000	10,000	40,000	甲式刪除體傷給付，採無自負額
1992/04/01	300,000	300,000	600,000	刪	600,000	
1994/03/01	同上					
1995/11/01	600,000	600,000	1,200,000	刪	1,200,000	保險費不足部分由特別準備支應

[37]游淑君，兩岸強制汽車責任保險法制重要問題比較研究，國立政治大學風險管理與保險研究所碩士學位論文，2007 年，頁 51-52。

2. 保證金[38]

依照交通部之規定，保證金的提存金額係依運輸業者擁有之車輛數對應其應繳納之保證金（應繳納相等保證之輛數＊25,000 元／輛）；規模越大保證輛數反而遞減，導致保證金額度失卻保障受害人之意義。

輛數	應繳納相應等保證之輛數	金額（25,000 元/輛）
2-20	2	50,000
21-40	3	75,000
41-60	4	100,000
61-80	5	125,000
81-100	6	150,000
101-150	7	175,000
	8	
	9	
	10	
	11	
501-600	12	300,000
	13	
	14	
	15	
	16	
	17	
	18	
	19	
1751-2000	20	500,000

四、 強汽險通過後基本保險金[39]

實施日期	每一個人		每一個人	每一個人（死殘＋療）最高金額	備註
	殘廢	死亡	傷害醫療		
1998/01/01	1,200,000	1,200,000	200,000	1,400,000	每一事故無受害人數上限
2000/08/12	1,200,000	1,200,000	200,000	1,460,000	同上
2005/03/01	1,500,000	1,500,000	200,000	1,700,000	同上

[38]陳繼堯，汽車保險：理論與實務，智勝文化，1999 年，頁 33。
[39]陳繼堯，汽車保險：理論與實務，智勝文化，1999 年

附錄 17 -中華民國強制投保保險名稱彙整表

險種名稱	法令名稱及內容
公共意外責任保險	**公寓大廈管理條例第十七條** 住戶於公寓大廈內依法經營餐飲、瓦斯、電焊或其他危險營業或存放有爆炸性或易燃性物品者，應依中央主管機關所定保險金額投保公共意外責任保險。
公共意外責任保險	**消費者保護自治條例** 消費場所之建築物所有人、使用人應投保公共意外責任保險
公共意外責任保險 產品責任保險	**建築法第七十七條之三** 機械遊樂設施經營者應依規定投保意外責任保險 **建築法第七十七條之四** 建築物昇降設備及機械停車設備專業廠商應依中央主管建築機關指定之最低金額常時投保意外責任保險。
公共意外責任保險 （觀光旅館業、旅館業、觀光遊樂業、民宿業） 旅行業責任保險 （旅行業） 旅行業履約保證保險 （旅行業）	**發展觀光條例第三十一條** 觀光旅館業、旅館業、旅行業、觀光遊樂業及民宿業者，於經營各該業務時，應依規定投保責任保險。 旅行業辦理旅客出國及國內旅遊業務時，應依規定投保履約保證保險。
公共意外責任保險 意外污染責任保險	**石油管理法第二十二條** 石油煉製業、石油輸入業、石油輸出業、汽、柴油批發業、加油站、加氣站、漁船加油站、航空站、商港或工業專用港加儲油（氣）設施與設置達中央主管機關所定規模之自用加儲油（氣）設施者，應投保公共意外責任保險及意外污染責任險。
公共意外責任保險 超輕型載具責任附加條款	**民用航空法第九十九條之六** 超輕型載具所有人應依規定，投保責任保險
公共意外責任保險	**煤氣事業管理規則第十九條** 經營煤氣事業者，應投保公共意外責任保險
公共意外責任保險	**高級中學法第六條之三第三項、第四項** 各級主管教育行政機關應為所轄之公私立高級中學場所投保公共意外責任保險 前項之經費，由中央主管教育機關按年度編列預算支應之。 **職業學校法第十五條之二第三項、第四項** 各級主管教育行政機關應為所轄之公私立高級職業學校場所投保公共意外責任保險 前項之經費，由教育部按年度編列預算支應之。 **國民教育法第五條之一第三項、第四項**

	各級主管教育行政機關應為所轄之公私立國民中小學場所投保公共意外責任保險 前項之經費，由教育部按年度編列預算支應之。 **幼稚教育法第十七條之一第三項、第四項** 各級主管教育行政機關應為所轄之公私立幼稚園場所投保公共意外責任保險 前項之經費，由教育部按年度編列預算支應之。
公共意外責任保險	**工廠管理輔導法（99.5.4）第二十二條** 工廠製造、加工或使用危險物品達管制量以上者，應投保公共意外責任保險。但已依其他法令規定投保公共意外責任保險者，不在此限。 前項保險之最低保險金額及投保辦法，由中央主管機關會商中央保險主管機關定之。
公共意外責任保險	**爆竹煙火管理條例（99.06.02）第二十二條** 爆竹煙火之製造場所與達中央主管機關所定管制量之儲存、販賣場所及專業爆竹煙火施放場所，其負責人應投保公共意外責任保險。 前項所定公共意外責任保險之保險金額及施行日期，由中央主管機關公告之。
公共意外責任保險	**天然氣事業法（100.02.01）第四十四條** 天然氣事業應投保公共意外責任險；其保險金額，依天然氣事業類別及規模，由中央主管機關會商行政院金融監督管理委員會定之。
公共意外責任保險	**零售市場管理條例（96.07.11）第七條** 市場自治組織或市場管理委員會，應就市場之營業場所投保公共意外責任險。 前項保險之最低保險金額，由中央主管機關會商保險主管機關公告之。
公共意外責任保險	**老人福利法第三十九條** 老人福利機構應投保公共意外責任保險及具有履行營運之擔保能力，以保障老人權益。 前項應投保之保險範圍及金額，由中央主管機關會商中央目的事業主管機關定之。
公共意外責任保險	**私立兒童及少年福利機構設立許可及管理辦法第三條** 私人或團體向主管機關申請許可設立兒童及少年福利機構者，應檢具申請書及下列文件一式五份： 一、 二、 九、 十、投保公共意外責任保險之保險單影本。 第一項第九款履行營運擔保能力之認定及第十款公共意外責任保險之保險金額，由主管機關公告之。

產品責任保險	**食品衛生管理法第二十一條** 經中央主管機關公告指定一定種類規模之食品業者，應投保產品責任保險
保全業責任保險	**保全業法第九條** 保全業因執行保全業務，應負賠償之責任，應向財政部核准之保險公司投保責任保險。
民間公證人責任保險 **地區公證人責任保險**	**公證法第三十二條** 民間之公證人於任命後，非經踐行下列各款事項，不得執行職務： 一、 二、 三、參加責任保險並繳納保險費。 四、 **公證法第六十七條** 民間之公證人於執行職務期間，應繼續參加責任保險。前項保險契約於每一保險事故之最低保險金額，由司法院視情勢需要，以命令定之。但保險人對同一保險年度內之最高賠償金額得限制在最低保險金額之二倍以下。 保險人於第一項之保險契約停止、終止、解除或民間之公證人遲延繳納保險費或有其他足以影響保險契約效力之情形時，應即通知所屬地方法院或其分院及地區公證人公會。 **公證法第一百四十五條** 地區公證人公會應為該地區民間之公證人辦理責任保險，以確保民間之公證人因執行職務依第六十七規定參加責任保險所不能理賠之損害賠償。 前項保險契約於每一保險事故之最低保險金額，由司法院視情勢需要，以命令定之。但保險人對同一保險年度內之最高賠償金額得限制在最低保險金額之四倍以下。
建築師工程師專業責任保險	**工程技術顧問公司管理條例第二十條** 工程技術顧問公司應投保專業責任保險，其投保方式採逐案強制投保
毒性化學物質運作人責任保險	**毒性化學物質管理法第十二條** 中央主管機關應公告指定運作人對其運作風險投保第三人責任保險
鐵路旅客運送責任保險	**鐵路法第六十三條** 鐵路旅客、物品之運送，由交通部指定金額投保責任保險
大眾捷運旅客運送責任保險	**大眾捷運法第四十七條** 大眾捷運系統旅客之運送，應依交通部指定金額投保

	責任保險
會計師責任保險	**會計師法（96.12.26）第三十一條** 法人會計師事務所應投保業務責任保險 前項應投保業務責任保險之最低金額及實施方式，由主管機關考量資本額多寡、股東人數、所營業務之規模及性質等因素以辦法定之。 法人會計師事務所投保業務責任保險未符合前項辦法之規定者，主管機關得對其全部或一部之業務為六個月以下之停業，或廢止其登記之核准。
海外遊學業責任保險 **海外遊學業履約保證保險**	**海外遊學契約應記載及不得記載事項第十六條** 留遊學業者於旅遊學習行程出發前，應自行就遊學學員依契約所為之行程投保責任保險。 留遊學業者辦理旅遊學習業務時，應投保履約保證保險。
意外污染責任保險	**海洋污染法第十三條** 中央主管機關指定之公私場所從事油輸送、海域工程、海洋棄置、海上焚化或其他污染行為之虞者，應事先提出足以預防及處理海洋污染之緊急應變計畫及賠償污染損害之財務保證書或責任保險單。
娛樂漁業漁船意外責任保險	**娛樂漁業管理辦法第二十一條** 漁業人或船長因故意或過失致乘客、船上工作人員及其他第三人傷亡或財物損失時，負損害賠償責任。每人不得低於新臺幣 120 萬元。 娛樂漁業管理辦法第二十二條 漁業人應於營業前為船上工作人員及乘客投保個人傷害保險。每人不得低於新臺幣 120 萬元。
營運人責任保險 **(旅客運送業責任保險** **船舶意外責任保險)**	**小船管理規則第二十五條** 載客小船業者應投保營運人責任保險，每一乘客投保金額不得低於新臺幣二百萬元。 前項保險期間屆滿時，載客小船業者應予以續保。
人身傷害保險	**航業法第十七條** 船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客投保人身傷害保險。 船舶運送業及船舶出租業管理規則第二十七條 船舶運送業經營旅客運送者，應於開始營運前，為旅客投保人身傷害保險，每一旅客新臺幣 200 萬元。
藥物臨床試驗責任保險	**藥品優良臨床試驗規範** **(Guidance for Industry:Good Clinical Practice)** 衛生署藥政處 九十一年八月 八、受試者及試驗主持人之報償

	第一八八條、試驗委託者應為受試者保險，或應負責(於法律或財物範圍內)試驗主持人＼機構原自試驗而來之賠償請求。 惟因試驗主持人＼機構之醫療疏失所致者不在此列。
保險代理人經紀人專業責任保險	**保險代理人保險經紀人保險公證人繳存保證金及投保相關保險辦法** 第一條本辦法依保險法第一百六十三條第三項規定訂定之。
保險公證人專業責任保險	第二條保險代理人(以下簡稱代理人)、保險經紀人(以下簡稱經紀人)及保險公證人(以下簡稱公證人)經許可後，應持繳存保證金及投保相關保險之證明文件，向主管機關申請核發執業證照。 第五條代理人、經紀人及公證人應投保專業責任保險，保險金額採單一總限額制，保險期間不得中斷。 前項專業責任保險，以個人型態執行代理人、經紀人或公證人業務者，保險金額不得低於新臺幣一百萬元；以公司型態經營代理人、經紀人或公證人業務者，保險金額不得低於新臺幣二百萬元。 代理人、經紀人及公證人有下列情形之一者，應依前項規定金額之二倍投保專業責任保險： 一、同時經營保險經紀人業務及再保險經紀業務。 二、代理人或經紀人同時申領人身及財產保險執業證照。 三、公證人同時申領一般保險公證人及海事保險公證人執業證照。 代理人、經紀人及公證人前一年度營業收入達下列各款金額者，應依各該款規定投保專業責任保險，不適用前二項規定： 一、新臺幣一億元以上未達五億元者，保險金額不得低於新臺幣一千萬元。 二、新臺幣五億元以上者，保險金額不得低於新臺幣二千萬元。 代理人、經紀人及公證人所投保專業責任保險，其自負額不得超過保險金額之百分之十。

保險經紀人保證保險	**保險代理人保險經紀人保險公證人繳存保證金及投保相關保險辦法** 第六條經紀人應投保保證保險，保險金額採單一總限額制，保險期間不得中斷。 前項保證保險，以個人型態執行經紀人業務者，保險金額不得低於新臺幣一百萬元；以公司型態經營經紀人業務者，保險金額不得低於新臺幣二百萬元。 經紀人前一年度營業收入達下列各款金額者，應依各該款規定投保保證保險： 一、新臺幣一億元以上未達五億元者，保險金額不得低於新臺幣六百萬元。 二、新臺幣五億元以上者，保險金額不得低於新臺幣一千萬元。
乘客責任保險	**交通部公路法(97.01.09 修正)** **第六十五條第二項規定** :「公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保乘客責任保險；其最低投保金額，由交通部定之。未依規定投保乘客責任保險者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰。 「公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業投保乘客責任保險最低投保金額」公告(97.11.25) 公告事項： 一、公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業應投保每一乘客死殘給付一百五十萬元(無體傷)以上乘客責任保險。 二、前開業者應於九十八年一月三十一日前完成投保作業。
旅客責任保險	**交通部「計程車客運服務業申請核準經營辦法」(100.03.28 修正)** **第六條第三項規定** 申請經營派遣業務或其分支機構，並應附同一計程車營業區域內依公路主管機關規定之定型化契約範本簽訂參與車輛營運契約書一百五十份以上，及投保每人新臺幣一百五十萬元以上之旅客責任保險。

附錄 18-期末簡報

中國文化大學

以責任保險角度探討汽車運輸業經營管理

期末報告審查會議

報告人:林恒志 教授
中國文化大學

簡報大綱

中國文化大學

1. 工作項目及進度
2. 各國汽車運輸管理基礎保險規範之法例及回顧
3. 我國汽車運輸業保險制度之現況與策略
4. 結論與建議

緣起

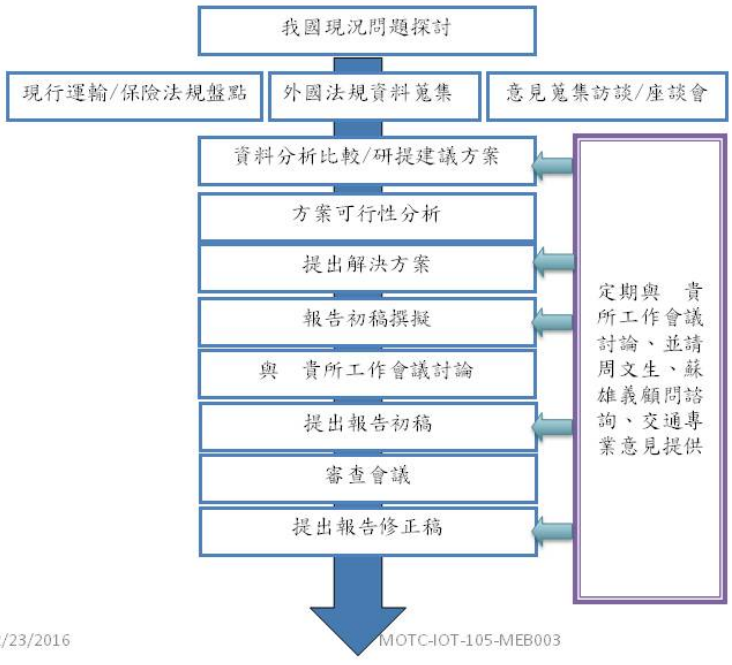
中國文化大學

- 公共運輸為確保消費者之權益，除於合法營運後開始投保外，為免發生事故後無力處理或提供應有賠償，可要求業者先提供相關責任保險證明，以做為申請籌設之前提，此屬有效處理之方式。
- 我國公司設立資本額制度目前僅為形式上審查，事後並無相關監理機制下，
  - 許多運輸業者之資本額於設立許可後形同虛設，且資本額及車輛數限制部分亦造成部分貨運業(砂石車)、遊覽車及計程車靠行問題嚴重，
  - 且在營業車輛保險賠款率不佳情況下，部分運輸業採行聯保制度行之有年，此部分遊走在保險法規定之邊緣，
- 本研究即檢討我國現行規範制度是否可確實達到汽車運輸業經營管理目的，並以提供投保汽車責任保險來做為汽車運輸業設立資本額之另一選項，俾符公共運輸最初所重視之經營管理與安全及服務並重之目的。



工作項目	第1月	第2月	第3月	第4月	第5月	第6月	第7月	第8月	第9月	備 註
探討先進國家法規或管理機制										進行我國法制與外國立法例之通盤研究及檢討
盤點及彙整我國汽車運輸業經營責任保險相關法規										
訪談主管機關、保險或汽車運輸業業者、各汽車運輸業公會代表										
對於實務研擬適用於汽車運輸業者投保之保險機制										
探討現行聯保方式之適法性										
研提我國汽車運輸業強化責任保險之相關規劃並研提法規修正建議										提出符合我國現況汽車運輸業之修法建議及法制架構。
舉者專家座談會										期中報告、期末報告前各一場。
派駐1名專責人員										

研究流程圖



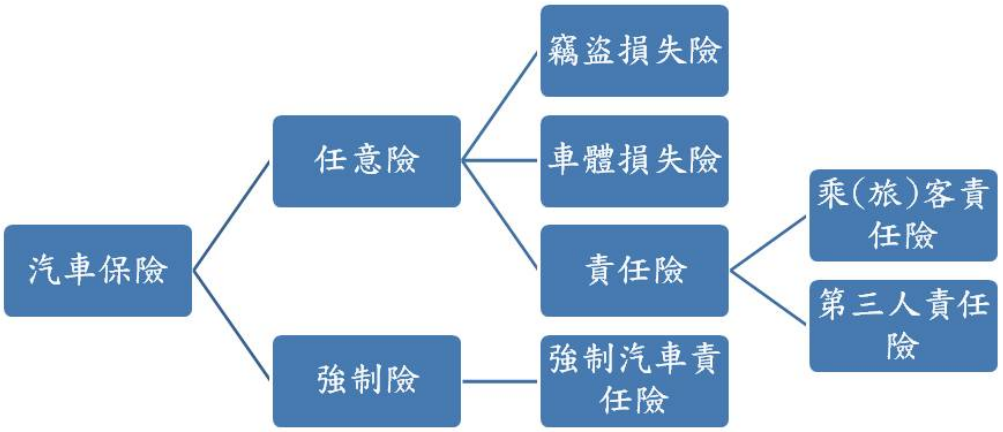
現行汽車運輸保險體系檢討

中國文化大學

	項目	法源依據	評析
第一層	**強制汽車責任保險**	● 強制汽車責任保險法第27條	第一線補償機制
第二層	特別補償基金	● 強制汽車責任保險法第40條第1項第2款	在業者未依法投保強險時，特別補償基金為第一線補償機制
第三層	**責任保險**	● 公路法第65條第3項規定(乘客責任險，額度150萬) ● 保險法第90條	● 屬於車禍體傷之第二線補償機制 ● 任意第三人責任保險往往包含「財損責任保障」，屬於車禍財損之第一線補償機制
第四層	**互助聯保**	無	● 透過公會互助分散風險 ● 適法性有疑慮，可能與保險法第136條第2項非保險業不得經營保險業務規定不符 ● 無監理機制，財務健全性及清償能力存疑
第五層	一般民事責任	民法第184、188、654、公路法第64條(舉證責任轉換)	屬一般損害賠償規定。

我國汽車保險種類

中國文化大學



責任險定義

中國文化大學

- 依保險法第九十條規定：「責任保險人於被保險人對於第三人，依法應負賠償責任， 而受賠償之請求時，負賠償之責。」
- 營業車輛如有投保「任意第三人責任險」，就可將強制險保障不足的部份轉由任意車險來負擔，包括強制險不理賠的財物損失如運費、修復費用、補償費用…等。可藉由保險來賠償第三人之損失，即將運輸業者之經營風險移轉至商業保險來分擔。

依保險業者給付方式區分

中國文化大學

強制汽車責任險 （強制險，無過失責任）	• 傷害醫療給付：最高 20萬 • 殘廢給付：殘廢等級（15級），最高200萬 • 死亡給付：定額給付 200萬
汽車第三人責任險 （任意險，過失責任）	• 體傷或死亡時:可再加保上述保險以外額度 • 財損責任險 • 其他(如慰撫金、訴訟費用等)
汽車乘(旅)客責任險 (部分強制，過失責任)	• 體傷或死亡時:我國公路市區及遊覽車客運業依規定最低投保額150萬。

強制/任意責任險給付內容區分

中國文化大學

強制險及第三人責任險比較：			
險種／項目	第三人財損	第三人體傷	第三人死亡
強制險	不賠	20萬／每一人限額	200萬／每一人限額
第三人責任險	依車主投保本險之額度內負賠償之責	應付賠償金額超出強制險額度再由本險依保險金額賠付	

中國文化大學

保障項目	我方駕駛	我方乘客	我方車輛	對方駕駛乘客/行人	對方車輛其他財產
強制汽車責任險		賠		賠	
駕駛人傷害險	賠				
乘客責任險		賠			
第三人責任險（體傷）				賠	
第三人責任險（財損）					賠
車體險竊盜險			賠		



各國運輸業執照申請要件比較

中國文化大學

國家/地區	申請營業執照時強制投保責任險	運輸業責任險投保額度	最低車輛數	最低資本額
美國聯邦	有	每事故75-500萬美元	無	(最低財務責任＊)
美國加州	有	每事故50-500萬美元	無	(最低財務責任＊)
美國紐約州	有	每人10萬-50萬美元 每事故150-500萬美元	無	(最低財務責任＊)
德國	有＊	每人250萬歐元(死亡)	無	無
日本	有	每人8000萬日幣 每事故財物損失200萬日幣 乘客險每人500萬日幣 (計程車、客運業) 貨運業:依各運輸局許可審查基準，多設有確保損賠能例之規定。	無	無

- 交通運輸業可以保險、保證及由擔保公司出具保證書的方式，證明該交通運輸業符合前述之要求，不限於以一種方式證明，交通運輸業亦可同時並用兩者或三者證明具備足夠之財政能力。
- 德國為規定投保類似我國強制汽車責任險。

外國法例小結

中國文化大學

美國	日本	德國
• 以第三人安全保障為其立法目的 • 以多元、高額之最低財務責任擔保要求作門檻規範 • 無資本額、車輛數門檻	依個案之計畫書要求投保等配套，藉由高額保險計畫與營運計畫審核，實際確保業者理賠與經營能力，審核後予許可。	• 強制汽車責任險高昂、罰則重，貨物運送險規範明確，對受害人充分保障。 • 文獻與法例未見對汽車運輸業者之資本額與車輛數等門檻要求。

外國法例與我國法比較後之建議

中國文化大學

- 本研究參考之先進國家法制經驗無明確資本額、車輛數門檻規定，且未見服務品質因素之門檻法規，日本甚至以個案審查以衡量業者經營之客觀條件。另以財務責任與商業保險要求投保險種，且保額高、投保違規罰則重。
  - 故就立法建議上，如我國監理於衡量後不適日本個案審查機制，建議可參考、借鏡美國聯邦及州相關之運輸相關法令，注重消費者權益和安全保護等公共政策目標方面的監管，將目光與重點放置在如何將損害之風險，「事前圓滿的加以涵蓋」、「事後亦可實質得到補償」，配合保險法令之邏輯，以全公共利益之保護，並提升人民對於運輸業之信心，而上述之強制汽車責任保險對於財物保障不周或是涵蓋範圍過於狹隘之缺點亦將有所改善。
  - 或借鑒德國法制經驗，適當調整我國強制汽車責任險之保額、風險覆蓋範圍，除於門檻要求汽車運輸業者，也讓自用車駕駛相當程度分擔整體用路風險。
  - 服務品質因素之門檻或審核要求，應檢討各業種特性，另對必要業種作針對性規範。



• 3. 我國汽車運輸業保險制度之現況與策略

客運業

中國文化大學

公路客運業、市區客運業	遊覽車客運業
基於業種性質，一定之市場規模除了係保障消費者之權益外，也是有利於主管機關之監理，故保留一定進入門檻(車輛數、資本額)，且於法令亦有審核彈性，在我國現行管制制度下**尚無不妥**。	1. 建議進入門檻過高之消弭，解決靠行問題 2. 聯保(互助會)制度之功能肯認 3. 遊覽車業管理制度之精進

貨運業

中國文化大學

貨運業

- 美國對於汽車運輸業車輛採取安全管理措施，其公共責任保險遠高於我國。
  - 故建議國內未來貨運車輛保險設計應將汽車貨運業者風險承擔責任提高到適合水準，以鼓勵業者做好安全管理並在事故發生時可降低社會問題及風險。
  - 除環保署對毒化物之責任險要求，建議效法美國法制經驗，根據貨車承運貨品之特性，對第三人責任險作不同程度之加保要求。
- 自用貨車、營業貨車間之第三人責任保險保費差距大，誘使違規以自用車投保之營業車輛案件增多。
  - 此部分未來得借鏡美日等國家之罰則、自用權限相關規定，針對我國汽車貨運違規之現況為深入研究，以擬定有效之自用車違規營業處罰。

小客車業

中國文化大學

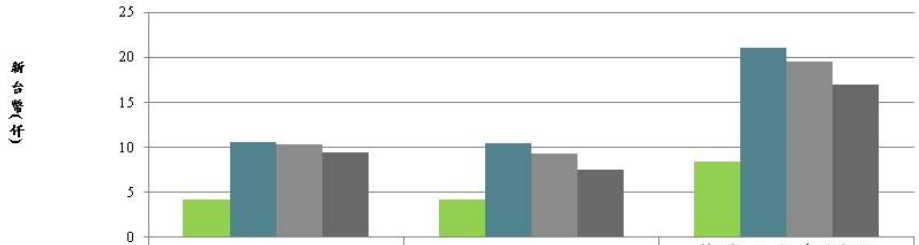
計程車客運及計程車客運服務業

1. 營業車輛損（失）率過高，非長期正面之發展，故產險公會公版計程車保險單仍損率不佳，難如業者所願以低廉保單分散風險，仍在調整與協商中。
2. 提升駕駛素質，加強車隊化管理，並落實教育訓練制度，設計差異化保費。
3. 逐步運用新興科技推行合適保單，以健全計程車行地下保全／互助會違法經營保險之業務 。
4. 建議修正公路法，使計程車客運業強制投保旅客責任險。
5. 第三人責任險部分，取得產業界之共識後再推動。

計程車專案保單之營業小客車最低投保級調整與建議方案保險費試算

中國文化大學

險種	調整後損失率	可調整幅度	建議調整幅度
體傷	277.30%	177.30%	150.00%
財損	246.95%	146.95%	150.00%



	營業小客車(傷害)	營業小客車(財損)	營業小客車(總保費)
現行	4,247	4,182	8,429
調整後	10,618	10,456	21,074
建議方案I	10,286	9,294	19,580
建議方案II	9,402	7,552	16,954

其他新興產業

中國文化大學

- 美國加州針對優步(Uber)等自用車通訊叫車服務業者，依「自用期」、「等待期」、「迎接期」與「載客期」不同身分規範責任險投保要求。
  - **由優步對旗下駕駛用戶主導合作之保單**
    由優步所主導，與 Metromile保險公司合作推出全新的保險商品，以每月美金20元或每英哩美金2至5美分的價格，提供加入優步的自用小客車車主保險的新選項。
  - **整合於同一家保險公司，解決身分轉換責任問題**
    該保險有效將通訊叫車服務業者與加入優步的自用小客車車主的保險整合於同一家保險公司之中，避免可能的理賠爭議之外，同時也徹底解決自用小客車不同身分隨時轉換的問題。

汽車租賃業(含小客車與小貨車租賃)

中國文化大學

- 汽車租賃業雖亦歸類於「公路法」所明定之「**汽車運輸業**」營運分類範圍
  - 惟查其在經營本質上，業者與顧客之關係皆偏向民法之租賃與消費關係
  - 亦有研究認為該業應解除管制，回歸民事關係
  - 故本計畫僅於內文概要說明各方研究之理由與意見後，在本研究之範圍排除。

我國保險專家對於汽車運輸業保險實務之管理建議第一次座談會

中國文化大學

- 支持嘗試探討以強制責任保險機制分擔交通事故責任
- 聯保與互助之基金易在意外中耗盡，容易耗損，且會員不容易了解基金狀況，而現行強制汽車責任險則相對可以提供較明確的保額資訊
  - 惟須注意將保險列為強制性時，主管機關等於是將轄下產業的權力讓渡給保險業來操作，易對於保單詳細內容失去更改與討論權力
  - 故須注意適法性、納保對象、務實地制訂配套與法規權責。

-意見立場-
計程車客運業立法強制加保乘客責任險責任險之意見

中國文化大學

單位	支持	反對	再研議
金融管理委員會	V		
交通部路政司			V
交通部公路總局			V
中華民國計程車車客運商業同業公會全國聯合會	V		
台北市汽車駕駛職業工會	V		

-意見立場-
計程車客運業立法強制加保任意第三人責任險

中國文化大學

單位分類	單位	修法		未表示修法立場
		建議採雙方強制	未說明採雙方強制	
主管機關	金融管理委員會		V	
	交通部路政司		V	
	交通部公路總局		V	
	台北市公共運輸處		V	
	桃園市政府交通局			V
	高雄市政府交通局		V	
產業代表	中華民國全國駕駛員職業總工會		V	
	中華民國汽車運輸業駕駛員全國總工會		V	
	中華民國計程車客運商業同業公會全國聯合會	V		
	台北市汽車駕駛職業工會		V	
	台北市遊覽車客運商業同業公會		V	
	中華民國產物保險商業同業公會		V	
	國泰世紀產物保險股份有限公司		V	

-意見立場-
汽車運輸業建立保險合作社立場表

中國文化大學

單位	支持	不支持	再研議
金融管理委員會		V	
交通部路政司		V	
台北市汽車駕駛職業工會		V	

不論是否由交通部立法授權，皆不支持：

1. **違法** - 違反保險法
2. **專業不足** - 理賠涉及許多超出運輸業與公工會的專業，應交由保險業經營。
   業內私下運作之經驗，曾有申請保代公司，雖然互助模式於車輛維修經濟實惠，優於保險公司以較高之原廠維修報價，但在理賠上有些狀況，便有駕駛提告；保險司認屬違法後，很多家結束運作。
3. **欠缺監理** - 保險業外之業者經營或兼營保險業務欠缺主管機關的監理，容易發生影響社會與市場之弊端
4. **市場** - 整體計程車客運業市場最多僅8萬多輛車

輔導建立汽車運輸業品質保障協會

中國文化大學

	支持	不支持	再研議
金融管理委員會	V		
交通部路政司			V
交通部公路總局	V		
台北市遊覽車客運商業同業公會	V		

支持	再研議
1. 可健全產業自治能力，除教育訓練產業人員，亦可集中資源研究產業發展需求，或是向交通部提出更具專業性的政策建議等好處 2. 預期可分擔監理功能與政策推動之壓力 3. 可由交通部立法授權業內肇事理賠互助功能 4. 如以財團法人型態建立，也可讓主管機關以補助的方式與產業合作。	1. 需要業界意見領袖帶頭，才有可能運作。 2. 旅行業性質異於汽車運輸業，品保協會於旅行業來說主要是處理履約的部分 3. 運輸業公協會的自律性恐不足或被動 4. 公工會組成複雜、派系極多、自主性高，許多議題之意見難以整合。 5. 若有給予補助，主管機關又須面臨審計單位提出之監督等相關後續事項。

修法強制汽車運輸業加保第三人責任險之方案建議

中國文化大學

受訪對象	方案建議
金融管理委員會	1. 修法不是單一交通部可以處理。 2. 方案一：可以於個別業種法規依特性處理，但建議仍維持單方強制險，任意險則仍依需要自行購買，讓強制險這種特別法保有其意義。 3. 方案二：或可就強制汽車責任險提高保額，或於法規要求擴張保障範圍著手
交通部路政司	任意第三人責任險分攤業者的營運成本，有別於乘客承運之乘客責任險，不應納入運費成本計算。
中華民國產物保險商業同業公會	1. 建議不對各業別設專案保單。 2. 如以強制汽吃責任險修法擴大範圍，應不納入損率差之財損責任。
國泰世紀產物保險股份有限公司	1. 要有如保發中心的中介機構算出公版保費。 2. 責任險自負額意義不大，要依協商結果，反而車體險自負額則有意義。 3. 也許對於駕駛要有配套，例如肇事到一個程度要有停駛懲罰等，懲罰可以從換照記點等方式，除了現行犯罪記點查驗，也納入肇事等項目，才有約束力
保險事業發展中心	建議可參考公共意外責任險，像一般地方政府針對一些特定的營業場所，強制投保特定金額的公共意外責任險。
台北市汽車駕駛職業工會	1. 建議分期收費，駕駛難一次負擔年保費。 2. 屬強制保險者便應合併規定。
桃園市政府交通局	1. 強制加保之保費、保額應避免單一費率，宜參考駕駛人危險係數與違規、肇事紀錄，訂定級距，維護金融保險合理性。 2. 修法強制加保屬全國法令，建請交通部統一律定，以利相關主管機關遵循。

修法強制計程車客運業加保乘客責任險之方案建議

中國文化大學

受訪對象	方案建議
金融管理委員會	應在產業法規訂定清楚基本風險範圍。
台北市汽車駕駛職業工會	屬強制保險者便應合併規定。
本計畫第二次座談會之計程車客運業代表	我國業者多透過較彈性營運之靠行模式經營，公司於籌設階段多未購車，應無法購買相關保險，執行時可能須改由車輛於監理站領牌時，再附上保險證明為佳。

產業內互助組織可行因素列表

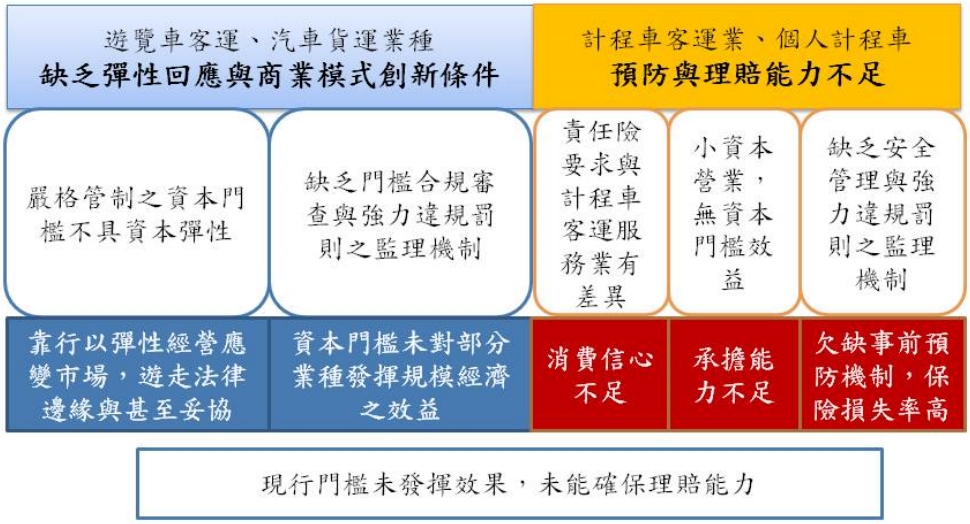
中國文化大學

互助組織	可行因素
旅行業品保協會	1. 旅行業監理之保證金機制。 2. 主管機關修法予協會明確權力義務。 3. 僅承做業內履約保證業務。 4. 設有多類功能委員會，全面服務產業需要。 5. 險種偏民事，影響較刑事輕微。 6. 97%旅行業者加入。
台北市遊覽車客運商業同業公會互助會	1. 互助會入會條件有諸多險種加保規定，作為互助金屏障。 2. 委員會與會員間緊密的社員關係。 3. 互助會代表接到會員報案後，協助會員處理車禍意外流程與責任釐清。 4. 全聯會與台北市遊覽車客運商業同業公會之互助會，兩者合計佔遊覽車客運業95%的車輛。



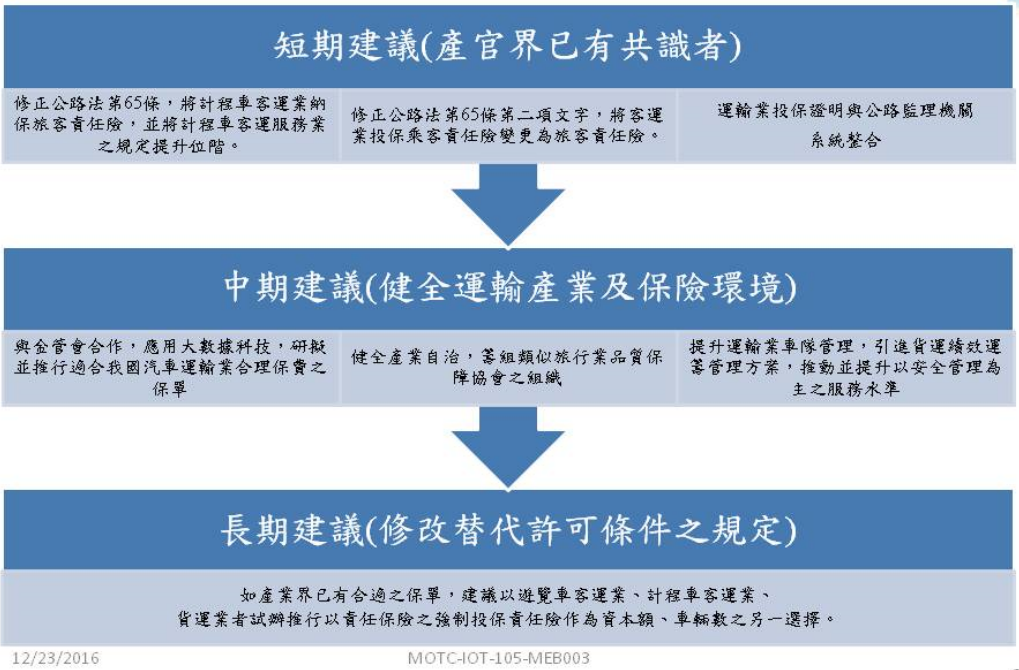
限制最低資本額、最低車輛數之現狀

中國文化大學



建議

中國文化大學



以責任保險之強制投保作為資本額、車輛數之另一選擇

中國文化大學

- 在靠行情況普遍存在之情況下，若能以提供責任保險作為乘客或第三人發生事故保障之另一種選擇，無非可提供類似靠行司機經營模式之解套方式。
- 在訪談中發現，大部分**遊覽車業者**有投保第三人責任險之普遍共識，且在經營財力較無問題之情況下，似可適度以遊覽車業為試辦對象，調整經營門檻，以商業責任保險來做為籌設之許可選項之一。
- 惟因目前汽車運輸業籌設申請與核發申請兩階段，如申請籌設之業者後續無法持續投保，就申請執照之效力而言，**前階段應由主管機關進行行政罰，並監督後續投保狀況**，如確實因市場機制而無法購買至足額之法定額度保單，**是否要如美國採行完全商業化淘汰或暫停、撤銷營業執照，仍須主管機關後續考慮**。

汽車保險保單之曝險項目設計建議

中國文化大學

- 保險業專家學者認為仍可從出險的源頭積極著手，即加強汽車運輸業的安全管理意識與駕駛技術訓練。
  - 為充分反映汽車運輸業者保費，可針對治理良好的車行研擬更多費率優惠，進行差異化費率，鼓勵車行提升治理能力，做出差異化價值
  - 也可研究是否針對業者規模作為檢視項目，以考量規模過小者是否應加重強責險
  - 亦可對於營業車使用時間與保費的關係檢討，也許可以調整自用與營業車的保費倍數與對價關係，或許可鼓勵車隊加強管理水準。
- 惟強制汽車責任保險目的在於使受害者獲得迅速之第一線補償，有特別之社會價值，故保額較低也反映在保費低廉上，如提高強制汽車責任保險之保額，隨保險費上漲，恐將使投保率下降，後續影響仍須再詳細研究。

我國現行產業責任分散風險機制

中國文化大學

- 應以改善業者公會之運作應為優先考量之措施，並由主管機關輔導建立以提升產業品質與營運能力為目標之相關協會或財團法人，方能使最了解實務的業者與專家作為健全產業的前鋒，實踐產業發展自治。待健全產業發展之公協會順利運行後，汽車運輸業方能因整體品質的提升而進一步導正駕駛習慣與出險狀況，日後才有討論責任險於監理機制扮演角色之基石。

現行互助與聯保機制相關意見

中國文化大學

- 臺北市遊覽車客運商業同業公會之互助會聯保互助制度運作至今尚稱正常，並未有其他不好的反應產生。因此，為避免影響遊覽車客運業界目前聯保制度之運作機制，建議此部分仍尊重業界之自律運作方式，不宜強加太多干涉。

保險業界之車險承保能量目前尚足夠支撐推行強制乘旅客及第三人責任保險

中國文化大學

- 據金管會及產險業者指出，因目前我國保險業於車險部分有足夠承保與再保能量。

修法計程車客運業納保乘（旅）客責任險

中國文化大學

- **保險證明之監理能力不足，現行強制汽車責任險與大客車乘客險即有監理資料具落差之風險**
  - 資料庫未與保險主管機關合作
  - 且無自動警示預警保單過期功能
  - 另資料建檔機制與流程需檢討，避免再次人工偵錯
- **計程車業具納保共識**
  - 目前對於計程車客運業強制納保乘客責任險一事可謂達成初步共識
    - 由於乘（旅）客責任保險的出險率不高，保費相對低廉，對計程車駕駛而言強制投保帶來的經濟負擔較輕
    - 且投保乘（旅）客責任保險有助於提升社會對於計程車客運之觀感

大數據科技應用與合理保費

中國文化大學

- 目前金管會有核准一家產險公司經營駕駛行為計費保險（usage – based insurance；UBI），UBI除提供駕駛行為資訊，也提供油耗、車用診斷系統(On Board Diagnostics；OBD)所紀錄之資訊，鼓勵良好駕駛行為與有效應用駕駛里程，以減少空汙排放。
  - 除現行自用車方案，未來會繼續推出年里程基準較高、保費模型異於自用車之商用車方案。
  - 期未來進一步研擬，透過大數據科技建立公平費率機制，以優惠保費鼓勵交通事故降低、駕駛行為改善、加速肇責釐清、汽車周邊服務加值、車隊管理提升、協助政府導入事故救援機制，且保險公司也可取得較優賠款率，塑造多邊雙贏。

公路法第六十五條條文修正草案對照表

中國文化大學

修正條文	現行條文	說明
第六十五條汽車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險。 電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，投保責任險。 公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保旅客責任保險；其最低投保金額，由交通部定之。未依規定投保乘客責任保險者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰。 經營計程車客運業、計程車客運服務業，應投保旅客責任險；其最低投保金額與實施辦法由交通部定之。	第六十五條汽車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險。 電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，投保責任險。 公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保乘客責任保險；其最低投保金額，由交通部定之。未依規定投保乘客責任保險者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰。	一、第一項、第二項未修正。 二、修正第三項，將乘客改為旅客。按汽車運輸業針對有給付對價搭乘運輸工具之相對人應為旅客而非乘客，用語上建議統一，以免混淆。 二、新增第四項，鑒於現行「計程車客運服務業申請核准經營辦法」第六條規定，申請經營派遣業務（車隊）者需投保每人新台幣一百五十萬元以上的旅客責任險，意即現行交通部已強制"車隊計程車"投保乘客責任險，但目前僅有38%的車輛加入車隊，換言之，全國民眾有6成的機率搭到未有乘客險的車輛，無法受到保障，爰此新增本條第四項，使經營計程車客運業、計程車客運服務業，皆應投保旅客責任險，使所有搭乘計程車民眾都能獲得保障。

報告完畢
敬請指教

附錄 19-期末審查意見回覆表

交通部運輸研究所期末審查意見處理情形表

計畫名稱：以責任保險角度探討汽車運輸業經營管理之研究

執行單位：中國文化大學

2016.12.22

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位查核意見
金融監督管理委員會保險局	1. 關於本局前就期中報告所提責任保險強制投保能否取代現有監理規範部分，建議交通主管機關後續如要將責任保險作為汽車運輸業籌設之監理管制制度選項之一，應就實務運作可行性及是否可達成監理目的進行通盤檢視。	1. 敬悉。	1. 同意研究單位處理意見。
	2. 另關於計程車專屬保險及強制投保責任保險分析部分，報告書已針對上述二保險之差異(如自負額方案、保費調整方案等)進行分析，以及各界對計程車業者加保第三人責任險意見進行彙整。另報告書考量推行強制第三人責任保險，對於計程車業者是否有能力負擔保費之實務問題，建議再深入研究並取得產業界之共識後再行推動，或是加強汽車運輸業之安全管理意識與駕駛技術訓練，對治理良好的車行研擬差異化管理，現階段因乘(旅)客責任險之保費較低廉，對於計程車強制投保帶來的經濟負擔較輕，且可提升社會對計程車客運之觀感，建議應可先修法將計程車客運業強制納保乘(旅)客責任險等乙節，本局尊重研究報告所提建議。	2. 敬悉。	2. 同意研究單位處理意見。
	3. 有關期末報告書第 230 頁所述「現行保險經紀人及保險代理人行業及	3. 遵照辦理，因考量類別不同，該部分已於報告內刪除。	3. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位查核意見
	採取資本額或責任保險單選擇制」一節，依保險經紀人管理規則及保險代理人管理規則第16條規定，對保險經紀人及保險代理人訂有最低實收資本額相關規範，另依保險法第163條規定，保險經紀人及代理人經營或執行業務前，需繳存保證金並投保相關保險(代理人係投保責任保險，經紀人係投保責任保險及保證保險)，爰建請更正相關內容。		
財團法人 保險事業 發展中心	1. 投保第三人責任險是依照領牌之車種屬「自用」或「營業」性質核計其費率，而非以其具「營業性質」與否，計收其投保費率。 2. 保險事業發展中心係受金管會委託精算強制汽車責任保險費率單位，強制汽車責任保險為政策性保險且係無過失賠償責任，其費率應考量被保險人負擔的衡平性及受害人基本保障。	1. 敬悉。 2. 敬悉。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。
中華民國 產物保險商業 同業公會	1. 對於汽車運輸業者之進入門檻，以保險制度替代資本額或車輛數之另一種選擇方式，除可減輕業者負擔，落實政府監督管理外，亦有助於乘(旅)客或第三人之保障，公會對於該方式樂觀其成。 2. 基於社會公益及主管機關金管會保險局之要求，本公會這兩年設計計程車公版保單，大幅降低保費，但兩年之執行結果，損失率高達150%至200%，因計程車公會希望未來提供不同選項額度之保單供業者選擇，主管機關亦同意儘可能在不大幅調升	1. 敬悉。 2. 敬悉。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位查核意見
	費率情況下，使計程車業者仍有能力負擔保費。 3. 因聯保制度仍有適法性問題，以前汽車運輸業營業車輛都有所謂的聯保互助行為，但對於保險制度及肇事受害者造成很大的衝擊及影響，建議研究內容是否可以不要提有關聯保部分。	3. 敬悉，本報告為研究之性質，依主席裁示，仍需對該事實予以探討。	3. 同意研究單位處理意見。
交通部 公路總局	1. 報告書第 227-228 頁所提「公司資本額可透過向銀行申請貸款而取得，該等限制之作法並無實質意義。」乙節，文字易生誤解，按公司法對公司資本額規定係採取資本實收原則，公司應收之股款，股東以申請未實際繳納，而於登記後將文件表明收足，或股東雖已繳納股款發還股東，或任由公司收回者，將涉及公司法第九條虛偽出資、員工法第 214 條使公務員登載不實及商業會計法第 71 條財報等罪，建議修正文字內容敘述。 2. 報告書第 230、113 及 234 頁以 2014 年金管會資料比對營業大客車投保強制責任險家數與投保乘客責任險家數，推論實務上公路法第 65 條規定未落實執行乙節，依所提資料 2014 年營業大客車全年法定之第三人責任險約有 5 萬 8 千多家投保，惟查 2014 年營業大客車（公路汽車客運業及市區汽車客運業及遊覽車客運業）全部車輛數僅 31,249 輛，爰相關資料引用恐有錯誤；另依道路交通安全規則第 44 條規定，營業大客車依其出廠年份，每年至少檢驗 1~3 次，	1. 遵照辦理，因此乃實務上之慣行方法，文字說明部分已於報告內修正。 2. 遵照辦理，有關數字部分已於報告內各章節修正。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位查核意見
	營業大客車所有人應於指定日期前1個月內，持保險證或保險卡（含強制汽車責任保險及乘客責任險，有效期間應在30日以上）向公路監理機關申請檢驗；另本局於每季或每半年至客運業者進行查核時，亦會針對業者保險資料進行抽檢，研究內容所指實務上公路法第65條規定未落實執行乙節，恐與現況不符，建議重新檢視後修正。		3. 同意研究單位處理意見。
	3. 報告書第132及127頁第三章計程車業現況探討小結中，有關計程車客運服務業投保乘客責任險部分，提及實務上業者僅購買一份固定理賠額度之乘客責任險保單，其保障程度存疑；惟第五章結論與建議中第236頁提及現行計程車車隊就旅客責任保險多以「一單多車」之方式投保，保單內容對每人體傷理賠額度之設計均超出法定額度（每人新臺幣150萬元以上），且單次事故理賠上限設定頗高（有高達1600萬者），故目前運作尚未出現單次事故損失超出理賠上限之狀況；且保單中訂有每期累積最高賠償金額，至今亦尚未出現車隊轄下計程車將保險理賠總額用罄之案例。上述二段文字描述似有衝突，建議重新檢視後修正。	3. 遵照辦理，已於報告第3章內修正。	
	4. 報告書第226頁所提「現有汽車貨運業者家數超過5,000家，車輛數超 100萬輛的情況下，…」，查105年10月底我國貨運三業業者家數計5,487家、車輛數計85,286輛，車輛數似有誤植，請檢視後修	4. 遵照辦理，有關數字部分已於報告內各章節修正。	4. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位查核意見
	正。		
交通部路政司	1. 報告書第 227 頁結論與建議部分，一開始就提到建議以汽車責任險制度作為替代最低資本額選項之一，似乎較為不妥，論述方式請依照期末簡報內容之短、中、長期建議方式處理。	1. 遵照辦理，已於報告內結論修正。	1. 同意研究單位處理意見。
	2. 如未來檢討調降汽車運輸業申請門檻，以遊覽車客運業為例，門檻調降後，經營業者數量一定會變多，建議研究單位可以針對經營業者數量變多，在監理作業上是否須因應加強，提高監理措施強度等策略建議，以提供主管機關作為參考。	2. 遵照辦理，已於報告內結論新增監理建議。	2. 同意研究單位處理意見。
	3. 另外在報告書第 234 頁，提到互助聯保機制，建議尊重業者目前做法，不宜強加太多干涉。惟研究中提到適法性問題的疑慮是否獲得解決?再強調建議應回歸保險法規定或尊重業者目前做法，這部分請研究單位再參酌。	3. 遵照辦理，已於報告內結論針對聯保之研究建議加強修正。	3. 同意研究單位處理意見。
	4. 另報告書提到公路法第 65 條第三項乘客責任險部分，有些寫成第二項，文字誤植部分請予以更正。	4. 遵照辦理，已於報告提及部分做修正。	4. 同意研究單位處理意見。
張舜清委員	1. 責任保險產品繁多，適合列為本計畫所提之責任險應是旅客責任險，而計程車多為個人經營，可考慮列為對象，樂見計程車業者對於強制投保旅客責任險多具有共識，目前部分計程車車隊業者已有加保，對經營形象確有提升，可起帶頭示範之作用；至於第三人責任險是否適合強制，應再進一步	1. 遵照辦理，已於第 4 章針對保險種類建議加強修正。	1. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位查核意見
	加以討論。報告內關於強制加保之各險種建議，應再予以釐清並具體敘明。		
	2. 如果要將第三人責任險列為替代車輛數或資本額制度之方式之一，建議採用雙軌制提供選擇，而非強制均須投保。	2. 敬悉。	2. 同意研究單位處理意見。
	3. 如果要將第三人責任險列為替代車輛數或資本額的方式之一，因係業者透過投保責任險之風險管理方式，取得經營保障責任，爰業者投保成本不應納入費率公式計算。	3. 敬悉。	3. 同意研究單位處理意見。
	4. 以營業大客車為例，萬一業者發生肇事，基於防止脫產之相關機制，車輛可在一定期間內禁止異動，爰建議考量計程車以外之業種，於修法強制加保旅客責任險時，可一併考量以責任保險方式替代車輛數或資本額之代位求償機制。	4. 敬悉。	4. 同意研究單位處理意見。
	5. 強制汽車責任險具社會性保險性質，不須和解即能理賠，報告書第 345 頁之說明似有誤解，請予以釐清。	5. 遵照辦理，已於報告第 3 章內修正。	5. 同意研究單位處理意見。
李明慧委員	1. 報告書第 80 頁，敘述現行法規無法規範 Uber 等文字，交通部已經推出多元計程車方案，目前是否仍存在問題，宜再予以釐清。	1. 遵照辦理，相關文字敘述已於報告第 3 章修正。	1. 同意研究單位處理意見。
	2. 報告書第 80 頁，敘述現行法規限制業者發展，建議應具體說明並解析哪些條文內容限制，俾供交通部檢討修正。	2. 遵照辦理，已於報告第 3 章修正。	2. 同意研究單位處理意見。
	3. 報告書第 81 頁，敘述現行法規並無保障交通事	3. 遵照辦理，已於報告第	3. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位查核意見
	故受害者求償之機制，惟依標題所示，將責任保險證明納入汽車運輸業籌設條件之一，即可建立前述受償機制，惟籌設條件與產業管理機制有別，建議應具體解析法規，並敘明理由與意見。	4 章修正。	
	4. 報告書第 227 頁結論有關在現行最低資本額部分，個人贊成取消，惟設定最低車輛數門檻之立法目的與功能和責任保險之意義不完全相同，請充分敘明能替代之理由。	4. 遵照辦理，已於報告第 4 章修正。	4. 同意研究單位處理意見。
	5. 報告書第 228 頁「於取得營運執照後再除不處分資產」意旨為何?請再斟酌調整文字內容。	5. 遵照辦理，已於報告內第 3 章修正。	5. 同意研究單位處理意見。
	6. 報告書第 228 頁「政府對於運輸業之管理，欠缺專責組織與制度，長期忽略安全管理之規劃」乙節，多與事實之認知不符，其論述依據為何?建議再審慎研析及敘明，俾使報告書內容嚴謹並具參考價值。	6. 遵照辦理，有關安全管理之規劃」乙節敘述不當文字，已於報告內修正刪除。	6. 同意研究單位處理意見。
	7. 報告書第 229 頁有關足額賠償屬民事問題，即便公權力介入汽車運輸業者強制加保責任險，非等同預期之賠償金額，主要用意仍在適度減輕汽車運輸業者賠償責任之衝擊，間接保障旅客與大眾。請研究團隊加以釐清。	7. 因本研究係希望能藉由商業保險機制適度減輕運輸業者之民事賠償責任，健全產業發展，故提供以分散風險之經營方式做為參考。	7. 同意研究單位處理意見。
黃德治委員	1. 各章節內容請再整理，另結論建議部分宜再強化。	1. 遵照辦理。	1. 同意研究單位處理意見。
	2. 報告書第 205 頁有關各單位對於修法強制加保意任險之意見紛雜，以及無共識之處，請再妥善研析，並	2. 遵照辦理，已於報告內修正。	2. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位查核意見
	於適當章節說明「雙方強制」等保險用語。 3. 綜整各單位意見，保險費率是推動修法強制加保責任險之關鍵，如相關疑慮難以釐清，建議先以輔導方式推動，以最終各業別都能受到保險的好處做為目標。計程車客運業修法強制加保旅客責任險之建議，雖相關公工會皆支持，惟缺乏整體計程車業者投保旅客責任險之調查與數據佐證，建議先以輔導性質做政策建議。另有關計程車客運業修法強制加保旅客責任險之建議及報告書內文所提之近期立法院相關提案資料，請附於附錄，俾供參考。	3. 遵照辦理，已於報告附錄內增補。	3. 同意研究單位處理意見。
本所 張組長朝能	1. 內容章節部分應重新編排調整，以利鋪陳出結論與建議內容。 2. 責任保險是運輸業進入市場之門檻條件之一或取代資本額或車輛數，報告內容應敘明清楚。	1. 遵照辦理。 2. 遵照辦理，已於報告結論修正。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。
本所運管組 (書面意見)	1. 報告書圖、表多未依章節依次編號，且未給予適當圖、表名稱，請重新檢視後補正。 2. 有關報告書中提及責任保險定義部分，請依保險業者保單給付方式區分(醫療、傷害程度、死亡)，並以簡圖呈現強制汽車責任險及第三人責任險所包含之內容及本研究欲探討之範圍。 3. 有關第 69 頁內容出現日文部分，請研究團隊將其翻譯成中文，原文內容可放置於附註中說明。 4. 以報告書第 148-149 頁	1. 遵照辦理。 2. 遵照辦理，已於報告書正。 3. 遵照辦理。 4. 遵照辦理。	1. 同意研究單位處理意見。 2. 同意研究單位處理意見。 3. 同意研究單位處理意見。 4. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位查核意見
	為例，附註說明勿占用文章內容過半篇幅，引用來源原文，亦可以放置於附錄呈現。		
	5. 對於實務上可能涉及汽車運輸業之重大事故意外，研擬適用於汽車運輸業者投保之保險機制部分，建議研究團隊補充說明具體成果。	5. 遵照辦理，已於報告結論增補。	5. 同意研究單位處理意見。
	6. 保險與風險控管的步驟不外乎「事前預防」、「事中控制」以及「事後補救」，本案以責任保險角度來探討汽車運輸業經營管理，似乎比較傾向於事後的補救，而對於汽車運輸業經營管理之「事前預防」以及「事中控制」建議為何?請研究團隊補充具體之策略建議。	6. 遵照辦理，已於報告第4章修正。	6. 同意研究單位處理意見。
	7. 文中所引用之法規或數據建議更新至最新資料並註明年月，以避免資料上之時間落差。	7. 遵照辦理。	7. 同意研究單位處理意見。
	8. 各章節及結論間建議再增加文字上之連貫性，以導出清楚之邏輯觀念及研究架構。	8. 遵照辦理。	8. 同意研究單位處理意見。
	9. 報告書內容格式(包括文章字體、段落、圖表等)，請依照本所「出版品管理作業要點規定」修正辦理。	9. 遵照辦理。	9. 同意研究單位處理意見。
	10. 請逐一檢視報告書所呈現之各項圖表係引用其他研究、統計資料或本研究自行整理等，並應於圖表下方明確註明資料來源，俾利閱讀。	10. 遵照辦理。	10. 同意研究單位處理意見。
主席結論	1.各委員及單位代表對期末報告內容撰寫表達多有意見，請研究團隊針對該等意見修正報告書內容並列表回應。本案通過與否暫且保留，俟修	1.敬悉。	1. 同意研究單位處理意見。

與會代表 (依發言順序)	審查意見	回覆辦理情形	主辦單位查核意見
	正之期末報告送本所，授權本所承辦單位審查後，再予簽陳處理，原則上不再開審查會議。 2.原則上，請研究團隊於105年12月23日前提送修正報告書。 3.至於聯保制度部分，考量此制度存在已久，仍應在報告內容進行相關敘述。 4.本報告係針對以責任保險做為替代資本額或車輛數門檻課題之探討，範圍係包括九大汽車運輸業，研究內容針對九大汽車運輸業均有分析，惟並未具體顯示於結論與建議，請研究團隊分別針對九大汽車運輸業提出分析結論，並給予適當建議。	. 2.遵照辦理。 3.遵照辦理。 4 遵照辦理，已於報告結論修正。	2. 同意研究單位處理意見。 3. 同意研究單位處理意見。 4. 同意研究單位處理意見。