

# 建立安全駕駛與汽機車保險費率關係模式之研究



交通部運輸研究所

中華民國八十三年五月

## 交通部運輸研究所出版品摘要表

出版品名稱  中 文：建立安全駕駛與汽機車保險費率關係模式之研究 外 文：Study on the Relationship between Safe Driving and Vehicle Insurance Rate.			
國際標準書號(或叢刊號)  ISBN 957-00-3624-9(平裝)	政府出版品統一編號  009104830142	運輸研究所出版品編號  83 - 16 - 391	
主辦單位：運輸安全組 主 管：林大煜 計畫主持人：林大煜 研究人員：林豐福、曹瑞和、劉昭正、鄭俊明、袁正平			研 究 期 間  自 8 1 年 2 月  至 8 2 年 1 月
關鍵詞：安全駕駛、肇事、違規、保險、費率、風險			
摘 要：本研究蒐集分析國內外安全駕駛與車輛保險之相關制度，整理國內道路交通事故資料，並透過問卷調查方式，瞭解民衆投保車輛保險之意見與成本，進行駕駛風險成本之分析，最後運用上述分析研究成果，研擬有關促進國內駕駛人注意安全駕駛，降低風險成本之辦法，提供改進國內汽機車保險制度，實施從人因素考量之參考。			
出版日期	頁數	工本費	本 出 版 品 取 得 方 式
83年 5月	180	110元	凡屬機密或限閱性出版品均不對外公開。一般性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按工本費價購。
管制等級： <input type="checkbox"/> 機密（ <input type="checkbox"/> 解密日期為    年    月    日， <input type="checkbox"/> 承辦單位視情況辦理解密） <input type="checkbox"/> 限閱（ <input type="checkbox"/> 解限日期為    年    月    日， <input type="checkbox"/> 承辦單位視情況辦理解限） <input checked="" type="checkbox"/> 一般			
備 註：1. 本研究之結論與建議不代表交通部之意見。 2. 本計畫承81年度國科會經費補助（計畫編號：NSC-81-0301-H172-501），特此誌謝！			

# 建立安全駕駛與汽機車保險費率 關係模式之研究

## 目 錄

	頁次
第一章 緒 論	
1.1 前 言 . . . . .	1
1.2 研究目的 . . . . .	1
1.3 研究內容與範圍 . . . . .	2
1.4 研究方法與步驟 . . . . .	3
第二章 汽機車保險內容與安全駕駛關係之探討	
2.1 強制汽車責任險之意義與功能 . . . . .	5
2.2.1 汽車保險之意義 . . . . .	5
2.2.2 汽車保險之功能 . . . . .	7
2.2 我國車輛保險實施內容及辦理情形 . . . . .	12
2.2.1 我國強制汽車責任保險法之研訂經過 . . . . .	12
2.2.2 強制汽車責任保險法草案總說明 . . . . .	21
2.2.3 現行有關汽車保險之法令規定 . . . . .	27
2.2.4 我國汽車保險契約現況 . . . . .	30
2.3 國外實施汽車保險制度概況 . . . . .	41
2.3.1 美 國 . . . . .	42
2.3.2 德 國 . . . . .	48
2.3.3 日 本 . . . . .	53
2.4 中、美、日、德汽車保險上之比較 . . . . .	63
2.4.1 強制汽車保險制度之比較 . . . . .	63
2.4.2 任意汽車保險制度之比較 . . . . .	64

	頁次
2.5 車輛保險與駕駛安全 . . . . .	67
2.5.1 汽車保險在防制交通事故中的角色 . . . . .	67
2.5.2 汽車保險之風險評估 . . . . .	68
 第三章 汽車保險費率從人從車因素考量之分析	
3.1 汽車保險費率釐訂之原則 . . . . .	71
3.1.1 基本原則 . . . . .	71
3.1.2 引申原則 . . . . .	73
3.2 保險費率釐訂之方法 . . . . .	76
3.2.1 觀察費率法 . . . . .	76
3.2.2 分類費率法 . . . . .	79
3.3 汽車保險費率釐訂之因素 . . . . .	79
3.3.1 從人因素 . . . . .	80
3.3.2 從車因素 . . . . .	81
3.3.3 道路環境因素 . . . . .	83
3.3.4 其他因素 . . . . .	83
3.4 國內汽車保險費率從人之芻議 . . . . .	83
3.4.1 國內汽車保險實施從人費率之意義 . . . . .	84
3.4.2 國內汽車保險實施從人費率有待解決之課題 . . . . .	86
 第四章 車輛駕駛人違規肇事風險分析	
4.1 臺灣地區道路交通事故變化概況 . . . . .	89
4.2 汽車車輛駕駛人違規與肇事特性分析 . . . . .	93
4.3 機車車輛駕駛人違規與肇事特性分析 . . . . .	100

	頁次
第五章 強制汽車責任保險基本補償分析	
5.1 強制汽車責任保險基本補償項目之考量 . . . . .	107
5.2 強制汽車責任保險給付標準 . . . . .	109
第六章 車輛安全駕駛保險方案之建立	
6.1 安全駕駛保險費率模式之建立 . . . . .	145
6.1.1 安全駕駛保險費率模式考慮因素 . . . . .	145
6.1.2 安全駕駛保險費率模式架構 . . . . .	161
6.2 駕駛資料庫之建立與運用 . . . . .	167
6.3 安全駕駛保險實施方案 . . . . .	169
第七章 結論與建議	
7.1 結 論 . . . . .	171
7.2 建 議 . . . . .	176
參考書目 . . . . .	179
附 錄 一 . . . . .	180

## 表 目 錄

	頁次
表2.1 汽車投保意外責任險提供相等保證金之金額計算表 . . .	29
表2.2 汽車綜合損失險之基本保費計算率 . . . . .	36
表2.3 汽車竊盜損失險之基本保費計算率 . . . . .	36
表2.4 汽車投保責任險基本保險費率表 . . . . .	37
表2.5 現行汽車保險第三人責任險--傷害責任險各級保額、 保費調整表 . . . . .	38
表2.6 現行汽車保險第三人責任險--財損責任險各級保額、 保費調整表 . . . . .	39
表2.7 汽車損失險賠款加費 . . . . .	40
表2.8 汽車損失險車隊減費 . . . . .	41
表2.9 汽車損失險廠牌減費 . . . . .	41
表2.10 日本汽車檢驗期間及保險期間 . . . . .	56
表2.11 日本強制汽車責任之保險金額 . . . . .	57
表2.12 日本強制汽車保險費率項目及比例 . . . . .	59
表2.13 日本汽車保險費率基本結構 . . . . .	60
表2.14 日本任意車險新簽發保單之加費 . . . . .	61
表2.15 日本任意車險續約保單之加減費 . . . . .	62
表2.16 中、美、日、德強制汽車保險制度比較表 . . . . .	65
表3.1 保險費率釐訂原則 . . . . .	77
表4.1 台灣地區近五年(77~81年)來交通相關資料統計表 . . .	90
表4.2 台灣地區近五年(77~81年)來汽機車道路交通事故 變化統計表 . . . . .	92
表4.3 民國八十年各型汽車道路交通事故統計表 . . . . .	94
表4.4 民國八十年汽車道路交通事故第一當事人性別分佈統計表	95

	頁次
表4.5 民國八十年汽車道路交通事故第一當事人年齡分佈統計表	96
表4.6 民國八十年汽車道路交通事故第一當事人職業分佈統計表	97
表4.7 民國八十年汽車道路交通事故第一當事人教育程度分佈 統計表 . . . . .	98
表4.8 民國八十年汽車道路交通事故第一當事人駕照取得時間 分佈統計表 . . . . .	99
表4.9 民國八十年汽車道路交通事故第一當事人違規計點數 分佈統計表 . . . . .	100
表4.10 民國八十年各型機車道路交通事故統計表 . . . . .	101
表4.11 民國八十年機車道路交通事故第一當事人性別統計表 . .	102
表4.12 民國八十年機車道路交通事故第一當事人年齡分佈統計表	102
表4.13 民國八十年機車道路交通事故第一當事人職業分佈統計表	103
表4.14 民國八十年汽車道路交通事故第一當事人教育程度分佈 統計表 . . . . .	104
表4.15 民國八十年機車道路交通事故第一當事人駕照取得時間 分佈統計表 . . . . .	105
表4.16 民國八十年汽車道路交通事故第一當事人違規計點數 分佈統計表 . . . . .	106
表5.1 勞工保險投保薪資分級表 . . . . .	112
表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 . . . . .	114
表5.3 強制汽車保險各項給付標準及金額建議表 . . . . .	144
表6.1 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本之性別分佈統計表 .	146
表6.2 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本之年齡分佈統計表 .	147
表6.3 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本之職業分佈統計表 .	147

表6.4	汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本之婚姻狀況分佈統計表 . . . . .	148
表6.5	汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本之子女數分佈統計表	149
表6.6	汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本平常最主要使用之交通工具分佈統計表 . . . . .	149
表6.7	汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本是否有投保汽車第三人責任險分佈統計表 . . . . .	150
表6.8	汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本所投保汽車第三人責任險保額分佈統計表 . . . . .	151
表6.9	汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本是否有發生過車輛肇事理賠分佈統計表 . . . . .	152
表6.10	汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本認為每人死亡合理的理賠金額分佈統計表 . . . . .	153
表6.11	汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本對現行汽車第三人責任險最低保額看法分佈統計表 . . . . .	154
表6.12	汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本認為每人死亡合理的理賠金額分佈統計表 . . . . .	155
表6.13	汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本對於理賠原則意見分佈統計表 . . . . .	156
表6.14	汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本對於機車事否投保汽車第三人責任險意見分佈統計表 . . . . .	157
表6.15	汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本對於第一種隨人原則之意見分佈統計表 . . . . .	158
表6.16	汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本對於第二種隨人原則之意見分佈統計表 . . . . .	158



	頁次
表6.17 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本認為隨人原則是否 具警惕與改善交通安全效益之意見分佈統計表 . . . . .	159
表6.18 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本認為差別費率考慮 因素之意見分佈統計表 . . . . .	160
表6.19 民國八十年各型汽車道路交通事故所需支付金額試算表 .	163

## 圖 目 錄

	頁次
圖2-1 日本汽車保險制度 . . . . .	54
圖3-1 財產保險費率釐訂方法系統圖 . . . . .	78
圖3-2 汽車保險費率中所考慮影響汽車肇事之四大因素 . . . . .	80
圖6-1 二維(車種×駕駛人年齡)駕駛人結構肇事率圖 . . . . .	164
圖6-2 二維(車種×肇事紀錄)駕駛人結構肇事率圖 . . . . .	165
圖6-3 二維(車種×肇事紀錄)駕駛人結構懲罰值矩陣圖 . . . . .	165
圖6-4 汽車第三人責任險純保費估算流程圖 . . . . .	166
圖6-5 新汽車第三人責任險相關資料檔運作示意圖 . . . . .	168

# 建立安全駕駛與汽機車保險 費率關係模式之研究

## 第一章 緒 論

### 1.1 前 言

根據國內外交通事故肇事及原因分析顯示，百分之九十八以上交通事故的發生是由於「駕駛不當」之人為因素所造成。換言之，車輛運行所產生之危險（亦即風險）主要來自駕駛人。因此基於公平性之原則，在釐訂保險費率時，不僅考慮車輛因素外，亦應對駕駛人不同特質所產生不同之風險程度加以考量。守法、風險低之駕駛人所適用之保險費率應較低，並且按照前期駕駛紀錄予以增減，以充分反映駕駛之風險成本。此種差別費率結構不僅合乎公平性原則，並且具有積極鼓勵駕駛人注意安全駕駛，與減少車禍發生之功能；此外亦可降低保險理賠之比重，有助於汽車保險業之正常營運與健全發展。

為此，政府擬立法實施「強制汽車責任保險法」，並檢討改進汽車保險制度。值此之際，積極進行有關安全駕駛與車輛保險費率之研究，以作為研擬國內保險差別費率之依據，實為刻不容緩之事。

### 1.2 研究目的

隨著經濟快速發展，道路品質大幅提高，國內汽機車數量正急遽的增加，但正確駕駛觀念卻未能相對提昇，導致道路交通事故發生率仍居高不下。以民國八十一年為例道路交通事故發生3,489件，死亡2,717人，受傷2,929人，財物損失為新台幣866,636,500元以上，與歐、美、日等國之肇事資料相比較，我國車禍發生之嚴重程度高出甚多。

車禍之發生不僅影響交通之順暢，最重要的是如果形成死傷將是當事人（包括被害人與駕駛人）與非當事人（無辜的第三人）日後很難彌補之憾事。其後果不但影響相關人員之生活，同時亦將造成嚴重之社會問題。為了減輕肇事後當事人之負擔，並且使其生活能維持正常，則透過汽車保險制度之運作，結合大眾之力量以為救濟，不失為可行之道。

國內現階段對於汽車駕駛人違規、肇事等資料登錄作業已逐步電腦化，惟在規劃設計方面，所建立之駕駛人資料尚無法滿足作為釐訂保險差別費率之需要。此外，國內亦缺少有關對駕駛風險成本相關之研究。因而無法完全仿效國外運用汽車保險從人費率原則真實反映駕駛成本，以獲得促進駕駛人注意安全駕駛及健全汽車保險制度之功能。因此，本研究擬對國內之駕駛資料進行整理分析，以規劃設計適宜之處理作業程序，並蒐集及調查駕駛人（包括汽、機車）之肇事損失經驗，進行不同駕駛特性之風險成本分析，以做為國內實施保險差別費率「從人原則考慮」之依據。此一革命性作法預期將對於提昇國內駕駛人守法之觀念，促進道路交通安全，以及汽車保險制度之健全發展期能有所助益。

### 1.3 研究內容與範圍

本研究擬完成以下之工作：

- 一 針對國內駕駛資料（包括肇事、違規等紀錄）作業系統加以檢討，並建議修訂現行格式、登錄與取得方式，以助於日後從事促進安全駕駛之相關研究。
- 二 運用蒐集及調查等方法，分析並計算出不同車種及不同特性駕駛人之風險成本，以真實反映車輛使用成本，可作為研擬運輸政策之參考。
- 三 研擬安全駕駛人保險辦法，作為國內實施「強制汽車責任保險法」時，從人費率釐定之參考。

四本研究乃就交通安全管理與保險理論相結合，將使參與研究之人員研究視野更加寬廣，考慮層面更加周延，對運用非運輸手段以解決國內交通問題將有很大之幫助。

#### 1.4 研究方法與步驟

本研究之採用方法與進行步驟如圖1-1所示，茲將其內容概述如下：

##### 一國內外安全駕駛人保險相關制度之蒐集與分析

本研究蒐集各國有關車輛保險之規定，並就費率從人、從車等各項因素之不同計算方法，及對安全駕駛所造成之影響進行比較分析，以做為分析國內駕駛風險成本之參考。

##### 二國內肇事資料蒐集與整理

本研究利用交通部道路交通事故分析系統，及車輛駕駛人違規紀錄系統進行駕駛資料之蒐集與整理，作為駕駛風險成本分析及規劃建立完整駕駛資料系統之依據。

##### 三駕駛保險民眾意願及成本問卷調查與分析

本研究由既有之駕駛資料、保險理賠紀錄、與其他相關賠償辦法，配合汽機車駕駛人之抽樣問卷調查，針對車輛使用狀況（里程、車種、使用情形）、駕駛能力（駕駛紀錄、駕駛經驗）、屬人特徵（年齡、家庭狀況、婚姻狀況、職業）、及個人特性（酗酒及使用藥物）等因素進行駕駛風險成本之分析。

##### 四國內安全駕駛人保險辦法及實施方案之研擬

運用上述駕駛風險成本分析研究之結果，研擬有關促進國內駕駛人注意安全駕駛，降低風險成本之辦法，提供改進國內汽車保險制度，實施從人因素考量之參考。冀以提昇駕駛人守法之觀念，改善交通秩序，減少交通事故之發生。

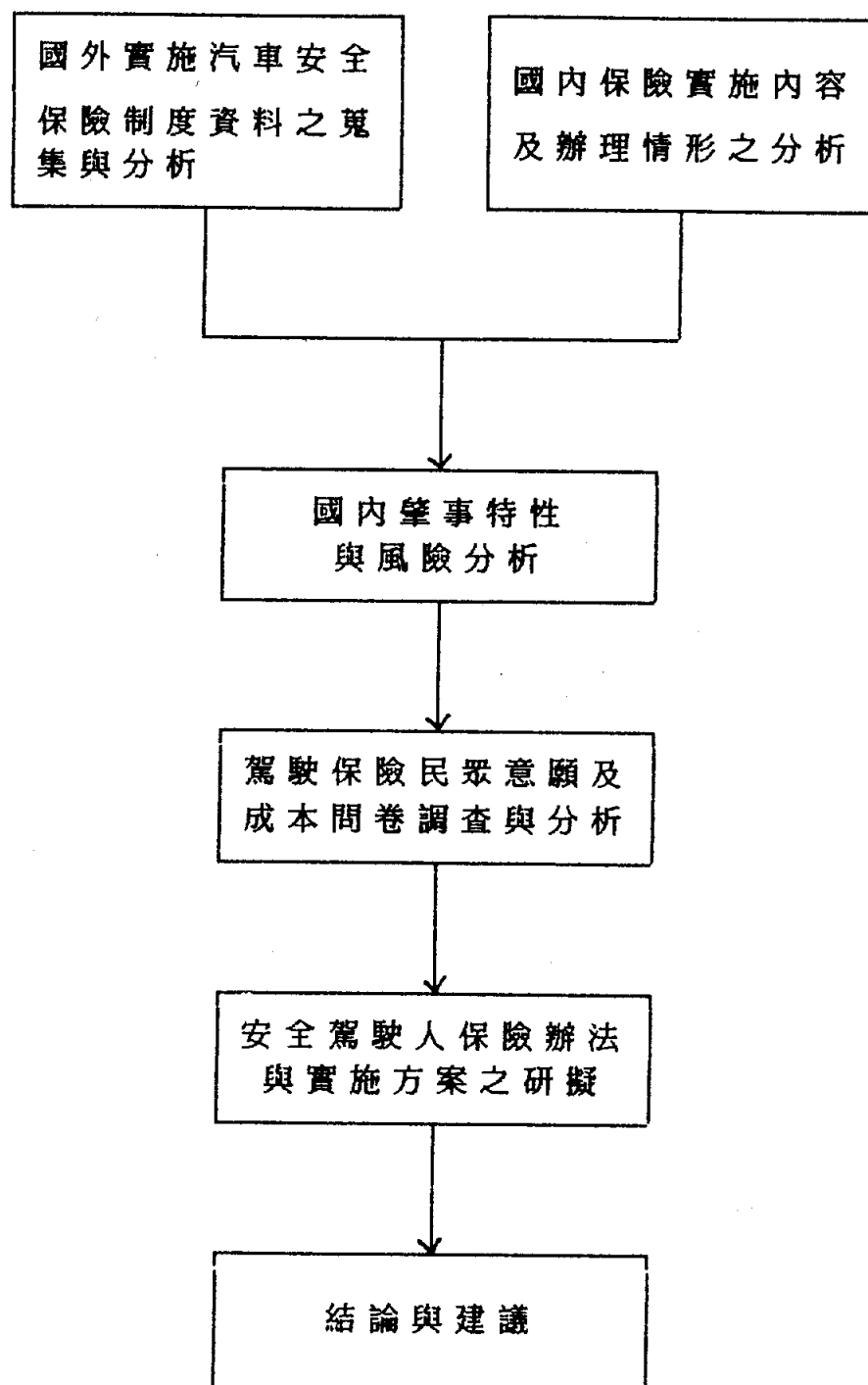


圖 1-1 研究流程圖

## 第二章 汽機車保險內容與 安全駕駛關係之探討

### 2.1 強制汽車責任險之意義及功能

#### 2.1.1 汽車保險之意義 [1]

何謂「汽車保險」？國內汽車保險專家，施文森謂：「汽車保險概指以汽車或汽車所有人或駕駛人因駕車肇事所負之責任為標的而成立之保險。」另蔡明正謂：「以被保險汽車為保險標的，被保人繳付保險費後於保險期間內因保險事故發生所致之毀損滅失或依法應負賠償責任，由保險人依保單條款之規定負賠償之責。」宋邦協謂：「以賠償汽車之毀損為目的之保險契約。」袁宗蔚謂：「與海上保險性質相似，同為綜合保險之一種，不僅包括汽車車身、屬具及零件之毀損滅失；由於汽車之使用，使他人之身體或財產遭受損害之賠償亦為其標的。」故汽車保險，可歸類出下列要件：

- 一 汽車保險為一種契約行為；需有一方要約，他方為承認，於雙方意思表示一致時成立。通常，汽車保險多由汽車所有人為要保申請，於保險人同意承保時即發生效力。
- 二 汽車保險必須有保險利益，係指要保人或被保險人對於保險標的所具有之一種利害關係即因標的物之存在而獲益；因標的物之毀損而受害。汽車保險為產物保險之一種，基於財產上保險利益均為金錢可得估計之經濟利益，汽車保險之保險利益亦不例外。因其有保險利益之存在，故有求償與理賠。
- 三 汽車保險為一附條件之契約，因其乃利用大數法則 (Large of Number) 分散個人所負擔之危險，故每人必須交付相當保險費以共同分擔危險；對於本身所存在之危險附有說明之義務。對

於危險之改變及事故發生後皆負有通知之義務。唯有在恪盡相當之義務後方可享有保險利益；且其享受利益亦有時間限制。

四 汽車保險唯有在事故發生後方有請求保險利益之權。因汽車保險除具有消極的補償功能外，並具有積極的防止與減少損失的功能。

在保險實務上，因標的及承保內容之不同而予以不同之名稱，就我國汽車保險險種分類，一般可將汽車保險分為車身保險及責任保險二種。前者係就汽車及其配件本身而成立之損失保險，屬財產保險範圍，在法理上採無過失原則，即被險汽車一經受有損害，不問出於何人之過失，被保險人即得請求賠償，保險人不得以損害係由被保險人之過失所致而推卸責任；後者係以被保險人因所有、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或第三人財物受有損害，依法應負賠償責任而受賠償請求時，由保險人對被保險人負賠償之責。惟受害人在請求保險人賠付前，應證明交通事故之發生係出於被保險人之過失。換句話說，保險人僅在受害人能證明其所受之損害係由被保險人之過失所導致之情況下始負賠償責任。另外為減輕被保險人保費之負擔同時能兼顧其應負責任之範圍因而有各種附加險之存在，此保險提供予駕駛人視其能力及需求自由購買。

我國現行汽車保險單上所謂「第三人」乃做最狹隘之解釋。被保險人本人固不包括在內，被保險人家屬、受僱人及乘坐被保險汽車之人亦不視為第三人，此亦何以乘客意外責任險乃獨立於第三人責任險之外，被保險須另行加保。然多數先進國家已將原來之任意保險改為強制保險；由過失保險轉變為絕對責任；由存在於三方當事人之責任保險改為直接存在於保險人與被保險人或受害人間之無過失保險。責令汽車所有人或駕駛人投保，使每一車禍受害人均能獲得合理之賠償已成為近代汽車保險必然趨勢。

### 2.1.2 汽車保險之功能 [1]

因保險具分散危險之功能，為使因使用汽車所生之危險能藉由保險來分散，並使受害人能獲保障、因而有強制保險之產生。由此可知，汽車保險及其各種制度之衍生，皆為解決問題或因應社會需求。

汽車保險若以規定或運用方式分類則有各種不同的制度，如費率、執行制度等，本節主要是以交通管理的角度，探討汽車保險的制度，經由文獻資料，歸納國內外運用汽車保險制度改善交通管理的各種辦法。由這些制度運用中可發現其在交通管理上確有其效能。

#### 一、費率制度

費率制度運用是汽車保險中最為人重視與討論的。因為保險主要是基於「自己負擔小額損失，用保險預防巨額損失」的理念；而保險人是集合運用此種多數小額保險費並運用以補償少數人之損失者。究應收取若干的保險費方屬合理；又每一個人所負擔之保險費是否應該完全一樣？事故發生後被保險人是否能獲得合理的補償？依據研究指出，理賠迅速合理是影響被保險人購買保險的最重要因素。故保險費率的釐訂是影響保險成功的重要關鍵。保險一方面是在事故發生時給予事後補償；一方面是希望達到不發生事故的積極意義。

我國目前汽車保險之費率是由產險公會釐訂，採用規章費率；雖有廠牌加費、肇事加費及無賠款減費之規定，但其規定與統一費率並無差異，並沒有一般研究皆認為費率制度中之「差別費率」，亦即列舉加減費項目，以之做為被保險人個別費率計算之依據，因此對於交通安全之保障並沒有積極之作用。如施文森主張，若欲改善台灣地區之交通秩序，應同時採取三種措施，其中第一項即是應按被保險人違規及肇事次數調整其



保險費。楊坊山亦強調應擴大加減費法(Merit Rating)的運用，如將駕駛人年齡、違規紀錄與賠款加費相互配合、專用停車場減費及研創多功能保單等，同時應將違規駕駛人之記點列入加費計算依據。財政部與交通部之首長會議亦獲此結論：「為配合促進交通安全、保險業者得參照投保人之行車事故紀錄，每年調整(或增或減)其保險費率」。而在日本亦有學者強調保險費率能夠抑制交通事故的功能，其範圍除有統轄危險之汽車所有人及駕駛人以外，更及於汽車製造人。又從黃光國所做調查研究顯示：一般民眾與警察人員都認為強制保險是改善交通秩序的有效方法。而其中最為有效的關鍵，應在於費率的約束。

## 二、自負額

所謂「自負額」，係指求償權人所請求之損害賠償額少於某定額時則不予賠償，由要保人自行負擔，多於此額時，僅得就減去自負額後之餘額請求賠償。而自負額規定之作用有四：(一)減少保險人小額賠款的麻煩。(二)降低被保險人之保費負擔。(三)促使被保險人加強損失之防範。(四)防阻被保險人之道德險。

國內學者亦都十分強調自負額的運用。如戴英祥指出：自負額的設立除了可收對肇事多之車輛在實質上減輕保險公司賠款負擔外，更可收在觀念上教育被保險人用車謹慎。楊坊山在其研究中也發現：自負額的運用可有效的降低汽車損失率。施文森亦謂：為減少小額理賠，促進被保險人之注意，自負額制度已為今世各先進國家廣泛使用。李仁傑亦在其研究中指出：汽車失竊因素複雜，且嚴重影響治安，防制汽車失竊，應是人人有責。．．．。故為健全汽車損失險的民營，並促進社會安全，於失竊賠款時，被保人有必要負責某一百分比。又楊坊山亦認為：汽車竊盜損失險採固定百分比自負額對於失竊頻率及損失率有明顯的降低趨勢。楊介中所做調查研究發現，消費者對

車損險認知態度項目中，有53.6%的保戶同意減少保費繳付，願意負擔一定比例之自負額，27.6%的保戶則沒有意見。

由上述可知自負額有其功能存在，且一半以上的保戶可以接受降低保費，負擔某種比例的自負額。但目前，費率規章規定自負額得經保險人同意加費免除，而保險人為服務客戶，並且面對同業競爭的壓力，往往同意被險人加費免除自負額的請求，使得自負額的規定形同具文，同時易導致車主自身、特約修理廠及保險業務員等道德問題，他們皆可謊報而得利，使得被保大眾及保險公司蒙受其害。

### 三、不保之危險

在汽車保險中有部分之危險係因駕駛人或所有人故意之行為，此當然為不保之項目。然在損失險之責任險中亦各有一些項目是屬不保範圍；其中有部分項目顯屬違法行為或與原登記之用途不符，而嚴重影響交通安全與秩序。為有效制止此種行為的發生，除警察機關的取締處罰外，保險公司亦應予以拒保。而最為明顯的項目有：

#### (一) 受酒類或藥物影響而駕車

受酒類或藥物影響之人其意識已模糊，反應遲鈍、對事物判斷不清，此時開車極易肇事致人或使自己受傷或死亡，故此種行為應嚴禁其發生。據美國保險季刊報導，假設不飲酒之駕駛人駕車肇事死亡之危險率為一，則血液酒精濃度為0.055時，危險率增為二；達0.1%時危險率增加為七；達0.15%時，危險率為二五。

又由國內肇原因統計中，酒醉駕駛皆名列十大肇因之一，每年因酒醉駕駛肇事件數除民國七十三年之288件以外，每年至少都在三百件以上，最高則曾達615件，死亡205人，受傷903人，可見其對社會影響之大。

#### (二) 自用車輛之出租或從事代運客貨等營業行為

此種行為一方面增加保險人之賠償負擔，因為車輛之危險增加；另一方面影響交通及社會秩序；因自用車輛租借予他人時其使用不若自己之愛惜，且長期使用未行維護極易產生故障或肇事，又若發生肇事產生賠款時極易引發糾紛，同時以自用車輛代運客貨也會擾亂客貨運輸系統，故有予以拒保之必要。

#### (三) 無照或越級駕駛

在歷年的肇事原因中，無照駕駛雖未列入排名，但因無照或越級駕駛者，對於車輛操作一般皆較為生疏，故較缺乏應變能力，除易影響交通秩序外，對交通安全亦產生極大威脅，故在日本的自行發生的個人意外事故險以及對無保險汽車的保障中亦將其列為除外不保事項。

#### (四) 未經被保險人同意而使用被保險汽車

在汽車保險中雖有共同被保險條款，但其只限於經被保險人同意使用車輛之人，主要用意在於使被保險人在瞭解借用人之狀況認為恰當時方借予車輛，即先經被保險人本身過濾後可減少因不會開車人開車造成交通安全之受威脅。另一方面亦可約束所有人不可隨意將車借予他人以免增加危險。

#### 四 從車與從人主義

依我國公路法之規定是以汽車投保為申領牌照之前提要件，因而在汽車第三人責任險特約條款第二條規定：「本保險所稱之『被保險人』，其意義應包括經被保險人許可使用或由法律上對被保險汽車之使用應負責任之人。」此條規定乃以被保險汽車為主體，是嚴格的從車主義。依此規定，一方面對於非被保險駕駛人所致之損害為保險公司拒賠，其受害人之保障受到威脅。另一方面於非保險駕駛人並沒有任何的約束存在。

觀諸國外多以從車兼從人主義，或以從車主義為主輔以從人主義，如英國「道路交通法」(Road Traffic Act 1972)及自用汽車保險單條款規定，下列身份的人所發生的賠償責任，均視為保險單上的被保險人。

(一)任何「駕駛」被保險汽車之人。

(二)任何「使用」被保險汽車從事「社會、家庭及娛樂為目的」(Social Domestic and Pleasure Purpose)之人所生被保險人應負擔「替代責任」(Vicarious Liability)。

(三)被保險人使用被保汽車從事其雇主之事業行為所生雇主應負擔之「替代責任」。

四被保險人駕駛他人汽車所生的賠償責任。

(四)乘客於乘坐或上下被保險汽車所生之賠償責任。

而日本之「汽車損害賠償法」之規定中乃採賠償責任分離制，即除肇事人賠償損害外，汽車所有人亦負連帶責任；又任意保險中除以汽車為主之保單外，並有單獨針對未擁有車輛駕駛人而設之ADLP保單。

由上述可知，若能有效約束駕駛人，使產生保險之預防功能達到改善交通問題而言，似以日本所採方式較合實用；若以受害人求償之完整性而言，則各有特色，可供改善之參考。

## 五執行制度

汽車保險是否能成功，除了法令規定外，執行制度也是非常重要的關鍵，將汽車保險運用在交通管理上亦然。汽車保險理論上是為分散被保險人之危險而由要保人自己或政府強制其投保。預防危險之功能則必須藉由保險之種種規定和制度配合方能實現，效果之良痞亦端視其配合之程度而定。以在交通管理的運用而言，除保險公司外，警察單位及監理機關是不可或缺的要害。以車輛失竊為例，車輛失竊後報請警察機關追尋，失竊者必須於規定時間內通知保險公司，規定時內未尋獲者保

險公司方予理賠。這失竊案件之追尋及求償就同時牽涉到數個單位間的協調配合。因此，若欲預防此等案件之發生，由保險公司針對以往發生之案件作統計分析以尋找出失竊的原因、車種、地點、時間以及是否因人為疏忽所致等，以提供警察單位執法之參考。如此，一方面可降低保險公司理賠之機會，一方面亦可提高警察單位之執法效率。

## 2.2 我國車輛保險實施內容及辦理情形

### 2.2.1 我國強制汽車責任保險法之研訂經過 [2]

#### 一、歷史沿革

##### (一) 早期（民國40～60年代）

民國四十三年政府鑒於台灣地區汽車數量日增，汽車肇禍事件時有所聞，乃擬訂「台灣省汽車肇事賠償保險辦法」，此外並自四十六年七月一日起實施「汽車投保意外責任險辦法」，此為我國實施強制汽車第三責任保險之濫觴。

四十八年六月交通部公布「公路法」，其中第五十七條規定汽車應先投保責任保險方得申請發給使用牌照，強制汽車責任保險正式納入法律規定。

四十九年交通部修訂「汽車投保意外責任險辦法」，於第三條規定「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車輛投保意外責任保險，或提供相等之保證金」。

五十六年，交通部公布「機器腳踏車登檢，可免繳驗責任保險單」，自此機車即不受強制投保之限制。

六十年二月一日我國公路法修正公布，其中第六十三條規定：「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。」

六十二年交通部依前述公路法六十三條之規定修訂：「汽車投保責任險辦法」，其中第三條規定：「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司就每一車輛投保責任險，或向指定之金融機構提供相等之保證金。前項保證金不得中途領回，並由公路監理機關隨時查核之。」

六十三年十一月間，民間反應以交通部所訂之「汽車投保責任險辦法」未將佔我國車輛總數中最多之機車列入，且仍保留可提供相等之保證金之規定，與公路法第六十三條有所違背。行政院遂指示交通部會同財政部及省市政府就現行法令及保險費率、賠償方式等問題詳予檢討并研求改制。嗣經財政部會同交通部研擬「汽車責任保險改進方案」並商定「汽車責任保險聯營方式及契約架構」，交通部並於六十九年成立「汽車責任保險監理委員會」，惟因研訂委辦契約之際，各方對於聯營方案中有關保費收入是否應統收統支等問題未能獲致共識，以致業務無法推動。

#### (二) 中 期（70～75年代）

七十年八月廿日行政院邀集有關部會首長洽商改進強制汽車第三責任保險問題，獲致六項結論並函交通、財政兩部依商定原則速予辦理。

六項結論如下：

1. 汽車第三人責任保險具有強制性。
2. 強制汽車第三人責任保險由產險業經營，財政部監督。
3. 強制汽車第三人責任保險之最低保險金額暫定為新台幣廿萬元。
4. 強制汽車第三人責任保險採無過失責任主義。
5. 保險業得依實際情況，每年調整費率。
6. 有關細節問題由財政部會同交通部及有關機關研擬辦理。

嗣再經財政部會同交通部邀請專家、學者及運輸業、產險業代表溝通，訂定「強制汽車第三人責任保險實施辦法草案」，但因各方面對於下列五項問題仍有歧見：

1. 「乘客納入承保範圍」問題。
2. 「賠款採無過失責任」問題。
3. 「汽機車責任保險分兩梯次實施」問題。
4. 「肇事後逃逸車輛」應否由「特別賠款基金」賠付問題。
5. 「汽車第三人責任保險實施日期」問題。

我國強制汽車第三人責任保險之改進與實施等有關問題發展至此，由於各有關單位立場互異，觀點不同，致各項辦法均未能定案，亟需由立場超然之第三者以客觀態度作全盤考量，進而研訂完整可行之制度與辦法。行政院乃指定經建會「聘請內外專家」研究，其第一階段研究結論於75年7月2日經提建會第373次委員會討論，決議如下：

1. 汽車第三人責任保險，應為具有社會保險特質之政策性保險，為保障交通事故被害人之基本權益，我國汽車第三人責任險應強制投保。
2. 機車肇事，目前已形成一嚴重之社會問題，應將機車一併納入汽車第三人責任保險強制投保範圍。
3. 汽車第三人責任險所稱之「第三人」，包括或不包括乘客在內，應於第二階段深入研究，再行提會討論。
4. 汽車第三人責任保險以採無過失方式為原則，惟在過渡期間則採修正式無過失主義（即被害人醫藥費用及收入損失在某一定金額以下時，比照完全無過失主義處理，超過該金額以上時，則比照過失主義之方式處理）。
5. 汽車第三人責任保險之最低保險金額必須提高。
6. 汽車第三人責任保險之實施，應輔以特別賠款基金之設立。

7. 汽車第三人責任保險費率，應考慮投保人安全記錄及投保車輛數，採取差別費率。
8. 汽車第三人責任保險由商業投險公司個別經營，政府有關機關負責監督。
9. 依上述原則由經建會委託國內外專家繼續進行第二階段研究，並將研究結果會商交通、財政兩部後再行提出討論。

（二）近期（75年代以後）

於第二階段完成研究後，經建會於76年10月29日向行政院提出整體研究報告摘要如下：

1. 汽車第三人責任保險，具有社會保險特質之政策性保險，為保障交通事故被害人及投保人之基本權益，應採強制投保。
2. 為使汽車第三人責任保險之實施達致預期目標，應採單軌制。現行汽車運輸業提繳保證金制度不宜繼續存在（註：交通部郭前部長建議：為緩和利益團體與汽車運輸業實施汽車第三人責任保險之阻力，在實施初期，可否考慮現行汽車運輸業提繳保證金制度與強制保險並存，請行政院核奪）。
3. 汽車第三人責任保險以採無過失主義為原則，惟在過渡期間，採限額無過失主義（即受害人醫藥費用及收入損失或死亡給付在某一定金額以下時，比照完全無過失主義處理；超過該金額以上時，則比照過失主義方式處理。
4. 機車應在規定限期內全部納入強制汽車第三人責任保險範圍，以發揮預期效果。
5. 汽車第三人責任保險之最低死亡給付金額應參照現行勞工保險職業災害平均死亡給付金額之標準訂定。目前訂為新台幣六0萬元。



6. 強制汽車第三人責任保險給付對象應包括被保險汽車上之乘客，但其所有人或駕駛人之家屬及受僱人應予除外。
7. 強制汽車第三人責任保險宜由產物保險業經營。
8. 為期有一完整之車禍補償制度，使每一車禍被害人均能獲得基本補償，應建立強制汽車第三人責任保險輔助制度如下：

- (1) 不良風險單位分派計畫 (Assigned Risk Plan)

對於為保險人拒保或違反交通規則，肇事達一定程度之汽車所有人或駕駛人宜強制分派保險，保險人不得拒絕。

- (2) 防護未投保汽車保險 (Uninsured Motorist Coverage)

強制汽車第三人責任保險之被保險人或其乘客因遭受未投保汽車所致之傷亡，可由防護未投保汽車保險（亦即附加保險）獲得賠償。

- (3) 車禍補償特別基金

車禍被害人無法自保險或其他來源獲得補償者，可由本特別基金按規定酌予給付。

特別基金之可能來源如下：

- ① 強制汽車第三人責任保險之保費收入。
- ② 車輛牌照稅。
- ③ 駕駛執照費。
- ④ 特別基金孳息收入。
- ⑤ 停車費。
- ⑥ 燃料費。
- ⑦ 違反交通規則罰鍰。
- ⑧ 代位求償所得。

9. 保費之釐定

- (1) 費率釐定之原則為：

①機車所有人之負擔能力——社會公平性。

②被保險人間之公平性——精算公平性。

③保險公司之盈虧——費率之充分性與合理性。

②為求保費之負擔公平合理，初期保費採用「車種——駕駛人」交叉分類方式，除擴大現行車種類別外，亦同時考慮駕駛人之年齡與婚姻狀況。

③強制汽車第三人責任保險經營初期盈虧之調劑

經營初期如有虧損，由特別基金專案融資，經營若有盈餘，除維持保險公司之正常利潤外，超額利潤悉用於彌補前期虧損，提供無肇事獎金及調減保費。

④建立無肇事獎金制度，給予優良駕駛人保費折扣之優惠。

10. 規範強制汽車第三人責任保險除外責任應儘量減少。

11. 「汽車第三人責任保險屬於保險業務，應由保險主管機關財政部主持辦理」。但設置專責機構時應延請有關機關、保險專家、業者及保險人等參加。

12. 為因應強制汽車第三人責任保險之實施，請財政部與交通部研討是否訂定特別法或在公路法與保險法中增修訂條文以為依據。

## 二、最近發展情形

### (一) 立法原則之確定

行政院依據上述經建會之研究報告指示財政部會同交通部就下述原則積極策劃推動：

1. 本案實施汽車第三人責任保險，採行強制投保時，一定要有法律的依據，至於應另制訂特別法或修訂公路法與保險法，請財政部會同交通部研究辦理，並請法務部協助。
2. 方案中擬建立車禍補償特別基金，並且明定基金的來源，以其用來彌補保險公司理賠所可能發生的虧損，此項用途

是否適當？應加慎重。因為既然政策上由產物保險業經營，保險業自須負盈虧之責任。因此，此項基金是否宜於設立？請再加研酌。

3. 本保險之最低死亡給付訂為每人新台幣六十萬元，雖不算高，但實施之初，即由現行的一萬五千元調高為六十萬元，幅度過大，使保費負擔遽增，投保者一時恐難適應。因此，可否考慮分段調整，以期能順利推行。

財政部依據行政院上述指示於77.2.5.邀集行政院第四組、交通部、法務部、行政院經濟建設委員會及台北市產物保險公會等共同研議，獲致下列結論，并呈報行政院核示，其內容如次：

1. 強制汽車第三人責任保險改進方案，係參酌歐美各先進國家之規制擬訂，具社會保險之性質，惟指定商業保險公司辦理，涉及人民權利義務之處，宜有詳確之法律基礎，若干重要觀念，亦須詳加界定，頗難於現行公路法或保險法中修訂一、二條文予以規範。擬仍採經建會意見單獨訂定條例，經完成立法程序後辦理。
2. 強制汽車第三人責任保險具社會保險之性質，為使事故發生後，被害人能立即受到醫療或善後之處理，故採無過失責任制，建議設置車禍補償特別基金以為配合。保險公司承辦本項保險發生虧損時，得向特別基金申請專案融資，經營若有盈餘，除維持保險公司之正常利潤外，超額利潤悉用於彌補前期虧損，提供無肇事獎金及調減保費，基金設置之構想擬仍請准予維持。
3. 保險金額之訂定，據經建會所聘專家到會解釋，係參考交通部訂頒之「汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法」賠償金額新台幣六十萬元，目前英、法、西德、日本等國賠償金額均高於此標準。惟查日本將傷害

醫療給付定為死亡給付之十分之一，為減輕保戶之負擔，體傷醫療費用部分之保險金額擬改按死亡之賠償金額百分之十，保險費率之釐訂容再委請精算師核算。

4. 本保險研擬多年，鑒於交通之發展，事故日益增多，為期早日推動本保險，擬組成策進小組，由經建會、交通部、法務部、台北市產物保險公會及財政部推派代表參與策進。

行政院依據上述會議結論，於77.4.21.以台七十七財九五—一七號函核復如次：

1. 有關特別立法、設立車禍補償特別基金及成立策進小組之各點建議，原則同意，請財政部負責會同交通部擬訂有關法律草案并督導成立「策進小組」，積極進行。
2. 保險公司承辦本保險發生虧損時，不宜由車禍補償特別基金融資。至於是否給予專案融資之問題，請策進小組一併加以研究。
3. 至前提示關於本保險之最低死亡給付，由現行之一萬五千元調高為六十萬元，調高幅度過大，使保費負擔遽增，可否考慮分段調整一節，請專就分段調整方面併由策進小組研究。

嗣經策進小組依上述行政院裁示及經建會之研究結論研擬特別法草案條文並自78.7.3.起開始審查條文內容，至79年初第九次會議止已完成二套特別法草案之研討。

#### (二) 階段性作法

交通部及財政部為使本案能儘速推動，並期在過渡期間能先予提高現行保額，於79.12.28.召開二部聯席會議，決議分二階段實施：

1. 現階段由交通部以行政院命令方式將強制汽車責任險比照計程車保額三十萬元分階段調整汽車責任險保額。

2.由財政部研擬實施強制汽車責任保險之特別法予以配合。

上述決議目前辦理情形分述如次：

1.交通部業於80.3.20.邀集有關機關「研商修訂『汽車投保責任險辦法』有關事宜會議，獲致左列結論」：

- (1)研商通過「汽車投保責任險辦法」修正條文草案。
- (2)保險金額由四萬元提高為三〇萬元後，其保險費率請財政部精算並於八十年四月底前邀請學者專家、產險公會、社會公正人士等會商確定後，俾併本辦法於八十年七月十五日發布實施。
- (3)為使汽車責任保險能落實執行，強制投保責任保險之保險單與任意保險之保險單應分別開立，請財政部惠予督導各保險公司照辦。
- (4)本辦法發布實施後，對於發布前已投保四萬元責任險之車輛無需追加投保三〇萬元責任險。俟原投保之有效期限屆滿再依新辦法投保責任險。
- (5)請台北市產物保險公會，研擬本辦法第八條修訂條文之相關配合措施，於八十年四月底前函送財政部再請財政部會同交通部研商通過後一併實施。
- (6)各單位如有其他意見，請於文到一週內將具體之書面意見函送交通部路政司。

交通部並於80.5.14.法規委員會審議通過「汽車投保責任險辦法」修正草案，並於81年4月將最高保額由四萬元調整為六〇萬元。

2.財政部已委由財團法人保險事業發展中心完成釐算保險費率，並於審議由台北市產險公會研擬之「強制汽車第三人責任險實施準則」，俟財政部核准上述準則及相關輔助規定後，辦理保險單證印製，對外公開宣導，對內施予講習，以及電腦設備能量擴充及程式設計轉換等事務。

### (三) 結 語

強制汽車第三人責任保險法歷經數十年之發展，最近財政部會同各單位成立之策進小組已依前述研究確定之立法原則研訂了二套法案，由行政院院會通過「強制汽車責任保險法」草案，送請立法院完成第一次審查，俾早日完成立法澈底改善現有之各項缺失，至於在未完成立法前之過渡期間，亦希望提高保險金額及調整理賠方式之措施能儘快完成精算及各項準備工作早日實施以符民眾之期望。

#### 2.2.2 強制汽車責任保險法草案總說明 [7]

強制汽車責任保險之實施，由於其目的及性質與商業性保險迥異，各國為落實其政策性目標，多數採單獨立法方式規範，我國自實施強制汽車責任保險以來，有關事項大多引用任意性商業保險法規及慣例，致交通事故無辜受害人之權益無法獲得合理之保障，影響道路交通秩序與安全之維護。有鑑於此，為適應本保險之特殊性質，並落實本保險之政策性目標，採多數國家單獨立法之體制，爰制定本法。本法係參酌外國之立法體例，並衡酌我國情況研擬而成，本法計分六章，即總則、保險契約、汽車交通事故特別補償基金、保險業之監理、罰則與附則，共五十二條，其主要內容如下：

##### 一、加強對車禍受害人權益之保障

##### (一) 採行限額無過失主義，以免除受害人之舉證責任

汽車事故之歸責事由，我國現行法令之規定極為分歧，公路法第六十四條僅規定運輸業汽車行車事故造成第三人損害採推定過失責任，對於非運輸業汽車行車事故之責任基礎並無規定，因此非運輸業汽車肇事之損害賠償，乃適用民法第一百八十四條之規定採過失責任。由於運輸業與非運輸業汽車損害賠償責任基礎不同，不但對車禍受害人不公平且衍

生社會諸多問題。本法為加強對受害人之保護，乃仿照美國麻州及紐約州強制汽車責任保險之法例，明定在法定限額內，加害人不論有無過失，受害人均得請求保險賠償給付，至於超過限額部分之損失，則依民法及其他相關法規認定其責任。（草案第五條、第二十四條、第三十九條）

（二）擴充受害人之定義，以擴大保障範圍

依我國現行汽車第三人責任險條款規定，被保險人之家屬、受僱人、乘客或上下被保險汽車之人，因體傷、殘廢或死亡所發生之損失不在保險範圍之內，易言之，保險人之賠償責任嚴格限於使用及乘坐被保險汽車以外之第三人。本法基於擴大保障範圍之政策目標，除被保險人及加害人外，任何人因汽車交通事故致體傷、殘廢或死亡者，均受本法之保障。（草案第九條第二項）

（三）擴充被保險人之範圍，以加強對受害人之保障

現行汽車責任保險之被保險人，以列名被保險人或經其許可使用被保險汽車之附加被保險人為限，本法則加以擴充，凡被保險汽車所致之汽車交通事故，不論其加害人是否為被保險人本人，亦不論是否受被保險人僱用或經被保險人允許使用被保險汽車，保險人均須對受害人或受益人給付保險金，是以對受害人而言，其保障範圍較現行汽車責任保險為廣。（草案第八條、第九條第一項、第二十四條）

四 設置特別補償基金，以保障所有車禍受害人之權益

汽車為人類文明之產物，現代社會所不可或缺之交通工具，汽車交通事故所造成之損害已被視為社會問題，由社會全體予以分擔，始符合社會正義之原則。由於汽車交通事故之發生，在某些情況下受害人常無法獲得補償，如未投保汽車肇事、汽車肇事逃逸、保險人失卻清償能力等。為確實保障所有受害人之權益，特仿美、日制度，明定應設置特別補

償基金，受害人未能依本法向保險人請求保險金者，在法定限額內可透過補償基金之補償而獲得保障。（草案第三十七條、第三十八條）

（四）從寬界定汽車之意義

機車在我國乃最主要之交通工具，數量已高達一千萬輛，肇事率甚高，對於道路交通安全構成極大之威脅，但現行強制汽車責任險並未將機車予以納入，致機車肇事對受害人所造成之損失缺乏基本之保障，為徹底保護汽車交通事故之受害人，本法將機車列為強制投保之車輛，以真正落實維護交通秩序，保障行人安全之政策。惟因機車數量龐大且流動性不易掌握，宜詳為規劃以資週全，爰明定交通部得視實際需要另訂機車所有人投保強制汽車責任保險之施行日期或按車種分期實施。（草案第三條、第五十條）

（五）限縮除外不保範圍，排除多數任意責任保險除外不保事項

強制汽車責任保險以保障汽車交通事故受害人為首要目的，其不保事項或除外責任僅限兩種情形：一為受害人或受益人與被保險人或加害人串通之行為，一為故意行為及從事犯罪行為所致者，除此之外，保險人不得任意爰引其他理由拒絕給付保險金。（草案第二十七條）

（六）明定受害人得向保險人直接請求給付保險金，使受害人迅速獲得保障

依照我國現行保險法第九十條之規定，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。換言之，非經被保險人之同意，受害人不得直接向保險人請求給付保險金，應向被保險人請求損害賠償，被保險人再向保險人請求給付保險金，形成輾轉請求情形，對於受害人殊為不利。為使受害人可迅速獲得補償，本法明定受害人或受益人得在規定之保險金額範圍內，直接向保險人請求給付保險金。（草案第二十九條）



## 二 貫徹強制保險之精神，以落實政策性目標

### (一) 廢除現行得投保責任險或提繳保證金之雙軌制度，改採投保責任保險之單軌制度

依照現行公路法第六十五條規定，汽車或電車所有人應於申請公路主管機關發給牌照使用前，依交通所定之金額投保責任險，另如為汽車或電車運輸業，可依交通部所定之金額提繳保證金，不必依規定投保責任保險。因而產生非運輸業之汽車必須投保責任險，運輸業汽車得選擇提繳保證金替代投保責任險之雙軌制。雙軌制缺失甚多，如造成保險經營之逆選擇，加重被保險人之保費負擔，且無法有效保障交通事故受害人之權益。因此，本法爰仿多數國家立法例採行單軌制，規定本法所稱之汽車所有人，均應依本法之規定投保強制汽車責任保險，排除公路法第六十五條第二項允許提繳保證金之制度，同時規定汽車所有人於申請發給牌照或換發汽車執照前，應向保險人投保本保險，以貫徹強制所有汽車投保責任險之政策性目標。（草案第四條、第十五條）

### (二) 限制保險人不得無故拒絕承保

本法規定保險人，除因汽車所有人未交付保險費與對法定應說明事項不為說明，以及有其他經交通部及財政部規定之情事等三種情形外，不得拒絕要保人之投保。保險人違反此項規定而拒絕承保者，其拒保之意思表示不生效力。另規定保險人接到要保書後，應於十日內為承保或拒保之意思表示，逾期未表示者，視為同意承保。（草案第十七條）

### (三) 對保險人及被保險人終止保險契約加以適當限制

本保險為政策性保險，保險人除下列三種情形外，不得終止本保險契約：即1.被保險人對法定應說明事項說明不實；2.被保險人以票據交付保險費而未兌現；3.保險人依財政部會同交通部核定調整之保險費率，通知被保險人補繳保險

費，被保險人逾三十日仍未補繳者。另被保險汽車亦須有法定原因，如被保險汽車牌照繳銷、吊銷、因停駛而繳存、報廢、重複投保等原因，始准予終止保險契約。（草案第十九條、第二十條）

三 本保險係對體傷提供基本保障，財產損失不納入保障範圍

因本保險之損害賠償責任係採限額無過失主義，保險金額如訂得過高，涵蓋被保險人之所有損害賠償責任固可提供受害人更充分之保障，惟將增加汽車所有人之保險費負擔。基此考慮，本法依多數國家立法例，採提供基本保障，並兼顧汽車所有人負擔不過重之原則，規定保障之範圍不包括受害人之財產損失。（草案第一條、第五條、第二十六條）

四 本保險之給付項目採列舉方式，給付標準採定額方式

本法基於對受害人體傷提供基本保障之原則，為求保險給付之迅速明確，特以定額給付方式列舉強制保險之給付項目，用以取代民法有關侵害生命、身體或健康之損害賠償範圍之規定。給付之標準及金額則授權交通部會同財政部視實際情況機動調整，並應報請行政院核定，以昭慎重並保持彈性。（草案第二十六條）

五 交通部會同財政部共同負責辦理本保險，以有效落實本保險之政策性目標

強制汽車責任保險之實施，目的在強化交通秩序與安全維護，進而使社會大眾因汽車交通事故所受損害得以獲致適當補償，故如投保汽車之範圍、基本保障金額、受保障之對象、保險費率、未投保汽車之取締與處罰等，均係道路交通政策之範疇，屬交通部主管業務。而本保險之辦理，係委託一般商業保險公司承保，有關保險公司之監督、理賠準則、準備金之提存等，因涉及保險專業問題，則由財政部負責。觀諸日本立法例然，對強制汽車責任保險之實施，運輸省與大藏省分工合作。

本法於條文中亦按事項性質，分別規範兩部應辦理事項，以落實保險之政策性目標。（草案第六條、第七條、第四十二條、第四十五條、第四十六條及第四十七條）

六 保險費之訂定兼顧從人及從車因素，盈虧處理採自給自足原則

（一）保險費之訂定及調整兼採從人及從車因素

保險費之計收兼採車種及駕駛人因素，如年齡、職業、肇事及違規紀錄等，有肇事或違規紀錄，駕駛人應予加費，以資制裁，優良駕駛人應予以減費，以資獎勵。俾符保險費公平及合理原則，並定期檢討，必要時得調整之。（草案第四十二條）

（二）明訂保險費結構，確立本保險為政策性保險

本保險之保險費結構，包含預期損失、特別準備金、保險人之業務費用、安定基金及特別補償基金分攤額，並無保險人利潤，以配合本保險之政策性目標。（草案第四十一條）

（三）採獨立會計制度，俾正確反應業務及財務狀況

保險人應設置獨立會計及帳簿，記載本保險之業務及財務狀況，並將經營本保險有關資料送交通部及財政部指定之費率統計機構。另規定保險人經營本保險提列之責任準備金應記載於特設之帳簿，以便檢查。（草案第四十三條、第四十四條）

七 對違反本法規定之汽車所有人、駕駛人，以公路主管機關為處罰機關，並明定罰鍰之繳納處理程序及罰鍰之強制執行

強制汽車責任保險乃道路交通安全政策重要之一環，係透過強制保險之手段以達成維護交通秩序與安全之目的，且為有效落實本保險之強制性政策目標，明定各項罰則事項，以達強制投保之目的，如未投保汽車所有人之處罰、公路監理機關及警察機關之稽查義務、處罰機關等。另參考道路交通管理處罰條例之規定，明定罰鍰之繳納處理程序及罰鍰之強制執行。（草案第四十六條至第四十八條）

### 2.2.3 現行有關汽車保險之法令規定 [1] [3] [4]

我國保險法僅有責任險之規定，對於汽車險也未列專章加以說明，不過依保險費率規章之內容可將汽車保險分為損失險及責任險兩部分。在損失險部份，因保護的對象為被保險人本身，由被保險人視其需要及負擔能力自由購買不同保額之損失險，政府並無明文規定必須投保何種保額之保險，故又稱為任意保險。而在責任保險部份，則因其所牽連的為社會中不特定的大多數人，由於車輛日增之結果因交通事故所造成之損害日益嚴重。而交通事故所產生之人員傷亡、財物損失，及因其衍生出來之家庭問題（如醫療費用負擔、家庭經濟困乏.....），是一極為嚴重之社會問題。為保障社會安定，預防因交通事故發生所衍生之問題，世界先進國家在責任保險上都有強制投保的規定，我國亦不例外。但因規定本身欠周延，故尚待更進一步研修。我國現行強制保險之規定如下：

#### 一、公路法：

- (一) 強制規定依公路法第六十五條之規定，汽車或電車所有人在申請牌照前應依規定投保責任險；但汽車或電車運輸業者提繳保證金時，得不投保責任險。
- (二) 處罰規定：公路法第七十六條對於不依上述規定者，有下列行政上處罰：1. 不予受理登記、檢驗、發照；已領牌照者，吊銷牌照。2. 對於未投保行駛者，處所有人一千以上一萬元以下罰鍰，並禁止行駛。

公路法中對於強制保險的規定似乎相當完整，對所有的汽車及電車都規定其必須投保，未投保者亦有相當嚴重的處罰規定。但若再細加查看相關之命令，則其規定形同具文，無法具體收到實質保險之效，故在現今的社會中無法發揮其應有的功能。首先從第六十五條第一項中有關交通部與財政部所定之「汽車投保責任險辦法」第五條第一項規定：「每一汽車所投保

責任險在台灣地區不得少於新台幣六十萬元」。依目前台灣地區之物價指數來看，六十萬元之基本保險費實不足提供受害人之基本保障。

又該條第二項規定有強制投保責任險之權宜措施——提供相同保證金辦法。交通部又依「汽車投保責任險辦法」第三條規定，另行制定「汽車投保意外責任險提供相等保證金處理辦法」；其規定如表 2.1。

由於此辦法之產生，致使強制汽車保險之制度無法澈底執行，使人民之交通安全保障受到威脅。

## 二 汽車運輸業管理規則

- (一) 依汽車運輸業管理規則第九十一條第二項規定：「個人經營計程車客運業者，應投保金額在新台幣六十萬元以上之汽車第三人意外責任險或參加計程車客運服務業之同金額聯保，並不得中途退保或使保險失效。」，此為對計程車客運業者投保責任險之規定。
- (二) 依同規則第一百條第四款規定：「供租賃之小客車應投保汽車意外責任險，並於出租前實施檢修，保持良好狀態。供租賃之小客車得投保車損險或失竊險，未投保時，出租人應告知租車人，並載明於出租單。」此款是對小客車租賃業投保之規定，此款較特殊之處為除規定強制投保責任險外，並得投保車損險及失竊險，其主要目的除讓一般大眾能受到基本保障外，亦能使業者及租車人之間都能有相當的保障，以免使得雙方在車輛有所損失或被竊時引起較大的爭執或糾紛，這也是藉由保險功能達到保障安全及安定社會的目的。
- (三) 對於不依前二項規定投保者該規則中亦有處罰規定：依第一百三十七條規定：「汽車運輸業者違反本規則規定者，監警稽查人員於舉發時，得扣留違規車輛之行車執照、號牌或車輛，並依公路法第七十七條第一項之規定處罰。」其內容為

表 2.1 汽車投保意外責任險提供相等保證金之金額計算表

車 輛 數	應按每車款繳納 相等保證之車輛數	相等保證之金額 (新台幣元)
自 2 輛至 20 輛	2	1,200,000
21 — 40	3	1,800,000
41 — 60	4	2,400,000
61 — 80	5	3,000,000
81 — 100	6	3,600,000
101 — 150	7	4,200,000
151 — 250	8	4,800,000
201 — 300	9	5,400,000
301 — 400	10	6,000,000
401 — 500	11	6,600,000
501 — 600	12	7,200,000
601 — 700	13	7,800,000
701 — 800	14	8,400,000
801 — 900	15	9,000,000
901 — 1000	16	9,600,000
1001 — 1250	17	10,200,000
1251 — 1500	18	10,800,000
1501 — 1750	19	11,400,000
1751 — 2000	20	12,000,000
2001 — 2250	21	12,600,000
2251 — 2500	22	13,200,000
2501 — 2750	23	13,800,000
2751 — 3000	24	14,400,000
3001 — 3250	25	15,000,000
3251 — 3500	26	15,600,000
3501 — 3750	27	16,200,000
3751 — 4000	28	16,800,000
4001 — 4250	29	17,400,000
4251 — 4500	30	18,000,000
4501 — 4750	31	18,600,000
4751 — 5000	32	19,200,000

註：依規定每車最低保險額為新台幣六十萬元。

：「公路經營業、汽車或電車運輸業，違反本法及依本法所發布之命令者，除本法另有規定外，處三千元以上三萬元以下罰鍰；公路主管機關並得按其情節，吊扣其營業車輛牌照一至三個月，或定期停止其營業之一部或全部，或報請交通部撤銷其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照。」

此規則對汽車運輸業者投保汽車保險雖已有相關規定，但因其規定中皆有部份的例外情形存在，致使原規定擬達成之效果無法落實。目前問題較嚴重的有營業小客車因投保責任險之負擔高，進而轉向同額聯保，又因聯保制度之不夠健全造成許多弊端。而在小客車租賃業部份則因管理未上軌道，致許多私人轎車充當租賃車輛而發生許多租車糾紛。此皆值得政府單位及民眾注意。

#### 2.2.4 我國汽車保險契約現況 [1] [3] [4]

##### 一 汽車保險分類

依費率規章之規定各種汽車保險，分類如下：

##### (一) 汽車損失險及其附加險

##### 1. 基本損失險

(1) 汽車綜合損失險：被保險汽車因碰撞、傾覆、火災、閃電、雷擊、爆炸、拋擲物、墜落物或第三者之非善意行為所致之毀損滅失。

(2) 汽車竊盜損失險：被保險汽車因偷竊、搶奪、強盜所致之毀損滅失。

##### 2. 汽車損失險之各種附加險

(1) 颱風、地震、海嘯、冰創、洪水，或因雨積水險。

(2) 罷工、暴動、民眾騷擾險。

(3) 供教練開車綜合損失險。

(4) 零件、配件被竊損失險。

(5) 供教練開車竊盜損失險。

(6) 汽車運送損失險。

以上第(1)(2)(3)項為綜合損失險之附加險，乃在投保綜合損失險後始能加保；第(4)(5)項為竊盜損失險之附加險，乃在投保竊盜損失險後始能加保；第(6)項為投保基本損失險之任一項後始能加保。

## (二) 汽車第三人責任險(意外責任險)及其附加險

### 1. 汽車第三人責任險分為財損責任險及傷害責任險

(1) 傷害責任險：被保險人因所有、使用或管理被保險汽車發生意外事故致第三人死亡或受有體傷依法應負賠償責任而受賠償請求時，汽車保險人對被保險人負賠償之責。

(2) 財損責任險：被保險人因所有、使用或管理被保險汽車發生意外事故致第三人財物受有損害，依法應負賠償責任而受賠償請求時，汽車保險人對被保險人負賠償之責。

### 2. 汽車意外責任險之各種附加險：在投保第三人責任險後始能加保

(1) 擴大責任範圍汽車第三人責任險。

(2) 供教練開車汽車第三人責任險。

(3) 酗酒駕車汽車第三人責任險。

(4) 醫藥費用。

(5) 汽車乘客責任險。

## (三) 其他附加險

### 1. 汽車經銷商、製造商或貨物運送人附加險

(1) 汽車經銷商汽車綜合損失險。

(2) 汽車經銷商汽車竊盜損失險。



(3) 汽車經銷商汽車第三人責任險。

(4) 汽車製造業汽車第三人責任險。

(5) 汽車貨物運送人責任險。

以上各項並無規定限制投保之前題要件。

2. 汽車僱主責任險：在要保汽車綜合損失險、汽車竊盜損失險、第三人責任險中任何一項後始能加保。

## 二 汽車保險承保範圍

### (一) 汽車綜合損失險之承保範圍：

#### 1. 承保範圍：

現行汽車綜合損失險之承保範圍依條文規定：「被保險汽車因碰撞、傾覆、火災、閃電、雷擊、爆炸、拋擲物、墜落物或第三者之非善意行為所致之毀損滅失，保險公司對被保險人負賠償之責。」，本條款之「非善意行為」特別指明其為「第三者」，故特別排除非第三者例如：被保險人之僱用人、配偶、子女，或其同居人等所造成之毀損或滅失，對於此類損失保險公司不負賠償之責任。

#### 2. 不保事項：

通常並非所有的危險事故所導致的損失保險公司皆負賠償責任，亦即一般保險契約皆特別有不保事項之規定，而約定不保事項之原因可歸納為下列數要點：

(1) 避免重複承保：例如被保汽車因偷竊、搶奪、強盜之毀損滅失。

(2) 本質上必然遭受損失：例如①自然耗損②非意外事故所致之機件損壞③輪胎磨損。

(3) 不易控制之危險：例如置放於被保險汽車內之衣物、用品、工具、未固定裝置於車上之零件或配件等。

(4) 間接損失：被保險汽車之毀損滅失所致之附帶損失包括貶值及不能使用之損失，如計程車所得收入之損失。

(5) 可由附加險加費承保者：①毀損責任非屬被保險人，例如被保險汽車被其他運輸工具運送或裝卸時，所發生之毀損滅失，可加保汽車運送損失險。②債務關係存續期間例如租賃、出售等非在被保險人占有管理下無法控制之危險不予賠償。③天然災害，例如颱風、地震、海嘯.....等。

(6) 違法造成之損失：①超重、超載、超高、超寬。②無照或越級駕駛。③酗酒及受藥物影響駕車。④犯罪行為。事實上，以上前三項已違反道路交通安全規則，故也列在不保之範圍。

#### (二) 汽車竊盜損失險之承保範圍

##### 1. 承保範圍：

現行汽車竊盜損失險之汽車失竊並不僅限於「偷竊」，為適應實際情況，避免解釋上之紛爭，乃採用刑法第三百二十條、第三百二十五條，及第三百二十八條有關之「偷竊」、「搶奪」及「強盜」罪之規定以擴大汽車竊盜損失險之承保範圍。其條文為：「被保險汽車因偷竊、搶奪、強盜所致之毀損滅失，保險公司對被保險人負賠償之責」。

##### 2. 不保事項：

汽車竊盜損失險除了(1)零件配件單獨被竊(2)家屬及受僱人之竊盜保險公司不賠償外，其他不保事項大致與綜合損失險相同。

#### (三) 汽車第三人責任險之承保範圍

##### 1. 承保範圍：

汽車第三人責任險分為傷害責任險及財損責任險，其承保範圍如下：

(1) 傷害責任險：被保險人因所有、使用或管理被保險汽車

而發生意外事故，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，承保公司對被保險人負賠償之責。

②財損責任險：被保險人因所有、使用或管理被保險汽車而發生意外事故，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，承保公司對被保險人負賠償之責。

## 2. 不保事項：

- (1) 私自協議允諾之賠償責任。
- (2) 未裝上或已自被保險汽車卸下之貨物所引起之賠償責任。
- (3) 拖掛其他汽車期間所發生之賠償責任。
- (4) 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。
- (5) 同居家屬及受僱之死亡或體傷。
- (6) 被保險人等所有使用、租用、保管或管理之財物受到損害。
- (7) 超重、無照或越級駕駛、受酒類或藥物影響之人，從事犯罪或逃避合法之逮捕。

以上所造成的賠償責任，保險公司不負賠償之責任。

## 四 附加險

除了上述三種險外，尚有各種附加險，這些附加險之承保通常必須於要保前述三種主要保險中之某一種保險後始能加保，其目的主要是避免要保人必須投保較大之危險範圍而負擔過高之保費，而將前三種保險之承保範圍限定在一合理的範圍內；以符大多數要保人之需求，而在保費上亦能使要保人接受。致於超過此種範圍的危險，則視要保人之需求投保，其費用則是除前述三種保險外另加某一百分比計算，故附加險有不能單獨投保之規定。依汽車保險費率規章之規定，我國目前之附加險共有十七種，其分類如上述之汽車保險分類。

### 三 汽車保險費之計算

#### (一) 基本保險費

##### 1. 綜合損失險部分

我國現行汽車損失險費率結構係採用「分類法」(Manual Rating)及加減法(Merit Rating)同時併用。汽車綜合損失險原應以各該車輛之重置價值乘以「計算率」即為其基本保費，此一計算率係依據過去三年之損失率計算而得，如表2.2。此外被保險汽車之車齡依原始核發之行車執照年月為準，逾一年以上至二年者，按基本保費減收百分之五、二年以上至三年者減收百分之十、三年以上者減收百分之十五。

不過實際上綜合損失險並不以重置價值為其保險金額，而僅做為基本保險費之計算基礎，因此無「費率」之名稱，以「計算率」代之，嗣後重置價值被採用為約定價值之保險金額的計算標準，「計算率」一詞仍沿用未改。

##### 2. 竊盜損失險部分

汽車竊盜損失險之基本保費係依其保險金額乘以費率而得之，如表2.3所示。

##### 3. 第三人責任險部分

###### (1) 強制險

依交通部八十年十月一日交路(80)字第038818號函示：強制汽車投保責任險金額新台幣30萬元係指每一人傷亡賠償30萬元，每一事故最高賠償金額以60萬元為基準，刪除財損。而財政部八十一年三月三十一日台財保8117587號函與交通部會銜發布之本保險基本費率表如表2.4。

###### (2) 任意險

現行汽車保險之第三責任險尚有任意險之項目，在強制險外，可由被保險人自由加保，項目包括傷害責任險與財損責任險二種，其各級保額及保費，依據費率規章之調整表如表2.5與表2.6所示。

表2.2 汽車綜合損失險之基本保費計算率

車輛種類 及代號	計 算 率 (%)							
	無自 負額	自負額 2,000元	自負額 3,000元	自負額 4,000元	自負額 5,000元	自負額 6,000元	自負額 8,000元	自負額 10,000元
重 型 機車01	2.14	1.82	1.71	—	—	—	—	—
輕 型 機車02	2.36	2.01	1.89	—	—	—	—	—
自用小客車03	3.50	2.98	2.80	2.63	2.45	2.28	1.93	1.75
自用小貨車04	2.30	1.96	1.84	1.73	1.61	1.50	1.27	1.15
自用大客車05	0.51	0.43	0.41	0.38	0.36	0.33	0.28	0.26
自用大貨車06	0.87	0.74	0.70	0.65	0.61	0.57	0.48	0.44
營業小客車07	8.29	7.05	6.63	6.22	5.80	5.39	4.56	4.15
營業小貨車08	4.15	3.53	3.32	3.11	2.91	2.70	2.28	2.08
營業大客車09	1.62	1.38	1.30	1.22	1.13	1.05	0.89	0.81
營業大貨車10	1.87	1.59	1.50	1.40	1.31	1.22	1.03	0.94
小型特種車11	2.22	1.89	1.78	1.67	1.55	1.44	1.22	1.11
大型特種車12	0.38	0.32	0.30	0.29	0.27	0.25	0.21	0.19
曳 引 車13	2.16	1.84	1.73	1.62	1.51	1.40	1.19	1.08

附註：1.汽車綜合損失險基本保費＝被保險汽、機車重置價值×計算率。

2.客貨兩用車輛，以二者間較高之保險費計收。

3.輕重型機車之自負額減半計算。

4.租賃小客車依據財政部專案核定之承保條件及保險費率計收。

表2.3 汽車竊盜損失險之基本保費計算率

車輛種類及代號	費率 (%)
重 型 機車 01	7.42
輕 型 機車 02	3.82
自用小客車 03	0.90
自用小貨車 04	0.49
自用大客車 05	0.23
自用大貨車 06	0.22
營業小客車 07	0.77
營業小貨車 08	0.23
營業大客車 09	0.23
營業大貨車 10	0.23
小型特種車 11	0.23
大型特種車 12	0.23
曳 引 車 13	0.23

附註：1.客貨兩用車輛以二者間較高之保險費計收。

2.租賃小客車依據財政部專案核定之承保條件及保險費率計收。

基本保費＝費率×保險金額

表 2.4 汽車投保責任險基本保險費率表

單位：新台幣元

車 輛 種 類	基本保險費率	最低保險金額	附 註
自 用 小 客 車	1,050	新台幣 60 萬元	一、保險期限： 一年。 二、本表規定之 費率，必要 時由交通部 會同財政部 調整之。
自 用 小 貨 車	1,230	新台幣 60 萬元	
自 用 大 客 車	1,750	新台幣 60 萬元	
自 用 大 貨 車	3,220	新台幣 60 萬元	
自用小型特種車	1,020	新台幣 60 萬元	
自用大型特種車	2,750	新台幣 60 萬元	
自 用 曳 引 車	25,792	新台幣 60 萬元	
營 業 小 客 車	6,420	新台幣 60 萬元	
營 業 小 貨 車	7,970	新台幣 60 萬元	
營 業 大 客 車	11,977	新台幣 60 萬元	
營 業 大 貨 車	20,819	新台幣 60 萬元	
營業小型特種車	1,020	新台幣 60 萬元	
營業大型特種車	2,750	新台幣 60 萬元	
營 業 曳 引 車	25,792	新台幣 60 萬元	
自 用 小 客 車	2,950	新台幣 60 萬元	新車第一次 領牌保險期 限三年

表 2.5 現行汽車保險第三人責任險--傷害責任險各級保額、保費調整表

單位：新台幣元

保險金額(萬元) 每一個人/ 每一事故		30/60	40/80	50/100	60/120	70/140	80/160	90/180
保險費 車輛種類	重 型 機 車	788	871	960	1,112	1,275	1,439	1,602
	輕 型 機 車	816	901	993	1,151	1,320	1,489	1,658
	自用 小 客 車	500	752	1,005	1,258	1,510	1,763	2,016
	自用 小 貨 車	661	994	1,328	1,662	1,996	1,330	2,664
	自用 大 客 車	828	1,264	1,664	2,082	2,501	2,919	3,338
	自用 大 貨 車	1,934	2,911	3,888	4,866	5,842	6,820	7,797
	自用小型特種車	420	632	845	1,058	1,270	1,483	1,695
	自用大型特種車	1,319	1,985	2,652	3,318	3,984	4,574	5,303
	自用曳引車	9,878	14,869	19,861	24,853	29,844	34,836	39,827
	營業小客車	3,377	5,084	6,790	8,497	10,204	11,910	13,617
	營業小貨車	5,022	7,560	10,098	12,635	15,172	17,710	20,247
	營業大客車	4,588	6,905	9,224	11,541	13,860	16,177	18,495
	營業大貨車	7,974	12,003	16,031	20,061	24,090	28,119	32,148
	營業小型特種車	420	632	845	1,058	1,270	1,483	1,695
	營業大型特種車	1,319	1,985	2,652	3,318	3,984	4,574	5,303
	營業曳引車	9,878	14,869	19,861	24,853	29,844	34,836	39,827
	個人計程車	3,384	4,512	5,640	6,768	7,896	9,024	10,152
	租賃小客車	6,091	8,121	10,152	12,182	14,212	16,243	18,273

表 2.6 現行汽車保險第三人責任險--財損責任險各級保額、保費調整表

單位：新台幣元

保險費 車輛種類	保險金額	5 萬	6 萬	8 萬	10 萬	15 萬	20 萬	30 萬
重型機車		65	70	77	83	94	100	106
輕型機車		68	74	81	87	99	105	111
自用小客車		369	400	439	471	534	566	598
自用小貨車		313	339	373	400	454	480	508
自用大客車		261	283	311	333	378	400	424
自用大貨車		1,115	1,207	1,326	1,421	1,612	1,708	1,807
自用小型特種車		117	127	140	150	170	180	190
自用大型特種車		327	354	389	417	473	501	530
自用曳引車		13,053	14,131	15,528	16,646	18,882	19,999	21,157
營業小客車		1,644	1,780	1,956	2,097	2,379	2,520	2,665
營業小貨車		1,232	1,334	1,466	1,572	1,783	1,888	1,998
營業大客車		2,651	2,870	3,154	3,381	3,836	4,063	4,298
營業大貨車		6,474	7,009	7,702	8,256	9,365	9,919	10,494
營業小型特種車		117	127	140	150	170	180	190
營業大型特種車		327	354	389	417	473	501	530
營業曳引車		13,053	14,131	15,528	16,646	18,882	19,999	21,157
個人計程車		991	1,034	1,082	1,129	1,192	1,262	1,336
租賃小客車		1,983	2,069	2,164	2,259	2,384	2,524	2,672



## (二) 加減保費

1. 我國目前對於汽車綜合損失險及竊盜損失險依廠牌之不同設有加費之規定：例如 (1) 國產汽、機車不予加費，(2) 進口汽、機車：日本及韓國按基本保費加收百分之十，歐洲及美國廠牌按基本保費加收百分之二十，而名貴及稀有廠牌之加費，由承保公司酌情決定之。
2. 下列加減費僅汽車綜合損失險規定有加減費辦法。

### (1) 無賠款減費：

被保險汽車於續保前一年無賠款者，續保時減收基本保費 20%；連續滿二年無賠款者，減少 35%；連續滿三年或以上者減收 50%。

### (2) 賠款加費：

被保險汽車在過去一年內發生賠款，其金額或累計額超過該車汽車損失險原收保險費者，於續保時，應按表 2.7 加費規定辦理：

表 2.7 汽車損失險賠款加費

賠款次數	基本保險費加收百分比(%)
一 次	10
二 次	20
三 次	30
四 次	40
五次以上	50

### (3) 車隊減費

依現行汽車保險費率規章第二章第九條規定如表 2.8 所示。

表 2.8 汽車損失險車隊減費

要保輛數	優待標準(%)
21~ 40	10
41~ 70	15
71~100	20
101~200	25
201或以上者	30

#### (4) 廠牌減費

依現行汽車保險費率規章第二章第三條規定，費率規章實施滿一年時，各廠牌汽、機車可按過去損失率，調整其保險費，當損失率在百分之五十以下，則可依損失率減收該廠牌之基本保費。

表 2.9 汽車損失險廠牌減費

損 失 率	基本保費減收百分比
0~30%	40%
30~50%	20%
50~80%	0

### 2.3 國外實施汽車保險制度概況

汽車保險，隨汽車成為大眾交通工具而興起於廿世紀初葉。而汽車保險通常分為二部份：一為責任保險；另一為汽車損失保險。兩者最大之區別在於其保護對象不同，前者在保護因汽車使用而可能遭害之人，後者則在保護汽車本身。惟因各國國情不同，投保大眾之需求亦未必一致，故各國汽車保險雖多以責任保險及車身險為主，但承保範圍、險種分類、學理遵循及條款設計上各有其特色，

其中以責任險部份變化最大。汽車責任險問世之際，亦以被保險人之過失為保險人負責之基礎，其目的僅在保護被保險人，故是否投保均屬被保險人之自由。但其後英美法德等政府將汽車責任險由任意投保改為強制投保；在責任理論上，由過失責任轉變為無過失（No-Fault）絕對責任；在保護對象上，由被保險人轉變為第三人。依Tunc於Traffic Accident Compensation: Law and Proposals一書分析指出，現今各先進國家與開發中國家均將汽車責任保險列為強制保險，在執行程度上，則以美加英德法等國最為徹底。

本文擬針對美國、西德、日本等汽車保險制度加以探討以做為借鏡。其原因為汽車保險引進我國之初，其架構似仿美制；西德則是大陸法系國家，其在立法上與我國相似，尤其在汽車責任保險部份頗值參考；而日本則因臨近我國，其在民族意識及交通環境上亦與我國十分相近，此外日本在汽車保險制度上之發展亦十分迅速且健全，故其制度頗值得國內參酌。

### 2.3.1 美國 [1] [5]

#### 一、汽車保險種類及其承保範圍

美國乃是汽車保險發展先驅之一，亦是各開發中國家模仿之對象。美國各州視其需要各訂有不同的法律，汽車保險亦然，但大致上也都相仿，皆將汽車保險承保範圍分為損失險及責任險兩類：

##### （一）汽車損失險

美國汽車保險單將汽車損失險（以下簡稱車身險）分成綜合損失險及碰撞傾覆險二類，各自獨立。

##### 1. 綜合損失險 (Comprehensive Insurance)

指因暴風雨水 (Windstorm)、冰雹 (Hail)、地震 (Earthquake)、洪水 (Flood)、爆炸 (Explosion)、不善之行為 (Vandalism or Malicious Mischief)、拋擲物 (Missile)、

雷電閃擊 (Lighting)、運輸 (Transportation)、煙燻 (Smoke or Smudge)、墜落物 (Falling)、擊碎玻璃 (Glass Breakage)、及民眾暴動 (Civil Riot or Commotion)所致之毀損滅失為承保對象，將碰撞傾覆所致之損害予以除外。至於火災與竊盜兩者有當然承保在內者，亦有由要保人另行加保者。美國各保險公司所設計之保險並不完全一致，惟以兩者皆承保在內者占絕大多數。但亦有其例外情形而為各法院排除於範圍外者，如被保險汽車尚未領用牌照者、被保險人自願擺脫或移轉汽車持有者、偶而撞行所致之損害、被保險汽車未經上鎖或未停放於約定地點而被竊盜者。

## 2. 碰撞傾覆險 (Insurance Against Collision and Upset)

指保險人對於被保險之汽車因意外與他車或他物體相撞，或意外傾覆所致之損害負賠償責任之契約。所謂「意外」乃指其發生非由於被保險人故意所致或所可預見之情形；即被保險人對於碰撞之發生有過失或碰撞行為本身於法律上即構成過失，或由第三人之故意所致者均為其範圍。而被撞之物體係指一切有形及能見之物體，並不限於與車輛相似之物體。又傾覆乃指「汽車失卻平衡、駕駛人無法控制以使其前進之情形而言」。

## (二) 汽車責任保險 (Automobile Liability Insurance)

指因使用維護或所有被保險汽車 (Ownership, maintenance or use of the insured automobile) 發生意外事故致第三人死亡或受有體傷或第三人財物受有損害，被保險人依法應負賠償責任時，則保險人代為被保險人負賠償之責 (To pay on behalf of the insured)。此被保險人，係指受責任險保護之人，除保單所載之被保險人之外，尚可包括經被保險人許可使用或於法律上對被保險汽車之使用應負責任之人。後者係指與被保險人同居一家之家屬及被保險人之僱用人；前者

指一切經被保險人合法許可之人。責任保險所擴及之經被保險許可使用被保險汽車之人，或於法律上對被保險汽車之使用應負責任之人，稱「附加保險人」(Additional Insured)。保險單就此所為之規定，稱「共同被保條款」(Omnibus Clause)。美國標準汽車保單亦有此條款，有些州基於公共政策之考慮，明令保單應載明此條款。而被保險汽車之使用人，如欲成為附加保險人，而享有責任保險契約之利益者，必須滿足二要件：1. 汽車之使用須經被保險人許可。2. 汽車之使用未逾越許可之範圍。而責任險承保範圍是以被保險汽車之使用、維護或所有所生之意外而引發之賠償責任為限。因此賠償責任不僅以汽車動態時所生意外為限；在靜態時所生之損害，及被保險汽車之使用人故意所致之損害亦應包含在內。此「意外」，係指過失及重大過失而言。除非契約上規定不保，保險人對於被保險人重大過失所致之損害，仍應負賠償責任。

一般責任保險以其強制投保與否而有強制保險與任意保險分類，今美國乃採強制保險之規定，但因各州規定之不同而可分為二類，一為絕對強制保險，一為相對強制保險。而前者係指汽車所有人或駕駛人於領用牌照或駕照之前，須投保法定最低額之責任險，或依法提供擔保或保證金，而投保或提供保證金為牌照或駕照領用之前提要件在任何情況下均無例外。此以麻州 (Massachusetts)、紐約州 (New York) 及北卡羅萊州 (North Carolina) 為代表。後者指投責任險與否，原則上悉任各汽車所有人或駕駛人自由，但若汽車所有人或駕駛人曾駕車肇事，造成法定限額之體傷或財損，或嚴重交通違規，經判決確定者，應投保責任險，或提供相同保證金，否則，其業已領用之牌照及駕照即予以吊扣，除上述三州外多採此制度，惟各州有關立法在名稱上亦有相異之處：有稱為財力責任法 (

Financial Responsibility Law)者；亦有稱為安全責任法 (Safety Responsibility Law)者，不過在內容上亦有所差異。

此外政府為保護可能受害之大眾，免於因肇事駕駛人未投保或其他原因應負賠償責任而失卻賠償能力造成無法獲得清償，而由政府設立未獲清償判決基金 (Unsatisfied Judgement Fund)，以對受害人提供救濟之用，此基金由汽車所有人及承保汽車責任險之保險公司出資共同成立。另汽車責任保險雖為強制保險，但其「未保險」問題仍存在，為彌補此責任險之缺點，全美有四十六州自1975年以後即相繼制定法律，要求業者對於投保汽車責任保險之大眾，提供「未保險駕駛人條款」 (Uninsured Motorist Coverage)，於被保險人或其家屬被未保險駕駛人所撞傷或因而死亡時，由保險人負賠償之責。惟其責令業者提供本條款之方式略有不同：其中十一州法律規定本條款為強制保險，業者承保之汽車責任險，當然包括本條款；其餘各州法律則規定除非將本條款包括在內，不得簽發汽車責任保險，但被保險人得以書面拒絕之，本保險經拒絕後，保險人於更新契約時無須再提供，若被保險人另為請求則不在此限。

## 二 費率釐訂依據

保險費為保險人承擔危險之代價，其在計算上分為二部分：一為純保險費，另一為附加保險費。前者係出險後賠付之用，後者指保險人之營業費用、佣金、理賠費用或預計利潤。而保險費率之釐訂，按歐美現制，有由業者自行訂定者、有由業者擬定後送請主管機關核定者、亦有主管機關主動釐訂者。美國在費率釐訂時因各州規定不同有所差異，如麻州即採行第三種釐訂方式。

至於費率之規定則較為周詳，如加州保險法規定費率不得過高，亦不得過低，更不得在各險種間形成不公平之歧視。所謂過高係指(1)對於所提供之保險顯屬不合理地過高及(2)在費率所適用

之範圍內無合理競爭存在。所謂過低，指(1)對於所提供之保險顯屬不合理地過低，(2)其繼續使用將危及使用之保險公司清償能力及(3)其繼續使用將摧毀競爭或創造獨占。紐約州保險法亦規定，費率對於其所適用之危險應屬合理與充分，且在基本上屬同類危險間不得形成不公平之歧視。麻州保險法亦規定：費率不得過高、不足或具有不公平之歧視性。換言之，美國在立法例上，對於費率之制定原則為應符合充分 (adequate)、公平 (just)、合理 (reasonable) 及無歧視性 (nondiscriminatory) 等四個標準。所謂充分，即業者所收之保費足以償付各項賠款、費用及得以維持合理之經營利潤。所謂公平、合理則指保險監理官在制定或核定費率時，應將危險分類，就保險標的汽車之重量、馬力、速度、類型及使用等加以考慮。如有必要，並得按汽車主要使用區域訂定個別之費率。所謂無歧視性則指不得將某類費率特別提高、某類費率特別減低，以前者填補後者。

### 三、保單規定 -- 以 PAP(Personal Auto Policy) 保單為例

PAP保單是消費者主義運動 (Consumerism Movement) 下之產物。用以代替舊有之 Family Auto Policy: FAP & Special Package Auto Policy: SAP保單，而成為目前美國汽車保險中之主流。基本上此三種保單是混合保單 (Package Policy) 亦是 Multi-Line保單。而 PAP較特殊之處為以一張保單承保四種不同之保障，但此四種保障係以個別契約之性質予以單獨規定。故四種保障有四種不同之承保協議。PAP保單主文則包括下列幾個重要項目：

(一) 記名被保人之姓名及住址。

(二) 保險期間：其中開始、截止日期皆以簽約地之中午12時為標準時間。

(三) 車輛說明：包括廠牌、型式、年份及車齡。

四 保險種類及保險費：此項為 PAP保單中最重要之項目，而保險種類及保險費計算說明如下：

1. 保險種類：PAP保單有A、B、C、D等四種不同保障。

A：規定責任保險事項係承保被保險人因使用被保險汽車致使他人造成之體傷和財損依法應負賠償責任時由該責任險予以保障。

B：為醫療費用保險，主要係支付被保險人和乘客因汽車事故所支出之醫療費用。

C：係對被保險人如因無保險之駕駛人所致之損害，由本保險賠付被保人。

D：為車身險，主要係承保被保險汽車之車體損失。

2. 保險費之計算：

PAP保單之保費，首先根據被保險人資料由費率規章中找出主要保費決定因素 (Primary rating factor) 及次要保費決定因素 (Secondary rating factor)，兩者相加得到最後保費決定因素 (Final rating factor)，再由規章中找到基本保費，然後將基本保費與最後保費決定因素相乘，即為最後保費。其中基本保費因承保範圍之不同而有差異，但所對應的保費決定因素則相同。有關主要保費、次要保費決定因素如下：

(1) 主要保費決定因素：

① 駕駛人因素：依駕駛人年齡、婚姻、性別為分類。

② 汽車用途因素：以駕駛人年齡不同為第一層分類，再分別依其用途(如休閒、商用)等加以細分。

② 次要保費決定因素：主要依多輛車 (Multi-car)、汽車性能 (Performance) 及安全駕駛人保險計畫 (Safe driver insurance plan, SDIP) 三大因素決定。其中SDIP之衡量標準乃依駕駛人違規、肇事給予不同點數，累積點數愈高者代表其危險性愈高，故保費亦較高。



至於基本保費則視其承保範圍不同而有所差異，一般分為三個險種：A.體傷與財損責任，以地區與保險金額為決定。B.被保汽車財損，以地區、車價、車齡、自負額為分類。C.醫藥費用，以地區及投保限額為分類。

### 2.3.2 德國 [1]

全世界已有80%之國家採強制保險，而英、美、法、德等國都有其特色，美國之制度如前述，其他國家雖各具特色，但因德國之法制與我國相若，且其實施頗具成效，值為國內實施汽車責任保險之參考，故本文僅就德國汽車責任險部分加以探討。

#### 一、法令依據

(一)行車責任：德國於1909年制定道路交通法，規定公路上行駛車輛所應負之賠償責任。並於1952年修正，分別規定汽車管理人及駕駛人之責任。

##### 1.汽車管理人

汽車責任保險之要保人即汽車管理人，通常汽車管理人即為所有人，但二者並非完全一致。

依道路交通法第七條第一項規定：「因汽車之行駛而致他人死亡、身體或健康傷害或財物損失，汽車管理人應對第三人因而所受之損害負賠償責任。」又第二項為例外規定：即「意外事故係由不可抗力情事所導致時，汽車管理人不負賠償責任，但由於汽車機件之瑕疵或失靈所致使者，不在此限。」所謂不可抗力情事，尤指可歸責於受害人與未參與汽車駕駛之第三人或動物之行為所導致，且管理人及駕駛人依意外事件發生時之情況已盡應盡之注意義務而言。

由此可知德國有關汽車管理人之賠償責任係採「危險責任原則」，即凡有因汽車之行駛而造成他人傷、亡或財損時，汽車管理人即應負賠償責任，不問駕駛人是否過失，但管

理人能證明事故係出於不可抗力，且其自己與駕駛人已盡應盡義務時可免其賠償之責，此在學理上稱嚴格責任 (Strict liability)。

## 2. 汽車駕駛人

依道路交通法第十八條第一項規定：「於第七條第一項所載之情事時，汽車駕駛人亦應依第八條至第十五條規定負損害賠償責任。」又第十六條規定：「依其他聯邦法規、汽車駕駛人對於因汽車導致之損害有負較本法規定為高之賠償責任者，應適用其他聯邦法規。」但依現行法令下汽車駕駛人僅就其過失負責，至其是否過失係依民法為依據，並不適用上述之道路交通法規定。惟受害人不能證明駕駛人之過失而求償落空時，仍可依強制保險法及道路交通法之規定，向管理人求償。

### (二) 汽車責任保險

#### 1. 汽車責任保險沿革：

最初之法律依據為保險契約法。該法第一百四十九條規定：「要保人於保險期間內發生保險事故而對第三人負賠償責任時，責任保險人應負賠償責任。」但於1939年制定強制保險法，於1965年制定汽車管理人強制保險法，此法為貫徹保護交通事故受害人之原旨；故強制管理人投保責任險，並明定汽車責任保險具有第三人利益之性質，容許第三人直接向保險人求償。

#### 2. 強制保險之依據：

德國強制保險之依據為汽車管理人強制保險法。該法第一條規定：「在國內有固定場所之汽車或拖車之管理人，應為其自己、汽車所有人及駕駛人，對於公路或公共場所行駛汽車所致於身體、財物及其他財產之損害，依本法規定持續投保責任保險。」故依此規定而投保之責任保險乃以要保人

或共同被保險人在法律上之損害賠償責任為標的；以在國內有固定場所之汽車或拖車因行駛於公路或公共場所所致之交通事故為事故；以交通事故所致之體傷及財產損害為承保範圍；以填補要保人或共同被保險人因賠償所致損失及第三人之損害為目的。故汽車駕駛保險基本條款即明規定：「共同被保險人得獨立行使其賠償請求權。」

### (三) 未投保者之處罰

為貫徹強制保險之規定，凡未投保汽車責任保險而於道路或公共場所行駛者須負刑事責任。依汽車管理人強制保險法第六條規定：「(一)依第一條規定就汽車未投保責任保險契約或雖投保而已失效，仍故意或過失而於道路或公共場所使用汽車，或允許他人使用者，處一年以下有期徒刑及罰金，或二者擇一加以處罰。(二)行為出於故意者，如汽車於裁判時屬於行為人或公犯所有，得沒收之。」

## 二 汽車責任保險之構成及其效力

依汽車管理人強制保險法(以下簡稱本法)第一條規定，汽車管理人應為共同被保險人，對於其所可能產生致他人傷、亡或財損之危險投保責任保險，而此種保險規定究具何種約束？在何種條件下契約方能成立？成立後發生何種效力？又保險人應負什麼責任呢？以下擬針對西德的強制保險法令規定逐一加以探討：

### (一) 強制汽車責任保險之約束

依汽車責任保險之意義可知它亦為一種契約，而契約是雙方當事人之意思表示合致即告成立。但本法乃一強制規定，若只強制管理人單方則契約仍有不成立之情形發生。故本法第五條即有對責任保險人約束之規定。該條第二款規定：「在本法施行範圍內從事汽車責任保險之業者，應依法律規定對第一條所定之人經營承保責任險之業務。」第三款規定：「汽車責任保險之要約到達二星期後，保險人未對要約人為書面拒絕者，

視為承諾。拒絕之通知於發送時發生效力。」若管理人違背該條第四款所列舉之情形時，保險人仍得拒絕承諾。

#### (二) 要保人之義務

要保人在要保後保險人予以承保，若無所限制則必使保險人承擔過大風險，故要保人除了有交付保險費義務外，德國保險契約法及汽車駕駛保險基本條款中分別訂有要保人之法定及約定義務來約束要保人。在法定義務部份，依保險契約法第二十三條規定，契約訂定後要保人未得保險人同意不得增加危險或允許他人增加危險。而約定義務部份，則依事故發生之先後訂有不同的義務以約束要保人遵守，如未依要約所示目的使用、給無權駕駛人之使用、事故發生時未為通知、解釋或肇事逃逸時，保險人均得免負給付義務。

#### (三) 契約之成立及其發生之效力

依一般汽車保險之契約規定，都由汽車所有人為要保申請，於保險人同意承保時即行發生效力，而保險費交付與否非為效力要件。而德國現制，保險費之交付是保險契約之效力要件，即契約訂定後必須有保險費之交付契約方生其效力。保險費之未交或遲付者，保險人得撤回或不負賠償之義務，且其效力及於所有共同被保險人，但不得援引以對抗第三人。保險人在契約成立，並收取全部或一部保費後對要保人及共同被保險人因使用汽車而發生事故致依法應對第三人賠償，且經第三人向肇事人請求時，保險公司即應依契約規定為損害之填補或直接接受第三人損害賠償。而保險人所負之責任，依汽車駕駛保險基本條款第十條第一項之規定，汽車責任保險人負有賠償有理由之損害賠償請求，及抗辯無理由之損害賠償請求義務，亦即汽車責任保險人除負有給付賠償金額義務外，並負有訴訟及訴訟外所支出之必要費用。依保險契約法第一百五十條第一項規定：「保險責任範圍，包括因受第三人請求而為抗辯所支出之

訴訟上或訴訟外依環境所需之必要費用。第三人之請求經證實無理時，亦同。」而事故中受害第三人所得請求賠償之範圍依道路交通法之規定為：(一)醫療費用；(二)喪葬費用；(三)薪資損失；(四)財物損害以及(五)其他因事故而支出之「自掏口袋 (out-of-pocket)」費用，但精神損失不包括在內，並受法定金額限制。若第三人所受之損害超過法定限額時，尚得依民法之侵權行為請求賠償，並得將此二訴訟合而為一，民法之訴訟則可附帶請求精神損失。

#### 四 德國汽車責任保險之特質

由以上之探討可知德國汽車責任保險具有下列特質，並為「嚴格責任制」創下範例：

1. 採「雙軌制」，即強制保險與任意保險兼行並施，對於強制保險，以嚴格責任為基礎，其賠償在強制保險法中有明文限額規定；對於任意保險則以過失責任為基礎，並依民法之侵權行為之規定求償，尚可包括精神之損失。
2. 以「汽車」為其強制保險之對象。因此定名為強制汽車管理人保險法，而以駕駛人、所有人等為其共同被保險人，但仍以汽車管理人為賠償之負責人。
3. 強制保險係為保護車禍受害人而制定，故受害人有直接向保險人求償之權利。
4. 責任險之投保為行車於公路之前提要件，為貫徹其維護行車安全以確保可能受害之大眾的原旨，對於未依法投保責任保險而於公路上行車者即構成犯罪，依強制汽車管理人保險法規定得處以一年以下有期徒刑及罰金，或二者擇一加以處罰，如行為出於故意者並得沒收其車輛。
5. 保險費之交付是保險契約之效力要件，即契約訂定後必須有保費之交付契約方生其效力，否則保險人得撤回或不負賠償義務。

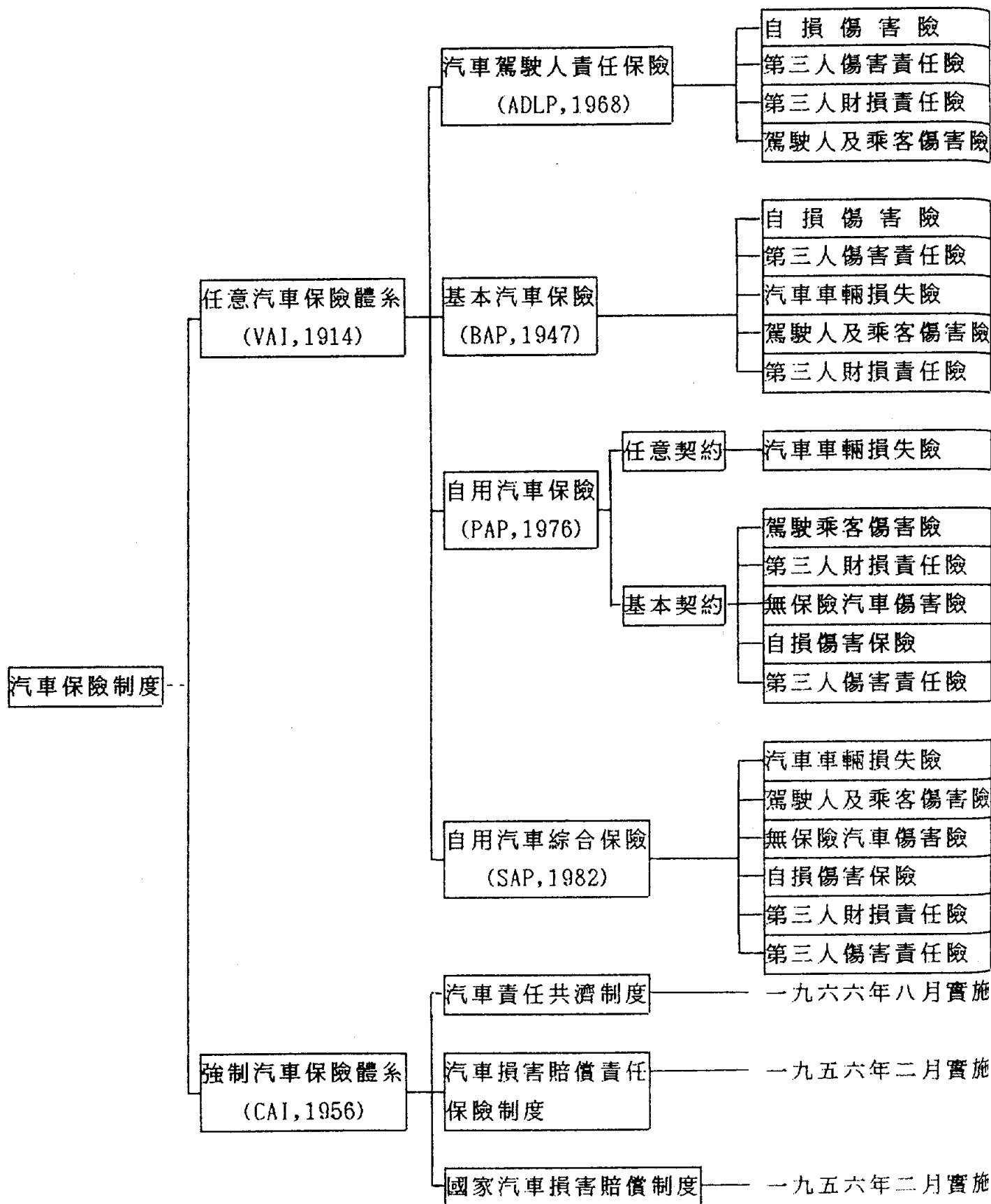
### 2.3.3 日本 [1] [6]

日本於1914年簽發其第一張保單，當時全國汽車僅 1,066輛。之後，隨著工業發達人類對機動化需求日增，汽車數量也迅速的成長。截至1986年止，全日本車輛數已超過五千萬輛，高居世界第二位。隨著汽車數量的急遽增加，其所衍生之問題亦隨之而至，如車輛本身損失、肇事致人受傷或死亡等等皆給車輛所有人或駕駛人帶來極大麻煩，也給社會增添不少困擾。此時保險所具有之功能恰可疏解此種麻煩和困擾。加上賠償觀念形成與權利意識的深植人心，故汽車保險的發展亦相當的快速於1950年，汽車險保費收入約九百萬日元，僅佔產險業務量3%，而截至1986年止，汽車保費收入則高達2,719,257百萬日元，業務比重為46.4%，居各險保費收入之第一位。由此可見日本汽車保險成長之迅速及其在保險中的重要性。

然日本之汽車保險成長之所以如此快速，其原因何在？在如此龐大的車輛運作下，因使用車輛所引發之問題必然繁雜，又投保車輛及保險公司間所產生之問題也隨之增多，而汽車保險能在這種複雜環境下穩健的成長，除了因車輛數成長而增加之必然趨勢外，保險制度的健全和不斷的研究發展是其主要原因，故其制度的發展是值得做為國內汽車保險改善的參考。以下就日本汽車保險種類、執行制度及費率計算等進行探討。

#### 一、保險種類及執行制度

日本汽車保險制度包括強制汽車責任險 (Compulsory Automobile Liability Insurance, 簡稱CALI) 與任意汽車保險 (Voluntary Automobile Insurance, 簡稱VAI) 兩大體系。強制保險是依據1955年制訂的汽車損害賠償保障法 (Automobile Liability Security Law) 之規定而設立實施；任意保險主要是提供汽車車輛損失、乘客傷害、第三人財損責任、無保險汽車傷害及第三人傷害責任等項目保障。強制保險與任意保險各有其功能存在，兩者相輔相成構成一完整的汽車保險體系，其制度結構如圖2-1所示。



資料來源：[6]

圖2-1 日本汽車保險制度

#### (一) 強制汽車責任保險

日本鑑於汽車肇事日益嚴重，構成嚴重之社會問題，遂於1955年7月完成「汽車損害賠償法」（以下簡稱汽賠法）立法，以做為強制保險之主要法令依據，並於1956年2月開始實施。汽賠法共計七章九十六條，第一章係闡釋施行的目的，第二章為實施強制保險的理念，其餘各章則為實施細則及規定。故第一及第二章各條款為處理行車肇事賠償責任的重要法律規定，其中第二章第三條則最具有該法之特質及重要性，其條文為：「為自己利益而供給汽車行駛之用之人，由其行駛而致他人之死亡或傷害，負損害賠償責任；除非能證明：(一)自己及駕駛人就汽車之行駛（Operation）未怠於注意；(二)被害人或駕駛人以外之第三人有故意或過失（A wilful act or a fault on the party of the injured or a third party other than his driver）及(三)汽車構造無缺陷（No Structural defect）或機能無故障（No Functional disorder）時，不在此限。」由此規定可看出日本強制責任保險之特質為：(一)採賠償責任連帶制，即除肇事駕駛人負賠償責任外，汽車所有人亦負連帶賠償責任。(二)以汽車「行駛」所致之傷亡及財損為保險範圍。(三)賠償責任採「過失推定制」，即由肇事人負舉證責任，對上述三項事實均能加以證明則可免除其賠償責任，否則負賠償責任，因其較民法之過失責任制較為嚴謹，故亦稱之為絕對責任主義（Strict Liability Principle）之一種。

除上述規定說明了強制汽車責任保險特質外，尚有下列較特殊且值得參考的規定：

##### 1. 契約之強制性

- (1) 未投保者之處罰：依汽賠法規定，除法律另有規定外，任何汽車均應投保，否則禁止行駛，如有違反者，應處行為人六個月以下有期徒刑，或科五萬日元以下罰金。其中「汽車」



係指依「道路運輸法 (Road Transportation Law)」所列明之汽機車，小型機車亦於1966年列入，農用小型特種車則除外。此外，本國與外國軍用車輛亦不包括在強制範圍內。

②保險人之承保義務：依汽賠法規定，除法律另有規定外，保險人對於要保人投保本保險，均有簽訂契約之義務，如有違反者，應科負責人三十萬日元以下罰金。

## 2. 保險期間

依汽賠法之規定，保險期間為能與汽車檢驗期間相配合，故以不同車種而有不同的保險期間，其規定如表2.10。

表 2.10 日本汽車檢驗期間及保險期間

車 種	車 檢 期 間	保 險 期 間
1.大型客車 2.營業客車 3.貨 車	1年	12個月
4.自用小客車	依使用性質，分 3年、2年或1年	36個月、24個月或12個月
5.輕型機車	無需檢驗	36個月、24個月或12個月
6.展示汽車	無需檢驗	3個月、2個月、1個月、5天
7.其他汽車	2年	24個月

資料來源：[6]

## 3. 保險金額

依汽賠法規定，保險人對於每一受害人之賠償金額，視死亡、殘廢程度或體傷予以不同給付金額，其規定如表2.11。

## 4. 保險證

依規定，保險契約之憑證為保險證而非保險單，保險證除做為證明參加本保險外，並為被保險人向汽車監理單位申領牌照或定期檢驗之必備文件，若無此證，則禁止行駛汽車。

表 2.11 日本強制汽車責任之保險金額

給付項目	支 付 標 準
(1) 死亡	¥ 25,000,000
(2) 殘廢	
1級	¥ 25,000,000
2級	¥ 21,860,000
3級	¥ 18,980,000
4級	¥ 16,370,000
5級	¥ 13,830,000
6級	¥ 11,540,000
7級	¥ 9,490,000
8級	¥ 7,500,000
9級	¥ 5,720,000
10級	¥ 4,340,000
11級	¥ 3,160,000
12級	¥ 2,170,000
13級	¥ 1,370,000
14級	¥ 750,000
(3) 體傷	¥ 1,200,000

資料來源：[6]

說明：本表為1985年4月15日修正

### 5. 保險標誌

保險人除簽發保險證外，尚應將保險標誌交付要保人，貼於汽車前擋風玻璃明顯處，以便辨明是否已投保。

#### (一) 任意汽車保險

日本任意汽車保險自1914年實施至今，已逾七十年歷史，其間經多次修正，使任意汽車保險愈能符合社會需求，由圖2-1可

知現行任意保險主要保單有四：

1.基本汽車保單(Basic Automobile Policy, BAP)

BAP保單有系統承保三大項目：(1)體傷責任險，(2)財損責任險，(3)車輛損失險。其中體傷責任險包括自損傷害險；並將駕駛人及乘客傷害險部分以批單加保方式承保。此保單基本上可適用於所有汽車。

2.自用汽車保單(Private Automobile Policy, PAP)

此保單乃由家庭用汽車保單(FAP)及商業用汽車保單(CAP)合併改良而成。其承保項目為：(1)體傷責任險，(2)財損責任險，(3)自損傷害險，(4)無保險汽車傷害險，(5)駕駛人及乘客傷害險，及(6)車輛損失險，其中(1)~(5)項為整批組合投保，第(6)項則可依被保險人自由意願投保。

3.自用汽車綜合保單(Special Automobile Policy, SAP)

SAP保單乃由PAP保單修改而得，基本上其適用下列五種車種：(1)自用普通客車，(2)自用小型客車，(3)自用輕型客車，(4)自用輕型貨車，(5)自用小型貨車，其承保項目則與PAP相同；但第(6)項亦為組合投保，惟其可在下列三險種中擇一而保：(1)標準保險(全險)，(2)兩車互撞保險，(3)組合兩車互撞及限制車損險。

4.汽車駕駛人責任保單(Automobile Driver's Liability Policy, ADLP)

此保單之存在乃為補上述三保單之不足，因前三種保險均以擁有汽車為購買之先決條件，對於具駕照而未有汽車之人無法提供因駕駛租借他人車輛所致之肇事責任。基本上，其適用與SAP相同車種之租借汽車，而其承保項目為：(1)體傷責任險，(2)財產責任險，(3)自損傷害險，(4)一般事項。

而日本任意汽車保單以充分承保為原則，為顧及被保險人個別需求，除以上述保單承保外另行設計30種不同批單，供為選擇加保。

## 二 汽車保險費率之釐訂

保險費率的訂定是保險經營成敗的重要關鍵，因費率的訂定必須考慮到要保人購買能力及欲望，同時必須考量保險人經營時所需要的合理費用，而此種費用又因強制保險與任意保險而有差異。通常不管強制或任意保險，一般均將保費結構分為二大部分，即純保險費(Pure Premium)及附加費用>Loading)，然後再依不同性質保險而有不同的費用分類。惟強制保險中除前述二類保費外尚需依法令規定，對於未保險車輛、贓車及肇事逃逸汽車所致受害人損害予以補償，而由強制保險費中計提一部分，再加上政府每年編列預算提列基金，共同組合而成賦課金。另強制保險為一服務性質之保險故無利潤之存在。此乃強制保險與任意保險之費率釐訂上最大差異。而在現行法令規定下，有關強制保險及任意保險費率之構成項目及比例限制，則如表2.12、表2.13。

表 2.12 日本強制汽車保險費率項目及比例

(一) 純保費	77.1%
1. 自留保費	30.6858%
2. 再保險費	46.0287%
3. 純賦課金	0.3855%
(二) 附加保費	22.9%
1. 營業費用	14.3%
2. 損害調查費	3.1%
3. 附加賦課金	
4. 保險代理費	5.5%

資料來源：同 [6]

表 2.13 日本汽車保險費率基本結構(%)

保險種類		預 期 損失率	營業及 管理費	理 賠 費 用	佣 金	特別準 備金及 利 潤	合 計
任意 汽車	車輛損失險	60.1	14.6	3.1	17.2	5.0	100
	傷害責任險	57.4	14.0	6.4	17.2	5.0	100
	財損責任險	59.0	14.4	4.4	17.2	5.0	100
	駕駛人及 乘客責任險	61.2	14.9	1.7	17.2	5.0	100

有關費率影響因素也因保險性質不同而有很大差異，而任意保險的費率結構要遠較強制保險複雜：

#### (一) 強制保險

強制汽車責任險之保險費率決定因素十分簡單，其危險分類僅僅考慮汽車種類、大小、使用性質、行駛地區及保險期間，完全係居於從車主義來決定費率之高低，然後再對於肇事加費予以個別考慮，是其費率訂定之原則。

#### (二) 任意保險

任意保險之保險費係採規章費率，其釐訂係由日本汽車保險費率算定會釐訂，送請大藏省核准使用、全體會員公司均有遵守之義務。基本上，任意保險之保險包括三部分：1.基本保費，2.加費項目，減費項目。然基本保費部分則因各種保單不同而有不同規定，而加減費亦有部分有其特殊規定，將其綜合歸納可列出下類幾項：

- 1.車輛分類：在費率規章中，危險主要按照車輛種類、型式、大小及車輛為自用或非自用分類。汽車的大小或排氣量則分為三或四級。

2. 駕駛人年齡：保險費率依照年輕人是否有權駕駛被保險汽車而不同。若保單附有特約條款，同意係由21歲以下駕駛人肇事時保險人不負賠償責任則收取較低保費，亦有以26歲為一類者其保費亦較低。但此僅適用於非多輛車保單及保有傷害責任險時。

3. 加減費分類：任意保險對每一非多輛車保單設有16個等級，第6級分為新契約及續保兩種；新契約分為6(A)、6(B)、6(C)、6(D)四種，續保者第6級為6(F)其分類及加減百分比如表2.14、表2.15，若每年沒有發生理賠則自表2.15升一級；若申請理賠，屬非傷害責任險的意外事故者則降兩級；屬傷害責任險者降四級。

表2.14 日本任意車險新簽發保單之加費

(1)	有權駕駛人年齡	加減費等級	相關保險費率	加 費
可費 按率 年的 齡車 收輛 取	任何年齡	6(A)	120	20%
	21齡或以上	6(B)	110	10%
	26齡或以上	6(C)	100	0%
(2) 其 他 車 輛	—	6(D)	100	0%

表 2.15 日本任意車險續約保單  
(或接續另一人保單)之加減費

加減費等級	相關保險費率	加 費
16	40	-60%
15	40	-60%
14	40	-60%
13	42	-58%
12	45	-55%
11	50	-50%
10	60	-40%
9	70	-30%
8	80	-20%
7	90	-10%
6(F)	100	0%
5	110	+10%
4	120	+20%
3	130	+30%
2	140	+40%
1	150	+50%

4. 多輛車的保險費率：現行費率規章所稱「多輛危險」意指同一保戶擁有十輛或以上被保車輛（不論所有車輛是否均為同保險人承保）。上述的加減法在此不適用，而此是依全部車輛在前一年的理賠經驗給予65%折扣至200%加費，此加減乃依前一年多輛車的賠款率而變動。若多輛車以一保單承保，則對於十輛以上的車輛給予5%的折扣。

5.記名駕駛人折扣：在非多輛危險情況下，若有權駕駛被保汽車的人限定為記名被保險人、其配偶、親屬則可予10%折扣。若事故發生時，係由其他駕駛被保汽車，則為不賠。另本減費僅適用自用小客車。

6.其他加費：如危險物品加收10%、精密機器50%、租賃車輛加費80%或100%、地震、火山爆發及海嘯加費3.6%。

7.其他減費：綜合投保減費（在BAP或PAP投保所有險種減費5%、駕訓汽車減費30%）。

#### 2.4 中、美、日、德汽車保險上之比較 [1] [3] [4] [5] [6] [7]

我國汽車保險始於民國四十年代，其間雖經數度的修正，但多仿自他國之制度，惟各國國情不同故在其需求上亦會有所差異。如今我國汽車數量快速成長，因而在汽車保險上應有相當的成長，但從文獻中可瞭解其成長並不如預期的快。雖然造成此種結果原因很多，但最重要的仍在於汽車保險制度是否健全，是否能夠吸引民眾投保。故本節擬從各國保險制度之比較著手，將我國、美、日本、西德等國的保險做一比較，以瞭解各國保險制度之差異，進而做為我國汽車保險改革之參考。惟各國汽車保險制度在性質及名稱上並不盡相同。而在若干之保險制度上，難以將其完全羅列，僅就性質相近者列出加以比較。

##### 2.4.1 強制汽車保險制度之比較

各國之強制汽車保險制度，各有其特色存在，但大略上可從下列各點加以分類比較：

一、法令依據

二、賠償原則



三 費率釐訂方式

四 費率釐訂原則

五 保險強制性

六 保險標的

七 未投保者之處罰

其比較及說明如表 2.16。

## 2.4.2 任意汽車保險制度之比較

### 一 保險單型式

日本、美國之汽車保險單均依汽車使用目的與性質不同，將汽車保險單區分為各種不同型式，以符合實際需要。日本之保單分為基本汽車保單 (Basic Auto Policy, BAP)、汽車駕駛人責任保單 (Auto Driver's Liability Policy, ADLP)、自用汽車保單 (Private Auto Policy, PAP) 及自用汽車綜合保單 (Special Automobile Policy, SAP) 等四種。美國則分為個人汽車保單 (Personal Auto Policy)、車商責任保單 (Garage Policy)、商用汽車保單 (Business Auto Policy) 以及貨車運送人保單 (Trackers Policy) 等四類。而我國則只有一種汽車保險單，承保各種不同的車輛及險種，且無專供駕駛人投保之險種。

### 二 保險期間

日本汽車保險期間可為一年期或一年期以上，且其期間與汽車檢驗期間相結合。而我國之保險期間則一律為一年期且無法與汽車檢驗相配合。

三 保險費率釐訂之機構與釐訂之原則，各國皆與強制保險相同。

### 四 自負額規定

日本汽車損失險部份依保單型式決定使用自負額，在 PAP、SAP、ADLP 得自由選定、BAP 則強制設定；在車種上個別自用汽車

表 2.16 中、美、日、德強制汽車保險制度比較表

國家	法令依據	賠償原則	費率釐訂方式	費率釐訂原則	保險強制性	保險標的	未投保者之處罰
中	公路法	過失責任	統一費率	完全從車	投保責任險或 提存保證金	所有汽車， 但機車除外	行政罰
美國	1. 強制保險法 2. 賠償能力擔保法	法律為過失責任，但 契約另定者依契約	自由費率	從車兼從人	投保責任險或 提存保證金	所有汽機車	行政罰 強制保險 賠償能力擔保法行政罰
日本	汽車責任保險法	過失推定	統一費率	從車為主輔以 從人	強制投保責任 險	所有汽機車	行政罰 行政罰
西德	汽車管理人強制 保險法	法定額內為絕對責任 ，超過部分為過失責 任。	主管當局個別 核定	---	強制投保責任 險	所有汽機車	行政罰 行政罰
說明	1. 美國、日本、西 德皆採單獨立法 方式。 2. 我國則依公路法 制定汽車投保責 任險辦法，其在 法令位階上較低。	1. 過失責任之舉證由 受害人負責。 2. 過失推定之舉證由 加害人負責。 3. 絕對責任原則上由 加害人或所有人負 絕對責任。 4. 美國之汽車保險契 約中有廿八州訂為 無過失責任即不論 有無過失均由保 險人賠償。	1. 目前約有五 分之一國家 採自由費率 ，大部分國 家採用下列 三種方式： a. 統一費率 b. 由國家或 監理當局核 定 c. 由公營 或專營承保 機構訂定。 2. 我國與日本 皆為統一費 率但日本由 獨立專責機 關釐訂，我 國則由業者 釐訂。	◎ 費率釐訂若 只採從車， 則造成不同 危險的人負 擔相同保費 使得費率不 公平現象。	◎ 提存保證金 之方式雖使 保險之強制 性不夠，但 其與強制保 險之功能並 無差異，唯 我國之提存 辦法有所缺 失，故使其 強制程度更 低。	◎ 各國均將 汽、機車 納入保險 範圍，唯 我國將機 車排除。	◎ 各國對未投保責任險者 都處以徒刑或併科罰金 ，以落實強制險之實施 ，唯我國並未有此 處罰之規定。
明							

資料來源：[1]

依肇事次數採遞增式自負額，逐次增加被保險人負擔。在責任險部份則採每一事故財損為基礎，對死亡或體傷則無自負額之設定。其額度則依保單形式而定，分為日幣30,000元，50,000元及100,000元等三種。

我國依險種定自負額，汽車綜合損失部份採定額式自負額，共有新台幣二千元至一萬元以及無自負額等數種；在竊盜損失險部份則為定率式自負額，汽車所有人須負20%損失。因我國具有無自負額項目，使我國汽車綜合損失險之成本提高，且道德危險之賠款容易發生。美國在綜合損失險及碰撞損失險部份皆僅有「自負額」之項，而不包括「無自負額」之險種，其在實用上則有嚴格推行及避免道德危險發生之效果。

#### 五 基本保費決定因素

##### (一) 損失險部份

我國採從車主義，依車種及使用性質，自負額大小、重置價格等而決定費率；日本採從車兼從人主義，依車種及使用性質，自負額大小、保險金額、駕駛人年齡而定；美國則依個人汽車保險及商用汽車保險而在項目上差異，但皆採從車主義。

##### (二) 責任險部份

我國採從車主義，依車種及使用性質，自負額大小、保險金額而決定費率；日本則與損失險部份相同；美國仍採從車主義，依地區、車隊種類及投保限額而定。

#### 六 加減費項目

##### (一) 車損險部份：

我國在加費部份依廠牌及賠款等項決定；減費部份則依車輛數、車齡、無賠款等項而定。日本則以肇事、危險物品、租賃車、精密器材為加費項目；而以記名駕駛（減10%），綜合保險減費、車隊減費（0~10輛0%、10輛以上5%）、無肇事（車隊依損失率而定幅度5%~60%、個人分三級、一年以上

10%~20%、三年以上肇事一次以內者其幅度10~40%、五年以上肇事二次以內10~80%)。

(二) 汽車責任險部份：

我國汽車責任險之保險費加減因素中並無加費項目，僅有多輛車減費之規定。而日本在此方面即有詳盡之規定；在加費項目中有危險物品、肇事、租賃車輛加費，在減費部份則有記名駕駛、綜合保險、車隊、無賠款（以上各項之減費幅度皆與損失險相同）及駕訓汽車減費等因素。

(三) 美國則無責任險與損失險之劃分，其主要是以汽車用途來分類，在個人汽車保險中以多輛車、汽車性能及安全駕駛人保險計畫為加減費因素；在商用汽車保險中則僅考慮貨車及曳引車之用途為加減費依據。

## 2.5 車輛保險與駕駛安全

保險的基本理念在風險之分攤，汽車保險也不例外，其目的在於把交通事故的貨幣負擔由所有被保險駕駛人（或車主間）加以分攤。所以很明顯地，保險制度直接上或本質上雖無法用於控制及防制交通事故之發生，但保險制度在防制交通事故上卻也扮演著積極的角色。

就汽車保險公司而言，為了健全良好的財務管理，最直接的對策便於減少理賠。為了減少理賠，汽車保險公司乃就保險單的有關機能加以運用以間接地降低發生交通事故的機率，此即降低發生交通事故之風險，如此對駕駛安全便有積極的作用。

### 2.5.1 汽車保險在防制交通事故中的角色 [8]

在市場競爭之下，所謂健全財務管理的整體前途展望在於必須以可能之最佳價格來提供服務。所以，保險制度須建立較好的風險評估方法，以使其費率制定與再保險等之業務達到最佳化。這種風險評估有助於界定有效的措施以降低風險之水準及防制交通事故之

發生，此不僅只著眼於降低交通事故的發生件數，而且還著眼於降低交通事故的整體嚴重性，因為事故嚴重性實為影響交通事故財務與社會成本之基本要素。

多年來，國外的保險制度已就風險暴露提供了較佳的知識，並在其系統內能指派不同風險類別的排序大小，甚且引進了各式的防制措施，此包括不保範圍、鼓勵式或抑制式之保險費率制定、對更安全之配備、材料及程序之規格要求、檢查方法等。保險制度在防制交通事故之角色，可以利用對其在特定範圍之行動、演變階段、保險人口與需求之探討而加以說明。

#### 2.5.2 汽車保險之風險評估 [8]

汽車保險制度用於評估風險之資料包括：

- (一)有關被保險人與保險標的汽車之駕駛人者：性別、年齡、持有駕照年數、婚姻狀況與主駕駛人之職業。
- (二)有關車輛者：車種、年份、付款方式，甚或使用里程與取得方式等。
- (三)車輛使用狀況與保險種類，如車輛使用之次數、目的與特定期間內之里程，以及投保之項目如第三人責任險、車損險、竊盜險與乘客險等。

當事故發生後，還須搜集下列資料：

- (一)事故地點，其細節包括事故發生所在、縣市別、路名、車道與其他地點特性。
- (二)事故情形，以確定責任歸屬。
- (三)涉及車輛之認定。
- (四)事故嚴重性，包括財物損失與傷亡情形。

利用上述資料之收集、分析與應用，保險制度中所用以評估風險之研究結果很多，較重要的有以下數端：

#### (一) 理賠、違規罰款與事故傾向之關係

有些保險公司發現在某特定期間內曾出險申請理賠之被保險人較可能在近期內再次提出申請理賠。此在經過數年之追蹤調查，確可根據特定被保險人群體在該段時間內之出險次數而找出其間之關係，進而可利用此關係為基準來預測來年之交通事故次數與理賠總額。

此外，在有些國家也發現交通違規情形（以罰款表示）與交通事故傾向間存有關係，即違規駕駛人比較容易造成交通事故，因此有些國家會採用違規記點制度。事故嚴重性也與違規程度有所關係。例如最嚴重的事故通常與酒後駕車與超速有關。

#### (二) 駕駛年資、機車與事故風險之關係

在許多國家中，駕駛年資低的年輕駕駛人因高肇事率，故其保險費均訂得較高，而交通安全有關單位大都注意到以有效方法來降低年輕駕駛人交通事故之必要性，駕駛教育與訓練即為其中重要之一環。一般而言，每公里肇事風險會隨著駕車里程之增加而減少，此即駕駛之實務與經驗可以改進駕駛技術之故，所以保險統計資料顯示考照前之長期駕駛訓練是值得建議的。

機車（也與年輕駕駛有關）在所有國家之調查中也是特別危險的，根據國外的經驗，在實施機車駕駛訓練、階段性逐步開放大排氣機車之使用（即須先取得較小機車之駕駛經歷）、立法規定強制使用安全帽後，均能使機車交通事故比率降低）。反觀國內，前述的措施無一推動，甚至連機車保險也尚無實施，實有必要即早改善。

#### (三) 最大極速與交通事故風險

根據保險公司之交通事故統計以車種、車型分析發現每年交通事故率與車輛極速間有密切的關係，車輛極速越高，其年肇事率與嚴重性越高。所以，馬力越大的汽車對保險公司的理賠負擔

越重。此外，就同一車種而言，標準配備的車型比起高效率動力車型會有較低的事務風險成本。所以歐洲的汽車保險業者均將極速較低之車種及動力效率較低之車型訂以較低之保險費率。

#### 四 車輛特性與交通事故風險

一般而言，車齡越高，其年肇事率越低。不過，以車公里肇事率而言，車齡較高之車輛有較低肇事率的原因為駕駛人在使用老車時因車況不如新車，故反而會比較小心。所以，此事實反映出，雖汽車製造廠均致力於提昇其車輛安全標準，但最根本者還是在於駕駛人能在安全速率下駕車。否則，就如ABS煞車系統為例，這種配備在某些國家引進中，便因駕駛人之心理依賴，反而有較高之肇事率。因此之故，保險公司就此點而言，其由保險統計可看出真實狀況，其結果並不能反映出由汽車科技與工程之觀點認為較新穎或有安全配備的車輛就會較安全，而能考慮折減其保險費之措施。

### 第三章 汽車保險費率從人從車 因素考量之分析

#### 3.1 汽車保險費率釐訂之原則 [3]

汽車保險費率釐訂原則，隨保險監理或保險經營立場之不同，可分為基本原則及引申原則，茲分述如下：

一、基本原則 -- 基於保險監理立場而言：

(一) 充分性原則 (Adequacy) -- 就保險人方面考慮。

(二) 適當性原則 (Reasonableness) -- 就被保險人方面考慮。

(三) 公平性原則 (Fairness) -- 就保險人與被保險人方面考慮。

二、引申原則 -- 基於保險經營立場而言：

(一) 穩定性原則 (Stability) -- 就被保險人方面考慮。

(二) 損失預防誘導性原則 (Inducement of Loss Prevention) -- 就被保險人方面考慮。

(三) 競爭性原則 (Competition) -- 就保險人方面考慮。

四、彈性原則 (Flexibility) -- 就保險人方面考慮。

(五) 簡明性原則 (Simplicity) -- 就保險人與被保險人方面考慮。

(六) 一致性原則 (Consistence) -- 就保險人與被保險人方面考慮。

##### 3.1.1 基本原則

一、充分性原則 (Adequacy)

保險主要功能，旨在提供被保險人發生事故時獲取充分補償。基此，損害充分補償之必要條件，在於保險費率必須充分，所謂「費率充分性原則」又稱「費率足夠原則」，此就保險監理立場，為使保險人在費率不虞不足之下，達成保險應有功能。析言之，係指若依所釐訂之保險費率來計收之保險費，將足以支付保險賠款及各項營業費用，以免影響保險服務品質，甚至喪失清償能力，如此不僅未能發揮應有保險功能，同時更失去保險之基本意義。



根據保險費率基本結構知：費率充分性原則之實質意義，不僅形式上總保費要足夠支付；同時對於純保費及附加費率，亦不能發生偏高或不足現象。

## 二 適當性原則 (Reasonableness)

「適當性原則」又稱「費率不偏高原則」(Not Excessive)，此就保險監理立場，為加強保護被保險人費率釐訂原則。析言之，亦即在費率釐訂過程中，保險人考量各項必要因素，據以釐訂之費率，不致有不合理超收保險費，加重被保險人保費負擔而造成保險人不當得利。基此，費率適當性原則之消極目的在於保障被保險人免於支付偏高之保險費，積極目的在於避免保險人以超收保險費做為錯價、放佣、放扣等不正當業務競爭之手段，進而影響保險秩序，破壞整個保險制度。是故，費率適當性原則是防止價格競爭之有效手段之一。

費率適當性之主要用意，在於費率釐訂適當並防止保險人巧立名目榨取超額保險費，形成不當得利，是故各國在判定費率是否適當，其主要因素不外是：1.預期損失經驗；2.巨災危險準備；3.合理之承保費用；4.特別賠款準備金；5.其他費用因素等，期能有效評估保險費率是否具有適當性。

## 三 公平性原則 (Fairness)

所謂「公平性原則」又稱「費率合理性原則」，此就保險監理立場，兼顧保險人與被保險人雙方公平性之費率釐訂原則，旨在根據個別危險之實際差別狀況，分別賦予不同費率。析言之，對危險性較高之標的，其適用費率較高；反之，對危險性較低之標的，其適用費率較低，是故危險性質不同，其計算出之保險費率自有所不同，此為所謂「絕對公平」(Absolute Fairness)或「個別公平」(Individual Fairness)。

保險費率釐訂係依大數法則運用，結合眾多之危險單位數核算而得，然實際上甚少有危險性質相同之危險單位數，故所釐訂

之費率，勢難達到「絕對公平」，故而求其次以「相對公平」(Relative Fairness)或「群體公平」(Group Fairness)為依據。

或由於費率釐訂時，絕對公平是很難達成，故依「精算觀點」及「社會觀點」不同，將公平性原則分為「精算公平」(Actuarial Fairness)及「社會公平」(Social Fairness)兩類。前者對於每一被保險人按其保險標的之差異性釐訂不同費率；後者乃對每一被保險人所得支付能力高低，來決定負擔保險費之多寡，藉以縮短依實際損失所核算之最高保險費及最低保險費之差距。若就保險費率釐訂觀點而言，「精算公平」之重要性應甚於「社會公平」。

### 3.1.2 引申原則

#### 一、穩定性原則 (Stability)

保險之意義，扼言之，即是以確定之小損失（即保險費）代替不確定之大損失（即保險賠款），故追求穩定始終是被保險人購買保險之主要動機之一。倘保險人於特定期間內，一再變更保險費率，如此不僅未能給予被保險人穩定安全感，同時勢將帶來下列之不良影響：

- (一) 保險費率倘若於特定期間內一再變動，將導致被保險人甚至社會大眾對保險人缺乏信心，影響保險形象。
- (二) 倘保險費率於特定期間內呈現不穩定，被保險人對保險費預算不易控制，往往形成保險費不足，使危險管理目標不易達成。
- (三) 保險費率在特定期間內一再變動，將誘使社會大眾或被保險人養成投機心理，此與保險經營之目標相違背。

基本上，所謂「穩定性原則」，係指保險費率在特定期間內除非超出合理範圍，否則保險費率不隨意變更。析言之：

(一) 保險費率並非不能變更，祇是在特定期間（一般為三年或五年）內力求穩定性。

(二) 保險費率調整係依損失率為指標，當實際損失率與預期損失率相差在法定百分比以上（我國為百分之五），費率方予以調整，並非是實際損失率與預期損失率僅有微小幅度差距即予以調整。茲為避免不規則之變動，加強保險費率之穩定性，故於保險費率結構中加入特別賠款準備，使保險經營更趨穩健。

## 二 損失預防誘導性原則 (Inducement of Loss Prevention)

事前之損失預防工作，有助於消除或減輕實質危險因素，降低危險事故發生頻率，進而減少損失發生，如此對保險人而言，將使損失降低至最低程度，節省賠款支出，增加承保利潤，此對整個社會資源而言，方能真正減少社會資源之耗費，加促社會安全與經濟發展。

基於損失預防對保險人、被保險人及整體社會三方面皆造成實質利益，是故於費率釐訂時，亦針對損失預防措施予以不同幅度減費優待，期能誘導被保險人於投保前，做妥事先損失預防措施，降低損失頻率及減輕損失幅度，進而減輕損失成本，有效地達成保護社會資源的目的。

近年來因危險管理觀念日益普及，損失預防誘導性原則在費率釐訂時更受重視，保險人透過不同場合與被保險人共同研商各種損失預防誘導性策略，使保險經營之理念已有極顯著之提升。

## 三 競爭性原則 (Competition)

所謂「競爭性原則」，即是保險人在釐訂費率時，不僅要考慮類似商品之競爭，同時亦須對其他保險人或被保險人之競爭程度加以衡量，使釐訂之保險費率更具有銷售性，保險交易行為得以順利完成。

一般而言，費率競爭性原則至少應考慮下列三方面即：

(一) 與其他行業之類似商品競爭。

(二) 與保險同業之相同商品競爭。

(三) 與本身銷售之類似商品競爭。

#### 四 彈性原則 (Flexibility)

所謂「費率彈性原則」係指費率必須適時反映賠款真正變動情形，以免造成保險當事人任一方之損失。析言之，費率必須於賠款增加時提高保險費率，在賠款減少時減低保險費率，藉以反映保險成本變動情形，進而達成費率充分性原則。

一般而言，造成費率變動之原因，可能來自下列幾方面即：  
；(一) 群體性危險或巨災發生，(二) 法令變更，(三) 社會經濟重大改變。倘若上述任一原因發生，則費率穩定性勢難維持，費率將隨之機動調整，以適應當時情況之變化，如此方免除雙方當事人任一方之損失，故於保險費率釐訂時，即予附加某一比例之特別準備金，以期發生費率不規則之變動範圍，均在合理之預期範圍內。

#### 五 簡明性原則 (Simplicity)

保險契約屬商業行為，保險人有義務使被保險人充分瞭解保險契約有關細節，如此方能減少不必要之困擾及疑慮。基此，「費率簡明性」至少應能達成「易於解說」及「易於實施」及「使用成本低廉」之三大主要目標，如此將有助於使被保險人信服，提高保險商品之銷售性，同時更可節省保險人之人力、時間與成本，提升保險經營之效率。

為了達成「易於解說」，一套客觀正確之數學公式之建立實有必要的，因簡捷的數學公式更能化繁為簡，易於驗證，提高社會大眾之信服力與接受性。

#### 六 一致性原則 (Consistence)

所謂「一致性原則」，係指費率釐訂所採用之基礎先後期均應一致，方能使釐訂之費率更趨準確。一般而言，現行蒐集統計資料之方法不一，計算損失率之公式更多達數十種，可用之公式更不勝枚舉；此外，加上統計期間，及其選用基礎標準不同，其

計算出來之結果亦隨之不同。是故各國主管機關或費率機構為求統一，均採相同之計算公式。如此不僅先後期之費率可相互比較，同時更可立於同一基礎上觀察其長期發展趨勢，以建立一套完整之費率制度。

上述各原則中，基本上，「費率彈性原則」與「費率穩定性原則」是很難同時兼顧，惟其費率彈性原則係站在長期基礎而言，費率穩定性原則則站在短期基礎而言，兩者表面上看似乎是矛盾，實質上卻能收相輔相成之效。茲為對於保險費率釐訂原則能建立正確且有系之理念，謹將保險費率之基本原則與引申原則彼此關係，明列於表3.1。

### 3.2 保險費率釐訂之方法 [3]

一般而言，財產保險費率釐訂有以下三個主要方法，其系統關係如圖3-1所示。

#### 3.2.1 觀察費率法 (Judgement Method)

「觀察費率法」又稱「觀察法」，觀察費率法是費率釐訂最早且最簡單之一種方法，此法在釐訂費率時無須以統計為基礎，而係根據核保人主觀之經驗判斷而得，在保險發展早期，由於損失暴露數量極為有限，加上核保人員統計觀念不足，使觀察費率法自然成為當時費率釐訂之應用方法。

目前雖然科技文明已有很大發展，費率釐訂方法亦有顯著之改變，但對於若干業務量較少，以及若干損失暴露單位變化太大者均無法適用統計資料加以分析釐訂，唯有仰賴核保人員長期經驗累積及主觀判斷以茲救濟。例如：海上保險、內陸運輸保險及若干意外保險，迄今仍沿用觀察費率法來釐訂保險費率。

評估觀察費率法之最大優點在於簡明性，此類費率可隨核保人員對危險單位評估而變動，較具彈性。惟因觀察費率法取決核保人員直覺判斷，故失之客觀。同時又因仰賴核保人員經驗累積及專門

表 3.1 保 險 費 率 釐 訂 原 則

觀 點	原 則	考 慮 對 象	內 容 摘 述	備 註
（就保險監理立場）	(一) 充分性原則	保 險 人	保險人之保險費收入足以支付保險賠款（合理賠費用）及營業費用。	
	(二) 適當性原則	被保險人	被保險人所繳之保險費不應偏高。	
	(三) 公平性原則	保 險 人 被保險人	保險人依標的危險性之高低決定被保險人之保險費率多寡。	
引  （就保險經營立場）  則	(一) 穩定性原則	被保險人	實際損失率在預期損失率合理變動範圍（一般為 5 %）內。	從充分性原則引申而得
	(二) 損失預防透導性原則	被保險人	評估損失預防措施給予費率 ± X % 之增減。	從適當性原則引申而得
	(三) 競爭性原則	保 險 人	量之競爭～視費率之高低。 質之競爭～視服務品質。 。（即被保險人之效用）	
	四 彈性原則	保 險 人	當（實際損失率 - 預期損失率） > 5 % 時，費率要調整。	從充分性原則引申而得
	(五) 簡明性原則	保 險 人 被保險人	就保險人而言要易用～使用成本低。 就被保險人而言要易懂～避免雙方爭執。	從公平性原則引申而得
	(六) 一致性原則	保 險 人 被保險人	就保險人而言：觀察費率長期發展趨勢。 就被保險人而言：比較前後期。	從公平性原則引申而得

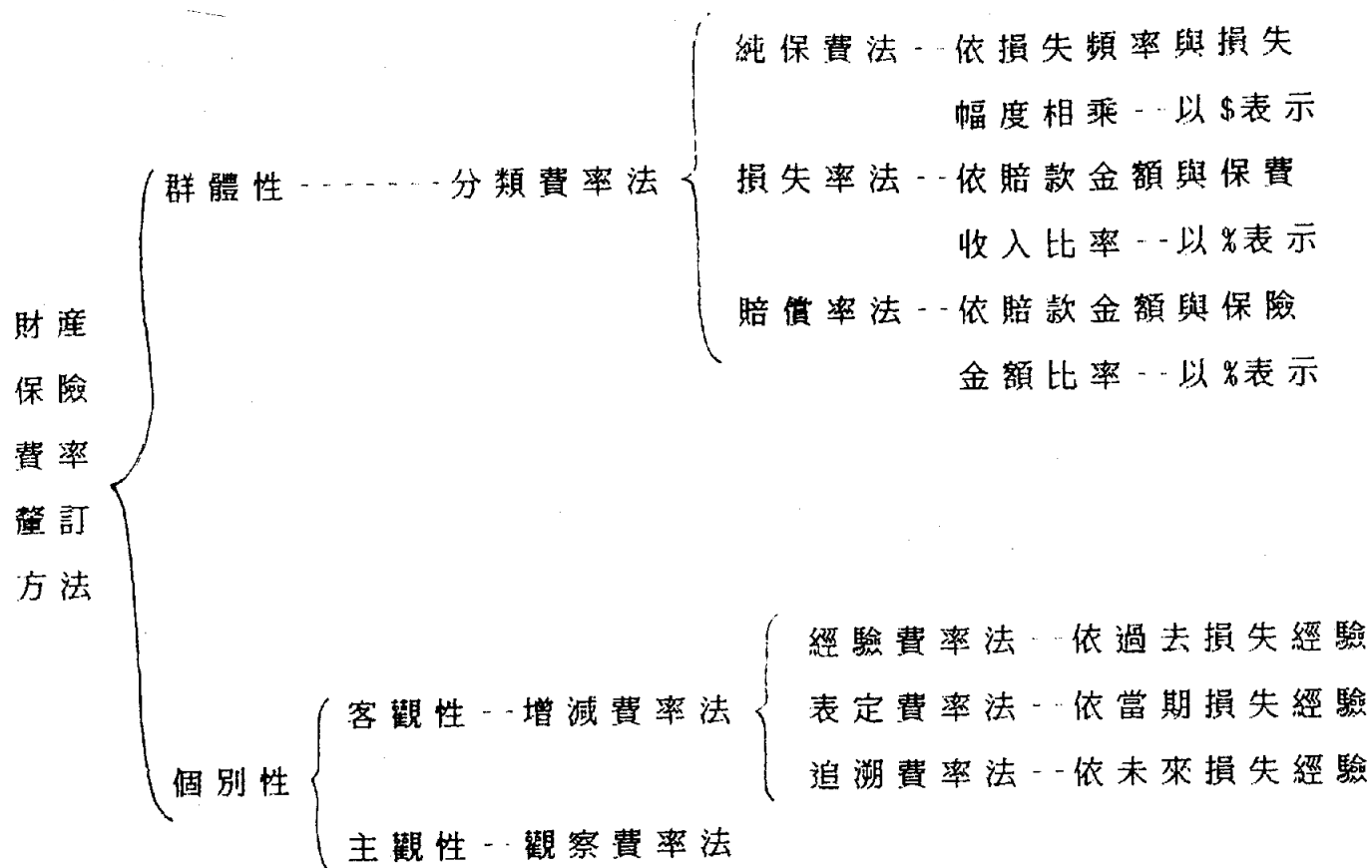


圖 3-1 財產保險費率釐訂方法系統圖

技術，故其核保人員培訓成本費用將大幅增加；此外，又因核人員之累積經驗及直覺判斷常受時空地域影響，使同一保險標的在不同時空下難以維持應有一致性；如此，更易造成保險人與被保險人間之雙方爭執所在。

### 3.2.2 分類費率法 (Manual or Class Method)

分類費率法簡稱為「分類法」，係指在特定群體中，依危險性質將群體危險分為若干不同危險等級，然後再就每一等級中依其危險性質計算各該等級之平均費率，並以此平均費率做為各該等級內之危險之保險費率。換言之，在分類費率法中，僅有平均費率，並無個別費率。基本上，倘若每一等級內之危險均能達到危險同質要求，則個別費率與分類費率實無差別，故分類費率法係一種大數法則之典型運用。

基本上，常用之分類費率有三種，即(一)純保費法，(二)損失率法，(三)賠償率法。純保費法係以損失頻率與損失幅度相乘而得，然後再附加營業費用，即可求得保險費；其次，對於損失率法，係以賠款支出與保費收入之兩者比率，並比較實際損失率與預期損失率差距，將偏離保險費率調至合理水準；最後對於賠償率法，則係以賠款金額與保險金額兩者比率，直接計算保險費率，此法與損失率法最大不同，則在於損失率係以保險費為基礎，而賠償率法則是以保險金額為基礎。

### 3.2.3 增減費率法 (Merit Method)

就理論而言，增減費率法係融合觀察費率法及分類費率法而成之一種費率釐訂法。析言之，此種費率釐訂方法係以分類費率法為基礎，然後再考量個別被保險人之過去、現在或未來之損失經驗加以增減調整之。因其係對分類費率法之平均費率酌以增加或減少，故又稱此法為「增減費率法」。

基本上，增減費率法之釐訂方法有：(一)表定費率法，(二)經驗費率法，(三)追溯費率法三種。此三種費率釐訂法均強調損失預防誘導性，並以被保險人之損失情況做為調整保險費基礎，此亦是增減費率法之主要特色。

### 3.3 汽車保險費率釐訂之因素 [3]

保險費率之釐訂必須以一定之事實為根據，以完整之資料做為分析基礎，藉著縝密之統計方法為主要手段，然後將其實際情形反映於價格基礎上，使其權利義務間關係形成對稱，符合保險費率公平與合理基本原則。汽車保險屬於財產保險之一種，觀乎影響汽車保險費釐訂因素頗多，保險學者將影響汽車保險費率因素，歸納為四大類，即(一)從人因素，(二)從車因素，(三)道路環境因素，及(四)其他因素等，如圖3-2所示。



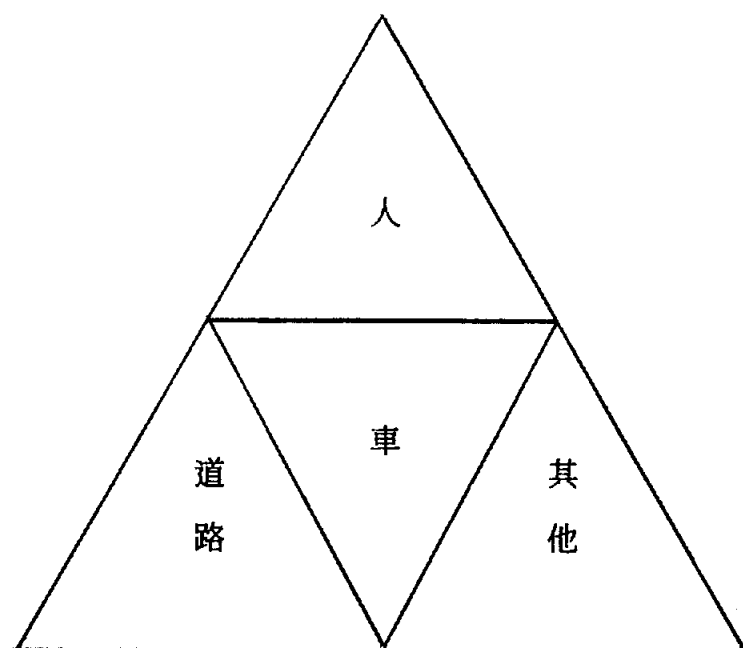


圖 3-2 汽車保險費率中所考慮影響汽車肇事之四大因素

### 3.3.1 從人因素

#### 一、年 齡

通常年少者，其生理未臻成熟，心理正處於逞強好勝階段，駕車行駛常以超速逞其威風，故在十次車禍九次快前提下，其肇事率遂升高；再就年長者而言，由於年齡催老生理機能，致而本身反應不及從前敏捷，肇事率因而提高，綜上觀之，介乎兩者間之中年人，其肇事率會遠較兩者為低。

#### 二、職 業

由於職業會影響人之工作情緒及體力耗費，例如：從事勞力工作之工人，由於工作環境特殊，其體力消耗遠超過家庭主婦或一般內勤行政人員，因而在超過一定負荷狀態下駕車，其肇事率自較一般內勤行政人員為高。

### 三 性 別

通常由於女性駕駛人，生性謹慎細心，故在汽車駕駛過程中，較易全神貫注，提高警覺；反觀男性駕駛人，由於生性使然，在汽車駕駛過程中，極易受外物所誘惑，故其汽車肇事率當較女性駕駛人為高。不過由於男性駕駛人之反應較為良好，因此可能會有個案之不同。

### 四 婚姻狀況

基本上，駕駛人若為已婚，由於家庭天倫之樂督促小心駕駛，故其肇事率低，反之單身貴族，由於孤家寡人，心中毫無繫念，極易衝動行事，故在駕車行駛過程中，穩定性自不若已婚人士，其肇事率自較已婚駕駛人為高。

### 五 吸 煙

倘駕駛人於汽車行駛過程中抽煙，由於一隻手須夾住煙頭，直接妨礙駕駛運作，再者由於受到香煙之影響使駕駛人身心受到影響，可能直接影響汽車肇事之發生。

### 六 酗 酒

由於酒類均含不同程度之酒精成份，酒精對於視覺機能影響頗大，對汽車駕駛人之肌肉及神經活動均有直接影響，極易讓駕駛人對汽車轉向、煞車及速度控制，產生錯誤之反應與決定。

### 七 駕駛人訓練

當駕駛人對汽車本身構造十分熟悉、在技術處於成熟、對整個路況也十分熟悉時，其肇事率自然會降低。

### 八 肇事記錄

倘該汽車駕駛人過去肇事頻傳，顯示汽車操作並不圓熟，同時駕駛道德、習性更有待建立，故可能直接影響到日後汽車肇事發生。

## 3.3.2 從車因素

### 一 使用性質

基於同一汽車由於使用性質有自用與營業用之不同，前者使用頻率低，危險暴露相對減小，反觀後者，因追求最大利潤為目的，故汽車使用頻率高，汽車肇事率高。

## 二 汽車型式大小

由於大型汽車之長度、重量與體積，均易受道路因素限制，故在駕駛運作自不如小型車輛運用自如，且其修理費用亦較高，將直接影響汽車肇事機會。

## 三 汽車用途

通常，載客用汽車由於車上乘客隨時會監督提醒駕駛者，故有助於肇事率之減少；而載貨用汽車則無預警作用，故無助於肇事率之減少。此外，對於若干特種車輛，如消防車、工程車等，因使用特殊，其肇事率自較一般汽車為高。

## 四 汽車廠牌

富有信譽之汽車，無論在汽車之品管或安全測試，其設定標準，自較一般廠牌嚴格，故肇事率與肇事成本相形降低。

## 五 車 齡

汽車車齡愈大，容易造成金屬疲勞，影響汽車效能發揮，故其折耗大。反觀車齡較小之汽車，汽車效能能發揮最大程度，基此，對車齡較淺之汽車而言，其肇事率低；反之車齡逾齡者，其肇事率提高。

## 六 汽車輛數

車主擁有汽車輛數之多寡，雖未必與汽車肇事有直接因果關係，惟在同一家族共同使用一部汽車時，由於使用率太高，加上每人駕駛習性不盡相同，故其肇事機將隨之增加。此外，對於同一車主以多輛汽車投保，加上有助附加保費之降低，其自較一張保單承保單一車輛來得經濟，有助保險成本之減少。

### 3.3.3 道路環境因素

汽車肇事除涉及駕駛人及車輛本身因素外，對於與道路環境有關之因素，亦將直接影響汽車肇事之發生。例如：

- 一 道路寬度大小
- 二 道路路面品質
- 三 道路燈光照明
- 四 道路標誌
- 五 交通號誌
- 六 其他

### 3.3.4 其他因素

#### 一 自負額

汽車保險契約中設定自負額，除具有防阻道德危險外，更有助於減少保險人在汽車賠款之支出，通常自負額額度愈高，要保人所應繳付之保險費愈低。反之，自負額金額愈低時，要保人所應繳付之保險費愈高，故自負額之設定，不僅可防阻道德危險，減少肇事率，同時更可達到保險費之節省及保險賠款之減少雙重目的。

#### 二 專用車庫

當車主備有專用車庫，供為汽車停用期間存放，自可防阻汽車被竊及被毀損之情事發生，使汽車失竊及不明車損減至最低程度。基於此，專用車庫亦屬影響汽車損失率之一項重要因素。

### 3.4 國內汽車保險費率從人之芻議

根據對於國內交通事故肇事及原因分析顯示，以民國八十一年為例，百分之九十八以上交通事故之發生是因為「駕駛不當」，屬於人為因素所造成。因此基於確保道路交通安全之考量，政府除了落實交

通執法工作，與加強交通安全教育外，如能協助業者引進風險管理之理念，對於風險不同之駕駛人課以不同之風險負擔（保費），並按其駕駛紀錄定期實施評估加以調整，應將有助於減少車輛駕駛人違規與肇事情事之發生，不僅可改善交通秩序，並能促進汽車保險業之健全發展。

#### 3.4.1 國內汽車保險實施從人費率之意義

國內汽車保險實施從人費率具有以下五項正面之意義：

##### 一、參酌國外實施之先例

國外汽車在輛數及持有率方面，以美國與日本均比我國為多，然兩國之汽車肇事之嚴重性卻遠低於我國，因此，兩國之汽車保險制度尤其在費率結構上值得我國做為參考之借鏡。以美國而言，自1898年開出第一張責任保險單以來，至今汽車保險之發展已將近一百年之歷史，其中有關保險費率制度和其它國家相比較，顯然較為完善。例如在決定個人汽車保險費方面，首先須根據被保險人資料由費率規章中找出「主要保費決定因素」及「次要保費決定因素」，兩者相加結合得「最後保費決定因素」，再由費率規章找出「基本保險費」，兩者相乘即為最後保費。

在「主要保費決定因素」中，包括駕駛人因素及汽車用途因素。駕駛人因素主要依據駕駛人之年齡、婚姻狀況、性別等分類；有關「次要保費因素（屬於加減費因素）」則由車輛數目、汽車性能與安全駕駛人保險計畫（Safe Driver Insurance Plan，簡稱SDIP）三大因素交叉決定而成。一般而言，影響汽車保險費率高低最重要因素之一即為被保險人的損失經驗，其中最足以表現被保險損失經驗者，乃為被保險人汽車駕駛人的駕駛紀錄（Drive Record）。安全駕駛人保險計畫（SDIP）即針對駕駛人各種不同之駕駛紀錄，訂定出修正保險費的標準，可使被保險人所負

擔之保險費能更趨於公正。有關衡量標準採計點制，分別依照違規（Conviction）及肇事（Accident）賦予不同之點數，點數以累積計算，被保險人點數越多者，所負擔之保費亦越高。

日本汽車保險費率之釐訂，在強制責任險方面，保險費之決定因素較為簡單，其危險分類僅僅考慮汽車之種類、大小、使用性質、行駛地區與保險期間，完全屬於從車主義來決定費率之高低，然後再對肇事加費予以個別考慮。

在任意汽車保險費率方面，影響保費之主要因素則包括了駕駛人之年齡。在加費項目，當前年度肇事次數超過三次以上，應加費20%~100%。對於肇事次數之計算，一次體傷責任險視為二次肇事。在減費項目，如採用指定記名駕駛人批單時，得享有5%減費優待。

基本而言，日本保險費率釐訂基礎是兼採從車及從人主義。

## 二、基於保險費率之公平性

保險費率釐訂有三項基本原則，包括充分性、適當性及公平性。其中「公平性原則」又稱「費率合理性原則」，旨在兼顧保險人與被保險人雙方公平性之費率釐訂原則，根據個別之危險差別狀況，分別賦於不同費率。換言之，即危險性較高之標的，其適用費率較高，危險性較低之標的，其適用費率較低。是故危險性不同，其計算出保險費率自有所不同。

車輛運行本身即會產生風險。但由前述可知，其風險之源由，人的因素佔百分之九十八以上。惟每個人之駕駛技術、駕駛道德、守法精神等均不相同，對於「偏好風險」與「規避風險」之態度亦有所不同，因而駕駛車輛肇事、發生危險之機率也會有所差異，因此對人課以不同保險費率始合乎公平原則。

## 三、真實反映駕駛風險成本，具有積極鼓勵守法與安全駕駛之功能

車輛一啓動，風險即產生，成本即存在，若能基於公平原則

對不同風險之駕駛人課以不同之成本負擔，使其瞭解使用道路之風險成本，時時警惕自己，必能減少違規肇事之情事發生。並依照一段期間之駕駛紀錄調整保險費率，等於對優劣不同之駕駛人給於合理的獎勵與懲罰，實具有積極鼓勵守法與安全駕駛之功能。

#### 四 促使大眾對肇事及違規紀錄之重視

整體而言，台灣地區近十年來因道路交通事故死亡的人數，每年平均為3,860人，其嚴重性等於平均一年發生了十次之大型空難或數十次之礦坑災變之死亡人數，只是由於道路交通事故的發生是化整為零，較不為大眾所察覺。此外有關違規與肇事紀錄在先進國家常作為保險公司是否接受保險與決定保險費率之依據，除可用來評斷個人是否具有守法之觀念，因此也直接與間接影響其就業之機會。國內對於駕駛人之肇事及違規之資料已逐步在建立，如能在釐訂保險費率時善加應用，必能提醒大眾對此等資料之重視，有助於民眾守法觀念之提昇。

#### 五 促進汽車保險制度之健全

保費收取與理賠支出為影響保險業營運之兩大課題，因此如何在收取合理保費之後，降低理賠之比重，應是保險業一直努力之方向。在國外由保險業者成立基金會，設立道路交通安全研究機構，以進行道路交通安全之相關研究，並舉辦交通安全宣導等公益活動，是非常普遍之現象。除了具有協助政府推動維護交通安全工作之功效外，亦可達到減少車禍發生，降低理賠案件，對保險業務之本身亦有相當助益。因此如能在釐訂保險費率同時，納入人為因素之考量，透過上述之分析說明，亦能獲致降低理賠比重之效果，如此則可協助促進國內汽車保險制度之健全發展。

#### 3.4.2 國內汽車保險實施從人費率有待解決之課題

國內汽車保險自民國40年九月開辦，迄今已有四十年之歷史，

但比起美、日等國，發展經驗還算短淺，因此，相關制度仍待檢討改進。有關保險費率釐訂方面，亦有不甚完善之處，有待改進。如欲實施從人主義，有下列四項課題必須加以解決。

#### 一、駕駛紀錄資料之規劃與建立

統計資料處理之良窳與否與合理的費率有密切關係，其中有關被保險人之駕駛紀錄部分，國內就肇事與違規紀錄等資料已逐步實施電腦化之處理。惟在資料格式建立、與取得方面並非為汽車保險之應用需求所設計，因此如欲實施從人費率，則須先進一步之規劃與設計。

#### 二、駕駛風險之精算

保險費率之釐訂係依大數法則之運用，並結合眾多之危險單位數核算而得，然實際上甚少有危險性質相同之危險單位數。故所釐訂之費率，勢難達到絕對公平，只能以「精算觀點」求得相對公平或群體公平。至於駕駛風險之計算，所決定之因素更是複雜，包括人、車、路，且彼此相互影響，尤其在遇到人員死傷時，其損失價值之認定更難有客觀之標準。因此針對國內過去損害經驗與賠償之資料，設計一套客觀可行之計算方法，為實施費率從人之重要工作。

#### 三、龐大數量之機車應否納入強制責任保險之範圍

國內機車持有率之高，為世界之最。然因數量太多，政府對其管理反而最為寬鬆。就以車輛檢驗而言，一直未實施定期檢驗，此外亦未將其納入強制責任險之保險對象。但根據民國八十一年之機車事故統計資料顯示，發生事故716次，死亡425人，受傷621人，其傷亡總數約為汽車之百分之二十以上，其嚴重性亦不容忽視。財政部目前研議中之「強制汽車責任保險法」草案擬將機車納入承保範圍實有必要。惟其數量之大，駕駛人特性之特殊，在實施從人費率時，必須作深入之研究。



#### 四 實施之時機及條件

國內由於汽機車數量快速增加，已嚴重影響到道路交通之順暢，對車輛之駕駛無形中增加極大之壓力，易使車輛駕駛人產生煩躁與不安，導致爭先恐後、不遵守交通規則之情事，造成車輛事故，威脅行車之安全。

政府目前正對抑制自用小汽車成長之有效方案進行研究，其中擬以提高稅費作為手段。汽車保險費亦為行車成本之一部分，在美國即將汽車保險費列為行車成本之項目，約佔行車成本之10%；根據國內對公路客車行車成本之調查與分析，國內輕中型自用小客車(1800cc以下)之汽車保險費只佔行車成本佔5%，比率偏低，但重車卻佔13.5%，比重又偏高。因此在對汽車稅費進行研究同時，可將汽車保險費納入考慮，使其結構更趨合理。

## 第四章 車輛駕駛人違規肇事風險分析

### 4.1 台灣地區道路交通事故變化概況

截至民國八十一年十二月底，全台灣地區登記機動車輛數共有13,870,077輛（其中包括汽車3,812,770輛，機車10,057,307輛），而同一時間領有駕駛執照之民眾共有10,394,088人，包括持有汽車駕照4,520,526人，機車駕照5,873,562人。至於道路交通事故次數則有3,489件[9]，因道路交通事故而死亡者有2,717人，受傷者有2,929人，車體損壞金額為新台幣19,005,700元，醫藥費金額為新台幣212,550,800元，其他損失金額為新台幣464,028,000元。基本上，由近五年來台灣地區車輛與駕駛執照數之變化趨勢來看（見表4.1），雖然逐年一直在成長，但道路交通事故無論是發生次數、總死亡人數或總受傷人數則皆呈現逐漸下降的趨勢，顯示交通安全就整體而言已有顯著的改善。

不過如再仔細加以分析，則可以發現雖然道路交通事故的總次數與死亡及受傷人數逐漸在下降，但其中卻也有一些現象值得我們加以注意。

#### 一 平均每件道路交通事故死亡人數增加

平均每件道路交通事故的死亡人數由民國七十七年的0.59人增加至民國八十一年為的0.78人[9]，增加幅度達32.20%，且情形似乎愈來愈嚴重。此外因為我國目前是採交通事故發生後二十四小時內死亡之認定原則，所以實際上因為道路交通事故而死亡的總人數是應該較警政單位的統計資料為高（註：此可由衛生署所公佈資料印證）。

#### 二 平均每件道路交通事故受傷人數減少

此一趨勢剛好與死亡人數變化趨勢相反，平均每件道路交通事故的受傷人數由民國七十七年的1.06人降低至民國八十一年為0.84人，減少幅度為20.75%，但其絕對之變化百分比較死亡人數之增加幅度為小。

表4.1 台灣地區近五年(77~81年)來交通相關資料統計表

年度 項目	77	78	79	80	81
登記機動 車輛數(輛)	8,930,878	10,167,391	11,432,605	12,582,125	13,870,077
領照人數 (人)	—	—	—	10,000,568	10,394,088
交通事故 次數(次)	7,044	6,405	6,206	4,729	3,489
交通事故 死亡人數(人)	4,190 (0.59)	3,930 (0.61)	3,910 (0.63)	3,305 (0.70)	2,717 (0.78)
交通事故 受傷人數(人)	7,461 (1.06)	6,571 (1.03)	6,155 (0.99)	4,308 (0.91)	2,929 (0.84)
車體損壞金額 (百元)	2,148,480 (305)	2,289,680 (357)	2,584,571 (416)	2,317,496 (490)	1,900,577 (545)
醫藥費金額 (百元)	3,510,930 (498)	3,066,012 (479)	3,258,687 (525)	2,815,235 (595)	2,125,508 (609)
其他損失金額 (百元)	6,827,103 (969)	6,314,434 (986)	6,736,289 (1,085)	5,287,811 (1,118)	4,640,280 (1,330)

資料來源：交通部統計處與內政部警政署。

註：1.民國八十一年資料累計至十二月底。

2.括弧內為平均每件交通事故死傷人數及損失金額。

### 三 平均每件道路交通事故財損金額增加

至於平均每件道路交通事故的財損情形無論是在車體損壞金額、醫藥費金額或其他損失都是呈現增加的趨勢，其中平均每件道路交通事故的車體損壞金額由民國七十七年的新台幣三萬零五

百元增加至民國八十一年的一萬四千五百元（增加78.69%），醫藥費金額由新台幣四萬九千八百元增加至六萬零九百元（增加22.29%），其他損失金額則由新台幣九萬六千九百元增加至十三萬三千元（增加37.25%）。基本上此損失金額因為係執勤員警於事故現場概估，往往較實際金額為低，不過，大致仍可發現此一逐年增加的趨勢。

總體而言，平均每件道路交通事故死亡人數的增加幅度較平均每件道路交通事故受傷人數減少幅度為高，且平均每件道路交通事故財損金額亦逐年增加，顯示道路交通事故之嚴重性有更為惡化的趨勢；因此對於現今道路交通安全要進行有效之改善，不僅要努力於如何使總道路交通事故次數、死亡人數、受傷人數與財損金額逐漸降低外，更要加強於降低每一件道路交通事故之死亡人數、受傷人數與財損金額。

而由每一件道路交通事故之死亡人數、受傷人數與財損金額逐漸增加的問題來看，改善之道除了要著重於事前由工程、教育與執法，即三E的策略來進行預防及改善外，如何對於道路交通事故發生後之妥善處理亦甚為重要，汽車第三人責任險就是其中之一項重要措施，不過藉由其費率制定之策略方向，亦可間接達成預防交通事故發生之目標，這也就是進行本研究最主要的動機。

其次進一步再由最近五年來（民國七十七年至八十一年）汽車與機車分別在道路上所發生交通事故之變化趨勢來看（詳見表4.2），無論是汽車或機車發生道路交通事故的總次數與死亡人數大致均呈現下降趨勢，不過平均每件汽車肇事死亡人數則呈現增加的現象（註：由民國七十七年的0.62人增至民國八十一年的一人，增加率為33.87%）；至於汽車發生道路交通事故之比例，無論是在平均每千輛汽車的肇事次數亦或是平均每件汽車肇事的死亡人數，均較機車為高，當然這可能與平均汽車乘載人數較機車為多有關，但在平均每件汽車肇事受傷人數方面則兩者差異性不大。以民國八十

表4.2 台灣地區近五年(77~81年)來汽機車  
道路交通事故變化統計表

項 目		年 度	77	78	79	80	81
汽 車	車 輛 數 (千輛)		2,120	2,586	3,005	3,342	3,813
	肇 事 次 數		4,658	4,487	3,975	3,570	2,773
	平均每千輛肇事次數		2.20	1.74	1.32	1.07	0.73
	肇 事 死 亡 人 數		2,884	2,951	2,682	2,652	2,292
	平均每件肇事死亡人數		0.62	0.66	0.67	0.74	0.83
	肇 事 受 傷 人 數		4,842	4,574	4,183	3,099	2,308
	平均每件肇事受傷人數		1.04	1.02	1.05	0.87	0.83
機 車	車 輛 數 (千輛)		6,811	7,619	8,460	9,233	10,057
	肇 事 次 數		2,486	1,918	1,588	1,159	716
	平均每千輛肇事次數		0.53	0.25	0.19	0.13	0.07
	肇 事 死 亡 人 數		1,306	979	766	653	425
	平均每件肇事死亡人數		0.53	0.51	0.48	0.56	0.59
	肇 事 受 傷 人 數		2,619	1,997	1,561	1,029	621
	平均每件機車受傷人數		1.05	1.04	0.98	0.89	0.87

資料來源：內政部警政署。

年一為例，平均每件汽車肇事死亡人數為0.83人、而機車平均為0.59人；平均每件汽車肇事受傷人數為0.83人，機車平均為0.87人。不過，由此也可以發現，現行汽車第三人責任險上投保人僅規定以汽車為對象，事實上並不十分合理，因為汽、機車在發生道路交通事故後之嚴重性，基本上並無很大差異，同時面對事故發生後之處理也是同等重要，因此，現行有關汽車第三人責任險應該也要對機車加以審慎考慮。

為了進一步對汽機車肇事特性與風險加以瞭解，以提供汽機車第三人責任險訂定保費方案之參考，以下將分別針對汽、機車之不同肇事特性與風險程度進行分析。

#### 4.2 汽車車輛駕駛人違規與肇事特性分析

有關汽車車輛駕駛人肇事特性分析，本研究以民國八十年所發生道路交通事故之第一當事人為樣本，選取有關當事人使用車種及基本特性（包括性別、年齡、職業、教育程度、駕駛年資等），以分析其與事故發生之相關性，同時為瞭解肇事當事人平常交通違規狀況，另請交通部數據通信所協助提供有關其違規記點資料一併加以分析，以下茲就個人基本資料之各屬性加以討論。

##### 一、車 種

依據內政部警政署「道路交通事故調查報告表」之記載，將汽車細分其車種為營業大客車、自用大客車、營業小客車、自用小客車、營業大貨車、自用大貨車、營業小貨車、自用小貨車、特種車、軍車、馬達三輪車、拼裝車、農耕用車、動力機械、拖車、慢車、及其他等十七類。其中就發生總次數、死亡人數與受傷人數來比較（詳見表4.3），皆以自用小客車為最高，其次依序為營業大貨車與自用小貨車；但就每萬輛車之發生次數來看，則前三位分別為營業大客車（101.3次／萬輛）、營業大貨車（

表4.3 民國八十年各型汽車道路交通事故統計表

項目 車種	車 輛 數	肇事次數	死亡人數	受傷人數	平均每件 死亡人數	平均每件 受傷人數
營業大客車	14,811	150 (101.3)	122 ( 82.4)	191 (129.0)	0.81	1.27
自用大客車	6,230	25 ( 40.1)	35 ( 56.2)	47 ( 75.4)	1.40	1.88
營業小客車	101,044	218 ( 21.6)	80 ( 7.9)	215 ( 21.3)	0.37	0.99
自用小客車	2,541,837	1,599 ( 6.3)	1,107 ( 4.4)	1,696 ( 6.7)	0.69	1.06
營業大貨車	40,569	547 ( 95.4)	519 ( 90.5)	359 ( 62.6)	0.95	0.66
自用大貨車	69,066	162 ( 23.5)	146 ( 21.1)	97 ( 14.0)	0.90	0.60
營業小貨車	5,841	18 ( 30.9)	17 ( 29.1)	21 ( 36.0)	0.94	1.17
自用小貨車	530,173	444 ( 8.4)	310 ( 5.8)	394 ( 7.4)	0.70	0.89
特 種 車	22,897	45 ( 19.7)	23 ( 10.0)	99 ( 43.2)	0.51	2.20
軍 車	—	14 ( — )	8 ( — )	12 ( — )	0.57	0.86
馬達三輪車	—	5 ( — )	3 ( — )	2 ( — )	0.60	0.40
拼 裝 車	—	35 ( — )	32 ( — )	18 ( — )	0.91	0.51
農 耕 用車	—	3 ( — )	3 ( — )	0 ( — )	1.00	0.00
動 力 機械	—	5 ( — )	5 ( — )	0 ( — )	1.00	0.00
拖 車	—	1 ( — )	0 ( — )	1 ( — )	0.00	1.00
慢 車	—	13 ( — )	7 ( — )	11 ( — )	0.54	0.85
其他及不明	—	286 ( — )	235 ( — )	116 ( — )	0.82	0.41
合 計	3,349,236	3,570	2,652	3,279		

資料來源：內政部警政署。

註：括弧內為每萬輛該車種之事故次數、死亡人數或受傷人數。

95.4次／萬輛）與自用大客車（30.8次／萬輛），而每萬輛車之死亡人數前三位分別為營業大貨車（90.5人／萬輛）、營業大客車（82.4人／萬輛）與自用大客車（56.2人／萬輛），至於每萬輛車之受傷人數前三位分別也為營業大客車（129.0人／萬輛）、自用大客車（75.4人／萬輛）與營業大貨車（62.6人／萬輛），可以發現大型車發生道路交通事故的比例與嚴重性皆很高，尤其是營業大客車、自用大客車與營業大貨車，值得有關主管單位在擬定相關交通安全措施時多加注意。

## 二、性 別

就汽車道路交通事故第一當事人的性別分佈來看（詳見表4.4），男性所佔比例最高，約96.50%，遠高於女性的3.39%，而這可能與目前男性使用汽車比例及女性在汽車駕駛態度較謹慎有關。

表4.4 民國八十年汽車道路交通事故  
第一當事人性別分佈統計表

性 別	人 數	百分比 (%)
男	3,447	96.50
女	121	3.39
不 明	2	0.11
合 計	3,570	100.00



### 三 年 齡

就汽車道路交通事故第一當事人的年齡分佈來看（詳見表4.5），40歲至21歲此一年齡層所佔比例即高達64.91%，這可能與此年齡層為目前主要社會經濟主體，其活動力與運輸工具使用比例較其他年齡層為高有關。而51歲以上與20歲以下所佔比例合計不超過10%（約9.33%），則可能與前者活動力逐漸降低，而後者經濟能力低與剛達考駕照年齡尚未廣泛使用車輛有關。

表4.5 民國八十年汽車道路交通事故  
第一當事人年齡分佈統計表

年 齡	人 數	百分比 (%)	年 齡	人 數	百分比 (%)
61歲以上	58	1.62	21至30歲	1,199	33.59
51至60歲	148	4.15	20歲以下	148	4.15
41至50歲	546	15.29	不 明	409	11.46
31至40歲	1,062	29.75	合 計	3,570	100.00

### 四 職 業

就汽車道路交通事故第一當事人的職業分佈來看（詳見表4.6），最高前兩位分別為職業駕駛人（22.30%）與工人（13.28%），這可能與此兩種職業類型的駕駛人使用汽車的機會較多有關，尤其是職業駕駛人，值得有關主管當局在訂定保險費率與交通安全措施時多加考慮。同時在此資料分析上也發現屬於不明的比

例偏高，約29.72%，可能影響資料分析結果，日後對於此資料之填寫應力求完整，以利於資料分析。

表4.6 民國八十年汽車道路交通事故第一當事人職業分佈統計表

職 業	人 數	百分比 (%)	職 業	人 數	百分比 (%)
農 林 漁 礦 業	222	6.22	社 會 團 體	8	0.22
製 造 業	15	0.42	傳 播 文 化 娛 樂	12	0.34
營 造 業	22	0.62	個 人 服 務	56	1.57
商 業	288	8.07	醫 療	10	0.28
水 電 煤 氣 業	18	0.50	工 人	474	13.28
運 輸 倉 儲 通 信 業	43	1.20	職 業 駕 駛 人	796	22.30
金 融 保 險 經 紀	9	0.25	學 生	41	1.15
工 商 服 務	67	1.88	其 他	84	2.35
公 共 行 政	138	3.87	無 業	116	3.25
教 育	25	0.70	不 明	1,061	29.72
國 防	65	1.82	合 計	3,570	100.00

## 五 教育程度

就汽車道路交通事故第一當事人的教育程度分佈來看（詳見表4.7），國中至高中（職）合計比例約佔43.51%，高中以上與國中以下比例較低，但此一比例分佈並無法顯示教育程度與道路交通事故肇事有明顯關係，因其分佈與目前國人教育程度分佈大致接近，並無顯著差異。另外在此資料分析上也發現與職業資料相同的問題，即屬於不明的比例偏高，約佔34.38%，建議日後對於此資料之填寫應力求完整，以利於資料分析的完整性。

表4.7 民國八十年汽車道路交通事故第一當事人  
教育程度分佈統計表

教育程度	人 數	百分比 (%)	教育程度	人 數	百分比 (%)
大 專	140	3.92	小 學	510	14.29
五 專	77	2.16	幼 稚 園	0	0.00
高 中	465	13.03	不 識 字	27	0.76
高 職	373	10.45	不 明	1,263	35.38
國 中	715	20.03	合 計	3,570	100.00

## 六 駕駛年資

由於汽車道路交通事故第一當事人的駕駛年資，目前並無一客觀可供參考的資料標準，本研究即就目前「道路交通事故調查

報告表」上有關駕照取得時間來作為推測，但因資料不明所佔比例偏高，約佔37.37%，故結果亦僅供參考。

就道路交通事故第一當事人駕照取得時間分佈來看，1至4年與5至10年所佔比例最高，兩者合計約50.34%，10年以上或1年以下（即新領照）比例則不高，或許與前者駕駛經驗熟練，而後者因新領照較小心所致。

表4.8 民國八十年汽車道路交通事故第一當事人  
駕照取得時間分佈統計表

取得駕照 時 間	人 數	百分比 (%)	取得駕照 時 間	人 數	百分比 (%)
21年以上	25	1.00	1年以下	103	1.64
11~20年	282	9.65	不 明	1,308	37.37
10~5年	843	22.03	合 計	3,570	100.00
1~4年	1,009	28.31			

#### 七、違規記錄

對於汽車道路交通事故第一當事人的違規記錄而言，本研究以目前「道路交通管理處罰條例」第六十三條第一項對於較重大之交通違規（如超速、爭道行駛、不依規定行駛高速公路等）所採取的違規計點數為參考依據，透過交通部數據通信所取得民國八十年汽車道路交通事故第一當事人的違規記點數整理其結果如表4.9。

由民國八十年汽車道路交通事故第一當事人違規計點數分佈統計來看，發現違規點數為零點者佔55.01%，一點以上僅佔14.73%，似乎發生道路交通事故之第一當事人違規情形不嚴重，但因資料不明所佔比例偏高，約佔30.25%，故結果亦僅供參考，有待未來獲得更多資料時再做進一步之分析。

表4.9 民國八十年汽車道路交通事故第一當事人  
違規計點數分佈統計表

違規計點數	人 數	百分比 (%)
零 點	1,964	55.01
一 點	326	9.13
兩 點	141	3.95
三點及以上	59	1.65
不 明	1,080	30.25
合 計	3,570	100.00

#### 4.3 機車車輛駕駛人違規與肇事特性分析

##### 一、車 種

機車可細分其車種為重型機車與輕型機車。其中就發生總肇事次數、死亡人數與受傷人數來比較（詳見表4.10），皆以重型機車為最高，而就每萬輛機車之發生次數來看，也是如此，且其

平均次數或人數均約為輕型機車的兩倍，至於平均每件機車事故之死亡人數與受傷人數，則重型機車與輕型機車大致接近，不過總體而言，可以發現重型機車發生道路交通事故的比例與嚴重性皆很高，值得有關主管單位多加強注意與預防。

表 4.10 民國八十年各型機車道路交通事故統計表

項目 車種	車輛數	肇事次數	死亡人數	受傷人數	平均每件 死亡人數	平均每件 受傷人數
重型機車	6,140,399	923 ( 1.5)	533 ( 0.9)	819 ( 1.3)	0.58	0.89
輕型機車	3,092,490	236 ( 0.8)	120 ( 0.4)	210 ( 0.7)	0.51	0.89
合計	12,582,125	1,159	653	1,029		

資料來源：內政部警政署。

註：括弧內為每萬輛該車種之事故次數或死亡人數或受傷人數。

## 二 性 別

就機車道路交通事故第一當事人的性別分佈來看（詳見表 4.11），如同汽車部份一樣，還是男性所佔的比例遠高於女性（約 89.47%：10.53%），但兩者比例之相差略低於汽車。

## 三 年 齡

就機車道路交通事故第一當事人的年齡分佈來看（詳見表 4.12），仍以 30 歲以下所佔比例最高，約佔 61.43%，尤其值得注意的是 20 歲以下所佔比例有 28.99%，這可能與十八歲即可報考機車，且機車價格較汽車便宜相關，因此機車已成為二十歲以下民眾的最主要的自用運輸工具。

表 4.11 民國八十年機車道路交通事故  
第一當事人性別統計表

性 別	人 數	百分比 (%)
男	1,037	89.47
女	122	10.53
合 計	1,159	100.00

表 4.12 民國八十年機車道路交通事故  
第一當事人年齡分佈統計表

年 齡	人 數	百分比 (%)	年 齡	人 數	百分比 (%)
61歲以上	78	6.73	21至30歲	376	32.44
51至60歲	73	6.30	20歲以下	336	28.99
41至50歲	95	8.20	不 明	29	2.50
31至40歲	172	14.84	合 計	1,159	100.00

#### 四 職 業

就機車道路交通事故第一當事人的職業分佈來看（詳見表4.13），最高前兩位分別為工人（20.45%）與學生（10.96%），這可能與此兩種職業類型的駕駛人使用機車的機會較多之故，尤其是工人。另外，學生佔第二位，這配合機車道路交通事故第一當事人年齡分佈的結果來看，可以發現二十歲以下的學生在機車使用安全上是值得有關主管當局在訂定保險費率與交通安全措施時多加考慮。同時在此資料分析上也發現屬於不明的比例偏高，約37.88%，這對於分析結果之可採用性影響很大。

表4.13 民國八十年機車道路交通事故  
第一當事人職業分佈統計表

職 業	人 數	百分比 (%)	職 業	人 數	百分比 (%)
農林漁礦業	91	7.85	社會團體	3	0.26
製 造 業	4	0.35	傳播文化娛樂	2	0.17
營 造 業	3	0.26	個人服務	17	1.4
商 業	28	2.42	工 人	237	20.45
水電煤氣業	6	0.52	職業駕駛人	8	0.69
運輸倉儲 通 信 業	8	0.69	學 生	127	10.96
金融保險 經 紀	3	0.26	其 他	32	2.76
工商服務	15	1.29	無 業	64	5.52
公共行政	44	3.80	外 國 人	1	0.09
教 育	6	0.52	不 明	439	37.88
國 防	21	1.81	合 計	1,159	100.00



## 五 教育程度

就機車道路交通事故第一當事人的教育程度分佈來看（詳見表4.14），國中至高中（職）合計比例約佔38.82%，高中以上與國中以下比例較低，但此一比例分佈並無法顯示教育程度與道路交通事故肇事有明顯關係，主要係因其分佈與目前國人教育程度分佈大致接近，並無顯著差異之故。另外在此資料分析上也發現與職業資料相同的問題，即屬於不明的比例偏高，約佔41.67%，建議日後對於此資料之填寫應力求完整，以利於資料分析的完整性。

表4.14 民國八十年汽車道路交通事故第一當事人  
教育程度分佈統計表

教育程度	人 數	百分比 (%)	教育程度	人 數	百分比 (%)
大 專	39	3.36	小 學	128	11.04
五 專	37	3.19	幼 稚 園	0	0.00
高 中	137	11.82	不 識 字	22	1.90
高 職	118	10.18	不 明	483	41.67
國 中	195	16.82	合 計	1,159	100.00

## 六 駕駛年資

機車道路交通事故第一當事人的駕駛年資，目前亦並無一客觀可供參考的資料標準，本研究即就目前「道路交通事故調查報告表」上有關駕照取得時間來作為推測，但因資料不明所佔比例相當偏高，約佔65.31%，故結果亦僅供參考。

就道路交通事故第一當事人駕照取得時間分佈來看，1至4年與5至10年所佔比例最高，兩者合計約25.71%，10年以上或1年以下（即新領照）比例則不高，或許與前者駕駛經驗熟練，而後者因新領照較小心所致。

表 4.15 民國八十年機車道路交通事故第一當事人  
駕照取得時間分佈統計表

取得駕照 時 間	人 數	百分比 (%)	取得駕照 時 間	人 數	百分比 (%)
21年以上	20	1.73	1年以下	30	2.59
11~20年	54	4.66	不 明	757	65.31
10~5年	148	12.77			
1~4年	150	12.94	合 計	1,150	100.00

## 七、違規記錄

就機車道路交通事故第一當事人的違規記點數分佈來看（詳見表4.16），因為不明比例高達73.68%，故本資料統計結果僅供參考，不做進一步分析。

表4.16 民國八十年汽車道路交通事故第一當事人  
違規計點數分佈統計表

違規計點數	人 數	百分比 (%)
無	286	24.67
一 點	17	1.47
兩 點	2	0.17
不 明	854	73.68
合 計	1,159	100.00

## 第五章 強制汽車責任保險基本補償分析

### 5.1 強制汽車責任保險基本補償項目之考量

強制汽車責任保險係屬政府之政策性保險，其政策目標在經由強制汽車所有人投保責任保險，俾被保險車輛肇事致受害人遭受損害，被保險人受賠償之請求時，保險人負賠償及給付保險金予受害人之責，使汽車交通事故受害人之損失獲得合理之基本補償，以保障交通事故受害人之權益，並實現道路交通管理政策，促進道路交通安全與秩序。

道路交通事故所造成損失之給付，涉及人員死亡及財物之毀損，由於每個人主客觀條件不同，一旦發生肇事理賠時不僅給付項目需予以確定，同時對於給付標準亦需加以訂定以避免發生理賠糾紛。唯依據現行強制汽車第三人責任保險條款中有關保險金額之規定，因汽車肇事致第三人死亡或受傷者，每一個人保險金額為新台幣三十萬元，每一意外事故之保險金額為新台幣六十萬元；而所稱「每一個人之保險金額」，係指在任何一次意外事故內，對每一個人死亡定額給付之金額或受有體傷者所負之最高賠償責任而言；如同一次意外事故致二人以上死亡或受有體傷時，保險公司之賠償責任以強制汽車第三人責任保險之保險證所載「每一意外事故之保險金額」為限，並仍受「每一個人之保險金額」之限制；又如同一次意外事故致三人以上死亡或受有體傷且應賠償總金額超過六十萬元時，保險公司得依下列方式之一給付賠償金額：(一)將應賠付之六十萬元給付被保險人；(二)依被保險人之書面通知將應賠付之六十萬元給付受害人或享有損害賠償請求權之人。此種補償規定對受害人而言，有時並不算公平，尤其是一件事故多人傷亡時，個別受害人之基本補償將大打折扣。至於車禍發生後，對於被害人之損害究應如何補償，始為合理之基本補償，可分為以下數方面加以探討。

### 一、醫療費用之補償

發生肇事，受害人首先面臨醫療給付之問題，對於受害人而言醫療費用之支出屬於意外支出，本項給付通常採實支實付的方式，以民國81年道路交通事故報告資料顯示，整年共發生3,489件事故，其醫療費用總金額為212,550,800元，平均每件事故的醫療費用約為60,920元。

### 二、所得損失之補償

受害人於治療或療養期間因無法工作影響日常生計，通常被視為暫時殘廢，因此所得給付一般可依其薪資之某一百分比率按月或按週予以補償。

### 三、殘廢或死亡的補償

嚴重的傷害致殘廢或死亡，對於被害人或其生活仰給之人或其遺族而言，係導致經濟來源之永遠喪失，此項給付通常須按所受到之殘廢程度之不同或死亡，給予一次之補償。

### 四、財損之補償

因車禍而導致之財損並不直接對人體生命構成威脅，在實施強制汽車責任保險中並非為補償之主要目標，即便有其數額亦相當有限，本研究建議財損之補償可在任意汽車保險中由汽車所有人或駕駛人自由參加，勿須將財損補償納入基本補償內；根據民國81年道路交通事故報告資料之統計，財損分為車輛損失及其他兩項，兩項整年之損失金額總計數量分別為190,057,700元與464,028,000元，總計為654,085,700元，單件平均財損為187,470元。

### 五、精神痛苦補償

精神痛苦屬無形之損失，很難予以客觀地衡量，若將其列入補償範圍內，不但增加投保人之負擔，亦可能造成賠款給付之氾濫，此項精神痛苦之補償亦建議予以排除。

綜合上述說明，強制汽車責任險在使受害人能獲得基本保障並兼顧保費又不致太高的情況下，考慮以每一個事故受害人之基本補償是一項較實際的作法，而每一個事故受害人之基本補償建議界定在醫療費用給付、所得損失給付、殘廢給付及死亡給付等四大類項，每一件交通事故補償對象（受害人數）沒有限制，每一受害人依其傷亡程度予以補償，且均受相同的基本補償之保障。

## 5.2 強制汽車責任保險給付標準

考量一個人無論遭遇車禍或於工作期間發生職業意外災害，對於其醫療費用及經濟損失彌補之需要，在本質上並無二致，故本研究參酌行政院經建會研擬「強制汽車第三人責任保險改進方案」之成果，並以目前勞保給付規範為藍本，建議規範我國強制汽車責任保險給付內容如下：

### 一 醫療費用給付

醫療給付規定如下：

- (一) 參考勞保條例第四十一條規定，為期有效控制醫療成本，得規定交通事故致傷人員儘量向各指定醫院請求診治。惟因交通事故體傷者大部分須立即接受治療，因此緊急救護可不受須於指定醫院請求診治之限制，不過俟病情穩定後仍應儘可能移往指定醫院申請進一步治療。
- (二) 參照勞保條例第四十三條規定，醫療給付範圍規定如下：
  - 1. 診察（包括檢驗及會診）。
  - 2. 藥劑或治療材料之給與。
  - 3. 處置、手術或治療。
  - 4. 膳食費用三十日內之全數及超過三十日之半數。
  - 5. 病房之供應，以勞保病房為準。交通事故受害人自願住較高等病房者，其超出部分由接受診療者自付其差額。

ㄟ參考勞保條例第四十四條規定，醫療給付不包括美容外科、義齒、義眼、眼鏡或其他附屬品之裝置、特別護士看護、掛號費、證件費、醫療院、所無設備之診療及第(ㄟ)條未包括之項目。其中病人運輸與輸血兩項，在交通事故之醫療施行中常有其緊急必要性，故建議不排除在給付範圍內。

ㄠ參考勞保條例第四十五條規定，交通事故受害人因傷住院診療，住院日數超過一個月者，每一個月應由醫院辦理住院手續一次。住院診療之交通事故受害人，經保險人指定醫院診斷認為可以出院療養時，應即出院；如拒不出院時，其繼續住院所需費用應自行負擔。

ㄡ交通事故受害人因受有體傷致殘廢，經領取殘廢給付後，不得以同一體傷申請住院。

ㄢ醫療給付係純粹之補償保險，採實支實付之方式，並無最高限額之限制，其用意在於補償交通事故受害人之醫療費用支出，然為防止發生超額給付，導致醫療費用氾濫及不當得利之情事，宜有其他保險除外之規範；因此，交通事故受害人在保險有效期間內領取其他保險醫療給付者，除給付不足之差額由本保險予以補償外，不得享有本保險之醫療給付。

ㄣ參考勞保條例第四十九條規定，交通事故受害人診療所需之費用，由保險人逕付各診療醫院所，交通事故受害人不得請領現金。

## 二 所得損失給付

(一)參考勞保條例第三十四條規定，交通事故受害人因車禍致體傷不能工作，以致未能取得原有薪資，正在治療中者，自不能工作之第四日開始，發給所得損失津貼。

(二)參考勞保條例第三十六條規定傷病補償費，所得損失津貼按單位基本補償金額之百分之七十核計，每半個月發給一次；如經過一年尚未痊癒者，所得損失津貼按單位基本補償金額之二分之一核計，但以一年為限。

(三) 參考勞保條例第十四條規定，勞保月投保薪資係指由投保單位按被保險人之月薪資總額，依投保薪資分級表（如表5.1）之規定，向保險人申報之薪資。而交通事故受害人員可能遍佈各年齡層及各行業別，除具有軍保、公保或勞保身份者外，並包括以佣金方式為酬勞者、未具有受僱人身份者、失業者、家管者及無工作能力之人口亦為保障之對象，因此第(二)項中之單位基本補償金額並無較公正客觀的統一薪資可為依據，給付時易滋生困擾。本研究建議參酌台閩地區勞工保險局統計之勞保平均投保薪資為強制汽車責任險之月單位基本補償金額，若以民國八十一年台閩地區勞工保險之平均投保薪資為新台幣15,445元之統計數字，此項基本補償金額約為現行勞工保險投保薪資分級表第7級之平均投保薪資，至於日給付單位基本補償金額得參照勞工保險之計算方式，以上述月基本補償金額除以三十日做為日單位基本補償金額，其值約為新台幣515元。

四 交通事故受害人年齡未滿十六歲者不得享有所得損失給付，唯能提出在職或職業證明者，不在此限。

(四) 參考勞保條例第三十八條規定，交通事故受害人已依前述第(一)、(二)項領足所得損失津貼，期滿未痊癒經保險人指定醫院診斷為永不能復原者，得視體傷情形申請繼續治療或依前述殘廢給付規定請領殘廢給付。

(六) 交通事故受害人已由其他保險獲得損失津貼者，除其請領之津貼低於本保險所得損失給付所規定之限額時，得由本保險就不足部分補足其差額外，不另行發給所得損失津貼。

### 三 殘廢給付

(一) 參考勞保條例第五十四條規定，交通事故受害人因車禍所受體傷，經治療終止後，如身體遺存障害，適合勞工保險殘廢給付標準所規定之項目者，建議依其標準實施給付，其參考建議表



表5.1 勞工保險投保薪資分級表

投保薪資等級	月薪資總額 (實物給付應折現金計算)	月投保薪資	日投保薪資	備註
第1級	12,365元以下	12,365元	412元	
第2級	12,365元至12,600元	12,600元	420元	
第3級	12,601元至13,200元	13,200元	440元	
第4級	13,201元至13,800元	13,800元	460元	
第5級	13,801元至14,400元	14,400元	480元	
第6級	14,401元至15,000元	15,000元	500元	
第7級	15,001元至15,600元	15,600元	520元	
第8級	15,601元至16,500元	16,500元	550元	
第9級	16,501元至17,400元	17,400元	580元	
第10級	17,401元至18,300元	18,300元	610元	
第11級	18,301元至19,200元	19,200元	640元	
第12級	19,201元至20,100元	20,100元	670元	
第13級	20,101元至21,000元	21,000元	700元	
第14級	21,001元至21,900元	21,900元	730元	
第15級	21,901元至22,800元	22,800元	760元	
第16級	22,801元至24,000元	24,000元	800元	
第17級	24,001元至25,200元	25,200元	840元	
第18級	25,201元至26,400元	26,400元	880元	
第19級	26,401元至27,600元	27,600元	920元	
第20級	27,601元至28,800元	28,800元	960元	
第21級	28,801元至30,300元	30,300元	1,010元	
第22級	30,301元至31,800元	31,800元	1,060元	
第23級	31,801元以上	33,300元	1,110元	

請詳參表5.2。此外經保險人指定醫院診斷為永久殘廢者，得按規定之單位基本金額依同表規定之等級及給付標準，一次請領殘廢補助費。

(二) 交通事故受害人領取所得損失津貼期滿，或其所受體傷經治療一年以上尚未痊癒，如身體遺存障害，適合殘廢給付標準表規定之項目，並經保險人指定醫院、所診斷永久不能復原者，得比照前第(一)項之規定辦理。

(三) 參照勞保條例第五十五條規定，殘廢給付依下列規定審核辦理之：

1. 交通事故受害人身體遺存障害，適合殘廢給付標準表規定之任何一項目時，按各該項目之殘廢等級給與之。
2. 交通事故受害人身體遺存障害，同時適合殘廢給付標準表之任何兩項目以上時，除依後述之第3.款至第6.款規定外辦理外，按其最高殘廢等級給與之。
3. 交通事故受害人身體遺存障害，同時適合殘廢給付標準表（如表5.2）之第十五等級至第一等級間任何兩項目以上時，按其最高殘廢等級再提高一等級給與之。但最高等級為第一等級時，則仍按第一等級給與之。
4. 交通事故受害人身體遺存障害，同時適合殘廢給付標準表之第八等級至第一等級間任何兩項目以上時，按其最高殘廢等級再提高兩等級給與之。但最高等級為第二等級以上時，則仍按第一等級給與之。
5. 交通事故受害人身體遺存障害，同時適合殘廢給付標準表之第五等級至第一等級間任何兩項目以上時，按其最高殘廢等級再提高三等級給與之。但最高等級為第三等級以上時，則仍按第一等級給與之。
6. 交通事故受害人身體遺存障害，不適合殘廢給付標準表所規定之各項目時，得衡量其殘廢程度，比照同表所定之身體障害狀態，定其殘廢等級。

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
精神 障害	精神 障害	1 精神遺存極度障害， 終身不能從事任何工 作，經常需醫療護理 及專人週密監護者。	一	1,200日  618,000元	一、「精神、神經障害等級」之 審定基本原則：綜合其病灶 症狀，對於永久喪失勞動能 力與影響日常生活或社會生 活活動狀態及需他人扶助之 情況依左列各項狀況定其等 級。於審定時，須有精神科 、神經科、神經外科等專門 醫師診斷證明資料為依據。 (一)因重度精神、神經障害， 為維持生命必要之日常生 活活動，全須他人扶助者 ：適用第一級。 (二)因高度精神、神經障害， 為維持生命必要之日常生 活活動之一部須他人扶助 者：適用第二級。 (三)為維持生命必要之日常生 活活動尚可自理，但因精 神、神經障害高度，終身 不能從事工作者：適用第 三級。 (四)有失語、失認、失行等之 病灶症狀、四肢麻痺、錐 體外路症狀、記憶力障害 、知覺障害、感情障害、 意欲減退、人格變化等高 度障害；或者麻痺等症狀 ，雖為輕度，身體能力仍
		2 精神遺存高度障害， 終身不能從事任何工 作，日常生活需人扶 助者。	二	1,000日  515,000元	
		3 精神遺存顯著障害， 終身不能從事工作者。	三	840日 432,600元	
		4 精神遺存顯著障害， 終身祇能從事輕便工 作者。	七	440日 226,600元	
	神經 障害	5 中樞神經精系統機能 遺存極度障害，終身 不能從事任何工作， 經常需醫療護理或專 人週密照護者。	一	1,200日  618,000元	
		6 中樞神經精系統機能 之病變，引起截癱或 偏癱，致終身不能從 事任何工作，日常生 活需人扶助者。	二	1,000日  515,000元	
		7 中樞神經精系統機能 遺存極度障害，終身 不能從事工作者。	三	840日 432,600元	
		8 中樞神經精系統機能 遺存極度障害，終身 祇能從事輕便工作者。	七	440日 226,600元	

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續1)

身體 障害 系列	障害 項目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
精 神          神 經 障 害		9 神經系統之病變，由醫學上可證明局部遺存頑固神經症狀者。	十三	60日  30,900元	<p>存，但非他人在身邊指示，無法遂行其工作者：適用第三級。</p> <p>(五)因中等度精神、神經障害，精神及身體之勞動能力較一般顯明低下者：適用第七級。</p> <p>(六)通常無礙勞動，但在醫學上可證明其精神、神經遺有障害者：適用第十三級。上述之中樞神經系統障害，例如無知覺障害之錐體路及錐體外路症狀之輕度麻痺，依腦注氣造影檢查始可證明之輕度腦萎縮、腦波異常等屬之，此等症狀須據專門醫師檢查、診斷之結果審定之。</p> <p>(七)中樞神經系統之頑廢症狀如發生於四肢、感覺器之機能障害，按其發現部位所定等級定之，諸如因言語中樞損傷所致之失語症，準用言語機能障害審定之。</p> <p>二「平衡機能障害與聽力障害」等級之審定：因頭部損傷引起聽力障害與平衡機能障害同時併存時，須綜合其障</p>

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續2)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
精 神	神 經				<p>害狀況定其等級。</p> <p>三「外傷性癲癇」障害等級之審定：癲癇發作，同時應重視因反復發作致性格變化而終至癡呆、人格崩壞，即成癲癇性精神病狀態者，依說明一原則審定之。</p> <p>癲癇症狀之固定時期，應以經專門醫師之治療，認為不能期待醫療效果時，及因治療致症狀安定者為準，不論其發作型態，依下列標準審定之：</p> <p>(一)雖經充分治療，每週仍有一次以上發作者：適用第三級。</p> <p>(二)雖經充分治療，每週月有一次以上發作者：適用第七級。</p> <p>四「頭痛」障害等級之審定：頭痛之發現機率甚多，因頭外傷或各種中毒等之後，遺存主要的頭痛如次：</p> <p>(一)於挫傷、創傷部位之疼痛。</p> <p>(二)血管性頭痛。</p> <p>(三)肌肉緊張性頭痛。</p> <p>四頸性頭痛（後頭部交感神經症候群）。</p>
神	障				
經	害				

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續3)

身體 障害 系列		障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
				殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
精 神          神 經          神 經 障 害						<p>(五)大後頭神經痛等上位頸神經之神經痛或三叉神經痛。</p> <p>(六)心因性頭痛審定標準依下列規定：</p> <p>1.一般的勞動能力尚存，但因頭痛屢發，不能從事工作，致就業職種範圍，受相當限制者：適用第九級。</p> <p>2.通常勞動無礙，但有時發作即有礙勞動者：適用第十三級。</p> <p>五「眩暈及平衡機能障害」等級之審定：</p> <p>頭部外傷後或因中樞神經系疾病起因之眩暈及平衡機能障害，不單由於內耳障害引起，因小腦、腦幹部、前頭葉等中樞神經系之障害發現者亦不少，其審定標準如次：</p> <p>(一)為維持生命必要之日常生活活動仍有可能，但因高度平衡機能障害，終身不能從事工作者：適用第三級。</p> <p>(二)因中等度平衡機能障害、勞動能力較一般平常人顯</p>

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續4)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
精 神          神 經          神 障          經 害					<p>明低下者：適用第七級。</p> <p>(三)通常勞動無礙，但因眼震盪或其他平衡機能檢查認為有障害所見者：適用第十三級。</p> <p>六「外傷性脊髓障害」等級之審定，依其損傷之程度發現四肢等之運動障害、知覺障害、腸管障害、尿路障害、生殖器障害等，依說明一之原則，綜合其症狀選用合適等級。</p> <p>七「外傷後疼痛症候群」障害等級之審定：外傷後疼痛症候群：外傷後疼痛之特別形態，因四肢或其他神經不完全損傷而生之所謂「Causalgia」，於自然經仍不消退由醫學上可予證明者，得依下列標準審定其等級：</p> <p>(一)由於腦神經及脊髓神經之外傷或其他原因之神經痛，依其疼痛發作頻度，疼痛強度與持續時間及疼痛原因之他覺所見，對於疼痛影響勞動能力等判定其等級：例如於經便勞動以外之勞動，經常有障害程度之疼痛者：適用第七級</p>

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續5)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
精神 神經 障害	精神 神經 障害				<p>(二)由於外傷引起之「Causalgia」，按前列說明分別按其程度以第七級、第十三級審定之。</p> <p>八「根性及末梢性神經麻痺」障害等級之審定： 原則上準用受障害神經支配之身體各部器官之機能障害所定等級，但神經麻痺由於他覺可予證明而無相當等級可資適用時，按第十三級審定之。</p> <p>九「一氧化碳中毒後遺症」障害等級之審定： 一氧化碳中毒後遺症障害之審定，綜合其所遺諸症候，按照附註說明精神、神經障害等級之審定基本原則判斷，定其等級。</p>
眼 球 （ 兩 目 ）	視 力 障 害	10雙目失明者。	二	1,000日 515,000元	<p>一「視力」之測定，應用萬國式視力表以矯正後視力為準，但矯正不能者或依矯正後發生不等像症，因而工作上招致影響顯著者，得以裸眼視力測定之。</p> <p>二「失明」包括眼球喪失或摘出或不能辨明暗或僅能辨眼前手動者。</p> <p>三由於外傷引起高度之外傷性</p>
		11雙目視力減退至0.02以下者。	三	840日 432,600元	
		12雙目視力減退至0.06以下者。	五	640日 329,600元	
		13雙目視力減退至0.1以下者。	七	440日 226,600元	
		14一目失明，他目視力減退至0.02以下者。	三	840日 432,600元	



表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續6)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附  註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
眼	眼	15一目失明，他目視力減退至0.06以下者。	四	740日 381,100元	散瞳，且羞明流淚顯著，對於勞動有顯著之妨礙者：適用第十三級。
		16一目失明，他目視力減退至0.1以下者。	六	540日 278,100元	
		17一目失明，他目視力減退至0.6以下者。	七	440日 226,600元	
		18雙目視力減退至0.6以下者。	十	220日 113,300元	
		19一目失明者。	八	360日 185,400元	
		20一目視力減退至0.02以下者。	九	280日 144,200元	
		21一目視力減退至0.06以下者。	十	220日 113,300元	
		22一目視力減退至0.1以下者。	十一	160日 82,400元	
		23兩目遺存半盲症，視野狹窄或視野變形者。	十	220日 113,300元	視野之判定，在晝光下，明白視標直徑一公分，以八方位視野角度測定，減退至正常視野百分之六十以下者，謂之視野變形。暗點以採取絕對暗點為準，比較暗點不在此列。 一「眼球遺存顯著調節機能障害」係指調節力減退二分之一以上者。 二「眼球遺存顯著調節機能障害」係指眼球之注視野（向各方面之單眼視約五十度，兩眼視約四十五度）減退二
		24一目遺存半盲症，視野狹窄或視野變形者。	十四	40日 20,600元	
		25兩眼眼球遺存顯著調節機能障害或運動障害者。	十二	100日 51,500元	
		26一眼眼球遺存顯著調節機能障害或運動障害者。	十三	60日 30,900元	

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續7)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附  註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
眼	眼 眼 眼 眼 眼 (左或右)				分之一以上者。 三由於眼肌麻痺，正面視發生複視，以致兩眼視引起高度頭痛、眩暈，於日常生活與作業，有顯著障害者，準用第十三級。
		27兩眼眼瞼遺存顯著缺損者。	十	220日 113,300元	「眼瞼遺存顯著缺損」，係指閉瞼時，不能完全覆蓋角膜者。閉瞼時，角膜能夠完覆蓋，僅球結膜(眼白)外露程度之眼瞼部分缺損，不在給付範圍。「眼瞼遺存顯著缺損」，係指開瞼時，瞳孔範圍全覆(如眼瞼下垂)或閉瞼時，不能完全覆蓋角膜(如兔眼)者。
		28一眼眼瞼遺存顯著缺損者。	十二	100日 51,500元	
		29兩眼眼瞼遺存顯著運動障害者。	十二	100日 51,500元	
		30一眼眼瞼遺存顯著運動障害者。下者。	十三	60日 30,900元	
耳	耳 耳 耳 耳 (兩耳)	31兩耳鼓膜全部缺損或因病致聽覺機能喪失八十分貝以上者。	五	640日 329,600元	一本條例殘廢給付規定之「同一部位」，於聽覺障害，係指兩耳；兩耳聽覺障害程度不同時，應將兩耳之聽覺障害綜合審定，不得分別核定各耳障害等級後再提高其等級。如一耳適合第三十三項，他耳適合第三十四項之障害時，綜合其障害程度，應按第三十二項第七級審定之聽覺障害之測定，需用精密聽力計(Audiometer)行之，其平均聽力喪失率以分貝表示之。
		32兩耳鼓膜大部分缺損或因病致聽力損失七十分貝以上者。	七	440日 226,600元	
		33一耳鼓膜全部缺損或因病致聽覺機能喪失八十分貝以上者。	十	220日 113,300元	
		34一耳鼓膜全部缺損或因病致聽力機能損失七十分貝以上者。	十一	160日 82,400元	

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續8)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附  註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
耳					三、職業性難聽障害之審定期間，應於調離噪音工作場所後為之。 四、內耳損傷引起平衡機能障害之審定，準用精神、神經障害所定等級，按其障害與勞動能力之減損程度審定之。
	耳介（左或右） 缺損 障害	35 一側耳廓大部分缺損者。	十三	60日  30,900元	「耳廓大部分缺損者」，係指耳介軟骨缺損二分之一以上者。 同一耳，同時遺存聽覺障害（機能障害）與耳廓缺損（器質障害）者，得依勞工保險條例第五十五條規定，合併提高等級。
鼻	缺機能 損障 及害	36 鼻部缺損，致其機能遺存顯著障害者。	十	220日 113,300元	「鼻部缺損」，係指鼻軟骨全部或大部分缺損之程度。其「機能遺存顯著障害」，係指兩側鼻孔閉塞、鼻呼吸困難、不能矯治，或兩側嗅覺脫失者。
		37 鼻末缺損，而鼻機能遺存顯著障害者。	十三	60日 30,900元	
口	咀嚼 嚥下 及語 言機 能	38 喪失咀嚼、嚥下及言語之機能者。	二	1,000日 515,000元	一、咀嚼機能發生障害之主要原因，由於牙齒之損壞者，本表已另有專項訂明，此處規定之咀嚼機能障害，係專指由於牙齒以外之原因（如頰、舌、軟硬口蓋、顎骨、下顎關節等之障害），所引起者。食道狹窄、舌異常、咽喉頭支配神經麻痺等引起之嚥下障害，往往併發咀嚼機
		39 喪失咀嚼、嚥下或言語之機能者。	四	740日 381,100元	
		40 咀嚼、嚥下及言語之機能遺存顯著障害者。	五	640日 329,600元	
		41 咀嚼、嚥下或言語之機能遺存顯著障害者。	七	440日 226,600元	

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續9)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
口	咀 嚼				<p>能障害，故兩項障害合併定為「咀嚼、嚥下障害」：</p> <p>(一)「喪失咀嚼、嚥下之機能」，係指因器質障害或機能障害以致不能作咀嚼、嚥下運動，除流質食物外，不能攝取或嚥下者。</p> <p>(二)「咀嚼、嚥下機能遺存顯著障害」，係指不能充分作咀嚼、嚥下運動，致除粥、糊、或類似之食物以外，不能攝取或嚥下者。</p>
	嚥 下 及 語 言 機 能				
					<p>二言語機能障害，係指由於牙齒損傷以外之原因引起之構音機能障害、發聲機能障害及綴音機能障害等：</p> <p>(一)「喪失言語機能障害」，係指後列構成語言之口唇音、齒舌音、口蓋音、喉頭音等之四種語音機能中，有三種以上不能構音者</p> <p>(二)「言語機能遺存顯著障害」，係指後列構成語言之口唇音、齒舌音、口蓋音、喉頭音等之四種語音機能中，有二種以上不能構音者：</p> <p>1. 雙唇音：ㄅ ㄆ ㄇ (發音部位雙唇)</p>

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續10)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附  註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
口	咀 嚼 嚥 下 及 言 語 機 能				2.唇齒音：ㄘ (發音部位唇齒) 3.舌尖音：ㄌㄤㄌㄢ (發音部位舌尖與牙齦) 4.舌根音：ㄍㄤ (發音部位舌根與軟顎) 5.舌面音：ㄋㄣㄣ (發音部位舌面與硬顎) 6.舌尖後音：ㄗㄗㄗ (發音部位舌尖與硬顎) 7.舌尖前音：ㄆㄆㄆ (發音部位舌尖與上牙齦) 三因綴音機能遺存顯著障害， 祇以言語表示對方不能通曉 其意思者，準用「言語機能 遺存顯著障害」所定等級。 四因頭部外傷、顎骨周圍組織 損傷或舌之損傷而引起之「 味覺脫失」者準用第十三級 。
		牙齒障 害	42因遭受意外傷害致牙齒 缺損十齒以上者。	十一	160日 82,400元
		43因遭受意外傷害而致牙 齒缺損五齒以上者。	十三	160日 82,400元	

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續11)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附  註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
胸 腹 部 臟 器 (含 外 生 殖 器)	胸 腹 部 臟 器 障 害	44胸腹部臟器機能遺存極度障害，終身不能從事任何工作，經常需要醫療護理或專人周密照護者。	一	1,200日  618,000元	一胸腹部臟器： (一)胸部臟器，包括心臟、心囊、主動脈、氣管及支氣管、肺臟、胸膜、食道等。 (二)腹部臟器，包括胃、肝臟、膽囊、胰臟、小腸及大腸、腸間膜及脾臟等。 (三)泌尿器，包括腎臟、副腎、輸尿管、膀胱及尿道等。 (四)生殖器，包括內生殖器及外生殖器等。 二胸腹部臟器障害等級之審定： 胸腹部臟器機能遺存障害，須將症狀綜合衡量，永久喪失勞動能力與影響其日常生活活動或社會生活活動之狀況及需他人扶助之情形，比照精神、神經障害等級審定基本原則、綜合審定其等級。 三胸腹部諸器官中，有二種以上器官同時併存障害時，須將所有症狀綜合衡量，依前述原則，綜合審定，不得按各個器官障害等級合併再為提高等級。
		45胸腹部臟器機能遺存高度障害，終身不能從事任何工作，日常生活需人扶助者。	二	1,000日  515,000元	
		46胸腹部臟器機能遺存顯著障害，終身不能從事工作者。	三	840日  432,600元	
		47胸腹部臟器機能遺存顯著障害，終身祇能從事輕便工作者。	七	440日  226,600元	
		48喪失脾臟或一側腎臟者。	九	280日 144,200元	
		49膀胱機能完全喪失者。	三	840日 432,600元	
		50膀胱萎縮容量祇存五〇西西以下者。	八	360日 185,400元	
		51生殖器遺存顯著障害者。	十一	160日 82,400元	
		52胸腹部臟器遺存顯著障害者	十二	100日 51,500元	

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續12)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
胸 腹 部 藏 器 (含 外 生 殖 器)	胸 腹 部 藏 器 障 害				<p>四「塵肺症」障害等級之審定：</p> <p>塵肺症障害亦應按照前述「胸腹部臟器障害」等級審定之原則，審定其等級。</p> <p>五「生殖器遺存顯著障害」係指生殖器遺存器質顯著障害致生殖能力受顯著之限制者，如：</p> <p>(一)陰莖大部分缺損或癰痕等畸形，致性行為不能，因而喪失生殖機能者。</p> <p>(二)因癰痕腔口窄狹，陰莖不可能插入，致性行為不能，因而喪失生殖機能者。</p> <p>(三)喪失兩側睪丸，致不能生育者。</p> <p>(四)未滿四十五歲，原有生殖能力，因傷病割除兩側卵巢或子宮，致不能生育者</p> <p>(五)明顯確認因骨盤環骨折引起骨盤內臟神經（勃起中樞神經）病變所致之陽萎者，準用第十三級。</p> <p>六「胸腹部臟器遺存障害者」係指胸腹部遺存機能障害，致工作上確有明顯之阻害而由醫學上可予證明者，如膀胱括約肌變化所致之尿失禁</p>

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續13)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
					或肛門括約肌不全（因斷裂等）所致之大便失禁者，適用第五十二項第十二級。至於施行胃或膽囊切除術，如經過順利，未遺存明顯之永久性機能障礙者，不在給付圍範。
軀 幹	脊 柱 畸 形 或 運 動 障 害	53 脊柱遺存顯著畸形或顯著運動障害者。	七	440日 226,600元	一、脊柱為保持體位之支柱，其有遺存運動障害、畸形障害或荷重障害者，對於勞動能力喪失程度，不應拘執於脊柱椎骨個別之損傷程度做個別判斷，應從脊柱全體機能損傷若干程度，做綜合性之審查。 二、脊柱障害之審定： (一) 脊柱遺存畸形同時併存運動障害者，兩者均屬同一系列之障害不得合併提高等級，應按其中較重者定其等級。 (二) 脊柱畸形且有因脊髓之壓迫而致四肢麻痺他覺可以證明者，脊柱畸形與四肢麻痺可以合併提高等級。 (三) 脊柱運動障害或畸形障害與第五十六項鎖骨等之體幹骨畸形障害同時併存時，因障害系列不同，可以合併提高等級。
		54 脊柱遺存運動障害者。	九	280日 144,200元	
		55 脊柱遺存畸形者。	十二	100日 51,500元	



表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續14)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
軀 幹	脊 柱 畸 形 或 運 動 障 害				<p>三「顯著畸形」係指穿著衣服，由外部可以察知者。</p> <p>四脊柱運動障害：</p> <p>(一)「遺存顯著運動障害」，係指喪失生理運動範圍二分之一以上者。</p> <p>(二)「遺存運動障害」，係指喪失生理運動範圍三分之一以上者。</p> <p>(三)脊柱運動限制不明顯者，不在給付範圍。</p> <p>五「脊柱遺存畸形」，係指符合下列情況之一者：</p> <p>(一)著衣時由外部百易察見，但脫光後或由X光照片可以明顯察知脊柱或脊椎之一部，確有因骨折或其他病變引起之明顯變形(含缺損)者。</p> <p>(二)經手術切除棘狀突起三個以上者。</p>
	其 他 軀 幹 骨 畸 形 障 害	56 鎖骨、胸骨、肋骨、肩胛骨或骨盆骨遺存顯著畸形者。	十三	60日  30,900元	<p>一「鎖骨、胸骨、肋骨、肩胛骨或骨盆骨遺存顯著畸形」，係指脫衣後，由外部可以察知因骨折(含缺損)所致之明顯變形者，由X光診斷始能察知之變形，不在規定之列。</p> <p>二肋軟骨畸形，比照肋骨畸形辦理。</p>

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續15)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附  註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
					三第五十六項各項不同之體幹骨中有二項以上，顯著畸形併存時，得合併提高為第十二級。
頭、 臉、 頸	頭、 臉、 頸 部 醜 形	57 頭部、顏面部或頸部受損壞致遺存顯著醜形者。	十	220日  113,300元	一頭部、顏面部及頸部之醜形係指本表前列眼瞼、鼻及耳廓缺損以外，遺存於頭部、臉部及頸部日常露出有礙外觀之醜形者。 二「顯著醜形」依下列範圍為準： (一)在頭部遺存手掌大（不包含五指）以上之癍痕者。 (二)在額面部遺存雞卵大以上之癍痕或五公分以上之不規則線狀痕，或直徑三公分以上組織之凹陷（與人相遇時可引起他人注意之程度）者。 (三)在頸部遺存手掌大（不包含五指）以上之癍痕者。 四女性被保險人按第八等級給付。
上  肢 害	上 肢 缺 陷 障 害	58 兩上肢肘關節以上殘缺者。	二	1,000日 515,000元	
		59 兩上肢腕關節以上殘缺者。	三	840日 432,600元	
		60 一上肢肘關節以上殘缺者。	五	640日 329,600元	
		61 一上肢腕關節以上殘缺者。	六	540日 278,100元	

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續16)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附  註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
上           肢	手           指           缺           損           障           害	62 雙手十指均殘缺者。	四	740日 381,100元	「手指殘缺」係指： (一)在姆指者，係由指節間關節以上切斷者。 (二)其他各指，係指由近位指節間關節以上切斷者。
		63 雙手兩姆指殘缺者。	七	440日 226,600元	
		64 一手五指均殘缺者。	七	440日 226,600元	
		65 一手姆指殘缺者。	十	220日 113,300元	
		66 一手食指殘缺者。	十一	160日 82,400元	
		67 一手中指或無名指殘缺者。	十二	100日 51,500元	
		68 一手小指殘缺者。	十四	40日 20,600元	
		69 一手姆指、食指及其他任何手指共有四指殘缺者。	七	440日 226,600元	
		70 一手姆指及食指殘缺者。	八	360日 185,400元	
		71 一手姆指或食指及其他任何手指共有三指以上殘缺者。	八	360日 185,400元	
		72 一手姆指及其他任何手指共有二指殘缺者	九	280日 144,200元	
		73 一手食指及其他任何手指共有二指殘缺者	十	220日 113,300元	
		74 一手中指、無名指及小指殘缺者。	十	220日 113,300元	

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續17)

身體 障害 系列		障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附  註
				殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
上          肢	手 指 缺 損 障 害	75	一手姆指及食指以外 之任何手指共有二指 殘缺者。	十一	160日  82,400元	「指骨一部分殘缺」係指指骨 缺損一部分者，其程度由X光 照相可明確顯示其指骨有一部 分損失未達該指一半者。
		76	一手姆指之指骨一部 分殘缺者。	十四	40日 20,600元	
		77	一手食指之指骨一部 分殘缺者。	十四	40日 20,600元	
		78	一手中指、無名指或 小指之指骨一部分殘 缺者。	十五	30日 15,450元	
	上 肢 機 能 障 害	79	兩上肢均喪失機能者 。	二	1,000日 515,000元	一、「一上肢喪失機能」，係指 一上肢完全廢用，如下列情 況者： (一)一上肢三大關節完全強直 或完全麻痺，及該手五指 均喪失機能者。 (二)一上肢三大關節完全強直 或完全麻痺者。 (三)「三大關節」，係指「肩 關節」、「肘關節」及「 腕關節」。 二、「一上肢遺存顯著運動障害 」，係指一上肢各關節遺存 顯著運動障害，如下列情況 者： (一)一上肢三大關節均遺存顯 著運動障害，及該手五指 均喪失機能者。
		80	兩上肢三大關節中， 各有二大關節喪失機 能者。	三	840日 432,600元	
		81	兩上肢三大關節中， 各有一大關節喪失機 能者。	六	540日 278,100元	
		82	一上肢喪失機能者。	六	540日 278,100元	
		83	一上肢三大關節中， 有二大關節喪失機能 者。	七	440日 226,600元	
		84	一上肢三大關節中， 有一大關節喪失機能 者。	九	280日 144,200元	
	85	兩上肢均遺存顯著運 動障害者。	四	740日 381,100元		

表5.2 汽車強制保險殘廢給付標準建議表 (續18)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
上 肢	上 肢 機 能 障 害	86 兩上肢三大關節中，各有二大關節遺存顯著運動障害者。	五	640日 329,600元	(一) 一上肢三大關節均遺存顯著運動障害者。 (二) 以生理運動範圍，做審定關節機能障害之標準，規定如下： (一) 「喪失機能」，係指關節完全強直或完全麻痺狀態者。 (二) 「顯著運動障害」，係指喪失生理運動範圍二分之一以上者。 (三) 「運動障害」，係指喪失生理運動範圍三分之一以上者。 四 運動限制之測定： (一) 以各關節之生理運動範圍為基準。機能(運動)障害原因及程度明顯時，採用自動運動之運動範圍，如有心因性因素或障害原因與程度不明確時，則須由他動運動之可能運動範圍參考決定之。 (二) 經石膏固定患部，應考慮其癒後恢復之程度，做適宜之決定。 五 運動神經障害： (一) 「上膊神經叢完全麻痺者」，準用第八十二項第六
		87 兩上肢三大關節中，各有一大關節遺存顯著運動障害者。	七	440日 226,600元	
		88 一上肢遺存顯著運動障害者。	七	440日 226,600元	
		89 一上肢三大關節中，有二大關節遺存顯著運動障害者。	八	360日 185,400元	
		90 一上肢三大關節中，有一大關節遺存顯著運動障害者。	十一	160日 82,400元	
		91 兩上肢均遺存運動障害者。	六	540日 278,100元	
		92 一上肢均遺存運動障害者。	九	280日 144,200元	
		93 一上肢三大關節中，有二大關節遺存運動障害者。	十一	160日 82,400元	
		94 一上肢三大關節中，有一大關節遺存運動障害者。	十三	60日 30,900元	
		95 一上肢遺存假關節且有顯著運動障害者。	八	360日 185,400元	
上 肢	上 肢 機 能 障 害	96 一上肢遺存假關節者。	九	280日 114,200元	

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續19)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
上	上肢機能障害				<p>級審定。</p> <p>(一)腋窩神經麻痺、橈骨神經麻痺、正中神經麻痺、肘神經麻痺、尺骨神經麻痺、前鋸筋麻痺或三角筋麻痺等引起肢關節自動運動障害者，視其因麻痺範圍及引起運動障害之程度與部位，準用肢關節「喪失機能」或「顯著運動障害」各項規定審定之。</p> <p>(二)全部神經或多數之神經麻痺時，得按其引起自動運動障害之程度與範圍，參考同一上肢「喪失機能」或「顯著運動障害」審定之。</p> <p>(三)前列(一)、(二)兩項規定，於殘肢廣泛範圍，完全喪失知覺之障害者準用之。</p> <p>六關於上肢「動搖關節」，不論其為他動或自動，均依下列標準，定其等級：</p> <p>(一)勞動及日常行動有顯著妨礙，時常必需裝著固定裝具者，準用關節喪失機能規定等級。</p> <p>(二)勞動及日常行動，有相當之妨礙，但無經常裝著固</p>

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續20)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
上	上 肢 機 能 障 害				<p>定裝具之必要者，準用關節遺存顯著運動障害規定等級。</p> <p>七同一上肢遺存器質障害，同時遺存機能障害時準用等級特別審查規定如下：</p> <p>於同一上肢遺存器質障害（變形者除外）與機能障害時，原則上可以合併提高等級，但例如器質障害（不論曾已局部殘廢或新致之殘廢）在腕關節以上殘缺或者肘關節以上殘缺時，不論殘存關節之機能障害程度，在前者殘廢應按第六級，在後者殘廢應按第五級審定之。例如：</p> <p>(一)一上肢腕關節以上殘缺（第六級）同時肘關節及肩關節均喪失機能時，（第七級）應為第六級。</p> <p>(二)一上肢肘關節以上殘缺（第五級）同時肩關節喪失機能時（第九級）應為第五級。</p> <p>八同一上肢遺存機能障害同時手指遺存器質障害或機能障害時準用等級特別審查規定：</p>

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續21)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
上	上 肢 機 能 障 害				<p>於同一上肢三大關節遺存機能障害與手指器質障害或機能障害同時併存時，原則上可以合併提高等級，但任何情形（不論手指為器質障害或機能障害）其殘廢程度未達一上肢腕關節以上殘缺者（第六級）或一上肢喪失機能者（第六級）時，應按其下一等級之第七級審定之。</p> <p>例如：</p> <p>左上肢肩關節，腕關節均喪失機能（第七級）時同時左手有食指、中指、無名指三指均喪失機能時，此等障害合併提高等級即為第六級，但該手腕關節仍然存在，應按一上肢腕關節以上殘缺者第六級之下一等級第七級審定之。</p> <p>九、「一上肢遺存假關節且有顯著運動障害者」係指符合下列情況之一者。</p> <p>(一)上膊骨遺存假關節。</p> <p>(二)橈骨及尺骨雙方均遺存假關節者。</p> <p>十、「一上肢遺存假關節者」係指橈骨或尺骨任何一方遺存假關節者。</p>



表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續22)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
上 肢 障 害	畸形 障害 (上 膊 骨 或 前 膊 骨)	97 兩上肢長管骨遺存畸形者。	十一	160日 82,400元	「上肢長管遺存畸形」，係指符合下列情況之一者： 一上膊骨遺存畸形。 二前膊即橈骨及尺骨雙方均遺存畸形者（橈骨或尺骨之任何一方遺存畸形者，不在規定之列）。 前列畸形，須由外部可以察見，或X光片上有明顯之變形（形成約一六五度以上屈曲之不正合者）為準。長管骨骨折部假骨增殖，或有肥厚不能認為畸形（變形）。
		98 一上肢長管骨遺存畸形者。	十三	60日 30,900元	
	手 指 機 能 障 害	99 雙手十指均喪失機能者。	五	640日 329,600元	「手指喪失機能」係指： 一在姆指，中手指節關節或指節間關節，喪失生理運動範圍二分之一以上者。 二在其他各指，中手指關節，或近位指節間關節，喪失生理運動範圍二分之一以上者。 三姆指或其他各指之末節切斷達二分之一以上者。 四掌關節運動限制障害，第一中手指關節運動（姆指與小指之對向角及指間之離開）限制，準用指關節遺存顯著障害（喪失機能）所定等級辦理。 五握力障害，不在給付範圍。
		100 雙手兩姆指均喪失機能者。	八	360日 185,400元	
		101 一手姆指均喪失機能者。	八	360日 185,400元	
		102 一手姆指喪失機能者。	十一	160日 82,400元	
		103 一手食指喪失機能者。	十二	100日 51,500元	
		104 一手中指或無名指喪失機能者。	十三	60日 30,900元	
		105 一手小指喪失機能者。	十五	30日 15,450元	
		106 一手姆指、食指及其他任何手指，共有四指喪失機能者。	八	360日 185,400元	

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續23)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附 註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
上 手 指 機 能 障 害	107	一手姆指及食指喪失機能者。	九	280日 144,200元	「手指末關節不能屈伸」係指： 一遠位指節間關節完全強直之狀態者。 二因明確之屈伸肌之損傷致自動屈伸不能者。
	108	一手姆指或食指及其他任何手指，共有三指以上喪失機能者。	九	280日 144,200元	
	109	一手姆指及其他任何手指，共有二指喪失機能者。	十	220日 113,300元	
	110	一手食指及其他任何手指，共有二指喪失機能者。	十一	160日 82,400元	
	111	一手中指、無名指及小指喪失機能者。	十一	160日 82,400元	「手指末關節不能屈伸」係指： 一遠位指節間關節完全強直之狀態者。 二因明確之屈伸肌之損傷致自動屈伸不能者。
	112	一手姆指及食指以外之任何手指，共有二指喪失機能者。	十二	100日 51,500元	
	113	一手食指之末關節不能屈伸者。	十四	40日 20,600元	
	114	一手姆指及食指以外手指之末關節不能屈伸者。	十五	30日 15,450元	
下 肢 損 障 害	115	兩下肢膝關節以上殘缺者。	二	1,000日 515,000元	「跗蹠關節以上殘缺」係指： 一於足根骨切斷以下損缺者。 二中足骨與足根骨離斷以下損缺者。
	116	兩下肢足關節以上殘缺者。	三	840日 432,600元	
	117	兩下肢跗蹠關節以上殘缺者。	五	640日 329,600元	
	118	一下肢膝關節以上殘缺者。	五	640日 329,600元	

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續24)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附  註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
下 肢 損 害	足 趾 缺 損 障 害	119 一下肢足關節以上殘缺者。	六	540日 278,100元	下肢縮短之測定，自患側之腸骨前上棘與內踝下端之長度，與健側下肢比較測定其短縮程度。 「足趾殘缺」係指：自中足趾關節切斷而足趾全部缺損者。
		120 一下肢跗蹠關節以上殘缺者。	八	360日 185,400元	
		121 一下肢縮短五公分以上者。	九	280日 144,200元	
		122 一下肢縮短三公分以上者。	十一	160日 82,400元	
		123 雙足十趾均殘缺者。	六	540日 278,100元	
		124 一足五趾均殘缺者。	九	280日 144,200元	
		125 一足第一趾或其他之四趾均殘缺者。	十一	160日 82,400元	
		126 一足第二趾殘缺者。	十三	60日 30,900元	
		127 一足第一趾及其他任何之足趾，共有三趾殘缺者。	十	220日 113,300元	
		128 一足第二趾及其他任何之足趾，共有三趾殘缺者。	十二	100日 51,500元	
		129 一足第二趾及其他任何之足趾，共有二趾殘缺者。	十三	60日 30,900元	
		130 一足第三趾、第四趾及第五趾殘缺者。	十三	60日 30,900元	
		131 一足第一趾及第二趾以外之任何足趾中，有一趾或二趾殘缺者	十四	40日 20,600元	

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續25)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附  註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
下 下 肢 機 能 障 害	132	兩下肢均喪失機能者。	二	1,000日 515,000元	一「一下肢喪失機能」，係指一下肢完全廢用，如下列情況者： (一)一下肢三大關節均完全強直或完全麻痺者，以及一足五趾均喪失機能者。 (二)一下肢三大關節均完全強直或完全麻痺者。 二下肢之機能障害「喪失機能」、「顯著運動障害」或「運動障害」之審定，參照上肢之各該項規定。 三下肢之動搖關節審定，參照上肢之各該項規定。 四踵骨骨折後，骨折部如遺存第九項規定之神經症狀，同時足關節亦遺有機能障害時，得合併提高其等級。 五運動神經障害： (一)大腿神經麻痺、脛骨神經麻痺、腓骨神經麻痺等引起之自動運動障害，比照上肢附註五之(二)規定審定之。 (二)全部神經或多數之神經麻痺時，比照上肢附註五運動神經障害之(二)規定審定之。
	133	兩下肢三大關節中，各有二大關節喪失機能者。	三	840日 432,600元	
	134	兩下肢三大關節中，各有一大關節喪失機能者。	六	540日 278,100元	
	135	一下肢喪失機能者。	六	540日 278,100元	
	136	一下肢三大關節中，各有二大關節喪失機能者。	七	440日 226,600元	
	137	一下肢三大關節中，各有一大關節喪失機能者。	九	280日 144,200元	
	138	兩下肢均遺存顯著運動障害者。	四	740日 381,100元	
	139	兩下肢三大關節中，各有二大關節喪失機能者。	五	640日 329,600元	
	140	兩下肢三大關節中，各有一大關節喪失機能者。	七	640日 329,600元	
	141	一下肢遺存顯著運動障害者。	七	440日 226,600元	
肢 害	142	一下肢三大關節中，有二大關節遺存顯著運動障害者。	八	360日 226,600元	

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續26)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附  註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
下 肢 機 能 障 害	143	一下肢三大關節中， 有一大關節遺存顯著 運動障害者。	十一	160日 82,400元	六下肢之廣泛範圍，完全喪失 知覺障害者，比照上肢附註 五之四規定審定之。  七上肢機能障害附註七有關「 同一上肢遺存器質障害同時 遺存機能障害時，準用等級 特別審定規則」及同附註八 有關「同一上肢遺存機能障 害同時手指遺存器質障害或 機能障害時，準用等級特別 審定規則」於下肢均準用之  八「一下肢遺存假關節且有顯 著運動障害者」係指： (一)大腿骨遺存假關節者。 (二)脛骨及腓骨雙方遺存假關 節者。  九「一下肢遺存假關節者」係 指脛骨或腓骨任何一方遺存 假關節者。  十「一下肢長管骨遺存畸形者 」係指： (一)大腿骨遺存畸形者。 (二)下腿骨、脛骨遺存畸形者 。  前列畸形，須由外部可以察見 ，或X光片上有明顯之變形（ 形成約一六五度以上屈曲之不 正癒合者）為準。
	144	兩下肢均遺存運動障 害者。	六	540日 278,100元	
	145	一下肢遺存運動障害 者。	九	280日 144,200元	
	146	一下肢三大關節中， 有六大關節遺存運動 障害者。	十一	160日 82,400元	
	147	一下肢三大關節中， 有一大關節遺存運動 障害者。	十三	60日 30,900元	
	148	一下肢遺存假關節且 有顯著運動障害者。	八	360日 185,400元	
	149	一下肢遺存假關節者 。	九	280日 144,200元	
	150	兩下肢長管骨遺存畸 形者。	十一	160日 82,400元	
	151	一下肢長管骨遺存畸 形者。	十三	60日 30,900元	
肢 障 害					

表5.2 強制汽車保險殘廢給付標準建議表 (續27)

身體 障害 系列	障 害 項 目	身體障害之狀態	身體障害序列		附  註
			殘廢 等級	給付標準 (試算金額)	
下        肢 害	足        趾        機        能        障        害	152 雙足十趾均喪失機能者。	八	360日 185,400元	「足趾喪失機能者」係指符合下列情況者： 一第一趾末節切斷二分之一以上者，或中足趾關節，或趾關節之運動可能範圍，喪失生理運動範圍二分之一以上者。 二在第二趾，自末關節以上切斷者，或中足趾關節或第一趾關節喪失生理運動範圍二分之一以上者。 三在第三、四、五各趾，係指末關節以上切斷或中足趾關節及第一趾關節均完全強直者。
		153 一足五趾均喪失機能者。	十	220日 113,300元	
		154 一足第一趾或其他之四趾喪失機能者。	十二	100日 51,500元	
		155 一足第二趾喪失機能者。	十四	40日 20,600元	
		156 一足第一趾及其他之任何足趾，共有二趾以上喪失機能者。	十一	160日 82,400元	
		157 一足第二趾及其他之任何足趾，共有三趾喪失機能者。	十三	60日 30,900元	
		158 一足第二趾及其他之任何足趾，共有二趾喪失機能者。	十四	40日 20,600元	
		159 一足第三趾、第四趾及第五趾喪失機能者。	十四	40日 20,600元	
		160 一足第一趾及第二趾以外之任何足趾中，有一趾或二趾喪失機能者。	十五	30日 15,450元	

註：給付標準欄之金額係依據81年勞保年平均投保薪資試算而得。

7. 依前述第3.款至第6.款規定所核定之殘廢給付，超過各該等級殘廢分別計算後之合計額時，應按其合計額給與之。
  8. 交通事故受害人之身體原已局部殘廢，再因體傷或疾病致身體之同一部位殘廢程度加重者，一律依照殘廢給付標準表規定，按其加重後殘廢給付日數，發給殘廢給付。但原已局部殘廢部分，依殘廢給付標準表規定所核定之給付日數，應予扣除。
  9. 交通事故受害人之身體原已局部殘廢，再因體傷或疾病致身體之同一部位殘廢程度加重，同時其不同部位又成殘廢者，一律依殘廢給付標準表，按第1.款至第6.款規定所核定之殘廢給付日數，發給殘廢給付。但原已局部殘廢部分，依殘廢給付標準表規定所核定之給付日數，應予扣除。
- 四 參照勞保條例第五十六條規定，保險人於審核殘廢給付認為有複檢必要時，得另行指定醫院或醫師複檢。

#### 四 死亡給付

生命無價，人的生命價值是很難以用貨幣做為衡量標準，交通事故受害人因車禍導致死亡之賠償額度究應多少方屬合理，並無絕對標準，但一個人因車禍死亡與勞工保險之交通事故受害人突遭職業災害致死，其生活仰給人頓失生活依靠之情況相似。強制汽車責任保險是一社會性之政策保險，對於受害人應給予之死亡撫卹金似不宜與勞工保險職業災害死亡給付有所差別，因此死亡給付可參照勞工保險職業災害死亡之給付標準訂定交通事故受害人之補償額度。現行勞工保險條例第六十四條規定：「被保險人因職業災害或罹患職業病致死亡者，不論其保險年資，除按其平均月投保薪資，一次發給喪葬津貼五個月外，遺有配偶、子女及父母、祖父母及受其扶養之孫子女或兄弟姊妹者，並給予遺屬津貼四十個月。」因此按照前述建議採用之基本單位補償金額，

即現行台閩地區勞工保險八十一年之平均投保薪資水準15,445元為計算標準，則強制汽車責任保險死亡給付額度（含喪葬津貼）試算如下：

$$\$ 15,445 \times 45 = \$ 695,025$$

約合新台幣七十萬元。

綜合上述分析，依據民國八十一年台閩地區勞工保險平均投保薪資，假設為強制汽車責任險之單位基本補償金額，試算醫療、所得、殘廢及死亡等各給付項目之給付金額整理如表5.3，其中所得給付期間一年最高金額約為129,700元，兩年期間最高金額為222,500元，殘廢給付金額最高第一級為618,000元，最低第十五級為15,450元；死亡給付標準約為700,000元。唯此項基本補償係每一事故受害人之基本補償金額，即不論一件事故中受害人有多少人，每個人均同樣接受上述之保障，沒有現行每件事故保險有特定金額之限制。另前述各項給付標準係參考我國勞工保險之給付標準，除可以隨勞保制度變更改善外，其單位基本補償金額建議比照現行勞保年平均投保薪資之金額，具有隨經濟發展與生活水準同時成長之優點，一經決定亦可免除年年調整之行政程序。至於目前試算之基本補償金額係參考台閩地區勞工保險年平均投保薪資，以目前之平均薪資水準約為勞保第七級之薪資水準，此項基本補償金額亦可經由保險精算費率、政策上提供保障之水準等相關因素，選取較優裕之金額為基本補償金額。



表 5.3 強制汽車保險各項給付標準及金額建議表

給付項目	給付標準		以 81 年勞保平均投保薪資試算之金額	備註
醫療給付	實支實付		—	* 每件平均： 60,920 元
所得給付	第一年：單位基本補償之 70%		$15,445 \times 12 \times 0.7 = 129,738$	每件至多給付二年 合計： 222,500 元
	第二年：單位基本補償之 50%		$15,445 \times 12 \times 0.5 = 92,670$	
殘障給付	第一級	1,200 日	618,000 元	
	第二級	1,000 日	515,000 元	
	第三級	840 日	432,600 元	
	第四級	740 日	381,100 元	
	第五級	640 日	329,600 元	
	第六級	540 日	278,100 元	
	第七級	440 日	226,600 元	
	第八級	360 日	185,400 元	
	第九級	280 日	144,200 元	
	第十級	220 日	113,300 元	
	第十一級	160 日	82,400 元	
	第十二級	100 日	51,500 元	
	第十三級	60 日	30,900 元	
	第十四級	40 日	20,600 元	
	第十五級	30 日	15,450 元	
死亡給付	45 個月		700,000 元	
財損給付	不納入基本補償範圍內		—	* 每件平均： 187,470 元
精神給付	不納入基本補償範圍內		—	

\* 依據警政署 81 年道路交通事故統計資料

## 第六章 車輛安全駕駛保險方案之建立

### 6.1 安全駕駛保險費率模式之建立

為提出一理想的車輛安全駕駛保險方案，本研究先探討一般民眾對目前汽車第三人責任險的改進看法及相關考慮因素，進一步配合前述文獻、肇事特性與理賠成本之分析，研擬一安全駕駛保險費率模式。

#### 6.1.1 安全駕駛保險費率模式考慮因素

為對現行實施之汽車第三人責任險做更進一步探討，本研究特針對曾發生道路交通事故之當事人或其家屬（註：如果當事人已死亡時）、騎乘汽（機）車民眾及一般民眾等進行問卷調查。問卷初稿於民國八十一年九月十日完成，經過兩次試調，最後於民國八十一年十月二十日定稿，問卷共分為個人基本資料與有關汽車第三人責任險意見兩大部份（詳見附錄一），其中個人基本資料部份包括一性別、二年齡、三職業、四婚姻狀況、五子女數、六平常最主要使用之交通工具、七是否已投保汽車第三人責任險及其保額與八是否有肇事理賠經驗等八項；而有關汽車第三人責任險意見則包括一每人死亡合理理賠金額、二對現行汽車第三人責任險額度調整的看法、三汽車第三人責任險理賠原則、四機車是否應投保汽車第三人責任險的看法、五第一種隨人原則的看法、六第二種隨人原則的看法、七隨人原則是否對交通安全有所助益之看法與八差別費率之考慮因素等八項。

本研究抽樣調查對象包括中華民國車禍受難者救援協會會員、台北市監理處與台北區監理所汽機車交通違規道安講習民眾與一般民眾，主要採郵寄與部份現場訪問調查兩種方式進行調查，共發出四、七〇〇份問卷，總共回收有效問卷四三三份，有效回收率為百分之九·二一。

## 一、個人基本資料

有關受訪樣本特性如下：

### (一) 性別

受訪樣本之性別分佈(詳見表6.1)以男性為主,佔91.38%,而女性佔8.62%,兩者約為九比一。

表 6.1 汽車第三人責任險問卷調查  
受訪樣本之性別分佈統計表

性 別	人 數	百分比 (%)
男	392	91.38
女	37	8.62
合 計	429	100.00

註：未填答筆數 = 2

### (二) 年 齡

受訪樣本之年齡分佈(詳見表6.2),以二十一歲至三十歲所佔比例最高,約41.45%,三十一歲至四十歲則佔30.91%,兩者合計為72.36%。其次依序為四十一歲至五十歲(12.41%)、二十歲以下(含)(8.43%)、五十一歲至六十歲(5.15%)與六十歲以上(含)(1.64%)。

### (三) 職 業

受訪樣本之職業分佈(詳見表6.3)以商最高,佔27%,其次為職業駕駛人與工,各佔21.13%。其次依序為其他(19.72%)與軍公教(不含職業駕駛人)(11.03%)。

表 6.2 汽車第三人責任險問卷調查  
受訪樣本之年齡分佈統計表

年 齡	人 數	百分比 (%)
20歲以下(含)	36	8.43
21~30歲	177	41.45
31~40歲	132	30.91
41~50歲	53	12.41
51~60歲	22	5.15
61歲以上(含)	7	1.64
合 計	427	100.00

註：未填答筆數 = 4

表 6.3 汽車第三人責任險問卷調查  
受訪樣本之職業分佈統計表

職 業	人 數	百分比 (%)
職業駕駛人	90	21.13
軍公教(不含 職業駕駛人)	47	11.03
工	90	21.13
商	115	27.00
其 他	84	19.72
合 計	426	100.00

註：未填答筆數 = 5

#### 四 婚姻狀況

受訪樣本之婚姻狀況分佈（詳見表 6.4）以已婚最高，佔 49.41%，其次為未婚（48.24%），離婚僅佔 2.34%。

表 6.4 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本之婚姻狀況分佈統計表

婚姻狀況	人 數	百分比 (%)
未 婚	206	48.24
已 婚	211	49.41
離 婚	10	2.34
合 計	427	100.00

註：未填答筆數 = 4

#### 五 子女數

受訪樣本之子女數分佈（詳見表 6.5）以無子女最高，佔 54.80%，其次依序為一至二人（佔 48.24%）與三人以上（佔 15.69%）。

#### 六 平常最主要使用之交通工具

受訪樣本平常最主要使用之交通工具分佈（詳見表 6.6）以使用汽車所佔比例最高，約 50.47%，其次為機車（佔 44.86%），公車與其他僅佔 4.67%。

表 6.5 汽車第三人責任險問卷調查  
受訪樣本之子女數分佈統計表

子 女 數	人 數	百分比 (%)
無	234	54.80
一～二人	126	29.51
三人以上	67	15.69
合 計	427	100.00

註：未填答筆數 = 4

表 6.6 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本  
平常最主要使用之交通工具分佈統計表

交 通 工 具	人 數	百分比 (%)
汽 車	216	50.47
機 車	192	44.86
公車或其他	20	4.67
合 計	428	100.00

註：未填答筆數 = 3

(四) 是否有投保汽車第三人責任險及其金額

受訪樣本是否有投保汽車第三人責任險分佈（詳見表6.7），其中有投保汽車第三人責任險佔57.01%，無者則佔42.99%。

至於有投保者，其投保的保額分佈（詳見表6.8），平均值為新台幣九十四萬元，以新台幣六十萬元最多（約佔25%），即目前法令規定之最低保額，其次為一百萬元（約佔11.89%）。由此保額額度分佈上發現六十萬元以下（不含六十萬元）僅佔8.61%，六十萬元以上（含六十萬元）佔91.39%，其中一百萬元以上（含一百萬元）佔24.6%，可以瞭解多數的投保金額是高於法定最低金額，亦即投保者所投保汽車第三人責任險的保障額度已有甚多比例高於基本保障額度，可做為調整汽車第三人責任險基本保障額度的參考。

表 6.7 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本是否有投保汽車第三人責任險分佈統計表

投保第三人 責任險與否	人 數	百分比 (%)
無	184	42.99
有	244	57.01
合 計	428	100.00

註：未填答筆數 = 3

八 是否有發生過車輛肇事理賠

在受訪樣本是否有發生過車輛肇事理賠的經驗上（詳見表6.9），其中有經驗者約佔27.55%，無則佔72.45%。

表 6.8 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本所投保  
汽車第三人責任險保額分佈統計表

投保金額 (萬元)	人 數	百分比 (%)	投保金額 (萬元)	人 數	百分比 (%)
4	4	1.64	150	7	2.87
6	2	0.82	160	1	0.41
10	2	0.82	180	1	0.41
20	3	1.23	200	12	4.92
30	7	2.87	220	1	0.41
40	1	0.41	240	1	0.41
50	2	0.82	250	1	0.41
60	61	25.00	260	2	0.82
80	5	2.05	300	1	0.41
100	29	11.89	600	1	0.41
104	2	0.82	未填金額	94	38.52
120	1	0.41	合 計	244	100.00
140	3	1.23			

平均值 = 93.91(萬元)

註：未填答筆數 = 3



表 6.9 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本是否有  
發生過車輛肇事理賠分佈統計表

理賠經驗	人 數	百分比 (%)
無	305	72.45
有	116	27.55
合 計	421	100.00

註：未填答筆數 = 10

## 二、個人意見

其次有關受訪者對於現行實施之汽車第三人責任險的個人意見，本研究整理分析如下：

### (一) 每人死亡合理的理賠金額

由於汽車第三人責任險是對車禍受害之第三人提供基本保障，為對現行汽車第三人責任險所規定之最低保額進行探討，本研究在問卷設計時即設法避免受訪者僅憑單方面考慮最高保障，而忽略是在其本人應負擔且能夠負擔保費之原則下去評估每人死亡合理的理賠金額而造成該金額偏高之現象，特別在問卷上說明現行汽車第三人責任險保額與保費之關係，提供受訪者瞭解。結果發現認為每人死亡合理的理賠金額（詳見表 6.10），其中以新台幣一百萬元為最多，佔 34.84%，其次為兩百萬元（佔 24.36%）與三百萬元（佔 12.46%），平均值約為新台幣三百八十二萬元，若扣除極端值（如十萬元與七千萬元以上等），則平均值約為新台幣三百零八萬元，基本上均較現行汽車第三人責任險規定最低標準為高。

表 6.10 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本認為  
每人死亡合理的理賠金額分佈統計表

每人死亡 合理的理賠 金額(萬元)	人 數	百分比 (%)	每人死亡 合理的理賠 金額(萬元)	人 數	百分比 (%)
10	1	0.28	350	1	0.28
30	3	0.85	360	1	0.28
50	3	0.85	400	2	0.57
60	32	9.07	500	5	1.42
70	1	0.28	600	2	0.57
80	6	1.70	800	1	0.28
100	123	34.84	1,000	12	3.40
120	4	1.13	2,000	2	0.57
130	1	0.28	3,000	6	1.70
150	5	1.42	5,000	4	1.13
160	3	0.85	7,000	1	0.28
200	86	24.36	9,999	2	0.57
250	2	0.57	合 計	353	100.00
300	44	12.46			

平均值 = 381.78(萬元)

註：未填答筆數 = 78

#### (二) 汽車第三人責任險最低保額

對於現行汽車第三人責任險最低保額的看法上（詳見表 6.11），其中認為合理者（即新台幣六十萬元）佔 44.31%，而認為仍偏低者則佔 52.78%，高於認為合理者之比例，而認為

偏高者僅佔2.91%。另外在金額分佈上(詳見表6.12)，以新台幣一百萬元佔較多數，約佔19.37%，而其次為兩百萬元，約佔13.08%，平均值約為新台幣一百七十八萬元，若扣除極端值(如六十萬元以下與七千萬元以下等)，則平均值約為新台幣一百三十六萬元，基本上均較現行汽車第三人責任險之規定最低標準為高。

同時在此項調查可以發現一有趣現象，即受訪者所認為汽車第三人責任險的平均最低保額雖然較現行規定最低保額高，但確低於其本人目前投保平均金額，另外此金額也低於其認為每個人死亡之合理理賠金額，顯示多數受訪者希望有最大保障，但卻希望不要繳納太高的保費。

表 6.11 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本對現行汽車第三人責任險最低保額看法分佈統計表

汽車第三人責任險 最低保額看法	人 數	百分比 (%)
合 理	183	44.31
仍 偏 低	218	52.78
偏 高	12	2.91
合 計	413	100.00

註：未填答筆數 = 18

表 6.12 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本認為  
每人死亡合理的理賠金額分佈統計表

每人死亡 合理的理賠 金額(萬元)	人 數	百分比 (%)	每人死亡 合理的理賠 金額(萬元)	人 數	百分比 (%)
4	1	0.24	300	24	5.81
5	1	0.24	400	2	0.48
10	1	0.24	700	1	0.24
12	1	9.24	800	1	1.24
30	3	0.73	1,000	2	0.48
60	183	1.70	3,000	2	0.48
80	3	44.31	7,000	1	0.24
100	80	19.37	9,999	1	0.24
150	13	3.15	認為偏低,但 未填金額	32	7.75
160	2	0.48	認為偏高,但 未填金額	5	1.21
200	54	13.08	合 計	413	100.00

平均值 = 177.95(萬元)

註：未填答筆數 = 18。

### ㊦ 汽車第三人責任險理賠原則

有關汽車第三人責任險出險後之理賠究竟採取何種理賠原則，43.01%的受訪者認為應採無過失主義（詳見表6.13），即無論肇事人事否有過失，保險公司均應先理賠；其次37.56%的受訪者認為應採限額無過失主義，即就某一限定金額內，無論肇事人事否有過失，保險公司先理賠，超出部份則由肇事人與被害人依民法及其他相關法規認定其責任再行賠償（註：有關限額金額，問卷平均值=61.2萬元）；另外有13.47%受訪者認為應採過失主義，即由被害人負舉證責任，如能證明肇事之投保人有過失，保險公司便須理賠；至於認為應採過失推定主義者，認為應由肇事人負舉證責任，亦即如能證明被害人有過失，保險公司毋須理賠，否則皆應理賠者，則僅有5.96%。

表6.13 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本  
對於理賠原則意見分佈統計表

理 賠 原 則	人 數	百分比 (%)
過失主義	52	13.47
過失推定主義	23	5.96
無過失主義	166	43.01
限額無過失主義	145	37.56
合 計	386	100.00

註：未填答筆數=55

#### 四 機車應否投保汽車第三人責任險

對於現行超過一千萬輛之機車是否應投保汽車第三人責任險，在三百九十一個有效樣本上（詳見表6.14），認為應該者佔85.17%，不需要者佔14.83%。

表6.14 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本對於機車應否投保汽車第三人責任險意見分佈統計表

機車應否投保 第三人責任險	人 數	百分比 (%)
應 該	333	85.17
不 需 要	58	14.83
合 計	391	100.00

註：未填答筆數 = 40

#### ㉒ 第一種「隨人」原則之意見

目前汽車第三人責任險是採「隨車」原則，有人反映往往並非汽車持有人駕駛與肇事，由車主投保並不合理。因此，本研究想瞭解若採「隨人」原則民衆的反應如何，首先假若改採第一種「隨人」原則，即凡汽車駕照持有人都要投保汽車第三人責任險，其中 50.64%（詳見表6.15）認為不合理，而49.63%認為合理，兩者相差不多，基本上認為合理者係以為持有汽車駕照者是潛在可能的汽車使用者，故應該要投保。而認為不合理者，則認為雖然是潛在可能的汽車使用者，但不一定就是一定的汽車使用者，投保規定並不公平，故不應該採此原則。

表 6.15 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本  
對於第一種隨人原則之意見分佈統計表

第一種隨人投保原則合理否	人 數	百分比 (%)
合 理	192	49.36
不 合 理	197	50.64
合 計	389	100.00

註：未填答筆數 = 42

ㄨ 第二種「隨人」原則之意見

至於若改採第二種「隨人」原則，即考慮投保人或其指定駕駛人之肇事、違規紀錄及其他個人特性來決定投保汽車第三人責任險保費，其中大多數受訪者認為合理，佔 61.66% (詳見表 6.16)，而認為不合理者則只有 38.34%，兩者比第一種隨人原則的意見有較明顯之差異。其中認為合理者係認為此一原則可促進駕駛人守法駕駛，而認為不合理者，主要認為此一原則雖然可以反映駕駛者駕駛習性，但恐有「人頭」之虞，即投保者會找一紀錄優良者來投保，以降低保費，而無法達到原先之美意，事實上這的確是在採此一原則時要再做仔細考量之因素。

表 6.16 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本  
對於第二種隨人原則之意見分佈統計表

第二種隨人投保原則合理否	人 數	百分比 (%)
合 理	230	61.66
不 合 理	143	38.34
合 計	373	100.00

註：未填答筆數 = 58

七「隨人」原則是否有助提昇交通安全之意見

對於若考慮依投保人或其所指定駕駛人之肇事與違規紀錄機動調整汽車第三人責任保險費率之高低，是否會對駕駛人具有警惕作用，並對交通安全之改善有所助益？其中絕大多數的受訪者皆認為「是」，佔71.88%（詳見表6.17），而認為「否」者則只有28.12%，大致與第二種隨人原則的意見相近。由此可以瞭解第二種隨人原則在民眾接受性與預期效益上，皆是受大多數受訪者贊同的。

表6.17 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本認為隨人原則是否具警惕與改善交通安全效益之意見分佈統計表

是否具警惕與改善交通安全效益	人 數	百分比 (%)
是	276	71.88
否	108	28.12
合 計	384	100.00

註：未填答筆數 = 47

八差別費率所考慮之因素

至於目前潛汽車第三人責任險之保險費率是採「統一費率」，若考慮採取「差別費率」，在差別費率之考慮因素分佈上（詳見表6.18），其中以駕駛人之肇事紀錄佔第一位，第二位為駕駛人之車種，第三位則為駕駛人之違規紀錄，其次依序為駕駛人之職業、駕駛人之年資、駕駛人之年齡、駕駛人之性別、駕駛人之子女數與駕駛人之婚姻狀況等。



基本上在考慮因素之分佈上與第六題及第七題之結果一致，即多數受訪者認為依投保人或其所指定駕駛人之肇事與違規紀錄機動調整汽車第三人責任保險費率之高低，會對駕駛人具有警惕作用，並對交通安全之改善有所助益，因此認為若採差別費率，應以駕駛人之肇事紀錄為優先考慮。其次為駕駛人之車種，此在第四章肇事特性分析上也發現不同車種之肇事率是有所不同，故考慮依車種之不同採取不同之費率標準是相當合理的。至於駕駛人之違規紀錄，理念上應與考慮採取駕駛人之肇事紀錄是相同，即有懲罰與約束作用，不過違規與肇事之關聯，因本研究在相關資料分析上（詳見第四章）並無明顯證據顯示其相關性。另外在駕駛年資上，因目前並無較客觀衡量標準，故暫時不加考慮。故最後本研究配合第四章肇事特性分析結果，歸納若採「差別費率」前五項考慮因素依序為駕駛人之肇事紀錄、車種、違規紀錄、職業與年齡。

表 6.18 汽車第三人責任險問卷調查受訪樣本認為差別費率考慮因素之意見分佈統計表

差別費率考慮因素	人 數	差別費率考慮因素	人 數
駕駛人之肇事紀錄	163	駕駛人之年齡	29
駕駛人之車種	94	駕駛人之性別	19
駕駛人之違規紀錄	78	其 他	17
駕駛人之職業	46	駕駛人之子女數	16
駕 駛 年 資	44	駕駛人之婚姻狀況	7

### 6.1.2 安全駕駛保險費率模式架構

由第四章車輛駕駛人違規與肇事特性分析及上述問卷調查所反映的民眾對於現行汽車第三人責任險之意見，我們可以歸納為以下幾點：

- 一基本上道路交通事故發生者，在車種與個人基本特性（如肇事紀錄、違規紀錄、職業與年齡等）是有所差異的，而這些差異若能經由汽車第三人責任險來反映，應該能對投保人或其所指定駕駛人具有警惕作用，並對交通安全之改善有所助益。
- 二基於發生道路交通事故後均會產生嚴重之後果，且事後之處理同等重要，汽機車都應該要實施汽車第三人責任險，但考慮機車數量龐大，在實施上可考慮分階段辦理。

在安全駕駛保險費率模式架構上主要應包括之內容有：(一)理賠內容、(二)理賠原則、(三)最低保額與費率標準等，以下將分別加以敘述：

#### (一) 理賠內容

依據前述分析，理賠內容應包括1.醫療費用給付、2.所得損失給付、3.殘廢給付與4.死亡給付等四項，基本上其標準可參照勞保給付標準。

#### (二) 理賠原則

採無過失主義或限額無過失主義皆符合一般投保者與民眾想法，若採限額無過失主義，限額額度約為新台幣六十萬元。

#### (三) 最低保額與費率標準

有關最低保額，主要除了配合理賠內容外，還要考慮肇事死傷比率，其計算方式如下：

$$\begin{aligned} \text{每件事務平均給付金額(元/年/件)} &= \text{死亡給付(元/人)} \times \\ &\text{平均每件死亡率(人/年/件)} + \text{殘廢給付第一級(元/人)} \times \\ &\text{平均每件受傷率(人/年/件)} + \text{所得給付(元/人)} \times \text{平均每件受傷率(人/年/件)} + \text{平均每件醫療費用(元/年/件)} \end{aligned}$$

有關平均每件事故死傷率有兩種計算標準，一種是單一平均肇事標準，另外一種是個別車種平均肇事標準，分別舉例如下：

1. 採單一平均肇事標準來計算：

例如民國八十年平均機動車輛肇事死傷率為每件0.70人死亡與0.91人受傷（詳見表4.1），則依據本研究建議死亡給付為新台幣七十萬元，殘廢給付第一級（即最嚴重狀況）為六十一萬八千元，所得給付最高為二十二萬二千五百元，平均醫療給付為新台幣六萬零九百元整，則發生一件車禍需支付之金額應為 $700,000 \times 0.70 + (618,000 + 222,500) \times 0.91 + 60,900 = 1,315,755$ （元）。

2. 採個別車種平均肇事標準，例如民國八十年自用大客車平均肇事死傷率為每件1.40人死亡與1.88人受傷（詳見表4.3），則自用大客車發生一件車禍需支付之金額應為 $700,000 \times 1.40 + (618,000 + 222,500) \times 1.88 + 60,900 = 2,245,040$ （元）；而民國八十年自用小客車平均肇事死傷率為每件0.69人死亡與1.06人受傷，則自用大客車發生一件車禍需支付之金額應為 $700,000 \times 0.69 + (618,000 + 222,500) \times 1.06 + 60,900 = 1,434,830$ （元）。

而由於各車種的肇事情況不同，單一標準雖然較簡單，但是並不合理，如自用大客車若採個別標準則為2,245,040元，若採單一標準僅為1,315,755元，兩者相差929,285元，因此為了反映實際肇事嚴重性與肇事後處理費用所需，本研究建議應採個別車種平均肇事標準來計算（註：有關民國八十年各車種平均一件肇事所需支付之最低金額詳如表6.19），同時為求資料具代表性，建議考慮採最近五年平均值。

表 6.19 民國八十年各型汽車道路交通事故所需支付金額試算表

車 種	平均每件事故 死 亡 人 數	平均每件事故 受 傷 人 數	平均每件事故所需 支付最低金額
營業大客車	0.81	1.27	1,611,335
自用大客車	1.40	1.88	2,245,040
營業小客車	0.37	0.99	1,151,995
自用小客車	0.69	1.06	1,434,830
營業大貨車	0.95	0.66	1,280,630
自用大貨車	0.90	0.60	1,195,200
營業小貨車	0.94	1.17	1,702,285
自用小貨車	0.70	0.89	1,298,945
特 種 車	0.51	2.20	2,267,000
軍 車	0.57	0.86	1,182,730
重 型 機 車	0.58	0.89	1,214,945
輕 型 機 車	0.51	0.89	1,165,945

另外在費率標準上除了考慮各車種肇事率外，其他個人特性的反映也是必要的，例如肇事紀錄、違規紀錄、職業與年齡等，所以在費率標準訂定上對於肇事率之要求是應該採多維矩陣考量，如圖6-1所示。但因本研究並無進一步詳細資料，故不做進一步估算，不過同時也瞭解若日後要實施時，相關資料庫之建立是十分重要的先期工作。而肇事紀錄與違規紀錄在費率計算上則建議以懲罰值的方式，因為若採取多維矩陣計算（如圖6-2），在母體的掌握上，即第*i*種車輛*j*種肇事紀錄前一年之領照人數，必須十分精確，但此並無法反映其與肇事之因果關係，並達到藉保費高低來促使投保人警惕以減低肇事發生之目的。故建議採懲罰值計算方式，如圖6-3，產生肇事與違規懲罰矩陣，即在最後保費計算上乘以該懲罰值即可。

肇 事 率	年 齡	20歲以下	21至30歲	31至40歲	41至50歲	...
1.營業大客車		R 11	R 12	R 13	R 14	R 15
2.自用大客車		R 21	R 22	R 23	R 24	R 25
3.營業小客車		R 31	R 32	R 33	R 34	R 35
4.自用小客車		R 41	...	...	...	...
5.營業大貨車		R 51				
6.自用大貨車		R 61				
7.貨 車		...				
8.特種車		...				
9.軍 車		...				
...		...				
...		...				

$R_{ij}$

$$R_{ij} = \frac{\text{第 } i \text{ 種車輛 } j \text{ 種年齡結構前一年之肇事人數}}{\text{第 } i \text{ 種車輛 } j \text{ 種年齡結構前一年之領照人數}}$$

$R_{ij}$  : 第*i*種車輛*j*種年齡結構前一年之肇事率

圖6-1 二維(車種×駕駛人年齡)駕駛人結構肇事率圖

肇 肇 事 事 紀 錄 車 種 率	無	一 次	兩 次	三 次	三 次 以 上
1.營業大客車	R 11	R 12	R 13	R 14	R 15
2.自用大客車	R 21	R 22	R 23	R 24	R 25
3.營業小客車	R 31	R 32	R 33	R 34	R 35
4.自用小客車	R 41	...	...	...	...
5.營業大貨車	R 51	[ R i j ]			
6.自用大貨車	R 61				
7.貨 車	...				
8.特種車	...				
9.軍 車	...				
...	...				
...	...				

$$R_{ij} = \frac{\text{第 } i \text{ 種車輛 } j \text{ 種肇事紀錄前一年之肇事人數}}{\text{第 } i \text{ 種車輛 } j \text{ 種肇事紀錄前一年之領照人數}}$$

$R_{ij}$  : 第  $i$  種車輛  $j$  種肇事紀錄前一年之肇事率

圖 6-2 二維(車種 × 肇事紀錄)駕駛人結構肇事率圖

懲 肇 事 罰 紀 錄 車 種 值	無	一 次	兩 次	三 次	三 次 以 上
1.營業大客車	P 11	P 12	P 13	P 14	P 15
2.自用大客車	P 21	P 22	P 23	P 24	P 25
3.營業小客車	P 31	P 32	P 33	P 34	P 35
4.自用小客車	P 41	...	...	...	...
5.營業大貨車	P 51	[ P i j ]			
6.自用大貨車	P 61				
7.貨 車	...				
8.特種車	...				
9.軍 車	...				
...	...				
...	...				

$P_{ij}$  : 第  $i$  種車輛  $j$  種肇事紀錄前一年之肇事率

圖 6-3 二維(車種 × 肇事紀錄)駕駛人結構懲罰值矩陣圖

因實際保險費率估算涉及精算事項，本研究僅整理整體估算流程如圖 6-4 以供參考。

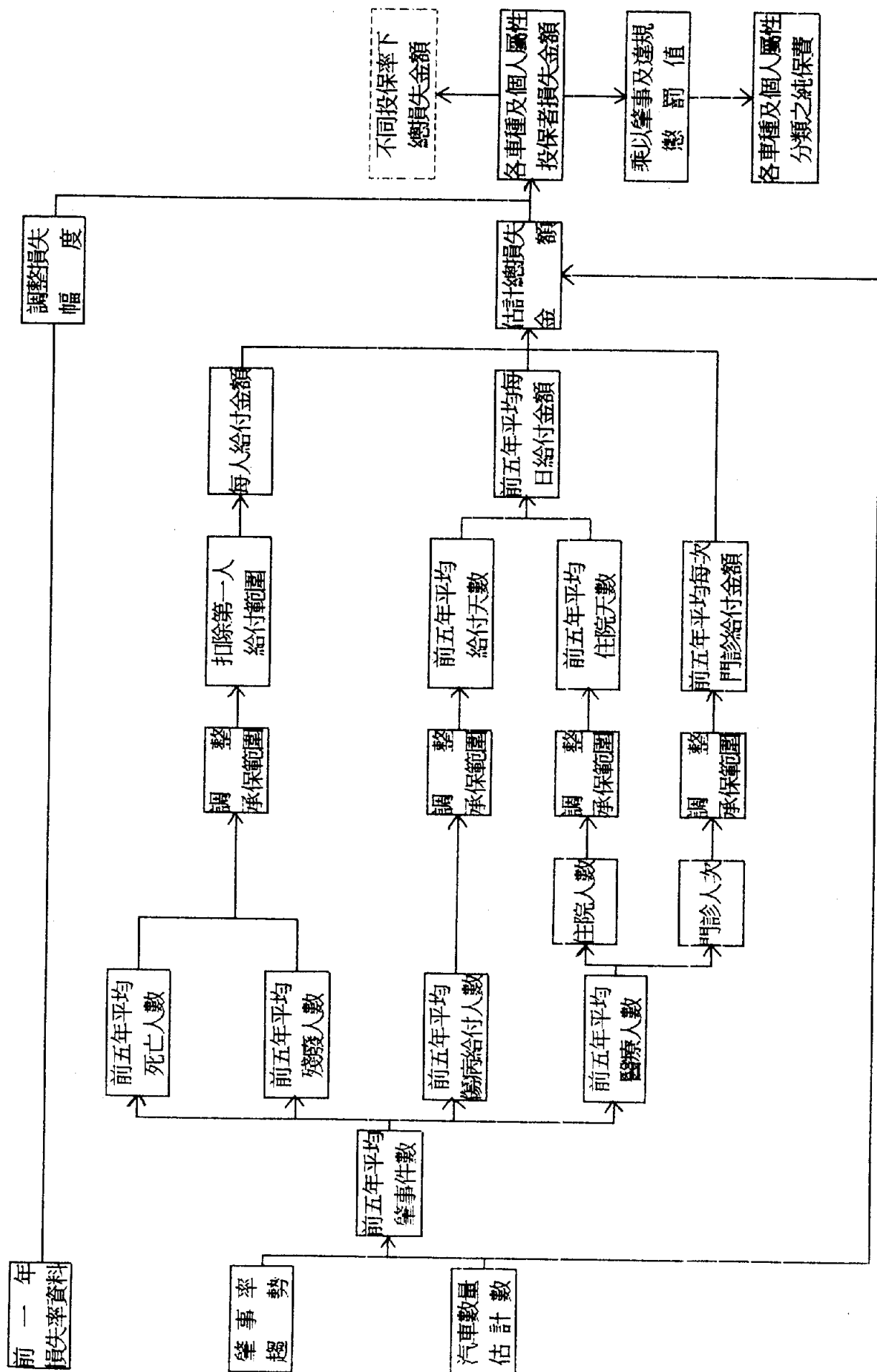


圖6-4 汽車第三人責任險純保費估算流程圖

## 6.2 駕駛資料庫之建立與運用

為達到新的汽車第三人責任險方案正確與快速運作，無論就考慮因素之評估與費率之訂定，都必須要有健全與完整的資料，而這就與資料庫有關。

基本上，相關之資料庫包括駕駛人車籍資料檔、駕駛人個人資料檔、駕駛人肇事資料檔與駕駛人違規資料檔等四個主要資料庫。目前這四個資料庫分別屬於不同單位建立與更新維護，例如駕駛人車籍資料檔、駕駛人個人資料檔與駕駛人違規資料檔建在各地監理站，而駕駛人肇事資料檔則在內政部警政署，同時因各個資料庫之資料量皆十分龐大，因此如何有效整合相關的資料庫，以達到迅速與正確之資料分析與運算，則需加以事先妥善規劃。以下幾點為必須考慮之因素：

### 一、保險聯合管理中心

由於各原始資料檔分別屬於不同的單位，若由各保險公司直接向各單位查詢所要資料，無論就資料量或傳輸效率上均不經濟，同時因部份資料涉及個人隱私不便皆予公開。所以有必要由保險公會或電信局數據所或其他公正之法人團體成立「保險聯合管理中心」，統一透過其與各資料原始建立單位以資訊交換的方式建立查詢資料檔，再提供給各連線保險公司以進行相關之查詢服務，而各保險公司再定期依查詢數量繳納手續費，即類似目前聯合信用卡中心的功能。而「保險聯合管理中心」在每天需求離峰時（如深夜），再與各資料原始單位進行資料更新與維護，其彼此運作示意圖如圖6-5。

### 二、原始資料建立與維護單位

基本上目前各原始資料檔已分別屬於不同單位建立與維護更新，且相關管道與作業也均健全，因此有關原始資料建立與維護的工作，仍由原單位負責，而「保險聯合管理中心」再依交換資訊量繳納一定費用。



### 三 資料內容之要求

各相關資料庫之資料內容應與費率標準與保費之計算有關，故必須力求正確，而在本研究進行相關資料分析時，發現常有資料不明佔相當高之比例，所以在未來正式資料庫運作時，應該力求各相關資料庫之資料內容完整與正確，以確保保險人與被保險人雙方之利益。

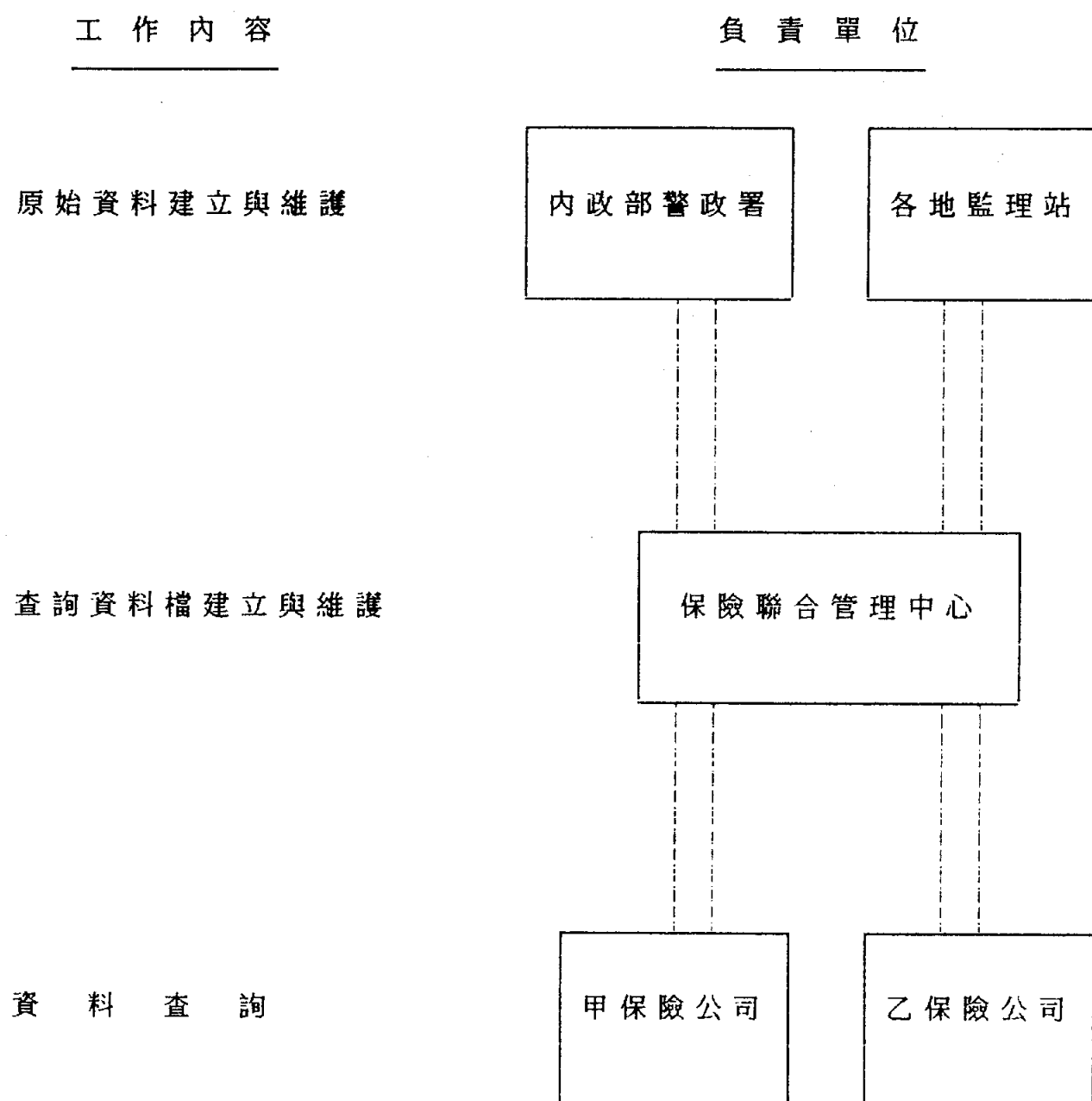


圖 6-5 新汽車第三人責任險相關資料檔運作示意圖

### 6.3 安全駕駛保險實施方案

強制汽車責任保險之實施，除能保障社會大眾因汽車交通事故所受損害得以獲致適當之保險補償外，並具有改善交通秩序與促進交通安全之功能，而後者尤較前者更具有積極之意義。參酌強制汽車保險法草案之精神及本研究之研究成果，綜合研擬安全駕駛保險實施方案如下：

#### 一、目的：

對車禍受害者所遭致之人體傷亡提供基本保障。至於超過法定限額之人體傷亡損害，及財物損害，則屬任意保險之範圍。

#### 二、原則：

採行限額無過失主義，即在法定限額內，加害人不論有無過失，受害人均得請求保險公司給付補償。至於超過限額部分之損失，則依民法及其他相關法規認定其責任。

#### 三、範圍：

汽機車皆應納入實施強制汽車保險之範圍。

#### 四、實施時程：

建議分階段實施：

第一階段：全部汽車與重型機車納入實施。

第二階段：輕型機車納入實施。

#### 五、給付項目：

(一)醫療給付。

(二)所得損失給付。

(三)殘廢給付。

(四)死亡給付。

#### 六、給付原則：

每一件事故之補償對象沒有限制，每一受害人依其傷亡嚴重程度予以補償，且均受相同之最高基本保障。

#### 七 給付標準：

前述各項給付項目之給付標準建議參酌勞工保險之標準，各項給付金額之計算單位基本補償金額，依照勞工保險年平均投保薪資為參考值加以計算（詳參表5.2）。

（註：以民國81年勞保年均投保薪資試算各項給付金額如下：

1. 醫療給付：實支實付
2. 所得損失給付：最高金額為222,500元
3. 殘廢給付：最高金額為618,000元
4. 死亡給付：700,000元）

#### 八 費率標準：

採隨車及隨人差別費率標準，隨車部份依據車種；隨人部份依據肇事紀錄、違規紀錄、年齡與職業。

#### 九 費率計算方式：

依據前五年平均車種、年齡與職業肇事率計算保費標準，再乘以投保人肇事紀錄及違規紀錄懲罰係數計算最後純保費。

#### 十 配合項目：

(一) 設置特別補償平準基金，以直接平衡保險人經營此項業務之盈虧與針對因駕車逃逸而無法求償的受害人獲得補償。此外於新方案實施前過渡期間，由未依新標準投保之車輛所發生之肇事，可以考慮先由基金代為墊款，或由政府編列預算代為部分補償。

(二) 成立保險聯管理中心，以處理及維護更新保險費率資料庫的諮詢作業。

(三) 取消現行向指定之金融機構提供相等保證金之規定。

#### 十一 執行單位：

由交通部會同財政部共同負責辦理。

## 第七章 結論與建議

### 7.1 結論

- 一、我國強制汽車責任保險制度，歷經數十年之演變，終於擬訂「強制汽車責任保險法草案」，並經立法院一審通過。未來對交通事故受害人之保障、實現道路管理政策、維護道路交通安全與秩序均有積極的正面效果。
- 二、由本研究問卷調查中知受訪民眾贊成保險之理賠採「無過失主義者」佔43.01%，贊成「限額無過失主義者」佔37.56%，兩者合計贊成毋須負舉證之「無過失」方式者即高達80.57%，顯示為使車禍受害儘速獲得理賠之保障，「無過失」方式應已成為民眾共同之心聲。
- 三、未來之汽車強制保險將採限額無過失主義，以免除受害人之舉證責任。本研究之問卷調查中贊同此種主義者，其平均之限額約為60萬元。
- 四、「強制汽車保險法」明定應設置特別補償基金，與本研究之結論相符。
- 五、機車已列入強制投保之車輛，則數量高達一千多萬輛以上，肇事率甚高，對於道路交通安全構成最大威脅之機車安全問題，可因此獲得相當程度之改進。
- 六、現行公路法第六十五條規定汽車運輸業得提繳保證金以替代投保責任險，無法有效保障交通事故受害人之權益。
- 七、現行之責任險強制保險部分僅規定死亡及受傷之給付項目，且給付標準太低，較之國外制度而言，對被保險人之保障有限。
- 八、我國汽車保險費之訂定目前僅依從車因素加以考慮，未能有效反映出人為因素在道路交通事故高達98%之重大影響程度，亦無法導正被保險人注重交通安全之觀念，從而為其降低違規甚至肇事機率（風險）提供誘因。

- 九、從近五年來(民國七十七年至八十一年)台灣地區車輛與駕駛執照數之變化趨勢來看，雖然逐年一直在成長，但道路交通事故無論是發生次數、總死亡人數或總受傷人數則皆呈現逐漸下降的趨勢，顯示交通安全就整體而言已有顯著的改善。
- 十、平均每件道路交通事故的死亡人數由民國七十七年的0.59人增加至民國八十一年為的0.78人，增加幅度達32.20%，而平均每件道路交通事故的受傷人數由民國七十七年的1.06人降低至民國八十一年為0.84人，減少幅度為20.75%，但其絕對之變化百分比較死亡人數之增加幅度為小。至於平均每件道路交通事故的財損情形無論是在車體損壞金額、醫藥費金額或其他損失都是呈現增加的趨勢，由此顯示道路交通事故之嚴重性似乎有更為惡化的趨勢；因此對於現今道路交通安全要進行有效之改善，不僅要努力於如何使總道路交通事故次數、死亡人數、受傷人數與財損金額逐漸降低外，更要加強於降低每一件道路交通事故之死亡人數、受傷人數與財損金額。
- 十一、改善道路交通事故除了要著重於事前由工程、教育與執法的策略來進行預防及改善外，如何對於道路交通事故發生後之妥善處理亦甚為重要，汽車第三人責任險就是其中之一項重要措施。
- 十二、由民國七十七年至八十一年汽車與機車在道路上所發生交通事故之變化趨勢上看來，汽車無論是在平均每千輛汽車的肇事次數亦或是平均每件汽車肇事的死亡人數，均較機車為高。但兩者平均每件肇事受傷人數接近。可以發現，現行汽車第三人責任險上投保人僅規定以汽車為對象，事實上並不十分合理，因為汽、機車在發生道路交通事故後之嚴重性，基本上並無很大差異，同時面對事故發生後之處理也是同等重要，因此，現行有關汽車第三人責任險應該也要對機車加以審慎考慮。

十三、由汽車道路交通事故發生總次數、死亡人數與受傷人數來比較，就車種而言皆以自用小客車為最高，其次依序為營業大貨車與自用小貨車；但就每萬輛車之發生次數、死亡人數與受傷人數來看，前三位主要為營業大客車、營業大貨車與自用大客車，可以發現大型車發生道路交通事故的比例與嚴重性皆很高，值得有關主管單位在擬定相關交通安全措施時多加注意。

十四、汽車道路交通事故第一當事人的個人特性在性別分佈上，以男性所佔比例最高（96.50%），年齡分佈以40歲至21歲此一年齡層所佔比例最高（64.91%），職業分佈的最高前兩位分別為職業駕駛人與工人（22.30%與13.28%），教育程度分佈以國中至高中（職）合計比例最高（43.51%），而駕照取得時間（註：駕駛年資參考值），以1至4年與5至10年所佔比例最高（兩者合計約50.34%）。

十五、機車道路交通事故就發生總肇事次數、死亡人數與受傷人數來比較，皆以重型機車為最高，而就每萬輛機車之發生次數來看，也是如此，且其平均次數或人數均約為輕型機車的兩倍，至於平均每件機車事故之死亡人數與受傷人數，則重型機車與輕型機車大致接近。不過就總體而言，可以發現重型機車發生道路交通事故的比例與嚴重性皆很高，值得有關主管單位多加注意與預防。

十六、機車道路交通事故第一當事人的個人特性，在性別分佈上，仍以男性所佔的比例遠高於女性（約89.47%：10.53%）。年齡分佈亦以30歲以下所佔比例最高（61.43%），職業分佈上最高前兩位分別為工人（20.45%）與學生（10.96%），教育程度分佈上，以國中至高中（職）合計比例佔38.82%最高，駕照取得時間以1至4年與5至10年所佔比例最高（兩者合計約25.71%）。

十七、強制汽車責任險之目的在於對車禍受害者所遭致之人體傷亡提供基本保險；至於超過基本保障之人體傷亡與損失，則屬汽車任意保險之範圍。

十八、依據現行強制汽車第三責任險條款中有關保險金額之規定，因汽車肇事致第三人死亡或受傷，每一個人的保險金額最高為三十萬元，每一事故之保險金額為六十萬元，如同一次事故有二人以上死亡或受傷時，保險公司之賠償責任每一事故仍以六十萬元為限，每一個人之保險金額亦受三十萬元限制，此種補償方式對受害人而言，有時並不公平，尤其是一件事故多人傷亡時，個別受害人之補償將有所折減。

十九、就車禍發生後，被害人所受到的損失或面臨的問題，計有醫療費用之支出、所得的損失、殘廢或死亡、財物上之損失，以及精神上之痛苦等，不過投保強制汽車責任險之目的在使受害人能獲得基本保障，並兼顧保費不致太高之情況下，考慮以每一個事故受害人之基本補償是一較為實際之作法。

廿、強制汽車責任險各項基本補償之給付標準，以民國八十一年勞保年平均投保薪資為單位；基本補償金額試算各項給付金額如下：

(一)醫療給付：實支實付。

(二)所得損失給付：最高給付金額為222,500元。

(三)殘廢給付：分十五級，最高給付金額為618,000元。

(四)死亡給付：700,000元。

廿一、參酌強制汽車保險法草案之精神及本研究之成果，綜合研擬之安全駕駛保險實施方案，可做為推動執行強制汽車保險之參考。

廿二、為對現行實施之汽車第三人責任險做更進一步探討，本研究特對中華民國車禍受難者救援協會會員、台北市監理處與台北區監理所汽機車交通違規道安講習民眾與一般民眾進行抽樣問卷

調查，主要採郵寄與部份現場訪問調查兩種方式進行調查，共發出四、七〇〇份問卷，總共回收有效問卷四三三份，有效回收率為9.21%。

廿三、受訪樣本特性，在性別上91.38%為男性，41.45%為二十一歲至三十歲，27%從商，49.41%已婚，54.80%無子女，50.47%平常最主要使用之交通工具為汽車，57.01%有投保汽車第三人責任險，72.45%沒有過車輛肇事理賠經驗。

廿四、受訪樣本中有投保汽車第三人責任險者，其投保的平均保額為新台幣九十四萬元。其中以25%投保新台幣六十萬元最多，而六十萬元以上者（含六十萬元）高達91.39%，此其中一百萬元以上者（含一百萬元）佔24.6%。可見目前投保者對於汽車第三人責任險所投保之保障額度已高於基本保障額度，可做為調整汽車第三人責任險基本保障額度的參考。

廿五、每人死亡合理的理賠金額，以34.84%受訪樣本認為新台幣一百萬元佔最多，其次為兩百萬元（24.36%）與三百萬元（12.46%），平均值約為新台幣三百八十二萬元，若扣除極端值則平均值約為新台幣三百零八萬元，基本上均較現行汽車第三人責任險所規定之最低標準高出甚多。

廿六、對於現行汽車第三人責任險最低保額的看法上，52.78%受訪者認為仍偏低，44.31%認為合理者，僅2.91%認為偏高。另外在金額分佈上，以新台幣一百萬元佔較多數（19.37%），其次為兩百萬元（13.08%），平均值約為新台幣一百七十八萬元，若扣除極端值則平均值約為新台幣一百三十六萬元。基本上均較現行汽車第三人責任險規定最低標準為高，但仍高於其本人目前投保平均金額新台幣九十四萬元，另外此金額低於其認為每個人死亡之合理理賠金額，顯示多數受訪者希望有最大保障，但卻希望不要繳納太高的保費。

廿七、85.17%認為機車應該投保汽車第三人責任險。



廿八、對於所有汽車駕照持有人都要投保汽車第三人責任險之問卷而言，50.64%受訪者認為不合理，而49.63%認為合理，若考慮依投保人或其指定駕駛人之肇事、違規紀錄及其他個人特性來決定投保汽車第三人責任險保費，則有61.66%訪者認為合理。此與71.88%受訪者認為依投保人或其所指定駕駛人之肇事即違規紀錄機動調整汽車第三人責任保險費率之高低，會對駕駛人具有警惕作用，並對交通安全之改善有所助益的趨勢是相接近。

廿九、若汽車第三人責任險之保險費率考慮採取「差別費率」，在差別費率之考慮因素分佈上，其中以駕駛人之肇事紀錄佔第一位，其次依序為駕駛人之車種，違規紀錄、職業、駕駛年資、年齡、性別、子女數與婚姻狀況等。

## 7.2 建議

- 一、有關「強制汽車責任保險法草案」在未完成立法程序前之過渡期間，可採取提高保險金額及調整理賠方式之措施，以改善現行制度之缺失。
- 二、新制汽車強制保險之限額無過失主義中，有關限額額度，本研究問卷顯示為新台幣六十萬元，但因此係問卷調查結果，對此金額建議能再從保費負擔、保障內容等其他面多加分析。
- 三、機車駕駛人數量大，特性不同，在強制納入第三責任保險制度中，其從人費率之釐訂，仍須深入研究。此外，交通部對機車所有人投保責任險之施行日期或階段，必須即早規劃。
- 四、由於「強制汽車責任保險法草案」中將廢除提繳保證金之制度，則由於被保險人之對象增加，有必要對現行費率之釐訂基礎加以考量調降，以減輕人民負擔。

- 五、未來將實施之汽車保險對保險費之訂定建議兼採從人及從車因素，其考慮因素包括車種、駕駛人年齡、職業、違規及肇事紀錄，根據本研究之調查結果顯示除上述因素外，建議尚有性別、婚姻狀況等其他個人屬性值得再加以深入分析。
- 六、強制汽車責任險之基本補償給付項目，建議包括：(一)醫療費川給付；(二)所得損失給付（註：凡受害人年齡未滿十六歲者不得享有所得損失給付，唯能提出在職或職業證明者，不在此限）；(三)殘廢給付與(四)死亡給付等四項。
- 七、基本補償給付之原則，建議每一件事故補償的對象不予限制，每一受害人依其實際傷亡嚴重情形進行補償，且均受相同之最高基本補償。
- 八、本研究在肇事資料分析上，常發現有些資料內容屬於不明的比例很高，例如汽、機車第一當事人之職業、教育程度與違規記錄，常高達30%以上，這對於日後資料分析結果影響很大，建議未來要運用此資料檔案時，應對於此資料之填寫力求完整與正確，以利於資料分析及確保投保雙方之權益。
- 九、在費率標準上有關車種、肇事紀錄、違規紀錄、職業與年齡等多維係數矩陣計算，建議加強有關母體之掌握與計算，以作為計算多維係數之基礎。
- 十、有關費率計算中平均每件事故死傷率有兩種計算標準，一種是單一平均肇事標準，另外一種是個別車種平均肇事標準，為反映實際肇事嚴重性與肇事後處理所需，本研究建議採個別車種平均肇事標準來計算，同時為求資料具代表性，建議考慮採進五年平均值。
- 十一、在費率標準上除了考慮各車種肇事率外，其他個人特性的反映也是必要的，例如肇事紀錄、違規紀錄、職業與年齡等，所以在費率標準訂定上對於肇事率之要求是應該採多維矩陣考量外，在肇事紀錄與違規紀錄於費率之計算上則建議以懲罰值的方式，即在最後保費之計算乘以該懲罰值。

- 十二、為使新的汽車第三人責任險方案能夠正確與快速運作，無論就考慮因素之評估與費率之訂定而言，都必須要有健全與完整的資料庫。建議由保險公會或電信局數據所或其他公正之法人團體成立「保險聯合管理中心」，提供給各連線保險公司相關資訊之查詢服務。
- 十三、為達到依肇事與違規紀錄來調整保費高低，促使投保人警惕以減低肇事發生之目的，應加強深入有關肇事與違規懲罰值矩陣之研究，如其係數高低與其對肇事降低影響程度（即彈性）可做為研究之課題。
- 十四、一個人無論遭遇車禍或於工作期間發生職業意外災害，其醫療費用及經濟損失彌補之需要，在本質上並無不同，因此，建議各項給付標準可參照現行勞保之給付標準；唯參加勞保之被保險人在投保之前均已投保單位先按被保險人之月薪總額，依投保薪資分級表之規定，向保險人申報其薪資，而此項投保薪資可以做為計算各項給付項目給付金額之計算標準。此外，由於強制汽車保險要保障之車禍受害人，可能遍佈各行業及年齡層，其月或日之單位基本補償金額，不若勞保之明確易於決定，故本研究乃初擬以台閩地區上一年之年平均投保薪資（例如81年為15,445元）為強制汽車責任險之單位補償金額，並建議各項給付金額之計算單位基本補償金額依照上一年勞保年平均投保薪資做為參考值加以計算。
- 十五、設置特別補償平準基金，以直接平衡保險人經營此項業務之盈虧與針對因駕車逃逸而無法求償的受害人獲得補償。此外於新方案實施前過渡期間由未依新標準投保之車輛所發生之肇事，可以考慮先由基金代為墊款，或由政府編列預算代為部分補償。

## 參考書目

1. 陳惠堂，「從交通管理觀點探討汽車保險制度之改革與發展」，中央警官學校警政研究所，碩士論文，民國78年。
2. 李龍文，「強制汽車責任保險法之研訂經過」，民國80年精算學會會員代表大會演講詞。
3. 財團法人保險事業發展中心，「汽車保險訓練教材」，民國81年7月。
4. 臺北市產物保險商業同業公會，「汽車保險費率規章」，民國79年。
5. 賴曜賢、徐當仁，「美國汽車保險制度之研究——兼論中美保險制度之比較」，臺北市產物保險商業同業公會，民國77年10月。
6. 廖述源、胡宜仁、姜麗智，「日本汽車保險制度之研究——兼論中日兩國汽車保險制度之比較」，臺北市產物保險商業同業公會，民國77年7月。
7. 「強制汽車責任保險法草案總說明」，財政部，民國79年。
8. "Automobile Insurance and Road Accident Prevention," Road Transport Research, OECD 1990.
9. 內政部警政署，臺灣地區道路交通事故統計年報，民國77～81年。
10. 交通部，「汽車投保責任險辦法」，民國81年3月。
11. 財政部，「強制汽車第三人責任保險條款」，民國81年3月。
12. 行政院經濟建設委員會，「強制汽車第三人責任保險改進方案第二階段研究報告」，民國76年12月。
13. 王明智，「我國強制汽車責任保險制度之研究」，逢甲大學保險學研究所，碩士論文，民國81年1月。
14. 勞工保險條例，民國77年2月。