

「強制汽車責任保險展望」研討會紀實

黃淑燕



前排中為逢甲大學副校長李元棟，前排右二為保險局副局長許欽洲。

為落實

強制汽車責任保險制度，推廣至每一位消費大眾的日常生活領域，產險公會與逢甲大學保險學系暨保險研究所共同合辦於今年十月初在台中逢甲大學商學大樓舉辦「強制汽車責任保險展望研討會」。並邀請產、官、學各界相關人士

一起探討強制汽車責任保險之監理政策、保險費率及消費者投保權益的確保等相關主題，以利該強制汽車責任保險制度更加完善。

此次強制汽車責任保險制度展望研討會與會人士，有逢甲大學副校長李元棟、金管會保險局副局長許欽洲、產險公會秘書長沙克興、逢甲大學商學院院長李榮銘、消基會中區分會主委委員桑銘忠、交通部路政司科長張舜清、淡江大學保險系教授高棟樑、金管會保險局組長張玉輝、特別補償基金副總經理劉明章、致理技術學院保金系主任陳瑞、保險事業發展中心副總經理簡仲明、亞洲大學學務長蘇文斌、高雄第一科技大學教授賴麗華、消基會中區分會總幹事劉性寧、新安東京海上產險協理許慶為、朝陽科技大學金保系教授王明智。此外逢甲大學保險系主任陳森松、陳振金教授、凌亂寶教授、林進田教授、吳瑞雲教授也參與此次研討會，分別擔任主持人、引言人或與談人。

首先由李元棟副校長致開幕詞，從日前南投縣發生大陸旅遊團重大車禍六死三十八傷的案例說起，說明任

何一次車禍事故發生的原因，例如：車子故障、司機疲勞、道路問題……等。所以車輛是否有確實檢驗、司機睡眠是否足夠、警察執法是否嚴謹等問題均會影響到保險的理賠。

鑒於台灣汽機車數量年年成長、車禍死亡人數也逐年增加，傷殘人數亦有漸增的趨勢，且這些車禍受害人大部分為弱勢族群；政府為保障車禍受害人的求償權益，於八年前開始建立強制汽車責任保險制度，委託產險業開辦強制汽車責任保險業務，明訂所有車輛一律強制投保，保險金額亦由一二〇萬元逐步提高至一五〇萬元；以消費者的角度來看，選擇一個好的保險公司也非常重要，資訊必須透明化，理賠時間必須迅速、理賠程序必須簡化，理賠要有詳細紀錄資料，可作為主管機關資料收集的依據，為社會盡一份力量。

金管會保險局副局長許欽洲致詞，說明強制汽車責任保險法於二〇〇五年修正了一些子法後，確保許多擁有汽、機車族的投保權益；這些修訂後的子法從實施到現在，獲得保戶相當高度的滿意，鄰近國家及大陸都主動觀摩、學習此制度。

但此制度的運作，在保險實務上仍有許多可改進的地方，例如保費費率結構是否合理、理賠是否順暢，保



險黃牛、假賠案是否造成損失率的提高等；所以，各位專家在此提供的意見，將會給主管機關深切思考與檢討的空間，使未來強制汽車責任保險制度更完善。

消基會中區分會主任委員桑明忠致詞時，則強調消費大眾最關切的核心議題，是費率結構是否合理的问题，費率的訂定或調整是否透明、公平及合理，此與所有被保險人的保費支出息息相關。而逢甲大學保險研究所主任陳森松則提到，該強保法草創時期由「公辦公營」轉變為「公辦民營」後，未動用一個公務員；反觀，健保制度則動用二千餘個公務員，還年年虧損，可見，強制汽車責任保險採用「公辦民營」的制度，是正確的選擇，更期許今天的研討會，各與會人員能提出更多、更好的意見及建議，作為產險公會及主管機關參考；接下來將針對下列議題進行研討。

一、**強制汽車責任保險之監理政策**，是由凌氫寶教授擔任主持人，陳振金教授擔任引言人，陳森松主任、陳瑞主任、劉明章副總經理、張玉輝組長、沙克興秘書長等人擔任與談人；凌氫寶教授就監理面提出三點與大家分享，第一點，強制汽車責任保險制度已被公認是世界上最好的制度；第二點，強制汽車責任保險保險費查詢中心的建置，對消費者權益及資訊透明度，也是世界

首創；第三點，「公辦民營」是成功的制度，政府沒花一毛錢，而由經營強制險的業者投入成本。

緊接著陳振金教授以拋磚引玉的方式，提出下列意見及看法，第一，機車投保率偏低問題，依財團法人保險事業發展中心統計年報一九九九年機車投保率為六三·九三%、二〇〇〇年四六·九〇%、二〇〇一年三八·〇五%、二〇〇二年投保率為四四·九一%、二〇〇三年四一·八二%，其投保率是偏低的，分析其原因如下：

1. 對機車數量及使用數量掌握不足，如失竊、停用未註銷牌照等。
2. 機車檢驗制度上的缺失，如實務作業上驗車時，不必出示保險證。
3. 取締作業不足，如本法明訂未投保罰則，但警察攔檢取締作業不足。

4. 續保通知未落實

5. 宣導不夠，消費大眾對本制度仍一知半解。

第二是二〇〇五年二月修法後傷害給付項目是否更有彈性？

保險局組長張玉輝回應陳振金教授所提問題，首先



是機車投保率偏低問題，是資料上引用不同，根據交通部統計月報機動車輛登記數，與關貿網路公司強制汽車責任保險有效件數統計月報，兩者觀察，其投保率是樂觀的。

再者，本次修法後，於母法第十五條中賦予保險人通知義務，並於強制汽車責任保險承保及理賠作業處理辦法第三條中更規定二、三次的續保通知義務；因此，實際上各保險公司均已落實推動該制度，今後將建議交通監理及警察能加強取締，使機車投保率偏低問題，可獲得改善。

此次修法的目的是就各保險公司實務上遭遇窒礙難行之處進行調整，諸如「給付項目」更明確，又如私人轎車接送之交通費及親人看護費用等，均已列入給付項目；但給付項目有彈性問題，因該保險制度探限額無過失主義，理賠項目須「明確」才能避免紛爭，而彈性則較無依據易引起爭議；還有其保障範圍也擴大了，如拼裝車也納入規範，社會保險也不再扣除，機車罰款也降低，這些都是對被保險人有利的作為。

至於監理部份還須再加強的地方，張玉輝組長認為最重要是宣導問題，因該保險制度關係全國民眾，因行人也可能會遭受意外交通事故，因此有必要加強宣導；

尤其是「保險黃牛」損及保險市場健全運作問題，都極待加強宣導，此外，稽查制度的建立是未來努力方向，目前正與產險公會、特別補償基金及保發中心規劃中。

產險公會沙克興秘書長從保險業者經營面，認為強制汽車責任保險制度的運作像共產制度一樣，不斷壓榨保險業者需投入做公益事業一般，要配合這，又要配合那；增加營運成本，諸如加強宣導的推動，宣導須要經費，錢從那裡來？

既要求強制汽車責任保險制度是無盈無虧經營，但各保險公司經營管理，是需要成本的，許多學者專家提出改進建議，主管機關似乎並未重視。再者；這個保險制度的定位在那裡？是政策性保險還是社會保險？如健保可以向強制汽車責任保險進行代位求償等問題，其定位在那兒？還有二、三次續保通知等規定，是與保險法背道而馳的作法，亦值得檢討改進。

林進田教授建議主管機關，可針對產險公會所提宣導經費不足、經營成本等問題，於保審會中提出作檢討。

二、強制汽車責任保險費率相關問題之探討；由林進田教授擔任主持人，張玉輝組長擔任引引人，凌鳳寶教授、高棟樑教授、張舜清科長、簡仲明副總經理、吳



瑞雲教授擔任與談人，並檢視現行從人因素的制度是否應納入交通重大違規紀錄、簡化違規肇事紀錄等級，及機車費率是否納入從人因素等相關子題作研討。

林進田教授指稱，有關費率問題不外乎強調三原則：1. 適足性原則 2. 公平性原則 3. 合理性原則；而今天的議題則討論「公平性原則」的問題；張玉輝組長表示，費率問題是很專業、也有嚴謹的審核制度，過去很少人談論，外界可能不知其內涵，其實強制汽車責任保險本身是一種保險，更是社會安全制度，是兼具二種功能，法律地位特殊。

由該法第四十五條條文規定，必須由主管機關（當時為財政部）會同中央交通主管機關擬訂，經社會公正人士組成之「費率審議委員會」，審議通過後公布實施；而費率審議委員會的委員除政府官員外，尚有學者及消費者代表，以公開、透明的決策過程，並委由專業機構來精算費率。

目前受委託的單位是財團法人保險事業發展中心，而該中心為精算強制汽車責任保險之費率，特成立「強制汽車責任保險精算及研究發展工作小組」，旗下設有多個工作分組；至於費率精算的作業內容是採過去五年承保及理賠的統計資料，精算內容如下：1. 死亡、

殘廢、醫療及保險金額，2. 選訂費率釐訂因子，如損失幅度、損失頻率、發展因子及法律變動所產生變動的影響，3. 調整幅度的上、下限，4. 附加費用，5. 其他因素考量，如機車保費的負擔，因機車族群在經濟上或交通事故上是屬弱勢族群，6. 特別準備金的累積，在安全水準下，作為調高或調低保險費，或調整保險金額的依據。

有關「重大違規紀錄」是否納入從人因素的考量，主管機關秉持中立的立場，必須將各種因素加以考量，如消費者關感如何？保險成本是否增加，效果如何？都是考量因素。

至於，簡化違規肇事紀錄等級的議題，實際上已由原先的十六等級，簡化為現行的十等級，是否再簡化則須再作探討；而機車是否納入從人因素，就技術上應可行，但實務作業上可能不易達成效果，因機車現行保費較低，可減費的幅度有限，加上因實施從人因素所花費的成本，可能讓原本減費的因子，反而變成要加費的現象產生，因為透過監理資料庫的傳輸，及取得資料所花費的成本，是相當大的。

凌氾寶教授則從制度面來考量這三個議題，通常一個政策的實施其影響層面相當大，強保法第一條開宗



明義規定，除了基本保障外，要維護道路交通安全，因此，其比重是一樣的，各占五〇%；但從過去的經驗來看，比較重視基本保障，而忽略維護道路交通安全，因此，建議應從損害防阻及公序良俗二個層面來思考這些問題，以貫徹事先防患重於事後彌補的理念。

對於道德風險及心理風險的交通事故，應該加重罰則，如酒後駕車、飆車等都是公序良俗規範下，所不允許的情形；舉例來說，美國北卡羅萊納州對於酗酒駕車因而肇事者，其隔年保費加四〇〇%，反觀國內，現行最高加費六〇%，似乎有偏低之實。

一九九八年實施強施汽車責任保險制度，採用較嚴格的罰則，時機上較不適合，如今經過七、八年實施期，且法規重新修訂，應是實施重罰則的成熟時間點，因此，個人贊成以重罰的制度，將交通重大違規紀錄納入從人因素的考量，如此將可達到損害防阻的效果。

對於那些因加重罰則後，買不起保費的被保險人，也可採用國外的經驗，如利用「危險分派計畫」來另外監理，此種方法供大家另類思考方向。

交通部張舜清科長認為費率的計算，究竟採肇責損失率計算方式或是採賠償的計算方式，應先確認清楚，

才是最重要的。

高棟樑教授則認為，加費及減費幅度因一致，似乎不盡合理。而簡仲明副總經理則以數據上來解釋，費率設計上無法加減費一致的原因，是目前大約有七〇%的被保險人，未肇事而享受減費優惠，三〇%是有肇事者，若是加減費設計同一幅度，則保險公司將面臨保費收入減少壓低，造成入不傳出的情況；且預估再過三至五年時間，享受減費的被保險人將達九〇%以上，依保費收支平衡的觀點，是不能採用相同幅度加減費的設計方式。

三、強制汽車責任保險消費者權益之確保，該議題由吳瑞雲教授擔任主持人，蘇文斌教授擔任引言人，賴麗華教授、王明智教授、許慶為協理、劉惟寧總幹事、陳森松教授擔任與談人；就如何杜絕保險黃牛？、如何簡化目前理賠程序、目前保費之負擔是否公平合理？目前保險給付是否落實對受害人之保障？及如何落實消費者對該保險制度的瞭解等相關子題作研討。

蘇文斌教授認為，強制汽車責任保險應落實損害賠償的社會化的層面作思考，而許慶為協理以業者立場，強調保險黃牛的定義，是以不正當手段，如偽造醫療證明、死亡證明或暴力等非法手段謀取利益者；若保險公

司理賠人員專業素質的提昇，及公司理賠制度的健全化，則有助於抑制保險黃牛的橫行行為。

陳森松教授則認為黃牛在那裡？保險問題就在那裡？而保險黃牛是金融市場的套利者，主要是因保險資訊的不公開所造成，因此，強調保險資訊的公開化，應可遏止保險黃牛的減少。

保險業者及專家、學者等一致期許，以上這些議題的研討結論，能讓主管機關對強制汽車責任保險制度，在實務上所遭遇的一些困難，有較深入的了解並進行改善，使強制汽車責任保險制度更落實惠於社會大眾。

（作者：產險公會汽車險委員會組長）