

強制汽車責任保險之交通執法建議 — 參考法、德兩國作法

彭靜恩¹

游斯然²

摘 要

強制汽車責任保險係為填補汽車交通事故受害人經濟損失之重要制度之一，其目標在於經由強制汽車所有人投保責任保險，俾被保險汽車肇事致受害人遭受損害，被保險人受賠償之請求時，由保險人負擔賠償及給付保險金予受害人之責，使汽車交通事故受害人的損失獲得基本補償，以實現道路交通安全與秩序，保障行人權益之社會安全目的。自民國 87 年實施以來迄 104 年止，保險公司保險給付 2,102 億元及特別補償基金補償 87 億元，合計達 2,189 億元，共理賠或補償死亡人數 84,371 人，殘廢 193,340 人次及醫療 3,444,372 人次，合計 3,722,083 人次，足證立法目的之彰顯。截至 104 年 12 月止，汽車投保率 99.02%，機車修正後有效投保率 88.63%，汽機車整體投保率約 92.67%。比較汽車與機車投保率，機車之投保率略有不足。本文認為機車車主可能因存有主觀性風險認知偏差，或因個人因素忘記投保，致機車投保率偏低，故政府機關除以政策性宣導、積極通知續保等作法外，交通執法仍為最後手段。本文建議在交通執法上，可以參考法、德兩國作法，由警察機關加強對機車族群查驗強制汽車責任保險保險證，如優先對機車投保率較低之地區，以有效警力，主動重點攔檢查驗保險證。現行公路監理機關於執行以「環、警、監聯合稽查」機制，路檢聯合稽查，應查驗保險證。未來逐步修法，將強制汽車責任保險法第 50 條第 1 項規定，修改為賦予公路監理機關及警察機關逕行查驗車輛投保狀況之權利，若考量基層公路監理單位人力及預算無法負荷之問題，得限縮逕行舉發以「重大違規」所列事項作為查驗是否投保強制汽車責任保險之要件。

關鍵字：強制汽車責任保險、道路交通安全、機車投保率、交通執法、查驗保險證

一、前 言

1.1 強制汽車責任保險的政策性

政策性保險係指政府為實現某種政策目的，以法令規定人民應投保或規定經營保險之保險人不得拒保之保險，由一般商業保險公司或是政府專設機構經營，並由政府以某種補助方式鼓勵或強制人民投保之保險。通常政府透

¹ 財團法人汽車交通事故特別補償基金業務處經理。

² 財團法人汽車交通事故特別補償基金業務處秘書(聯絡地址：台北市信義區信義路五段 150 巷 2 號 18 樓，電話：(02)8789-8897，E-mail：simon@mvacf.org.tw)。

過民間商業機構來推進黨策之運作，以達到更佳的效率，讓專業的保險公司替政府免去了繁複的核保理賠程序，同時也能使民眾迅速的得到即時的保險保障（陳繼堯，2006）。當前我國政策性保險，主要有全民健康保險、勞工保險、存款保險、強制汽車責任保險（以下簡稱強制險）等。

攸關道路交通安全的強制險，於民國 81 年研擬完成送立法院審議之《強制汽車責任保險法草案》，該草案總說明清楚揭示其政策性目的「汽車責任保險係為補償汽車交通事故受害人經濟損失之重要制度之一，各國為合理保障交通事故受害人之權益，每以法律強制汽車所有人或駕駛人應投保汽車責任保險。故強制汽車責任保險係屬政府之政策性保險，其目標在於經由強制汽車所有人投保責任保險，俾被保險汽車肇事致受害人遭受損害，被保險人受賠償之請求時，由保險人負擔賠償及給付保險金與受害人之責，使汽車交通事故受害人的損失獲得合理之基本補償，實現道路交通安全與秩序，保障行人權益之社會安全目的。」。簡言之，強制險之政策性目標為受害人的基本保障及道路交通安全的維護。

1.2 強制汽車責任保險的政策性與交通安全的關聯

社會安全制度是一種社會政策，以特定事故為對象，透過各種組織或制度來保障國民生活、預防社會問題產生、改進人民生活環境、提高國民生活素質或社會文化的功能之社會規範，也是保障國民生活需求的一種行為模式。（江亮演，1990）。強制險之社會安全性目的，分述如下：

1. 實現道路交通安全與秩序

強制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。如 2010 年 3 月聯合國大會通過 A/RES/64/255 號決議中宣布 2011 至 2020 年為道路安全行動十年(Decade of Action for Road Safety 2011-2020)，其目標是透過在國家、區域和全球各級開展更多活動，穩定並隨後降低預計的全球道路交通死亡率。鼓勵各國朝向 5 個方向努力：(1)建立道路安全管理機制、(2)落實整體道路與交通安全、(3)要求提升車輛安全性能、(4)重視道路使用者安全、(5)強化交通事故因應措施，其中第(5)項，強調建立道路使用者保險計畫，為車禍受害者之醫療復健提供資金，並實行強制險計畫（許凱創、廖威能，2015）。

2. 保障經濟生活安定

社會安全制度之主要目的在於提供人民經濟安全，多數政策性保險設立之目的即在於提供遭遇不可預料或不可抗力外來事故之受害人保障。強制險，其性質為責任保險。所謂責任保險，係指保險公司於被保險人對於第三人，依法應負賠償責任，而受賠償請求時，負賠償之責。假設有一被保險人依法應對於第三人負擔賠償責任，並受賠償請求時，此時，若無保險給付以資因應，該被保險人畢生積蓄恐將毀於一旦，更甚者，若被保險人無資力賠償，受害人更是求償無門，此將危及社會安全。因此，強制險可以發揮的功能，不但是提供受害民眾經濟安全，更是具有最終降低人民經濟負擔之功能（游淑君，2007）。

3. 發揮道路安全風險控管之功能

強制汽車責任保險法（以下簡稱強保法）對於駕駛紀錄良好之車主提供減費優待，對於經常肇事車主給予加費懲罰，屬風險控管功能。依研究顯示，連續三年無肇事理賠紀錄之優良駕駛人給予保費上之最低優惠，能鼓勵駕駛人減少交通違規行為，具有達到促進道路交通安全之目的。（余健泉，1999）

二、我國強制汽車責任保險的現況與交通執法

2.1 強制汽車責任保險制度實施現況介紹

民國 87 年以前，強制險在我國雖已實施 40 餘年，但一直未單獨立法，制度方面存在諸多缺失。政府為落實強制險之政策性目標，爰參考多數國家立法體例，於 81 年研擬完成「強制汽車責任保險法草案」送請立法院審議，經完成三讀程序後，85 年 12 月 27 日總統明令公布，於 87 年 1 月 1 日起實施。

汽車交通事故所致損害可分為：一、人體傷亡，二、財物損害。強保法僅對受害人所遭致之人體傷亡提供基本保障，即一定金額之保障，強保法第 1 條明文規定「為使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全。」，至於超過限額之人體傷亡損害及財物損害，則屬商業保險之範圍。

因強制險所保障之對象，並未涵蓋未投保強制險之汽車及肇事逃逸之汽車等，故強保法特別參考美、英、日等國制度，設置財團法人汽車交通事故特別補償基金（以下簡稱特別補償基金），針對事故汽車無法查究者（例如肇事汽車逃逸）、或為未投保強制險汽車、或為未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車（例如失竊車）、或全部或部分為無須訂立強制險契約之汽車（例如農用車或拼裝車），所致汽車交通事故之受害人，未能向保險公司申請強制險理賠者，由特別補償基金負補償責任，以彌補強制汽車責任保險之缺口。

自民國 87 年實施以來迄 104 年止，保險公司保險給付 2,102 億元及特別補償基金補償 87 億元，合計達 2,189 億元，共理賠或補償死亡人數 84,371 人，殘廢 193,340 人次及醫療 3,447,372 人次，合計 3,725,083 人次，足證立法目的之彰顯，詳如表 1、2 所示。

表 1：87-104 年保險公司強制汽車責任保險之理賠統計表

年度	保險理賠 金額(元)	死亡人次			殘廢人次			醫療人次			人次 合計
		機車	汽車	小計	機車	汽車	小計	機車	汽車	小計	
87	6,351,717,666	-	4,130	4,130	-	3,674	3,674	-	43,660	43,660	51,464
88	11,413,899,892	1,669	3,989	5,658	848	10,417	11,265	20,478	68,946	89,424	106,347
89	12,990,538,452	2,144	3,393	5,537	3,227	13,614	16,841	38,741	74,563	113,304	135,682
90	12,896,246,970	2,049	4,099	6,148	3,885	14,605	18,490	41,333	73,826	115,159	139,797
91	12,533,351,008	1,828	3,262	5,090	3,297	13,924	17,221	44,417	68,940	113,357	135,668
92	12,601,290,671	1,836	3,156	4,992	3,270	12,792	16,062	51,511	67,982	119,493	140,547
93	13,134,880,720	2,055	3,395	5,450	3,267	13,480	16,747	55,870	80,651	136,521	158,718
94	13,249,809,778	1,324	3,551	4,875	2,746	13,874	16,620	50,869	93,315	144,184	165,679
95	12,743,678,060	727	3,654	4,381	1,456	12,991	14,447	37,574	124,553	162,127	180,955
96	10,333,045,658	710	2,897	3,607	1,132	9,908	11,040	36,487	134,231	170,718	185,365
97	9,639,168,324	796	2,809	3,605	1,063	7,551	8,614	44,660	149,109	193,769	205,988
98	9,948,407,447	700	2,789	3,489	1,142	5,197	6,339	52,982	153,979	206,961	216,789
99	10,464,941,035	752	2,998	3,750	1,224	4,152	5,376	61,515	168,790	230,305	239,431
100	11,647,106,346	804	2,891	3,695	1,507	3,949	5,456	80,166	213,311	293,477	302,628
101	12,341,717,400	787	2,895	3,682	1,518	4,010	5,528	88,153	221,072	309,225	318,435
102	12,739,898,800	728	2,945	3,673	1,617	3,899	5,516	99,031	227,585	326,616	335,805
103	12,993,034,394	803	2,899	3,702	1,644	3,917	5,561	107,564	229,987	337,551	346,814
104	12,152,484,586	707	2,909	3,616	1,451	3,839	5,290	100,603	206,788	307,391	316,297
合計	210,175,217,207	20,419	58,661	79,080	34,294	155,793	190,087	1,011,954	2,401,288	3,413,242	3,682,409

資料來源：財團法人保險事業發展中心

表 2：87-104 年特別補償基金之補償給付統計表

年度	補償給付 金額(元)	死亡人次			殘廢人次			醫療人次			人次 合計
		機車	汽車	小計	機車	汽車	小計	機車	汽車	小計	
87	432,865,782	-	426	426	-	35	35		182	182	643
88	454,342,817	0	400	400	0	80	80	0	174	174	654
89	406,683,001	32	292	324	18	96	114	16	87	103	541
90	503,735,370	69	268	337	55	177	232	28	103	131	700
91	437,972,733	45	248	293	49	159	208	16	130	146	647
92	452,984,412	64	229	293	54	173	227	30	134	164	684
93	327,439,313	49	179	228	47	145	192	28	110	138	558
94	502,395,621	78	269	356	52	108	160	380	807	1,193	1,709
95	544,164,585	74	286	407	75	128	208	646	1,313	2,013	2,628
96	491,396,579	68	229	338	67	125	213	668	1,343	2,149	2,700
97	551,553,575	120	256	376	94	140	234	1,049	1,884	2,933	3,543
98	564,944,655	92	241	333	86	187	273	1,345	2,029	3,374	3,980
99	553,786,509	81	173	254	81	159	240	1,519	2,003	3,522	4,016
100	474,275,762	87	125	212	104	98	202	1,645	1,864	3,509	3,923
101	500,038,846	72	112	184	79	103	182	1,813	1,673	3,486	3,852
102	530,412,783	82	111	193	80	104	184	1,951	1,696	3,647	4,024
103	472,362,219	67	101	168	66	70	136	2,039	1,500	3,539	3,843
104	527,631,605	72	97	169	70	63	133	2,180	1,547	3,727	4,029
合計	8,728,986,167	1,152	4,042	5,291	1,077	2,150	3,253	15,353	18,579	34,130	42,674

資料來源：財團法人汽車交通事故特別補償基金

註：補償件數及金額包括已、未決補償案件及依本法第 36 條第 1 項第 3 款分擔案件。

2.2 強制汽車責任保險投保情形分析

2.2.1 強制汽車責任保險投保現況

依照中華民國產物保險商業同業公會編制截至 104 年 12 月止強制汽車責任保險投保情形分析，汽車登記數為 7,739,144 輛，機車登記數為 13,661,753 輛，合計為 21,400,897 輛。依照強制汽車責任保險資訊作業中心統計有效投保件數：汽車 7,663,460 輛，機車 10,796,855 輛，計算汽車投保率為 99.02%，機車為 79.03%，合計為 86.26%。依據交通部「100 年台灣地區機車使用狀況調查」，100 年底機車不使用率為普通重型機車 9.2%，大型重型機車 4.7%，輕型機車 21.4%，綜合計算機車之不使用率為 10.83%，扣除不使用機車數，機車實際使用數 12,182,379 輛。經修正後計算：汽機車整體投保率 92.67%，其中汽車投保率 99.02%，機車投保率 88.63%，汽機車整體投保率約 92.67%

(參閱表 3)。換言之，全台至少約有 138 萬 5 仟輛的機車及約 7 萬 5 仟輛汽車尚未加入投保行列。

表 3 截至 104 年 12 月止強制汽車責任保險投保有效件數與投保率

類別	汽、機車總計	汽車總計	機車總計
交通部監理站車輛登記數(A)	21,400,897	7,739,144	13,661,753
有效投保件數(B)	18,460,315	7,663,460	10,796,855
投保率%(A/B)	86.26%	99.02%	79.03%
修正後有效車輛數(C)	19,921,523	7,739,144	12,182,379
修正後投保率%(B/C)	92.67%	99.02%	88.63%

資料來源：中華民國產物保險商業同業公會 105.1.20 編製

2.2.2 未投保原因分析

有關機車車主的投保率偏低之原因，根據研究（陳玉好等，2014）民國 100 至 103 年 7 月未投保強制險而遭處罰之機車車主進行訪查，各年度抽 100 位民眾進行訪查，詢問未投保強制險之原因（詳如表 4）。依據調查結果，機車車主未投保強制險主要原因歸類如下：

1. 風險認知偏差：「認為沒有必要投保」約占 34.2%。
2. 經濟因素：「負擔不起、太貴」3 約占 23.9%。
3. 個人因素：「忘記投保」約占 19.4%。
4. 其他因素：約占 21.5%。

表 4：抽樣調查未投保強制險之原因

類別	負擔不起、太貴	認為沒有必要投保	忘記投保	其他	合計
100年	25.9%	32.6%	15.6%	25.9%	100%
101年	24.5%	35.1%	16.7%	23.7%	100%
102年	22.9%	34.3%	23.7%	19.1%	100%
103年7月底	22.4%	34.7%	21.7%	21.2%	100%
平均*	23.9%	34.2%	19.4%	21.5%	100%

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

³目前強制險費率表之機車部分，採從車計算，輕型機車一年期 424 元，兩年期 735 元，重型機車一年期 658 元，兩年期 1,200 元，大型重型機車一年期 711 元，兩年期 1,306 元。

2.2.3 強制汽車責任保險 3 次續保通知之規定

為維持強制險契約的有效性，提醒民眾投保強制險，強保法規定有保險公司應作 3 次續保通知的規定：

1. 強保法第 15 條規定：「保險人應於保險期間屆滿 30 日前通知要保人續保，其怠於通知而於原保險期間屆滿後 30 日內發生保險事故，如要保人辦妥續保手續，並將其始期追溯自原保險期間屆滿之時，保險人仍須負給付責任。」
2. 強保法承保及理賠作業處理辦法第 3 條規定：「保險人應於保險期間屆滿三十日前通知要保人續保，如怠於通知而於原保險期間屆滿後三十日內發生保險事故，於要保人辦妥續保手續，並將其始期追溯自原保險期間屆滿之時，保險人仍須負給付責任。要保人於保險期間屆滿後仍未投保者，保險人應於保險期間屆滿後三十日內，至少再為二次重新投保之通知。前項通知應載明契約自重新投保日生效。保險人應保留第一項及第二項所寄送之通知存根六個月，以備查詢。保險人已依要保人最後所留於保險人之住所、居所或營業所之地址寄送續保或重新投保通知者，視為已完成第一項及第二項之通知。」

2.3 未投保強制汽車責任保險之處罰、舉發與裁罰

2.3.1 未投保強制汽車責任保險之處罰

依強保法第 49 條規定：「投保義務人未依本法規定訂立本保險契約，或本保險期間屆滿前未再行訂立者，其處罰依下列各款規定：一、經公路監理機關或警察機關攔檢稽查舉發者，由公路監理機關處以罰鍰。為汽車者，處新臺幣三千元以上一萬五千元以下罰鍰；為機車者，處新臺幣一千五百元以上三千元以下罰鍰。二、未投保汽車肇事，由公路監理機關處新臺幣六千元以上三萬元以下罰鍰，並扣留車輛牌照至其依規定投保後發還。依前項規定所處罰鍰，得分期繳納；其申請條件、分期期數、不依期限繳納之處理等事項之辦法，由中央交通主管機關會同主管機關定之。」

2.3.2 未投保強制汽車責任保險之舉發與裁罰

依強保法第 50 條規定：「公路監理機關於執行路邊稽查或警察機關於執行交通勤務時，應查保險證。對於未依規定投保本保險，應予舉發。投保義務人接獲違反本保險事件通知單後，應於十五日內到達指定處所聽候裁決；屆期未到案者，公路監理機關得逕行裁決之。投保義務人認為舉發之事實與違規情形相符者，逕依公路監理機關所處罰鍰，自動向指定之處所繳納結案。」

強保法施行細則第 10 條第 2 項規定：「本保險之保險證應隨車攜帶備驗。汽車駕駛人於公路監理機關執行路邊稽查或警察機關執行交通勤務，依本法第五十條第一項規定查驗本保險之保險證時，應配合提示。汽車駕駛人未依前項規定配合提示保險證者，稽查人員應於舉發違反道路管理事件通知單保險證欄勾記或以其他方式通知公路監理機關。」

2.4 舉發強制汽車責任保險案件分析

統計全國交通違規案件，100 年至 103 年 6 月止，每年近 900 萬件。同期全國強制險舉發數，每年約 12~13 萬件，強制險舉發平均比率約為 1.40%，詳如表 5 如下：

表 5：全國交通違規舉發數與強制險通知單之比率

類別	全國交通違規舉發件數 (千件)	全國強制險舉發件數 (件)	全國舉發案件中並掣開強制險之比率%
100 年	8,895	134,014	1.51%
101 年	8,925	122,845	1.38%
102 年	8,975	121,714	1.36%
103 年 6 月止	4,464	58,614	1.31%
平均*	8,956	123,950	1.40%

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

*計算平均值：以(103 年 6 月止件數)×2，推估為 103 年舉發件數，再與 100 年至 102 年相加後平均而得相關數字。

2.4.1 舉發掣開強制險案件，僅限攔檢舉發

依強保法第 50 條第 1 項「公路監理機關於執行路邊稽查或警察機關於執行交通勤務，應查驗保險證。對於未依規定投保本保險者，應予舉發。」僅限由攔檢舉發，查驗強制險投保情形，其執行情形如下：

1. 現行交通警察執行交通勤務時，發現駕駛人有違反道路交通管理處罰條例之情事時，攔停該汽、機車，確認其違規行為後，掣發「舉發違反道路管理事件通知單」，不論有無查驗保險證，公路監理機關仍將對該違規車輛查核該車輛之保險狀況。如果經查為未投保，則公路監理單位開立「違反強制汽車責任保險事件通知單」通知汽車所有人，並於期限內到達指定處所聽候裁決；屆期未到案者，得逕行裁決。倘攔查駕駛人後並未發現駕駛人有違規情事，則除非主動查驗保險證，於該通知單之保險證欄三個欄位「有出示、未出示、逾期」勾記，否則監理機關不會再查驗保險證。
2. 現行公路監理機關於執行以「環、警、監聯合稽查」機制，路檢聯合稽查（指配合警察機關設置檢查站，由警察隨機攔檢車輛），公路監理機關路檢人員檢查目的是「車身設備」，環保署於機車環保排放檢測，並請駕駛人提供行、駕照，但不會請其出示保險證（亦即不會查驗保險證）。

依內政部警政署道路交通違規舉發案件統計，103 年攔檢舉發件數占 30.51%，104 年占 31.27%，而占絕大多數的逕行舉發件數並未勾稽其強制險投保狀況。

表 6：102 至 104 年道路交通違規舉發案件分類⁴

類別	102 年		103 年		104 年	
	件數	占比(%)	件數	占比(%)	件數	占比(%)
總計	8,052,141	100.00	8,168,915	100.00	9,279,769	100.00
攔停舉發	2,643,870	32.83	2,492,594	30.51	2,901,874	31.27
逕行舉發	5,408,271	67.17	5,676,321	69.49	6,377,895	68.73
汽車	4,636,678	57.58	4,797,377	58.73	5,397,731	58.17
機車	3,290,299	40.86	3,269,369	40.02	3,772,569	40.65
其他	125,164	1.55	102,169	1.25	109,469	1.18

資料來源：內政部警政署交通組

2.4.2 受舉發交通違規以汽車為主

表 6 道路交通違規舉發案件分類統計，103 年汽車 4,797,377 件，占 58.73%，機車 3,269,369 件，占 40.02%，及 104 年汽車 5,397,731 件，占 58.17%，機車 3,772,569 件，占 40.65%。顯示受舉發件數以汽車件數為主，機車件數比例較少。

三、法、德強制汽車責任保險之交通執法

3.1 歐盟強制汽車責任保險指令

為建構歐盟統一的強制汽車責任保險市場，1972 年至 2005 年間，歐盟共頒布五次有關強制汽車責任保險的指令，到 2009 年 9 月 16 日，歐盟將過去頒布的五次指令廢除統一，彙集統一規定在 Directive 2009/103/EC 指令⁵，做一般性的定義並分為 31 章說明，並要求會員國修改國內立法來落實指令內容，掃除不同國家間強制汽車責任保險制度所存在的差異與障礙，促進歐盟各國相關法律的協調與統一⁶。

⁴ 內政部警政署與公路監理機關統計違規舉發數字不同，以 102 年為例，前者為 8,052 仟件，後者為 8,975 仟件，後者約多 10%，因為後者包括含通行費及停車費未繳及由各縣市交通局交通助理人員之執行違規停車稽查罰單案件。

⁵ EC Insurance Legislation, Retrieved from http://ec.europa.eu/finance/insurance/legislation/index_en.htm#maincontentSec8

⁶ 為促進歐洲地區車輛跨國流動，避免重複投保的麻煩，使用統一的保險標誌，1952 年實施的歐洲綠卡制度（一般稱為 the Green Card System，正式名稱為 the International Motor Insurance Card System）扮演重要角色，目前共有 44 個國家簽訂加入。綠卡運作上，綠卡由一國的保險人局（Motor Insurers' Bureau）簽發，保險人局通常附屬於會員公司公會，為非營利機構，獨立處理強制汽車責任保險的民事責任，並履行與他國保險人局的協議事務，以保證流動車輛肇事後，傷亡者及時獲得賠償，避免陷於費時的涉外侵權訴訟。根據綠卡協議，持有綠卡車輛在其他綠卡國家肇事者，不論車輛原有的強制險保額，肇事地國家都

有關歐盟 2009 年指令綜合規定簡要摘錄如下：

1. 明確規定成員國可以對入境車輛進行隨機、不歧視的檢查強制險投保情形。
2. 提高會員國強制險的最低責任限額為每人 100 萬歐元或每一事故最低 500 萬歐元，財產損失 100 萬歐元。
3. 各國設立補償機構，保障因未保險車輛及駕駛人不明肇事的受害人。
4. 一體適用乘客納入受害人賠償範圍。
5. 規定所有會員國受害人有向保險公司直接請求權。

3.2 法、德強制汽車責任保險與交通執法

3.2.1 法、德及我國基本交通資料比較

表 7：2013 年法國、德國及我國道路交通資料比較

項目	法國	德國	中華民國
汽車登記數（單位：千輛）	38,207	48,912	7,368
機車登記數（單位：千輛）	3,089	4,055	14,195
合計	41,296	52,967	21,563
強制險投保率	98%-99%	99%	89.48*
道路長度（單位：公里）	1,062,693	643,517	42,520
死亡人數（單位：30 天）	3,268	3,339	3,092
受傷人數（單位：人）	70,607	374,142	373,568
交通事故件數（單位：件）	56,812	291,105	278,388
道路交通肇事率—按車公里計算 （單位：件/億車公里）	10.3	41.1	132.3
道路交通肇事死亡率—按車公里計算 （單位：件/億車公里）	0.6	0.5	1.1
道路交通肇事受傷率—按車公里計算 （單位：件/億車公里）	12.7	52.8	158.2

資料來源：交通部網站及中國民國產物保險商業同業公會

*2013 年汽車投保率 99.09%，機車有效投保率 84.44%

必須給予不低於本國最低限額的保障。

3.2.2 法、德強制險之執法情形

德國強制汽車責任保險投保率 99% 以上，法國 98%-99% 以上，兩國能夠創造高比率的投保率，與其交通部門及警察機關將強制汽車責任保險的臨檢作為重要職掌工作之一及對未投保強制險車輛予以重罰有關。

表 3，2015 年統計我國強制險投保率汽車已達 99.02%，有效機車投保率 86.63%，表 7，2013 年統計我國強制險投保率汽車已達 99.09%，有效機車投保率 84.44%，顯然不含機車之汽車投保率已經與德國整體投保率(99% 以上) 一樣，並且超越法國(約 98%~99%)，但機車族群的投保情形落差，涉及機車族群保險意識較低或經濟能力較差所致，對維護道路安全保護路人的權益較為薄弱，參考法國、德國交通執法部門的作法，值得借鏡之處。

法國及德國警察可隨時要求車輛駕駛人停車，以檢驗其身分證件(護照或居留證)、行車證件(駕照或汽車登記證；若車輛為非自有，則需出示車主授權書或租賃證明)及保險證明。法國對違反投保規定的車主，將被罰款並吊銷駕照，嚴重者可判監禁。法國對未投保之處罰，通常第一次罰 3,750 歐元，未隨身攜帶保險證明文件罰 135 歐元。

德國對違反投保義務之處罰相當重，依其《汽車保有人強制責任保險》第 6 條規定：

1. 汽車責任保險契約無效或雖投保但已失效，而仍於公共道路或場所使用汽車或允許他人使用者，處一年以下有期徒刑或罰金。
2. 行為出於過失者，處六個月以下有期徒刑或罰金。
3. 行為出於故意者，若於裁判時汽車屬行為人或共犯所有，得沒收之。

四、提高強制險機車投保率以落實政策性目的

我國機車使用量大，在目前社會環境中，具有經濟且便利的特性，為配合台灣經濟發展與地理環境之結果。尤其在大眾運輸工具較缺乏之地區(如中南部、東部及市郊)，機車為民眾最經濟、便捷之交通工具，在都會區尖峰時段，行車壅擠及汽車停車困難，民眾常以機車代步，對年輕族群而言，對機車更為喜好。依據前揭調查國內機車車主未投保強制險主要原因以風險認知偏差(35%)、經濟因素(25%)及個人忘記投保(20%)三大原因致機車投保率偏低，致有違強制險政策性目的。

台灣機車數占總車輛數達 65.8%，與法、德兩國的機車占車輛數比重僅 7.5% 顯有不同，因機車使用上之特性，故使得機車族群相對較汽車族群為經濟弱勢。依保險原理，弱勢族群是最需要保險來分散風險，以輕型機車一年期 424 元為例，與一台新機車售價比較，保費負擔不足 1%，縱使使用機車者確實有經濟弱勢情形，但畢竟仍為極少數，實不應為機車未投保之主要藉口之一。

法、德兩國對未投保強制險之罰則相當重，嚴重者得判以監禁，我國相對處罰為輕，僅處以罰鍰。在現行國情下，採行嚴厲處罰措施，恐有困難。

對於機車主主觀性風險認知偏差，以及個人因素忘記投保，致機車投保率偏低，政府除加強政策性宣導、積極通知續保之外，交通執法為最後手段，也是最有效率的方法。

4.1 政策性宣導

為努力提高強制險投保率，主管機關金融監督管理委員會、中華民國產物保險商業同業公會及特別補償基金持續執行強制汽車責任保險政令教育宣導，利用各類訊息、圖像、文字、語言、影像、聲音等媒介，進行傳達，以多元化方式讓社會大眾接觸及認知，進而產生行為影響。每年普及各縣市、高中職與大專院校及一般民眾接觸之宣導講習，並參與各類型社會大眾活動之宣導等。

4.2 金管會保險局與交通部公路總局聯名，通知機車續保

強保法規除訂有保險公司應作3次續保通知的規定外，因應《道路交通安全規則》101年12月22日修正發布之第14條，將現行自用汽車及機車行照分別需於每3年及2年換發1次的規定，修改為：「汽車行車執照、拖車使用證每3年換發一次，機車行車執照每2年換發一次，自原發照之日起算，期滿前後一個月內，須申請換領新照始得行駛。但自中華民國102年1月1日起，下列車輛之證照免申請換發：一、校車、幼童專用車及救護車以外之自用汽車行車執照。二、機車行車執照。三、自用拖車使用證。前項免申請換發證照之車輛，其已領有之證照有效期間屆滿後，仍屬有效，並得免換發之。」為避免機車車主因無須定期換發行車執照而遺忘投保強制險，金融監督管理委員會保險局與交通部公路總局聯名郵寄明信片，提醒原本行車執照上有效日期為101年12月1日至103年12月31日之機車車主記得投保強制險，因此收到明信片之民眾即得再檢視自己所屬機車之強制險是否將屆期或已屆期，如已屆期則應該辦理續保以維護自身及其他用路人權益，因機車強制險有2年期保單，故將持續宣導至103年12月止。

自104年1月起，改以保險公司3次續保通知仍未辦理續保之機車車主，於原保險期間屆滿1個月仍未辦理續保者，由金融監督管理委員會保險局與交通部公路總局聯名郵寄明信片，提醒車主辦理續保。

4.3 交通執法之建議

4.3.1 警察機關加強對機車族群查驗強制險

參考法、德兩國警察機關可隨時要求車輛駕駛人停車，以檢驗其身分證件、行照證件及保險證明。但國內現行交通警察執行交通勤務時，以發現駕駛人有違反道路交通管理處罰條例之情事時，才會攔停該汽、機車，確認其

違規行為後，掣發「舉發違反道路交通管理事件通知單」，再由公路監理機關對該違規車輛查核該車輛之保險狀況。倘攔查駕駛人後並未發現駕駛人有違規情事，且未主動查驗保險證，監理機關則無從得知其投保情形。建議得針對機車投保率較低之地區，以有效警力，主動重點攔檢查驗保險證，並透過媒體報導，達到敲山振虎的作用。

4.3.2 公路監理機關於執行「環、警、監聯合稽查」機制，併查驗強制險

現行公路監理機關於執行以「環、警、監聯合稽查」機制，路檢聯合稽查，但並未查驗保險證。依強保法第 50 條第 1 項「公路監理機關於執行路邊稽查或警察機關於執行交通勤務，應查驗保險證。對於未依規定投保本保險者，應予舉發。

4.3.3 未來逐步修法，納入逕行舉發查驗其保險狀況

依強保法第 50 條第 1 項之文義，係課公路監理機關及警察機關「查驗保險證」的義務，參以強保法施行細則第 10 條之規定，強保法第 50 條第 1 項規定尚非賦予公路監理機關及警察機關逕行查驗車輛投保狀況之權利。倘得對每年逕行舉發約有 550 萬輛之違規車輛查驗其保險狀況，應為可提高投保率較優之方法，惟由「攔檢舉發」擴大至「逕行舉發」，即擴大至所有的交通違規均納入查核舉發對象者，含通行費及停車費未繳，將增加公路監理機關數倍不等之人力及經費負擔，基層裁罰人力將更加難以負荷，考量基層公路監理單位人力及預算無法負荷之問題。得先限縮逕行舉發以「重大違規」所列事項作為查驗是否投保強制險之要件。「重大違規」事項例如道路交通管理處罰條例第 33 條未依規定使用路肩、第 43 條超速及惡意逼車、第 53 條行闖紅燈者。

五、結論

為維持道路交通安全，依照世界衛生組織（WHO）的歷年來的相關報告歸納出：可從法律制度、科學技術與保險保障等方向努力，保險保障是最後一道風險管理的事後救濟手段，截至 2012 年止，全球 194 個國家或地區，已有 165 個國家或地區實施強制汽車責任保險制度與補償制度，雖各國採用之模式及所提供之保障範圍有異，但其政策目的皆一致，運用保險原理，事先預防及減少使用汽車所可能造成人民身體傷亡或財物損失的救濟制度。

依據統計：104 年 12 月汽機車整體投保率 92.67%，其中汽車投保率 99.02%，機車修正後有效投保率 88.63%。換言之，全台至少約有 138 萬 5 千輛的機車及約 7 萬 5 千輛汽車尚未投保強制險。對於機車車主主觀性風險認知偏差，或因個人因素忘記投保，政府機關除加強政策性宣導、積極通知續保之外，交通執法為最後手段，也是最有效率的方法。

為提高強制險機車投保率以落實政策性目的，本文建議在交通執法上，可以參考法、德兩國作法，由警察機關加強對機車族群查驗強制險、如優先

對機車投保率較低之地區，以有效警力，主動重點攔檢查驗保險證。現行公路監理機關於執行以「環、警、監聯合稽查」機制，路檢聯合稽查，應查驗保險證。未來逐步修法，將強保法第 50 條第 1 項規定，修改為賦予公路監理機關及警察機關逕行查驗車輛投保狀況之權利，考量基層公路監理單位人力及預算無法負荷之問題，得限縮逕行舉發以「重大違規」所列事項作為查驗是否投保強制險之要件。

參考文獻

- 2014 年世界人口統計簡要報告，聯合國秘書處經濟和社會事務部，2014 年 11 月，p.1。網址：
<http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/trends/Concise%20Report%20on%20the%20World%20Population%20Situation%202014/zh.pdf>。
- 立法院秘書處編印（1997），第 196 輯法律案專輯-強制汽車責任保險法案，立法院，頁 1-9。
- 中國對外資開放交強險市場疑慮辨析（上）， Retrieved from
<http://insurance.hexun.com/2012-12-10/148848262.html>。
- 江亮演（1990），*社會安全制度*，五南圖書，頁 14。
- 余健泉（1999），強制汽車責任保險對道路交通安全影響之研究，國立交通大學運輸工程與管理研究所碩士論文，頁 76-78。
- 許凱創、廖威能（2015），聯合國與道路安全，*新世紀智庫論壇*，第 69 期，頁 62-65。
- 游淑君（2007），兩岸強制汽車責任保險法制重要問題比較研究，國立政治大學風險管理與保險研究所碩士論文，頁 8-9。
- 陳玉好、黃明振、李東林、洪淑華、高炳寬、陳秀玲（2014），機車取消定期換發行照後對於 強制責任保險投保及違規舉發影響之研究－以板橋監理站為例，交通部公路總局，未出版，頁 46-48。
- 郭左踐（2008），*機動車強制責任保險制度比較研究*，中國財政經濟出版社，頁 102-132。
- 陳繼堯（2006），*汽車保險理論與實務*，智勝文化，頁 6-107。
- 劉明章、游斯然（2011），「無實體碰撞事故之強制汽車責任保險補償案例探討」，*一百年道路交通安全與執法研討會論文集*，頁 583-586。