

## 我國汽車交通事故特別補償基金實施現況探討

### Reviewing the operation performance of the Motor Vehicle Accident Compensation Fund

張新立<sup>1</sup> 王明智<sup>2</sup>

#### 摘要

爲使汽車交通事故之受害人能在肇事汽車逃逸或未保險之情況下，仍可獲得基本之理賠保障，我國之強制汽車責任保險法特別明訂「汽車交通事故特別補償基金」之設置。強制汽車責任保險制度之實施已邁入第四年，機車強制納入保險也已滿兩年，特別補償基金之運作也已漸趨穩定。本研究根據特別補償基金之運作經驗，嘗試對其實施之成效及其遭遇之困難進行評估與檢討，並研提未來之改進方向。研究結果顯示，機車納保後之投保率偏低且未續保之情況嚴重、基金總收入在第三年已出現遽減之情況。未保險車輛肇事及肇事逃逸之申請案件居高不下，使基金之支出大增；而追償所得比率平均僅達 6.01%，委任賠償及代位求償之費用又逐年大幅增加，致使民國 89 年之盈餘較民國 88 年遽減 74.54%，給基金之永續經營帶來隱憂。本研究除探討影響基金收入與支出之因素外，更研提各種可能之改善方案，盼望基金能夠開源節流以健全發展，達到維護社會公平並保障無辜受害人之目的。

關鍵字:未保險、肇事逃逸、汽車交通事故特別補償基金、追償所得

#### Abstract

The Compulsory Automobile Liability Insurance instates the Motor Vehicle Accident Compensation Fund(MVACF) which is designed to protect the persons injured or died from the accidents caused by the hit-and-run or uninsured drivers. The ratios of insured have dropped rapidly and the revenue has appeared reducing since the motorcycles started to be covered by the Compulsory Automobile liability Insurance in 1999. The accidents caused by uninsured or hit-and-run drivers are much higher than expected and the administrative expense is increasing rapidly. The average rate of subrogation income is 6.01% and the surplus decreased 74.54% in the year of 2000. The trend and performance indicate the MVACF will face the difficulty for operation if the existing problems can not be solved effectively.

Keyword: uninsured、hit-and-run、the Motor Vehicle Accident Compensation Fund、subrogation income

#### 一、前言

政府鑑於私人運具使用頻繁，造成交通事故日益嚴重，遂立法強制汽車所有人須投保責任險，以保障交通事故之受害人。另爲避免因駕駛人肇事逃逸，保險期間已過卻未及時續保、或根本未投保，可能造成無辜受害人求償無門且延誤醫治良機，故仿效先進國家設置「汽車交通事故特別補償基金」，該補償受害人之經費主要來自投保人保費之一定比例(6%)。隨著肇事逃逸案件之遞增，以及民國 88 年元月機車納入後之未投保車數遽增，益發突顯基金經營與管理上所面臨之衝擊及挑戰。

由於基金之設置係強制汽車責任保險之創舉，實施迄今僅三年有餘。本研究試圖利用此三年之實施經驗，探討當初設置基金以保障無辜受害第三人之目的是否達成？運作過程中是否面臨挑戰？有否更具效率之方式以取代目前之作法？以作爲基金運作及修法之參考。

#### 二、各國與我國特別補償基金之運作方式

我國「強制汽車責任保險法」第三十六條明訂設置「汽車交通事故特別補償基金」，主要係參考英、日兩國之制度，惟兩國之國情、文化及保險業配合程度之處理模式，均與我國有極大之差異。本節從基金之來源、作業組織之型態、補償對象、及執行單位等項目，分別探討英、日、德、法、加拿大等國之作法，除可了解各國採行方式與我國之差異外，亦可探究我國在基金之運作上，是否需要更多之措施與辦法加以補強？

<sup>1</sup> 國立交通大學運輸科技與管理學系教授。

<sup>2</sup> 朝陽科技大學保險金融管理系講師暨交通大學交通運輸研究所博士研究生。

## 2.1 基金來源 [12,13,14,18,19,20,21]

世界各國處理補償作業所需基金之來源大致可歸類為保費收入、保險公司分擔賠償、及稅收或其他收入三項，茲分別說明比較如下：

### 2.1.1 保險公司

英國及美國紐約州均以承保保險公司上一年度之市場佔有率計算其應分攤之賠償額，且政府不作稅收之補貼。英國更在每年年底預估下年度營運所需之金額，各保險公司應付之分攤額則分十二個月繳付。

### 2.1.2 保費收入

德國、日本及我國均採取以保費收入之某一比例徵收之方式，以籌措基金運作所需之經費。惟不同的是，日本將純保費與附加保費分別規定不同之百分比徵收，純保費計提 0.3%，附加保費計提 1.3%；而我國及德國則僅就總保費計提，我國提列 6%；德國提列 0.01%，但最高不得超過 0.5%。由提列之百分比觀之，我國所提撥之基金比例似乎偏高甚多。

### 2.1.3 其他收入

此部分之收入以法國及加拿大最特殊。法國之提列方式係採用保費收入、保險公司分攤額及罰款三種方式，即保費收入之 2%、保險公司分攤提供所需費用之 12%、未投保者肇事理賠金額之 10%、及未投保者罰款之 50%。加拿大則在換發或發給新駕駛執照時收取必要之規費以支應基金運作所需之經費。

觀諸各國汽車交通事故特別補償基金之來源，法國之基金來源尚包含未投保者應繳罰款之 50%，且未投保者若肇事須再提繳理賠金額之 10%以挹注基金，其立意甚佳。以未投保者之罰款或理賠金額為基金之來源，不但可強化社會公平性，更可減輕基金之負擔[9]。

另外，加拿大之基金來源係自發照及換照之規費。如果僅由保費中收取時，則未投保汽車或肇事逃逸所產生之賠償案件可能無法有效抑制，也因此勢將造成基金沉重之負擔，進而須另闢財源或調漲保費，反而影響守法駕駛人之權益[12,15,16]。有鑑於此，法國及加拿大之作法均值得主管機關參考使用。

## 2.2 組織型態 [9,12,13,14,15]

各國之運作方式有由承保之公司自發設立或政府規定業者成立，亦有由政府機關自行成立屬政府機構或成立法人機構。法國、美國及我國則成立法人且受財政部監督。日本及加拿大即屬政府立法成立政府組織。德國由業者自行成立。此間，最為特殊者計英國之「汽車保險人協會」(Motor Insurers Bureau, MIB)，類似我國之社團，且為「保證責任」之公司型態，與政府約定若經營成效不佳，即終止協議，改以增加汽車保險業稅負方式，由政府自營。因此，至今仍由 MIB 經營且成效卓著。以歐洲各國而言，法國保險公司自動設立保障基金最早，足見法國保險業者對於社會公益使命之重視。

## 2.3 補償對象 [9,10,12,13,14,15,19,20]

基金補償之對象主要受「賠償責任基礎」所影響，惟大致肇事逃逸及未保險兩項則各國均相同。德國將「肇事者故意或違法行為」列入基金補償對象係因該制採取過失責任制。易言之，汽車事故發生時，肇事加害人需有過失，保險始得理賠。既然肇事者之故意或違法行為保險不予理賠，因此需要納入基金保障之範圍。又如法國保障基金補償之事故包括交通事故、恐怖及違法行為、及輸血行為。恐怖及違法行為保障基金係就對於在法國內外遭受恐怖及違法行為之受害人之損失予以賠償；輸血行為保障基金為因輸血行為引起之賠償責任由基金賠付後再向有關保險公司追償。另外，加拿大為免爭議及投機，所有申請案均需經法院判決確定，始得賠償。

我國強制汽車責任保險之責任基礎採用『無過失責任制』，因此無德國之「肇事者故意或違法行為」一項；美國與日本之失竊車及美國之未經汽車所有人同意使用者兩項，於我國失竊車依強制汽車責任保險法第二十七條屬加害人之從事犯罪行為，於強制汽車責任保險理賠後向加害人追償。未經汽車所有人同意使用者一項，依該法第三十九條第五項仍屬該險理賠之範圍。

## 2.4 處理單位

各國為節省人力及成本大多委由保險公司處理，僅就理賠有爭議時方由基金負責，如德國、英國及我國。法國、美國及加拿大則由基金負責；日本係唯一將補償金調查委由自動車料率算定會處理，補償

金額由運輸省負責計算模式之制訂。

由表 1 及英、日兩國與我國之方式來看，我國之基金制度於條文制訂背景說明中提及頡取英、日兩國之制度一說，似有疑問。英日兩國之方式差異甚大，且運作方式南猿北轍，僅補償對象較類似。在基金來源方面，確實模仿日本之制度，惟自總保費之 6%計收，並未就純保費與附加保費計提不同比例分擔額；倒是與德國之制度相同。在組織型態方面，日本為政府機構，英國則為「保證責任公司」型態，與我國之非政府機構之財團法人均不同，我國與美、法兩國類似。在補償對象方面，我國除了未保險、肇事逃逸，尚有保險公司失卻清償能力，與日本含未保險、肇事逃逸尚有失竊車乙項似有不同；而與德國之肇事者故意或違法行為，或者加拿大之須先經法院判決確定之規定均大相逕庭。而在處理單位方面，我國與德國較雷同，均由各保險公司負責。

表 1：各國汽車交通事故補償基金運作方式

國家項目	德國	法國	美國(紐約州)	加拿大	英國	日本	我國
制度	強制保險	強制保險	強制保險	強制保險	保險、保證或保證金	強制保險	強制保險
基金來源	*由承保汽車責任保險之保險公司依前一年度汽車責任保險保費 0.01%，繳付基金分攤，且各公司最高不超過保費總額之 0.5%。	*保費收入之 2%。保險公司提供所需費用之 12%。 *未投保者肇事時，提供理賠金額之 10%。 *未投保者(無論是否肇事)應繳罰款之 50%。	*向會員公司依其保費收入之市場佔有率徵收分攤額，政府之稅收未補貼。	*發給新駕照或換發駕照之規費(目前為每年一千元。)政府於必要時轉入特定金額補助。	*由承保汽車責任保險之保險公司依前一年度強制汽車險業務市場佔有率計算其分攤額，分十二個月繳付。	*純保費的 0.3% *附加保險費的 1.3%	*總保費的 6% *初設時由保險業務發展基金管理委員捐助台幣二千萬元。
組織型態	由所有承保強制汽車責任保險之保險公司組成(由業者自發設立)	法人(受財政部監督)	非營利事業機構	官方組織，隸屬財務委員會(Finance Service Commission)	為「保證責任」之公司型態，若經營成效不佳，即終止協議，以增加汽車保險業稅負方式，由政府自營。	運輸省內設保障事業課主，為政府中央機構之三級單位。	法人(受財政部監督)
補償對象	*肇事逃逸 *未保險 *肇事者之故意或違法行為(註一) *肇事車輛之保險人喪失清償能力	*肇事逃逸 *未保險 *未受保障之責任(註二) *肇事車輛之保險人喪失清償能力(補償之事故包括交通事故、恐怖及違法行為、輸血行為等)	*肇事逃逸 *未保險 A 在紐約州以外之他州登記之無保險車輛 B 無保險之紐約州車輛 *失竊車 *未經汽車所有人同意使用者 *保險人拒絕理賠 *未登記車輛	*已經法院判決確定之申請案 *無法辨識車輛及所有人確定但無法辨識駕駛人之申請案 *未保險	*肇事逃逸 *未保險	*肇事逃逸 *未保險 *失竊車交通事故之受害人	*肇事逃逸 *未保險 *肇事車輛之保險人喪失清償能力
處理單位	各保險公司，基金僅處理理賠爭議案件	基金會及各地區分會	基金會	基金會	MIB 負責未投保及簡單案件，複雜案件及肇事逃逸則委由保險公司辦理。	補償金之調查事務由「自動車料率算定會」處理，補償金額度之決定由運輸省負責	各保險公司負責，甚至追償業務亦然。基金僅處理金額核定或有疑義情況

註一：德國汽車責任保險係採「過失責任」制度，僅就肇事者之過失行為負責。既屬肇事者之「故意或違法行為」則非屬所謂「過失責任」之範疇，自為基金補償之對象。

註二：法國有關強制汽車責任保險係採過失責任主義，肇事人無過失或非故意所致之事故即屬未受保障之責任。

### 三、我國特別補償基金之財源

基金之財源為補償無辜受害人最後之救濟防線，若無永續且穩定之收入來源勢將影響制度之推行。我國有鑑於此而將財源明定於法條中，茲對我國特別補償基金之來源說明如后。

#### 3.1 財源項目 [2,10]

我國基金之主要財源係自保費提撥 6% 之分擔額，其餘之收入來源計有資金之孳息、受害人死亡無繼承人時之保險金給付、代位求償所得及其他收入項目，為利於運作於初始設立時由財政部保險業務發展基金管理委員會捐助台幣二千萬元[8]。實際運作時保險公司應於每月底繳存上月保費中所含補償基金分擔額並存入銀行專戶，若遲延繳存須給付年息一分之遲延利息。其次，次要收入亦須存入銀行專戶，基金再根據「財團法人汽車交通事故特別補償基金管理辦法」第七條將資金運用於國內銀行、購買公債、國庫券、央行儲蓄券、金融債券等、購置業務所需之動產及不動產及其他經財政部核准之運用項目等較安全之投資工具。茲以圖示財務作業流程如圖 1，至於支出部分將於下節探討。(註三)

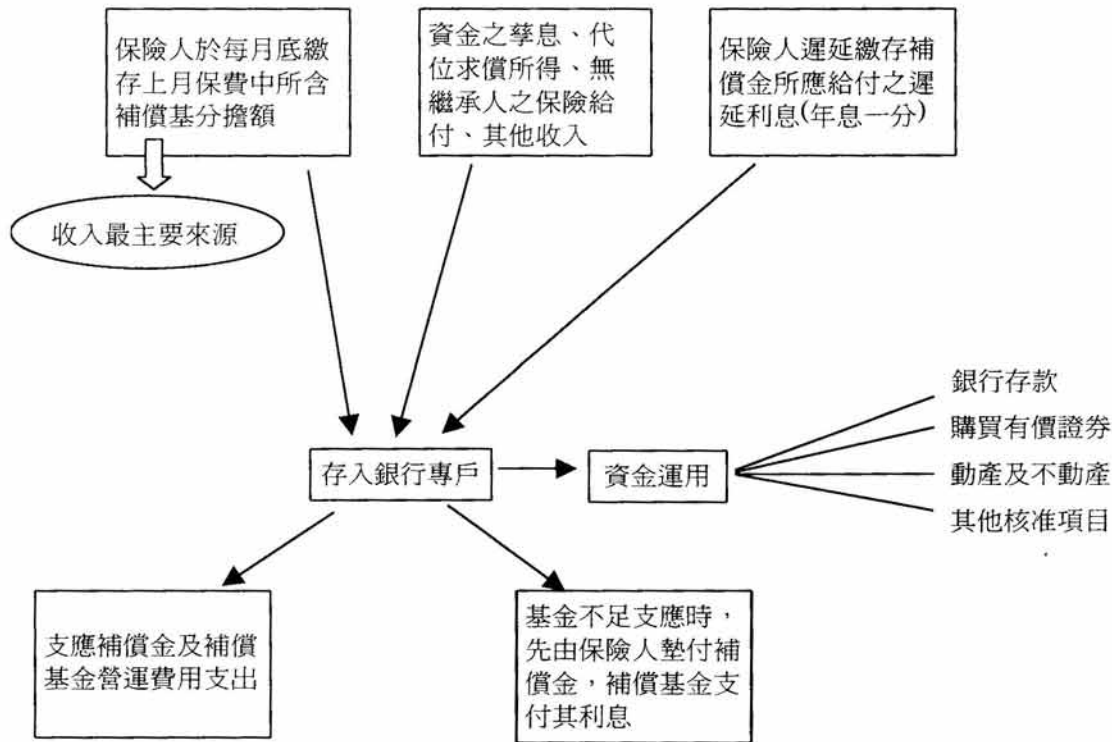


圖 1：財團法人汽車交通事故特別補償基金財務作業流程圖

#### 3.2 最近三年財源收入情況 [3,4,5]

基金之運作自民國 87 年元月起始至今三年有餘，機車納入起自民國 88 年元月亦二年有餘。基於民國 90 年尚未屆滿無完整之統計資料，故而僅以民國 87~89 年之統計資料作為分析之依據。保費收入為基金收入之主要來源，而投保車數之多寡則決定保費收入之額度。因此，投保率乃成為影響基金財源之最主要因素。

註三：詳財團法人汽車交通事故特別補償基金委託保險業辦理補償業務作業手冊，財團法人汽車交通事故特別補償基金，民國 88 年。

### 3.2.1 財源之主要影響因素－投保率 [1]

由於基金主要財源為保費收入之分擔額，若「投保率愈高」表示投保之車數愈多，則保費收入之分擔額相亦愈多。因此「投保率」(註四)之高低直接影響基金收入之多寡。雖然立法「強制」汽機車所有人投保該險，囿於機車強制投保機制未如汽車檢驗與換照同時進行，以致出現漏保數量龐大之現象，自民國 88 年元月納入機車後，投保率有明顯衰退之現象，對未來永續經營勢將帶來隱憂。由表 2 可知，汽車之投保率逐年增加，至民國 89 年底已達 96.13%；而機車自民國 88 年納入後，民國 89 年投保率大幅下滑至 59.78%。加諸機車失竊率高、損耗容易及價格相較汽車低廉等特性，致使交通部登記有案之機車數與實際路上使用之機車數多有出入，吾人以機車數按八折估計實際之使用車數，則投保率由民國 88 年之 88.32%降至民國 89 年之 74.73%，與汽車之投保率相較，仍屬偏低[11]。

表 2：近三年來汽機車之投保情形

車種 年度	機車		投保率 (%)	修正投 保率(%)	汽車		投保 率 (%)
	投保車數	所有機車數 [8]			投保汽車數	所有汽車數 [8]	
87	—*	10,503,877	0	0	4,785,425	5,418,278	88.32
88	7,743,029	10,958,469	70.66	88.32	4,895,046	5,359,299	91.34
89	6,829,035	11,423,172	59.78	74.73	5,382,942	5,599,517	96.13
平均			65.22	81.53			91.93

\*:機車於民國 88 年元旦始納入，故而民國 87 年並無投保車數，投保率為 0

### 3.2.2 最近三年基金收入

民國 88 年機車投保數由 7,743,029 輛減至民國 89 年之 6,829,035 輛，機車投保數量明顯減少 13.38%(詳表 2)，致使最主要收入來源頓生危機。機車每張保費一年以 765 元計，機車數以所有機車數之 80%計算，民國 88 年基金主要收入短少 1,482,371,100 元  $((10,958,469 \times 0.80 - 6,829,035) \times 765 = 1,482,371,100)$ ；民國 89 年收入短少 1,766,769,795  $((11,423,172 \times 0.80 - 6,829,035) \times 765 = 1,766,769,795)$ 。再次驗證投保率之良窳將直接影響基金之收入。利息收入主要投資定存、儲蓄存款及可轉讓定期存單，收入總額逐年遞增，民國 88 年增加 163.38%，至民國 89 年又增加 56.10%。代位求償所得亦呈現遞增情況(詳見表 3)[3,4,5]。由財源分析結果，投保率遽降，保費分擔額遽減，利息收入增長趨緩，代位求償所得雖增加，但追償費用多寡卻未定之天，仍待下節支出項目分析始得揭曉。

表 3：基金近三年收入明細表 (單位：元)

項目 年度	保費分擔額	利息收入	*其他收入(註五)	代位求償	合計
87	960,702,947	25,630,213	3,016,620	0	989,349,780
88	1,335,038,515	67,505,887	11,327,190	11,703,066	1,425,574,658
89	1,224,927,424	105,378,788	70,112,831	15,572,750	1,415,991,793
平均	1,173,556,295	66,171,629	28,152,213	9,091,939	1,267,553,516

資料來源：財團法人汽車交通事故特別補償基金

註四：所謂投保率係指當年度投保強制汽車責任保險之車數占當年車子總數之比率而言。

註五：其他收入係指強制汽車責任保險法第十條第二項受害人之死亡給付無繼承人時，以基金為受益人之收入部分。

#### 4.2.3.從補償額度及已決賠償案件比率探討保障無辜受害人目的是否達成

基金設置之目的旨在保障無辜受害人並迅速獲得基本之理賠保障。表 6 顯示民國 87 年之已決案件比率為 53.56%，民國 88 年增至 68.65%，民國 89 年又降至 64.33%，顯然特別補償基金之理賠速率仍然無法達到迅速理賠之要求，許多作業過程中所遭遇之時效問題仍有帶進一步設法排解。

表 6：最近三年已決案件

項目 年度	已決案件	未決案件	申請案件	已決賠償案件比率
87	338	293	631	53.56
88	449	205	654	68.65
89	348	193	541	64.33
平均	378	230	609	62.18

資料來源:基金 87、88 年統計年報及 89 年初估資料

另由民國 87 年至民國 89 年之已決案件體傷、殘廢、死亡補償情況看，體傷補償幅度逐年大幅遞減，殘廢補償幅度於民國 88 年突增又於民國 89 年遞減，至於死亡補償金額則變化較小(如表 7 所示)。平均之體傷給付為每人 76,027 元，平均殘廢補償金額為每人 510,219 元，平均死亡補償金額為每人 976,115 元，顯示殘廢給付與死亡給付之補償額度均與 140 萬之給付額度存有相當大之差距(註七)，推其原因主要乃係扣除社會保險給付之部分所致，也印證該制度將重大事故給付不足之不公平現象。

表 7：已決賠償案件補償情形

項目 年度	體傷補償金額 (1) (元)	體傷人數 (2)	殘廢補償金額 (3) (元)	殘廢人數 (4)	死亡補償金額 (5) (元)	死亡人數 (6)	體傷補償幅 度(7)=(1)/(2)	殘廢補償幅 度(8)=(3)/(4)	死亡補償幅 度(9)=(5)/(6)
87	8,723,305	73	8,070,305	12	255,572,247	265	119,497	672,525	964,423
88	8,323,236	114	31,492,518	44	292,527,063	291	73,010	715,739	1,005,248
89	1,427,969	55	20,132,889	61	222,412,898	232	25,963	330,047	958,676
平均	6,158,170	81	19,898,571	39	256,837,402	263	72,823	572,770	976,115

資料來源:基金 87、88 年統計年報及 89 年初估資料

由特別補償基金之收支及餘絀情形看(如表 8 所示)，民國 88 年因機車納入收入遽增，使盈餘較民國 87 年增加 81.21%。民國 89 年因機車續保情況惡化，致使收入遽減，且產生賠償、委任代位求償費用之支出，使盈餘較民國 88 年遞減 74.54%。另外，吾人研判當初基金為保護無辜受害人之政策目的似已達致某一成效。可惜補償速度較長，平均已決賠償比率僅 62.18%、補償額度偏低、受害人不知向基金申請或僅輕微體傷而自行負責之案件無從估計；反而肇事逃逸案件逐年遽增，令吾人憂心基金之設置是否已達致原旨抑或加強了民眾投機之原動力？

表 8：近三年之收支情形(單位：元)

年度	項目	收入	支出	結餘
87		960,702,947	439,842,403	520,860,544
88		1,425,574,658	481,722,753	943,851,905
89		1,416,382,944	1,176,117,771	240,265,173
	合計	3,802,660,549	2,097,682,927	1,704,977,622

註七：現行強制汽車責任保險之給付額度以體傷醫療費用 20 萬、殘廢 140 萬、死亡 140 萬。

## 五、現行基金收支作業潛藏問題與對策探討

我國汽車交通事故特別補償基金應收應付事項完全於「財團法人汽車交通事故特別補償基金管理辦法」中明訂。基於安全優先考量，投資工具亦偏向安全性較高之項目，近三年資金大部分用於定期存款，民國 87 年佔可運用資金之 90.53%，民國 88 年佔 95.619%，民國 89 年佔 90.078%，似過於保守。又為節省經營成本及人力，所有補償案件申請乃至追償均委由保險公司處理。各公司對賠償金額認定寬、嚴不一較難掌控。惟於收支各項影響因素中，對基金未來之運作將產生重大影響者收入面計有「投保率」及「追償績效」；支出面計有「肇事逃逸及未保險受害人申請案件之多寡」等。於探討世界各先進國家之制度及本國收支項目之運作狀況後，茲對於其應興應革事項，針對增加收入、減少支出之對策，臚列本研究之看法與建議供參，期望引起相關單位之注意，以為修法或基金內部作業之參考。茲分別探討並研提建議如下：

### 5.1 「投保率」潛藏對基金運作之影響：收入面

投保率攸關強制汽車責任保險及基金運作之成敗。尤其機車自民國 88 年元旦納入後，正嚴厲地考驗著「強制」投保機制之功效。而裁罰標準中明訂須警察攔檢方得以開立未投保罰單，無異增加民眾投機心態。再者，目前交通監理單位未就有效車數作長期追蹤建立資料庫，造成其所公布之汽機車數量與實際於路上使用之數量差異甚大。投保率之影響因素諸多，允宜逐項研究，以規劃完整之策略，結合財、交兩部，始克盡其功。

#### 5.1.1. 機車投保機制之改善

機車之檢驗機制未如汽車般嚴密，據報導民眾會換發行照之比例僅約 55%，若以換發行照來約束投保效果自然不彰。而「汽車」所有人違反強制汽車責任保險事件裁決罰鍰，繳納處理細則第四條明訂須由公路監理機關於執行路邊稽查或執行交通勤務時方得以執行，造成「強制」投保機制，僅憑警察之稽查，似有困難，應修改法令於監理機關電腦系統顯示該車未投保即可逕開罰單，始能遏止投機心態。

#### 5.1.2. 警方需持續取締

如同配戴安全帽政策一般，警方之嚴格取締最能收遏止之效，惟根據現行取締後其罰鍰繳交之狀況，未予追蹤，亦為導致民眾投機心態濃厚之原因。宜建立警察取締之獎勵辦法，以提昇執行之意願。

#### 5.1.3. 政府教育宣導需持續且層面擴大

由於基金之運作於國內言仍屬創舉，一般民眾不清楚自身若遭加害人肇事逃逸或加害人未投保強制汽車責任保險均可向基金申請賠償。因此若政府積極宣導則申請案件必然急遽上升；惟不積極宣導卻致使真正汽車交通事故之受害人因未知有此權益而喪失當初創設基金之原意。為保障無辜受害人政府之教育宣導仍需持續進行。

#### 5.1.4. 投保管道與續保作業之便利性，需建立有效管理系統及對業者獎勵以掌控投保實況

投保管道之多元化，使民眾易於投保對投保率之提升將有所助益，但因投保管道之多元，使續保之掌控不易。另外，政策上該險採無虧無盈「No Loss, No Profit」之經營方式，保險公司須節省附加費用，方得以生存，故而對於續保通知，一般僅發布一次，民眾因而忘記續保之比例亦不在少數。保險公司一再發續保通知將造成成本之增加，為鼓勵業者對持續發布續保通知者應予以實質獎勵。

#### 5.1.5. 強制險保障額度充足性之檢討及未投保肇事刑責之加重

以現行每一人體傷醫療費用 20 萬元、殘廢、死亡給付 140 萬元，給付時須扣除社會保險給付之部分，反而造成重大傷亡之給付不足現象。此因素亦連帶影響民眾投保意願。論及機車投保機制不健全，若無法全面取締換照，則直接加重刑責以收遏止之風。

### 5.2 肇事逃逸及未保險申請案件之多寡：支出面

過去三年每年平均有 415 件肇事逃逸申請案，198 件未保險汽車申請案。支付之賠償金來看，體傷給付金額平均每人為 72,823 元，殘廢給付金額平均每人為 572,770 元，死亡給付金額平均為 976,115 元(註八)。

註八：平均每人給付金額以各年之給付金額除以給付人數所得數字加總平均而得，以體傷給付為例則  $(8723305 \div 73 + 8323236 \div 114 + 1427969 \div 55) \div 3 = 72,824$

如此龐大之肇事逃逸案件數量，不論對理賠金額或社會正義之衝擊，均有待圖謀改善。另外，每年平均發生未保險車輛受害者求償案件達 198 件，鵠實嚴重影響基金之收支及社會之公平性。

#### 5.2.1. 肇逃案件之刑罰加重

為有效遏止肇事逃逸風氣之蔓延，宜修改刑法相關條文並加重其刑以儆效尤。另政府亦應宣導民眾協助緝兇、即時報警之需要。

#### 5.2.2. 未保險案件罰款之徵收

基金之目的旨在保障汽車事故之受害人，惟未保險肇事者，保險公司雖可追償，卻須依肇責追討，而追償程序曠日廢時且成效不彰。若能仿法國之作法，於未投保者繳納罰款之某一比例納入基金收入，不但可抑制不投保之投機心態，亦可維持社會公平性。

### 5.3 追償績效

未保險申請案件或肇事逃逸最終仍被追查到者，基金於賠償予受害人或其繼承人後，得向該二種情況之加害人追償。一般言，肇逃案件甚難追究，且佔補償申請案件極大比例，而基金對此部分案件卻無計可施亦無從預估，為基金支出最大隱憂。即便被查究雖可於給付受害人後向加害人追償，但其可追償之額度須按肇事責任比例計算，且甚多為加害人無力負擔該筆賠償之情況。加諸基金於民國 89 年元月起按代位求償案件實際獲償所得金額百分之十五支給受任保險公司而增加其求償成本。以民國 87 年至 89 年之求償所得比率來看（註九），雖有改善，卻仍不及補償金支出之速度[3,4,5]。因此，如何建立有效之追償機制與獎勵措施應該是非常迫切之課題。

### 5.4 其他配合事項

有關保障額度之檢討、賠償速度、追償績效等相關統計資料庫之建立，均會對基金永續經營產生深遠之影響。許多資料之收集與執行，事涉財政部、交通部、與內政部，需要密切地配合，方可達成政策之目的。

## 六、 結語

我國強制汽車責任保險制度之實施已經邁入第四年，特別補償基金之運作也伴隨著推動三年有餘。三年多之實施經驗讓我們逐漸認識此制度，也陸續發覺問題。我國之交通事故特別補償基金實施以來，確實讓許多交通事故之受害者及其家屬能獲得基本之理賠保障。惟許多配套措施未能充分發揮輔助之功效，難免讓此基金之運作目標功效稍打折扣。希望問題之發現能引發更多的關注，並投入更多的努力以求改進，以便讓此社會福利制度能夠經過微調改進而更臻完善。

## 參考文獻

### 一、中文部分

1. 交通統計月報，交通部編印，民國 88 年 1 月至 90 年 3 月。
2. 財團法人汽車交通事故特別補償基金委託保險業辦理補償業務作業手冊，財團法人汽車交通事故特別補償基金編印，民國 89 年 8 月。
3. 財團法人汽車交通事故特別補償基金中華民國八十七年年報，財團法人汽車交通事故特別補償基金編印。
4. 財團法人汽車交通事故特別補償基金中華民國八十八年年報，財團法人汽車交通事故特別補償基金編印。
5. 財團法人汽車交通事故特別補償基金中華民國八十九年年報初稿，財團法人汽車交通事故特別補償基金編印。
6. 財團法人汽車交通事故特別補償基金委任契約，台財保第 0880002125 號函，民國 89 年 1 月 7 日。

---

註九：所謂求償所得比率係指當年度已決案件求償所得金額與補償給付金額之比值而言。



7. 財團法人汽車交通事故特別補償基金委任作業要點，台財保第 0880002125 號函，民國 89 年 1 月 7 日。
8. 財團法人汽車交通事故特別補償基金捐助章程，財政部台財保第 862400968 號令會銜交通部交路發字第 8684 號令發布，民國 86 年 12 月 1 日。
9. 陳繼堯等，德、法兩國汽車交通事故補償基金制度考察報告，財政部，民國 89 年 2 月。
10. 強制汽車責任保險法令彙編，財政部保險司編印，民國 89 年 10 月。
11. 張新立、王明智，機車納入強制汽車責任保險之實施現況與問題檢討，中華民國第三屆機車交通安全研會，民國 89 年 11 月。
12. 曾武仁等，美、加兩國汽車交通事故補償基金考察報告，財政部，民國 89 年 9 月。
13. 曾武仁等，英、日兩國強制汽車責任保險特別補償基金制度考察報告，財政部，86 年 10 月。
14. 廖克能等，日本強制汽車責任保險暨特別補償基金制度考察報告，財政部，民國 89 年 12 月。

## 二、外文部分

15. Canada Compulsory Automobile Insurance Act , R.S.O.1990, c.c. 25, as am, S.O., 1993, c 10, s,52; 1997, c.28, ss.29.33.
16. Canada Motor Vehicle Accident Claims Act , R.S.O.1990, c.M.41,as am. S.O., m. 1993, c.10, s.54; 1997, c.28, ss.187-189.
17. New York State Consolidated Laws, ARTICLE 51and 52 , New York Assembly -Consolidated Laws-- Insurance.
18. 日本保障事業之事業經費來源，運輸省，2000 年年報，2001 年。
19. 自賠責保險制度，1998 年版，保險每日新聞社出版，1999 年。
20. 自動車損害賠償保障法逐條解說：自賠責制度手引，1996 年改正法令，自動車損害賠償保障法研究會編。
21. 自動車保險料率算定會 2000 年年報，自動車保險料率算定會，2001 年。