



我國汽車交通事故特別補償基金運作概況

為使汽車交通事故之受害人能迅速獲得基本保障，目前強制汽車責任保險法，明文規定應設置「財團法人汽車交通事故特別補償基金」用以彌補保障缺口，本文特就其運作概況予以說明供各界參考。

邱瑞利（財團法人汽車交通事故特別補償基金總經理）

壹、前言

強制汽車責任保險為保障汽車交通事故受害人所受損害之重要制度之一，我國雖自 45 年先以行政命令頒布汽車投保意外責任保險辦法，規定汽車應投保責任保險，但一直未單獨立法，制度方面亦有缺失待改善。行政院為落實該保險之政策性目標，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（以下簡稱本法）草案，經送請立法院審議通過，85 年 12 月 27 日總統

明令公布，於 87 年 1 月 1 日起實施，復於 94 年間修法，擴大強制汽車責任保險補償範圍及對象，強化補償基金達成保險政策基本照護之功能。本文係就配合該法設置特別補償基金之運作情形加以介紹，並提出建議，以供各界了解。

貳、依法設置特別補償基金

本法屬於政府政策性保險，爰第 1 條開宗名義說明本法目的，在於保障車禍受害人能迅速獲得基本保障。又參考

美、英、日三國作法，本法於第 38 條規定，為使汽車交通事故之受害人均能依本法規定獲得基本保障及健全強制汽車責任保險制度，設置「財團法人汽車交通事故特別補償基金」（以下簡稱本基金），目的係對受害人未能向保險人請求給付保險金時，則由本基金對受害人依強制汽車責任保險給付標準規定給付補償金，以彌補該保險之保障缺口。

本法未實施前，係依民法侵權行為之過失責任為基礎，即受害人須負舉證責任，證明對加

害人須負肇事責任，始能向加害人依法請求損害賠償，且在肇事責任未明確前，仍須對加害人提起訴訟請求賠償，惟訴訟曠日廢時，時間冗長，對受害人而言，確有緩不濟急之遺憾。

本法自 87 年實施後，交通事故受害人在本法規定基本保障之保險金額範圍內，無須舉證肇事責任，即可依本法規定直接向肇事汽車之保險人請求給付保險金，倘肇事汽車未投保強制險或肇事逃逸，受害人可檢具事故證明文件及傷害治療單據，就近向本基金委託之產物保險公司申請補償金。本法實施歷經數年實務運作後，為加強對交通事故受害人之基本保障，於 94 年 2 月 5 日修法通過，主要修正重點係使強制汽車責任保險補償範圍及對象擴大，並賦予特別補償基金健全保險之功能。設置本基金迄今逾 20 年，除對汽車交通事故受害人提供及時救助功能，亦為發揮社會安全照顧網功能中之重要一環。

參、特別補償基金之運作

本基金主要業務包括補償業務與求償業務兩項，補償業務之運作，可分為補償案件之受理、調查及給付作業；求償業務則係本基金於補償後，對於肇事加害人等損害賠償義務人行使代位求償權，其運作概況分別說明如下：

一、補償業務

依本法第 40 條及第 36 條規定，本基金對汽車交通事故受害人依給付標準給付補償金，範圍包括：(1) 事故汽車無法查究（如：肇事逃逸）；(2) 事故汽車為未保險汽車（如：未依規定投保本保險之汽、機車）；(3) 事故汽車係未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車（如：失竊汽車肇事）；(4) 事故汽車全部或部分為無須訂立本保險契約之汽車（如：拼裝車、農用曳引機、農用搬運車）等發生交通事故情事，提供汽車交通事故受害人之基本保障。

汽車交通事故發生後，受害人可檢具相關證明文件，就近擇任何一家產物保險公司申請補償金，受理之產物保險

公司將依本保險給付標準審核後，給付補償金予請求權人（下頁附圖）。

經統計本基金近 5 年辦理請求權人申請補償案件，每年平均約 4,000 件左右，補償金額約在 4 億元與 5 億元之間（下頁表 1）。補償金係用以彌補該保險之保障缺口，未來倘能提高投保率，將可減少補償金支出，達成本基金健全保險之功能。

二、求償業務

本基金依本法第 42 條第 2 項規定，於補償後，對於肇事加害人等損害賠償義務人行使代位求償權。求償對象包括：(1) 發生交通事故之加害人；(2) 請求權人於補償時，有應扣除未扣除之加害人賠償金額，依本法第 41 條第 1 項規定，向請求權人請求返還；(3) 請求權人受領補償金給付後，查明其傷亡與汽車交通事故無因果關係；(4) 補償金給付後，查明該肇事汽車為有投保強制險之被保險汽車，向該承保公司請求返還。求償作業以電話聯繫協商、書面催告、聲請支付命令、查詢

論述》會計・審核

債務人之財產資料、與債務人協議和解、提起民事訴訟及聲請強制執行等方式進行，並按雙方過失責任比率計算可求償金額。

本法對交通事故受害人係採基本保障範圍內，不論加

害人有無過失責任，受害人均能依保險給付標準，向保險人或本基金請求保險給付或補償金。然而本基金在實務運作時，常受到損害賠償義務人經濟層面之限制，如汽、機車所有人屬經濟上之弱勢者（如：車禍

後受傷或致失能無工作能力、低收入戶失業…等），雖經依民事訴訟程序最終取得勝訴判決等執行名義，惟損害賠償義務人之實際能賠償金額尚屬有限，以及肇事逃逸案件查無損害賠償義務人或其相關資料，致求償對象不明，無從行使代位求償權等影響求償所得，追償績效仍屬偏低，經統計近 5 年辦理求償案件之求償比率平均僅為 34.00%（下頁表 2）。

肆、改進建議

為能持續精進本基金運作效能，確實完備汽車責任保險制度，就本基金補償業務及求償業務，提出可再精進作法如下：

一、提高機車投保率

投保率之高低攸關本基金補償金支出，以及未來對交通事故受害人之持續保障，故提高投保率將有助本基金長久穩定經營。依據財團法人保險事業中心（以下簡稱保發中心）統計數據顯示，截至 108 年 12 月止，本保險汽車投保率幾近達 100%，而機車之投保率為

附圖 申請補償金流程



資料來源：作者自行繪製。

表 1 近 5 年已決補償案件數及補償金額

單位：件；新臺幣元

年度	補償案件	
	件數	金額
104	3,926	519,821,281
105	3,899	495,205,835
106	4,001	472,456,080
107	3,703	423,738,013
108	3,906	486,442,369

資料來源：作者自行整理。

82.88%，仍有提高之空間。

機車之檢驗及裁罰機制未如汽車嚴密，未來似可修改法令比照汽車，倘於監理機關電腦系統顯示機車有未投保之情形即可開罰；另本基金應配合主管機關、中華民國產物保險商業同業公會、保發中心及產物保險公司等相關單位，加強對機車所有人宣導風險意識認知，從而轉嫁風險減低危險發生之經濟負擔，以達保障車禍受害人之社會責任。

二、提升求償績效

本基金近 5 年平均求償比率僅為 33.96%，爰為健全財務結構，於給付補償金後，須

對未投保本保險之肇事汽車駕駛人積極求償，包括：(1) 對無法一次清償之債務人，採取分期償還方式。(2) 主動函詢警察機關，了解車禍發生相關肇事責任，俾明確與損害賠償義務人協商返還補償金；並可查詢給付補償金案件中之肇事逃逸案件之司法判決書，對已查獲肇事逃逸之加害人進行求償。(3) 簡化求償程序，充分運用和（調）解制度，與損害賠償義務人溝通洽商早日返還補償金。(4) 主動查詢給付補償金案件中之肇事逃逸案件之司法判決書，對已查獲肇事逃逸之加害人進行求償。

另為強化提升追償績效，

對於保障額度之檢討、賠償速度、追償績效等，亟待建立相關數據管控之資料庫，惟許多資料之蒐集與執行，事涉基金主管機關、財政部、交通部、內政部等權責，均須密切配合協調整合建置；對於甚多屬加害人無力負擔賠償之情形，本基金主管機關應協同借鏡國外可行作法或啟動跨部會會議，謀思如何建立有效之追繳機制。

伍、結語

本基金運作主要是填補強制汽車責任保險之缺口，提供被害人基本保障，依據金融監督管理委員會保險局統計本基金自 87 年 1 月 1 日截至 108 年 12 月 31 日止，補償汽車交通事故受害人共計 57,078 人，給付補償金額已逾 100 億餘元，可謂已發揮彌補保險之缺口，及善盡社會安全網之一環。然為使本基金永續經營，未來仍應持續積極強化投保機制、加強執法成效、宣導及教育以提升投保率、續保率；並應籌謀簡化理賠程序及建立提升追償績效之管控機制。❖

表 2 近 5 年辦理求償案件統計

單位：新臺幣元：%

年度	非被保險車輛等案件之補償給付金額 (A)	已決案件平均肇責 (B)	可求償金額 (C)=(A)*(B)	求償所得金額 (D)	已決案件平均肇責計算求償率 (E)=(D)/(C)
104	479,042,988	51.24%	245,461,627	71,972,023	29.32%
105	462,262,508	48.52%	224,289,769	80,079,683	35.70%
106	441,098,499	45.75%	201,802,563	70,002,983	34.69%
107	397,592,300	48.85%	194,223,839	69,902,181	35.99%
108	465,369,330	50.38%	234,453,068	80,404,216	34.29%
					平均 34.00%

資料來源：作者自行整理。