



透過制度導向及跨域資料整合 周延完備法令規章—以查核 交通違規車輛未投保強制險 情形為例

強制汽車責任保險（以下簡稱強制險）之立法為道路交通安全政策重要環節，目的在保障交通事故受害者迅速獲得基本保障。為瞭解政府辦理未投保強制險車輛裁罰作業情形，審計部交通建設審計處運用制度導向及跨域資料分析等查核方法，研提前瞻預警性之建議意見，敦促周延完備法令規章，經機關參採獲致具體成效，展現福國利民之審計價值。

黃瓊慧、黃笛箏（審計部交通建設審計處薦任審計、薦任審計）

壹、前言

聯合國於 2010 年 3 月通過 A/RES/64/255 號決議¹，宣布 2011 至 2020 年為道路安全行動十年（Decade of Action for Road Safety 2011-2020），籲請會員國在車輛安全、道路

使用者行為及交通事故後救治等面向展開行動，期能穩定並降低全球道路交通死亡率。隨著車輛數量增加，道路交通事故頻繁發生，當加害人經濟能力有限時，受害人往往面臨求償困難，甚至無法及時獲得補償，為因應此重大問題，政

府參酌美日英等先進國家立法經驗，並衡酌我國情況，擬訂以無過失主義為基礎之強制汽車責任保險法（以下簡稱強保法），於 85 年 12 月 27 日完成立法，87 年 1 月 1 日正式實施，並自 88 年 1 月 1 日起將機車納入強制投保實施範圍，進一步

擴大保險涵蓋對象，提升強制險整體覆蓋率。

據交通部運輸政策白皮書（2020 年版）載列，我國每年因交通事故傷亡人數約 40 萬人，估計社會成本超過 5 千億元，約占 107 年國內生產毛額 GDP 之 3%，復據交通部道安資訊平臺及公路局統計查詢網資料，截至 113 年底全國機動車輛登記數已突破 2,300 萬輛²，113 年度道路交通事故件數達 39 萬餘件，造成近 3 千人死亡、超過 52 萬人受傷，較前述白皮書所載傷亡人數，有顯著增加，其衍生之社會成本更難以估計。由於交通事故之防制並非一蹴可幾，因此事故發生後之損害填補益形重要，審計機關爰運用制度導向方法及跨域資料大數據分析，深入剖析政策執行風險及未投保強制險車輛裁罰作業運作情形，促請政府周延完備法令規範，以達成立法目的及交通公平正義。

貳、問題分析

強制險屬政策性保險，以車輛為承保標的，為補償汽車

交通事故受害人經濟損失重要制度之一，強保法之主管機關為金融監督管理委員會（以下簡稱金管會），有關應投保車輛種類、保險業經營強制險之資格條件、罰則等，由金管會同交通部定之，以兼顧金融監督管理與交通安全管理。依 104 年 12 月 18 日修正之強保法規定，領有牌照之車輛在我國道路上行駛時，應訂立保險契約；同法第 50 條規定，公路監督管理關於執行路邊稽查或警察機關關於執行交通勤務時，應查驗保險證。對於未依規定投保者，應予舉發；另同法第 49 條規定，未依規定投保，經公路監督管理機關或警察機關攔檢稽查舉發者，由公路監督管理機關處以罰鍰。

實務上，有關違反強保法案件之裁罰，係由警察機關配合執行交通勤務（取締交通違規）時一併舉發，再由公路監督管理機關進行開單裁罰，而警察機關針對違反道路交通管理處罰條例（以下簡稱道交處罰條例）之行爲，係採攔檢稽查及逕行舉發等 2 種方式進行舉

發，經登錄交通違規入案系統後，相關案件資料即轉入第三代公路監督管理資訊系統（以下簡稱 M3 系統），公路監督管理機關則據以辦理違反強保法案件之後續行政作業，由 M3 系統產出舉發清冊，批次列印「舉發違反強制汽車責任保險事件通知單」及送達證書，郵寄通知車主，若不依指定日期到案，監督管理機關逕依強保法規定，開立「違反事件裁決書」（下頁圖 1）。

茲將政府推動強制險政策，與辦理違反強保法案件之舉發與裁罰所面臨之潛在風險及問題，分析如次：

一、機車未納入定期檢驗制度，未投保強制險之違規情形恐相對增加

依道路交通安全規則（以下簡稱道安規則）第 44 條規定，領有牌照之汽車，應辦理定期檢驗，以確保行車安全。現行汽車定期檢驗作業流程，係依據車輛種類及出廠年份，由公路監督管理機關按期通知車輛所有人辦理檢驗事宜，車主應

論述》會計・審核

於指定檢驗日期前後一個月內，持行車執照及強制險證明文件，向監理機關或其委託單位申請檢驗，倘未辦理，依道交處罰條例第 17 條規定，得處汽車所有人相關罰鍰。是以，汽車未投保情形已藉由定期檢驗機制把關，惟機車部分，因道安規則並無相關定期檢驗機制，無法透過車輛檢驗程序強制查核投保狀況，須仰賴執法單位查緝，且機車數量遠高於汽車，未投保情形恐相對增加。

二、未投保強制險案件之舉發囿於執法人力，政策執行效果受限

依 104 年 12 月 18 日修正之強保法第 49 條及第 50 條規定，辦理未投保車輛舉發作業（下頁圖 2），須配合執法機關「攔檢稽查」行駛於道路車輛之條件，惟實務上，由於舉發機關人力有限，難以大量攔查取締，因此合理推估未投保違規案件多數未被查獲，強制險政策執行之效果受限。

參、審計機關查核發現

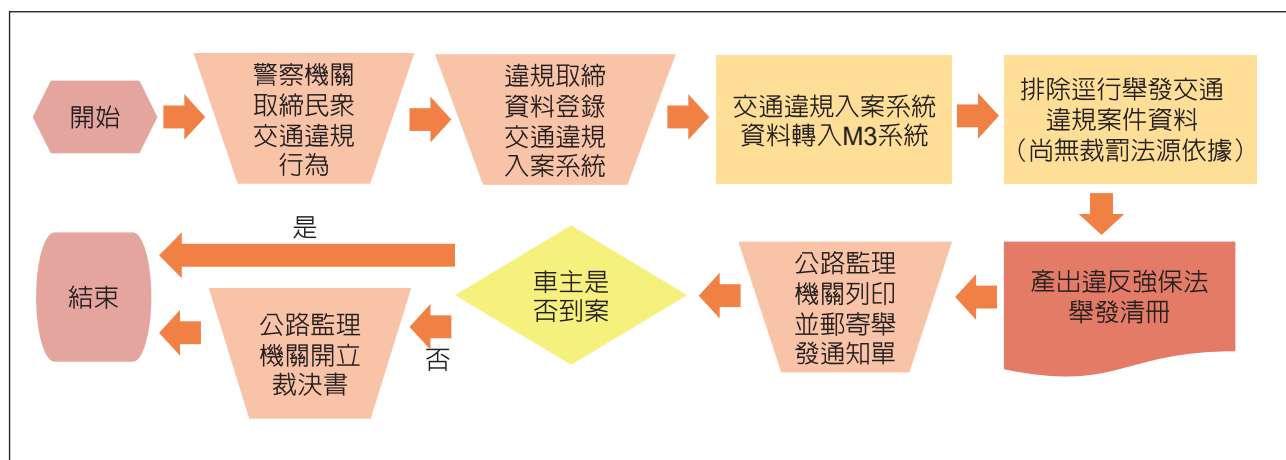
審計機關為深入瞭解上揭問題對於政策執行成效之影響，以制度導向方法研析相關法令規範，評估強保法是否完備，及執行有無滯礙之處：

另運用公路局 M3 系統車籍資料、交通違規資料及金管會強制險資訊系統等跨域資料庫比對分析，取得審計證據，佐證未投保車輛實際裁罰情形。茲就審計技術與查核發現，列述如次：

一、以制度導向方法廣泛研析交通法規，並結合公路監理實務運作，據以發掘強保法規範未周之處

依據國際最高審計機關組織（International Organization of Supreme Audit Institutions, INTOSAI）發布之績效審計原

圖 1 違反強保法舉發及裁罰流程



資料來源：作者自行繪製。

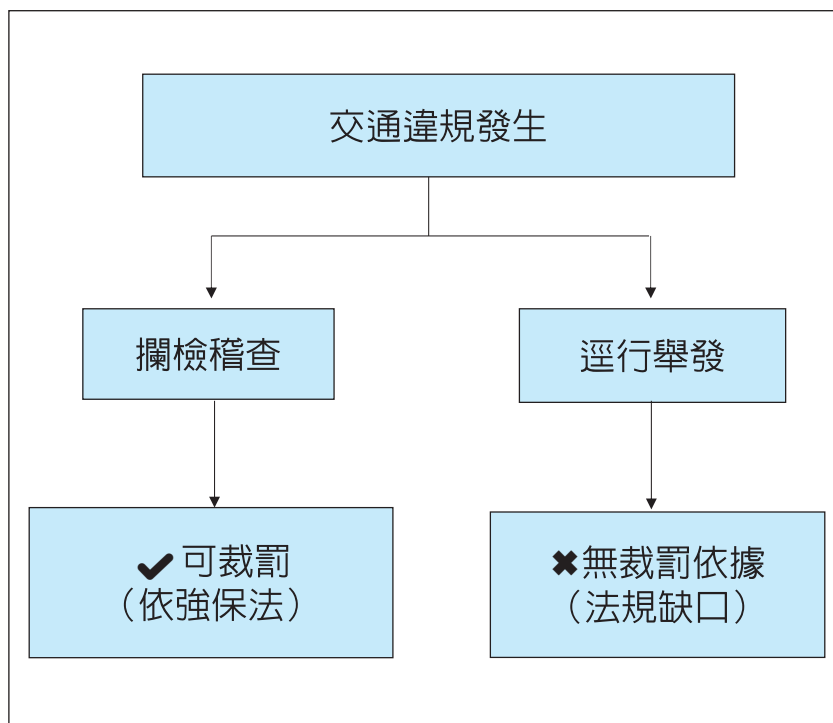
則（ISSAI 300）載述，績效審計可採制度導向（a system-oriented approach）、結果導向（a results-oriented approach）或問題導向（a problem-oriented approach）等方法進行查核。強制險政策推動與交通執法有密切關聯，惟交通違規態樣複雜，車輛號牌牽涉涵蓋強保法（涉及保險費）、公路法（汽車燃料使用費、公路證照及監理規費）、道交處罰條例（交通罰

鍰）、使用牌照稅法（牌照稅）等多項法規，經以制度導向研析比較前揭法律規範，及行政部門裁罰作業實務運作情形，發現強保法規定未投保強制險車輛之舉發，僅限「攔檢稽查」之交通違規車輛，並未將以科技執法或其他方式「逕行舉發」之交通違規且未投保強制險車輛，納入裁罰範圍，肇致相同之未投保違規行為，卻因舉發作業方式不同，產生不同之裁

處結果。

又依據 INTOSAI 發布之公部門審計基本原則（ISSAI 100）載述，審計人員應蒐集足夠且適切之證據，以合理支持審計意見或結論。審計機關為加強審計證據之蒐集，前於 105 年間洽請交通部及金管會提供截至 104 年底止車輛投保狀況，發現汽車計 773 萬餘輛，投保比率 99.02%；機車 1,366 萬餘輛，投保比率 79.03%，未及八成，估算約有 286 萬輛機車未投保；另再協請提供 102 至 104 年度未投保強制險機車發生交通違規，且經警察機關逕行舉發之案件數，分別為 29 萬餘輛、32 萬餘輛、44 萬餘輛，違規次數分別為 50 萬餘件、54 萬餘件、73 萬餘件，估算可裁罰金額合計 26 億 7,663 萬餘元，顯示問題之嚴重性，經研提審計意見，於 105 年行文促請交通部儘速與金管會取得修法共識，將逕行舉發違規未投保強制險案件納入裁罰範圍，俾完備制度規章及符合公平正義。

圖 2 未投保強制險車輛舉發流程



資料來源：作者自行繪製。

論述》會計・審核



二、善用跨域資料庫進行大數據分析，加強佐證未投保案件規模及影響，持續促請檢討修正強保法規定

依據 INTOSAI 發布之專業聲明架構（INTOSAI Framework of Professional Pronouncements）核心原則第 12 號指出，最高審計機關之價值應體現在對公共治理與民衆生活產生實質性影響，而「持續追蹤」即為促成影響力之關鍵手段。承上，審計機關發現強保法規範不足，於 105 年函請交通部協調金管會研議修法，交通部嗣於 106 年邀集金管會召開會議，研議透過資料庫勾稽方式，強化未投保車輛之處罰。惟經追蹤發現，交通部與金管會續於 107 年間協商結果，考量以車籍資料庫勾稽保險義務人未投保之舉發做法須投入大量人力與經費，且金管會未有自行辦理勾稽舉發作業之規劃，致公路監理機關仍延續使用 M3 系統比對警方攔查交通違規車輛之強制險投保情形，建立舉發清冊

並定期辦理裁罰。據公路局統計，106 年 1 月至 109 年 6 月底止逕行舉發交通違規且未投保車輛計有 104 萬餘輛，違規件數達 149 萬餘件，可裁罰金額超過 31 億 3,773 萬餘元，該等車輛發生交通違規時，已實際行駛道路，足證強保法違規事實成立，惟因強保法未明確授權逕行裁罰，致無法對該等車主進行處罰，仍未落實公平正義。

復查，交通部依據第 12 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」，已將「落實強制險等違規案件之清理與裁罰」列為重點項目，惟實務上因警政機關尚未與強制險投保資料系統完成介接，致使執行路邊攔查或處理交通事故時，無法即時查核未攜帶保險證明之車輛實際投保狀況，進而影響對未投保車輛所有人依法舉發及當場扣留車牌等執法作為。審計機關就此運用跨機關資料進行實證分析，比對內政部警政署 106 年度 A1 類³及 A2 類⁴道路交通事故調查報告與公路局所提供

之肇事車輛強制險投保資料，分析結果計有 10,803 輛肇事車輛未依規定投保；惟據公路局統計，106 年度依強保法第 49 條第 1 項第 2 款舉發之未投保肇事案件僅 1,600 件，舉發率僅 14.81%，顯示實執法與違規規模間存在明顯落差。另進一步比對臺北市與新北市政府提供 109 年 1 至 6 月間之 A3 類⁵交通事故車輛資料與公路局提供車輛投保資料，發現仍有 600 餘輛肇事車輛未投保強制險，顯示問題仍未獲得有效改善，爰持續通知交通部妥處。

肆、審計結果與影響

審計機關運用多元跨域資料，包括警政署、地方政府與公路局資訊系統資料庫，勾稽肇事車輛投保情形，並揭露目前資訊連結與執法銜接之缺口，有效提出佐證數據，強化被審核機關對審計意見之認同，相關查核發現經通知交通部檢討改善並持續追蹤，終獲正面回應，茲將本案重要成果列述如次：

一、產生質性與量化績效，發揮審計影響力

(一) 完善法規制度，落實交通公平正義（質性績效）

審計機關查核發現逕行舉發交通違規車輛未投保強制險，非屬強保法裁罰範圍，經促請交通部速與金管會研議修法，業獲參採協調修正強保法，擴大裁罰範圍，並

經立法院 111 年 5 月 30 日審議通過（修法前後內容如附表），強化對交通事故受害人之保障，進而落實交通公平與正義。

(二) 周全裁罰依據，增裕國庫收入（量化績效）

強保法於 111 年 6 月 15 日修正公布，行政院令定自 111 年 11 月 30 日施行，完備法令規定後，已有執法依據，經公路局統計，截至

113 年底舉發件數計 64 萬餘件、已收繳罰鍰 6 億餘元，有效達成立法目的，進而增裕國庫收入。

二、善用多元技術方法，創造延伸應用價值

(一) 以制度導向深入研析裁罰問題，協助法規檢核與優化

行政機關於違反行政法上義務之行爲所爲處罰，其

附表 強保法第 49 條條文修法前後內容

修法前 (104 年 12 月 18 日版)	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、經公路監督機關或警察機關攔檢稽查舉發者，由公路監督機關處以罰鍰。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，由公路監督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。
修法後 (111 年 5 月 30 日版)	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、經公路監督機關執行路邊稽查或警察機關執行交通勤務，或因違反道路交通管理處罰條例併同舉發者，由公路監督機關處以罰鍰。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；為微型電動二輪車者，處新臺幣七百五十元以上一千五百元以下罰鍰。 二、未投保汽車肇事，由公路監督機關處新臺幣九千元以上三萬二千元以下罰鍰。 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。

資料來源：作者自行整理。

論述》會計・審核



相關授權與執行政程序是否完備，攸關裁罰結果之合法性與民衆權益之保障。本案以制度導向方法研析比較多項交通法律規範，發現未投保強制險之車輛實際行駛於道路，已構成違規事實，惟未列入強保法之裁罰範圍，有欠公平，進而提出法律修正意見並獲參採，可供相關單位於辦理違反行政法規裁罰作業之參考。

(二) 運用跨域資料比對分析，提升佐證品質及查核效率

隨著政府數位能力漸趨成熟，各級機關積極發展數位平臺，整合多元資料庫，並強化資料治理與共享機制。本案透過車籍、保險、交通違規、事故紀錄等跨域資料庫之整合與應用，有效支援查核作業，除提升查核工作效率外，並取得足夠且適切之審計證據，強化審計意見說服力，有助強化公共資源運用效能與行政公平性，實現數據驅動之精準查核目標。

伍、結語

隨著我國公共運輸網絡日益完善，運輸安全與事故後之保障機制已成為交通政策重要核心，責任保險制度作為風險管理之關鍵工具，不僅能提供事故受害者及時且基本的保障，亦是促進運輸業者履行社會責任及政府強化監督治理之重要制度設計。審計機關運用制度導向廣泛研析相關法規，並掌握相關權責機關實務運作情形，發現當時法規存有缺漏，致部分違規車輛未能依同一標準受罰，影響法制之公平性與正當性，經敦促政府完備法令規章，獲致具體改善成效。現行我國各類公共運輸載具（包括航空、陸運、海運及軌道運輸）均訂有強制責任保險制度，並由交通部所屬機關分工管理。該等制度攸關事故後民衆權益保障、政府治理效能及社會信賴基礎，各相關機關可持續檢視法制規範是否存在保障範圍不一致、罰則不足、裁罰或查核機制不健全等問題，並強化跨域資料整合與資訊連結，提升違規查

核效率，以完善行政程序，充分保障民衆權益。

註釋

1. 該決議並授權世界衛生組織（WHO）擔任聯合國系統中道路交通安全領域之協調機構，擬訂十年全球計畫。
2. 包括汽車 867 萬 9,866 輛、機車 1,465 萬 6,084 輛。
3. A1 類：造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故。
4. A2 類：造成人員受傷或超過 24 小時死亡之交通事故。
5. A3 類：僅涉及車輛或財物損失之交通事故。

參考文獻

1. 交通部（2019），2020 年版運輸政策白皮書－05 運輸安全，12 頁。
2. 立法院交通、財政、司法三委員會第一次會議審查「強制汽車責任保險法草案」案聯席會議紀錄（第 89 會期）。
3. 立法院第 1 屆第 89 會期第 38 次會議議案關係文書（院總第 462 號）。
4. INTOSAI（2019），ISSAI 300-Performance Audit Principles.
5. World Health Organization（2011），Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020.❖