

立法院議案關係文書 (中華民國41年9月起編號)
中華民國111年9月28日印發

院總第 464 號 委員提案第 28973 號

案由：本院台灣民眾黨黨團，有鑑於強制汽車責任保險法立法意旨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。微型電動二輪車賦予掛牌納保義務後，卻將未曾投保車輛排除特別補償基金保障外，除與本法立法意旨不符，更與民國 94 年強制汽車責任保險將因拼裝車產生事故之受害人得納入特別補償基金保障範疇之精神背道而馳。考量微型電動車肇事率逐年提升，未掛牌及投保車輛隨著老舊車輛汰換和加強宣導及執法等等方式多管齊下，預期車輛總數會大幅減少，若以確保基金財務為理由排除保障車禍受害人之權益，全面式排除未曾納保車輛實有不當，爰擬具「強制汽車責任保險法第五條之一及第四十條條文修正草案」。是否有當？敬請公決。

說明：

- 一、強制汽車責任保險法於 111 年 5 月 30 日修正通過第五條之一條文修正草案，配合道路交通管理處罰條例於 111 年 4 月 19 日將電動自行車改名為微型電動二輪車，並賦予領牌及投保強制汽車責任保險之義務，惟行政院提出強制汽車責任保險法第五條之一將未曾投保之微型電動車義務人所致之汽車交通事故排除於本法之保障，等同於相對人與未投保之微型電動二輪車發生事故，無法向特別補償基金申請賠付，對於車禍被害人的保障大打折扣。
- 二、根據交通部道安資訊平台統計指出，微型電動二輪車涉入事故件數從民國 106 年至民國 109 年由 2,864 件上升至 8,152 件，死亡及受傷人數分別為 120 人及 21,610 人，而 111 年度截至 4 月份，亦已發生 2,954 件，死亡及受傷人數分別為 15 人及 2,290 人。其中，微型電動二輪車為主要肇事者件數佔全數涉入件數近 5 成 5，顯示出微型電動二輪車隨著使用率的提升，相對的車禍事故率及民眾生命安全風險亦逐年提升，除了透過交通宣導外，亦應以政策積

極保障車禍被害人的權益。

- 三、查民國 94 年強制汽車責任保險法全文修正，本法第四十條第一項第四款將事故汽車全部或部分為無須訂立本保險契約之汽車（拼裝車、農用車等等）納入特補基金之保障，其立法理由有述，雖拼裝車等車輛固不應行駛於道路，惟其行駛於道路肇事致他人損傷為一既成事實，基於保障受害人，仍應由特別補償基金補償，其後該基金再向該違法行駛道路之駕駛人代位追償，爰增訂之。從上可得知，過去，特補基金基於保障受害人，將違法上路或不須投保之車輛納入特補基金保障被害人之範疇，然現今對於微型電動二輪車做法卻大不相同，顯有前後矛盾之疑義。
- 四、現行本法第四十條第三項，將第一項第四款所定事故汽車，全部為無須訂立本保險契約之汽車之情形，各事故汽車之駕駛人不得向特別補償基金請求補償。意即，若肇事雙方均為未保險汽車，則特別補償基金即不負擔賠償責任。考量微型電動二輪車根據主管機關提出之書面報告估計有 65 萬輛已上路，為減輕特補基金部分負擔，爰參考現行措施，將車禍雙方均為未曾投保之微型電動二輪車駕駛人不得申請特補基金範疇，確保公平性。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

張其祿 高虹安 邱臣遠

蔡壁如 賴香伶

強制汽車責任保險法第五條之一及第四十條條文修正草案對照表

修正條文	現行條文	說明
<p>第五條之一 道路交通管理處罰條例第六十九條第一項第一款第三目所定微型電動二輪車，視為本法所稱汽車；投保義務人應依本法之規定訂立本保險契約，未訂立者，公路監理機關不予受理登記、換照或發照。</p> <p>道路交通管理處罰條例第七十一條之一第四項規定施行前，已經檢測及型式審驗合格，並黏貼審驗合格標章之微型電動二輪車，投保義務人應於該條文施行後二年內依本法規定訂立本保險契約，並依該條例規定登記、領用、懸掛牌照。</p>	<p>第五條之一 道路交通管理處罰條例第六十九條第一項第一款第三目所定微型電動二輪車，視為本法所稱汽車；投保義務人應依本法之規定訂立本保險契約，未訂立者，公路監理機關不予受理登記、換照或發照。</p> <p>道路交通管理處罰條例第七十一條之一第四項規定施行前，已經檢測及型式審驗合格，並黏貼審驗合格標章之微型電動二輪車，投保義務人應於該條文施行後二年內依本法規定訂立本保險契約，並依該條例規定登記、領用、懸掛牌照。</p> <p><u>微型電動二輪車投保義務人未曾依本法規定訂立本保險契約者，其所致汽車交通事故不受本法之保障。</u></p>	<p>一、根據金融監督管理委員會統計指出，自 97 年至 110 年總計核發合格標章微型電動二輪車數約 65 萬輛，並推估 111 年為 8 萬輛，則 107 年至 111 年計有 44 萬輛。惟因電池為微型電動二輪車之動力來源，有其使用年限，現行微型電動二輪車數量將隨電池衰竭而逐漸淘汰，電池使用年限為 3 至 5 年，爰 2 年過渡期後將減為 24.4 萬輛。又一般而言，車輛購入時間愈久的車主，投保強制車險意願越低，假設 111 年購車的車主約 50% 願意投保；110 年購車的車主約有 40% 願意投保，每年約遞減 10%，則推估 2 年過渡期後第 1 年現行微型電動二輪車未投保數量約為 14.6 萬輛。然而，行政機關透過推估可以知悉未投保車輛數後，應設法解決投保率不彰的問題，在過渡期間加強宣導或是積極政策來提高投保率，才是面對微型電動二輪車納管後，政府機關應有的態度，而非轉嫁責任至車禍受害人，使其承受無法有效迅速獲得保障之風險。</p> <p>二、另根據交通部道安資訊平台統計指出，微型電動二輪車涉入事故件數從民國 106 年至民國 109 年由 2,864 件上升至 8,152 件，死亡及受傷人數分別為 120 人及 21,610 人，而 111 年度截至</p>

		<p>4 月份，亦已發生 2,954 件，死亡及受傷人數分別為 15 人及 2,290 人。其中，微型電動二輪車為主要肇事者件數佔全數涉入件數近 5 成 5，顯示出微型電動二輪車隨著使用率的提升，相對的車禍事故率及民眾生命安全風險亦逐年提升。</p> <p>三、綜上，現行政府機關做法僅透過加強宣導及裁罰方式來減少未保險車輛上路，但即使主管機關作出相關措施後，仍估計高達 14.6 萬輛車於兩年過渡期後不會投保，顯示出受害人權益保障落實需透過更積極方式來因應。爰刪除本條第三項之規定，以全面保障車禍受害人之權益。</p>
<p>第四十條 汽車交通事故發生時，請求權人因下列情事之一，未能依本法規定向保險人請求保險給付者，得於本法規定之保險金額範圍內，向特別補償基金請求補償：</p> <p>一、事故汽車無法查究。</p> <p>二、事故汽車為未保險汽車。</p> <p>三、事故汽車係未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車。</p> <p>四、事故汽車全部或部分為無須或未曾依本法規定訂立本保險契約之汽車。</p> <p>前項第三款規定未經被保險人同意使用或管理認定如有疑義，在確認前，應由被保險汽車之保險人暫先給付保險金。</p> <p>第一項第四款所定事故汽車，全部為無須或未曾依</p>	<p>第四十條 汽車交通事故發生時，請求權人因下列情事之一，未能依本法規定向保險人請求保險給付者，得於本法規定之保險金額範圍內，向特別補償基金請求補償：</p> <p>一、事故汽車無法查究。</p> <p>二、事故汽車為未保險汽車。</p> <p>三、事故汽車係未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車。</p> <p>四、事故汽車全部或部分為無須訂立本保險契約之汽車。</p> <p>前項第三款規定未經被保險人同意使用或管理認定如有疑義，在確認前，應由被保險汽車之保險人暫先給付保險金。</p> <p>第一項第四款所定事故汽車，全部為無須訂立本保</p>	<p>現行本法第四十條第三項，將第一項第四款所定事故汽車，全部為無須訂立本保險契約之汽車之情形，各事故汽車之駕駛人不得向特別補償基金請求補償。意即，若肇事雙方均為未保險汽車，則特別補償基金即不負擔賠償責任。考量微型電動二輪車根據主管機關提出之書面報告估計有 65 萬輛已上路，為減輕特補基金部分負擔，爰參考現行措施，將車禍雙方均為未曾投保之微型電動二輪車駕駛人不得申請特補基金範疇，確保公平性。</p>

本法規定訂立本保險契約之汽車之情形，各事故汽車之駕駛人不得向特別補償基金請求補償。

特別補償基金依第一項第一款規定為補償後，事故汽車經查明係本保險之被保險汽車者，得向其保險人請求返還。

保險人依前項規定對特別補償基金為返還者，視為已依本法之規定向請求權人為保險給付。

汽車交通事故之請求權人，依第一項規定申請特別補償基金補償者，準用第二十五條第二項至第四項、第二十七條、第二十八條、第三十五條及第三十七條規定。但準用第二十七條規定補償之傷害醫療費用給付，不包括全民健康保險之給付金額。

險契約之汽車之情形，各事故汽車之駕駛人不得向特別補償基金請求補償。

特別補償基金依第一項第一款規定為補償後，事故汽車經查明係本保險之被保險汽車者，得向其保險人請求返還。

保險人依前項規定對特別補償基金為返還者，視為已依本法之規定向請求權人為保險給付。

汽車交通事故之請求權人，依第一項規定申請特別補償基金補償者，準用第二十五條第二項至第四項、第二十七條、第二十八條、第三十五條及第三十七條規定。但準用第二十七條規定補償之傷害醫療費用給付，不包括全民健康保險之給付金額。

立法院第 10 屆第 6 會期第 2 次會議議案關係文書