

(四十三) 行政院函送蔣委員乃辛就現行機車強制責任險保費每年保費收入約 60 億元，但實際理賠金額卻不到 24 億（約總保費的 4 成），且目前特別準備金累計超過 130 億元，可見保費超收嚴重。金管會應立即調降機車強制責任保險一半保費、定期公布強制汽機車責任保險收支明細及重新檢討過高的保險人業務費用，並作適度調降問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 101 年 9 月 27 日院臺專字第 1010061084 號)
(立法院函 編號：8-2-1-344)

蔣委員針對現行機車強制責任險保費每年保費收入約 60 億元，但實際理賠金額卻不到 24 億（約總保費的 4 成），且目前特別準備金累計超過 130 億元，可見保費超收嚴重。金管會應立即調降機車強制責任保險一半保費、定期公布強制汽機車責任保險收支明細及重新檢討過高的保險人業務費用，並作適度調降等所提質詢，經交據金融監督管理委員會（下稱金管會）查復如下：

一、強制汽車責任保險（含汽、機車，下稱本保險）費率結構、釐訂程序及累積特別準備金之運用原則：

(一)本保險費率結構：

1. 依強制汽車責任保險法（下稱本法）第 44 條規定本保險之費率結構如下：(1)預期損失、(2)保險人之業務費用、(3)安定基金、(4)特別補償基金之分擔額、(5)費率精算、研究發展、查詢服務、資訊傳輸等健全本保險之費用。故保險人業務費用係屬法定費率結構中之一項，且經本保險費率審查委員會（下稱費審會）審議通過之項目，係為支應保險公司辦理本保險所涉繁雜之承保與理賠作業費用與人員薪資、保險公司與公路監理機關間之資訊傳輸與電腦系統費用、續保通知及各項保險證印製與郵寄費用…等成本，該費用精算結果並納入本保險費率精算報告，按本法第 45 條第 1 項規定報請費審會審議。
2. 依本法第 45 條第 3 項規定，本保險費率之訂定，以兼採從人因素及從車因素為原則。

(二)本保險費率釐訂程序：

1. 依本法第 45 條第 2 項授權規定，金管會將費率擬訂工作委託本保險精算及研究發展工作小組辦理，每年均依據本保險經驗統計資料定期檢討本保險費率，並將該精算報告陳報費率審議委員會審議。
2. 依據本法第 45 條第 1 項規定，本保險費率由金管會會同交通部擬訂，提經社會公正人士（包括柯蔡玉瓊女士【即柯媽媽】、消費者團體代表、專家學者及主管機關代表等）組成之費審會審議通過後發布之。另柯蔡女士並參加本保險精算研究發展工作小組研議費率、準備金、財務會計、法制及資訊等各項會議，對本保險制度及監理均已嚴格監督。

(三)本保險累積特別準備金之運用原則：依本法第 47 條規定保險人應設立獨立會計，其預期

損失與實際損失之差額，應提存為特別準備金，除因調整保險費率、調高保險金額、彌補純保費虧損或依本法所訂之子法（強制汽車責任保險會計處理及業務財務資料陳報辦法，以及強制汽車責任保險各種準備金管理辦法）處理，不得收回、移轉或供其他用途，故本保險制度採專款專用及無盈無虧原則，其費率已達到透明化及公平性原則。

二、關於蔣委員提案內容，謹分述如下：

(一)基於下列理由，不宜立即調降機車強制責任保險一半保費，以符保費適足性、公平性、合理性及穩健永續經營：

1. 依據財團法人保險事業發展中心（下稱保發中心）提供統計資料，因過去已多次調降保費，故機車強制險簽單保費已逐年下降，100 年度機車強制險之簽單總保費收入約新臺幣（下同）57 億元；另基於保險金額逐年提高（已 4 次調高保險金額）及 98 年擴大醫療理賠範圍，爰理賠金額逐年提高，100 年度機車強制險之理賠金額已達約 30 億元，如以費率精算原則之責任分攤計算，理賠金額則已達約 50 億元，若將特別補償基金分擔額、安定基金、保險人業務費用及健全本保險之費用計入，則其合計數已超過前述簽單總保費收入 57 億元，如再考量 101 年 3 月 1 日將保險金額由 160 萬元提高至 200 萬元，預期本（101）年度理賠金額更將高於 100 年度。

2. 100 年底機車強制險特別準備金雖已累積達 130 億元，惟基於下列情形尚未實際反映理賠成本，故不宜全數用來調降純保費：

(1) 依據本法第 7 條規定，因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者，不論加害人有無過失，請求權人得依本法規定向保險人請求保險給付或向財團法人汽車交通事故特別補償基金請求補償，可得知本保險理賠給付採無過失基礎；然依據本法第 45 條第 3 項規定，保險費率之訂定，以兼採從人因素及從車因素為原則，可得知本保險費率訂定採肇責基礎，以符風險分攤之社會公平性，並符合本法第 1 條規定，維護道路交通安全之立法意旨。爰此，如有機車與汽車發生交通事故，一般而言，機車騎士較汽車車主容易傷亡，在無過失基礎下，係由汽車強制責任保險之保險公司支付保險理賠金，亦即理賠給付僅直接反映於汽車強制責任保險之統計數據，然而如果肇事責任有歸屬機車者，則機車理賠金額之統計數據未能實際反映肇責成本，是以，目前機車強制險已累積之特別準備金較高，係因並未實際反映過去機車部分之肇責成本所致。

(2) 保險費為預收在前，理賠發生則在其後數年間，且本保險歷年不斷調降保費及調高保額，其損失發展之實際影響尚未完全反映，故保險費率需賴以嚴謹精算方法計算，而非依據曆年制賠款率或特別準備金餘額，而逕以調降保費，以免發生有已經收取保費而尚未發生之理賠成本未予計入之情事。

(3) 為使累積特別準備金能適度回饋社會大眾，並考量社會及經濟之實際情況，國內其他責任保險之保額、交通事故所致死亡訴訟案件之判決金額及與本保險相關之其他資料等，金管會在不額外增加投保大眾保費負擔及維持本保險永續經營前提下，自

本（101）年 3 月 1 日起將保險金額由 160 萬元調高至 200 萬元。惟本次保險金額之調高，尚未完全反映於理賠支出之統計數據，且保險費並未調高，因此調高保險金額所致理賠成本之增加，僅能以過去累積之特別準備金支應。依本保險費率精算報告，如純保費不調整，未來每年機車有效保單將消耗特別準備金約 11 億元至 20 億元。

(4)再者，依據保發中心提報本（101）年本保險費率精算檢討報告結論，預估 102 年度機車純保費應調漲 47.2%，然為顧及機車被保險人權益，金管會尚未有調高純保費之擬議，而係以累積特別準備金因應，惟仍待本保險費審會審議年度費率精算檢討案後始能確定。

(二)有關建議重新檢討保險人之業務費用乙節：基於下列理由，業務費用之調整仍需維持適當及合理之保險人業務費用，俾維持被保險人及受害人之服務水準及配合公路監理傳輸作業所衍生之費用：

1. 機車強制險之保險人業務費用：如前述依本法第 44 條規定，保險人之業務費用為法定費率結構之一。
2. 保險人業務費用係經本保險費審會審議通過之項目，用以支應保險公司辦理本保險所涉繁雜之承保與理賠作業費用與人員薪資、保險公司與公路監理機關間之資訊傳輸與電腦系統費用、續保通知及各項保險證印製與郵寄費用…等成本，該費用精算結果並納入本保險費率精算報告，按本法第 45 條第 1 項規定報請費審會審議。

(三)有關建議定期公布本保險收支明細，透明化財務情形乙節，查本保險之費率資訊、統計資料、相關法令及管理機制等均已於本保險專屬網站（網址為 www.cali.org.tw）揭露，且經營本保險之各保險公司之年度財務簽證報告均於各公司網站揭露。我國本保險之資訊透明度已高於美、英、日等先進國家，惟本會仍將持續檢討資訊揭露之內容，以避免外界有所誤解，並符民眾所需。

（四十四）行政院函送林委員佳龍就烏日站納入鐵路高架化乙案所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 101 年 9 月 27 日院臺專字第 1010061070 號）

（立法院函 編號：8-2-1-330）

林委員就烏日站納入鐵路高架化問題所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」行政院前於 95 年 2 月 13 日核定，工程範圍北起豐原車站北側，南至大慶車站南側，全長 21.7 公里，包含 5 座既有車站（豐原、潭子、太原、臺中、大慶）改建高架，另配合臺鐵捷運化計畫，新增 5 座高架通勤車站（豐南、頭家厝、松竹、精武、五權）。總經費 372.41 億元，工期至 106 年 3 月完工，正以民國 104 年 12 月底通車為目標，刻由本部鐵工局施工中。
- 二、「臺中鐵路高架延伸至烏日可行性研究」於 97 年 5 月 21 日奉行政院核定：俟高鐵台中車站特