



財團法人汽車交通事故特別補償基金
Motor Vehicle Accident Compensation Fund

參加 IAIS 第 15 屆年會 & 拜訪英國 MIB 報告

財團法人汽車交通事故特別補償基金
總經理 陳惟龍
業務處專員 包澤杰

中華民國 九十七 年 十二 月

目 錄

壹、前言	P. 01
貳、參加 IAIS 第 15 屆年會	P. 02
參、本節結論與建議	P. 13
肆、拜訪英國汽車交通事故補償機構 MIB(Motor Insurers' Bureau)	P. 15
伍、追蹤研究	P. 23
陸、我國與英國補償相關制度之比較	P. 42
柒、本節結論與建議	P. 47

壹、前言

國際保險監理官協會(International Association of Insurance Supervisors, 以下簡稱 IAIS)創立於 1994 年,其會員(Member)多為世界各國負責該國保險監理業務之政府單位,另有許多各國保險周邊相關單位加入成為觀察員(Observer),故 IAIS 每年所舉辦之年會(Annual Conference),就成為一個提供世界各國成員交流、討論保險監理相關議題之重要場合。今年 IAIS 第 15 屆年會係於 2008 年 10 月 14 日至 17 日,於歐洲匈牙利(Hungary)首都布達佩斯(Budapest)舉行。本基金於 2007 年加入 IAIS 成為觀察員,故本次年會本基金亦隨同主管機關及國內相關單位共同參加本屆年會汲取新知,並順勢推展國民外交,藉機介紹「臺灣」予其他各國成員認識。

另我國強制汽車責任保險法(下稱強保法),自民國 87 年 1 月 1 日起開始實施,迄今年已實施屆滿 10 週年,而我國強保法之設計係參考英、日、美諸國制度,故此 10 年間上述各國之強制汽車責任保險,特別是類似本基金之補償機制是否有重大變化,應值得觀摩學習。因此本次出國行程即特地連絡安排,順道至英國拜訪金管會駐倫敦辦事處¹及英國汽車交通事故之補償機構 MIB(Motor Insurers' Bureau)。

本次拜訪行程,承蒙金管會駐倫敦代表辦事處何組長聰賢、吳副組長友梅、李專員彩濤鼎力協助;MIB

¹金管會駐倫敦代表辦事處於 2007 年 7 月 12 日開幕,為金管會繼 2005 年 10 月成立之駐紐約代表辦事處後第 2 個海外據點。

亦由 Mr. Trevor Harrison(Head of Technical)親自接待，並進行簡報及會談，惟 MIB 有極為豐富的資料及經驗值得學習，非本次短暫之會晤可完全吸收，故本次拜訪之主要目的係為雙方建立交流的管道，為來日專程登門拜訪 MIB 以進行更多的交流及學習鋪路。

貳、參加 IAIS 第 15 屆年會

- 一、會議名稱：IAIS 第 15 屆年會²
- 二、會議時間：2008 年 10 月 14 日至 17 日
- 三、會議地點：匈牙利首都布達佩斯(Budapest, Hungary)
- 四、會議內容及時程(附重點部分中譯)

IAIS 2008 Annual Conference	
Draft Programme	
<i>(venue of the Conference: Corinthia Grand Hotel Royal, Budapest)</i>	
<i>Insurance and the Globalization of Financial Services: Challenges for Worldwide Regulation and Supervision</i>	
<i>保險和全球化的金融服務： 全球所面臨的管理與監理之挑戰</i>	
Tuesday, 14 October 2008	
7.30 pm - 9.00 pm	<u>Welcome cocktail</u>
Wednesday, 15 October 2008	
8.30 am - 9.00 am	<u>Welcome and official opening</u> 開幕儀式

²本次年會約有來自 180 個會員國，共有 400 多位保險監理官、顧問、律師及保險相關領域之專家學者參加。

	<ul style="list-style-type: none"> • Álmos Kovács, State Secretary, Ministry of Finance, Hungary • Michel Flamée, Chairman of the IAIS Executive Committee <p>István Farkas, Chairman of the Board of the Hungarian Financial Supervisory Authority</p>
9.00 am - 10.30 am	<p><u>Cooperation and transparency in crisis situations</u> <u>危機情勢下的合作和資訊透明</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Supervision in difficult circumstances 艱困情勢下的監理 • Global financial stability aspects 全球金融穩定的情況 • Involvement of the industry (保險)業者的參與 • Cross sector/cross border aspects 跨部門/跨邊(國)界的情況 <p><u>Guided discussion (based on predetermined questions)</u></p> <p>Chair: Mr. Thomas Steffen</p> <p>Speakers:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mr Svein Andresen, Secretary General of the Financial Stability Forum (FSF) • Mr Eric R. Dinallo, Superintendent of the New York State Insurance Department • Mr. Raj Singh, Member of the Executive Committee and Chief Risk Officer, Swiss Re <p>Synopsis:</p> <p>My aim for this panel is to point out the importance of efficient and effective cooperation between global supervisors on the one hand and supervisors and the industry on the other hand. I would like to illustrate the complexity of global contagion lines between jurisdictions and sectors which put national supervisory systems at natural limits. My question to panelists</p>

	<p>will be how to overcome those natural limits and what the role of industry could be.</p> <p>本小組之討論目的，係指出全球監理人之間以及監理人和行(保險)業之間，更確實有效合作的重要性，並試著說明在全球商業活動接觸的複雜性下，國家主權和部門的區別會造成國家監理系統何種限制。本組問題之討論提綱，即為如何克服這些限制及(保險)業者應扮演何種角色。</p>
10.30 am - 11.00 am	<p>Coffee break</p>
11.00 am - 12.30 pm	<p><u>The impact of future solvency standards 未來清償能力標準之衝擊</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Solvency II³ 清償能力 II • Convergence outside Europe 歐洲外的整合 • Qualitative aspects of risk based supervision 風險基礎下的監理觀點 <p><u>Panel discussion</u></p> <p>Chair: Mr. Roger Sevigny</p> <p>Speakers:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mr. David Oakden, Managing Director, Actuarial Division, Office of the Superintendent of Financial Institutions, Canada (OSFI) • Mr. Michael Sproule, Executive Vice President and Chief Financial Officer, New York Life Insurance Company • Mr. Tatsuo Yamasaki, Deputy Commissioner for International Affairs, Planning and Coordination Bureau, the Financial Services Agency of Japan • Mr. Matthew Elderfield, Chief Executive Officer, Bermuda Monetary Authority • Mr. Michael Zboron, Managing Senior Financial Analyst,

³歐盟國家目前對保險業所採用的清償能力制度 Solvency Margin Requirement 可稱為 Solvency I，而針對目前制度提出修改的草案則稱為 Solvency II，有關其詳細內容，可參考黃秀文君於財團法人保險事業發展中心發表之「歐盟「Solvency II」淺談」(https://fsr.tii.org.tw/iroc/fcontent/research/research03_01.asp?A3b_sn=158)及陳建廷君於中華民國人壽保險管理學會發表之「保險業風險管理之變革與趨勢－從歐洲觀點」(<http://www.limi.org.tw/main.php?Page=SA6B2&KeyID=1863945472461f5fda095a0>)。

	<p style="text-align: center;">A.M. Best Europe</p> <p>Synopsis:</p> <p>This panel would discuss the emergence of new approaches to oversight of insurers’ financial solvency. As Europe fine-tunes its Solvency 2 proposal, some of the features of that initiative draw from practices emerging in the internal risk management practices of some large insurers. Regulators across the financial sectors are exploring the benefits and risks involved with a move toward more principle based supervision and a greater reliance on internal company risk management, and less emphasis on quantitative rules. The panel will explore these new ideas in regulation and examine some concrete examples of some of the possible pitfalls of moving away from an environment of legal certainty and toward a significant reliance on senior management and internal controls, with a system of loose regulatory benchmarks. In addition, some of the hurdles for achieving convergence within Europe will be discussed as a starting point for examining more global convergence toward a solvency framework utilizing internationally-accepted standards.</p> <p>本小組主要是討論近來逐漸浮現，易被輕忽失察的保險人財務清償能力。基於歐洲調整「清償能力 II」的提議，一些大型保險公司的內部風險管理措施已開始出現一些新的變化。跨部門的管理者正在評估這改變所帶來複雜的利害得失，並讓公司內部的風險管理上，更有信心朝向「更多的原則監理」及「更少管理規章」。本小組會正式檢視這些新想法，並且檢視一些可能發生陷阱的具體的例子，特別是從嚴格法律環境變成太過自信的管理和內部控制，卻使用不符監控標準的系統。另外，一些在歐洲實現整合的困難將被討論，並以國際間開始利用而可接受之財務清償能力標準架構，來檢視國際發展趨勢。</p>
12.30 pm - 1.30 pm	<u>Lunch break</u>
1.45 pm - 2.15 pm	<u>Keynote</u> Sandor Lamfalussy
2.15 pm - 3.45 pm	<u>Cross spectral convergence</u> <ul style="list-style-type: none"> • New products 新商品 • New risks 新風險 • Transparency of transactions 交易的透明度

	<ul style="list-style-type: none"> • Risk transfer products 風險移轉商品 • The risk of contagion 風險的蔓延 <p><u>Dialogue among panelists based on a brief introduction by the Chair</u></p> <p>Chair: Mr. Michel Flamée</p> <p>Speakers:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mrs. Patricia Plas, Director of Regulatory Affairs, Senior Vice President, AEGON NV, Belgium • Mr. Olav Jones, CRO, Fortis Insurance and CFO, Fortis Insurance International, Belgium • Mr. Rob Jones, Chief Criteria Officer, Standard&Poor's, United Kingdom • Mr. John Trowbridge, Executive Member, Australian Prudential Regulation Authority (APRA), Australia • Ms. Diane Colton, Director of Insurance, Guernsey Financial Services Commission <p>Synopsis:</p> <p>My aim for this panel is to have a vivid discussion on new product developments, associated risks and the importance of transparency. I would also like to point out the increasingly blurring distinction between sectoral lines in this development including the role of risk transfer products and the risk of contagion. At this point I would like to bring in some strong opinions from the industry and supervisors.</p> <p>這個小組主要是討論新產品開發、關連性的風險及資訊透明的重要性。更指出隨著風險移轉商品和風險蔓延的發展，存者於二者之間的界線，已愈來愈模糊而難以區別。另外本小組會帶來一些(保險)業者和監理人的強烈心聲。</p>
3.45 pm - 4.15 pm	<u>Coffee break</u>
4.15 pm - 6.00 pm	<p><u>Preconditions for standard implementation 標準實施的前提要件</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Challenges in emerging markets in the implementation of international supervisory standards 新興市場實施國際

監理標準的挑戰

- The value of training 訓練的價值

Panel discussion

Chair: Mr. Manuel Aguilera

Speakers:

- Mr. Ian Thomas Tower, Responsible for Insurance Regulatory Issues (IMF)
- Ms. Josephine Amoah, Insurance Supervisor Commissioner, NIC, Ghana
- Mr. Guillermo Larraín, Superintendent, SVS, Chile

Synopsis:

The International Association of Insurance Supervisors (IAIS) is a firm believer that adoption and implementation of standards by its members will improve insurance supervisory frameworks, strengthen domestic and international insurance markets and contribute to the world's financial stability.

IAIS 堅信透過它的成員所採用和實施的標準，將改進保險監理的架構、強化國內和國際保險市場，並且有助於世界金融穩定。

As stated at the Roadmap for Standard Implementation Activities:

The IAIS philosophy seeks to encourage a practical application of its principles and standards. In directing its implementation efforts, the IAIS should pay particular regards to the needs of emerging markets, enhancing the understanding of IAIS principles and standards, supporting the strengthening of the institutional capabilities of supervisors required for the adoption and implementation of principles and standards, and supporting supervisors in understanding particulars regulation issues facilitating the exchange of experiences among IAIS members.

IAIS 的信念，是想辦法鼓勵它的準則和標準被實際應用。在努力實施指導過程中，IAIS 應特別去了解新興市場的需要，加強他們對 IAIS 原則和標準的了解，以支持加強監理人採用準則和標準的實行能力，並

	<p>支援監理人理解這些細節及獨特的規章爭議，以促成 IAIS 成員的經驗交流。</p> <p>Over the recent years, emerging economies have made significant progress achieving effective supervision. Many emerging markets are implementing new regulatory and supervisory schemes based on international standards produced by the IAIS. In addition, they are working to strengthen their institutional capacities which are preconditions for a successful implementation of those principles and standards produced by the Association.</p> <p>在近年，新興市場在監理制度上已有重要的進步，很多新興市場正在執行基於 IAIS 的國際標準之新規章和監理制度。另外，他們也正努力加強法人機構的能力，以成功的實行 IAIS 所制定的原則和標準。</p> <p>Therefore, the “Panel on Preconditions for Standard Implementation” aims to provide a forum for those who are, directly or indirectly, involved in strengthening supervisory and regulatory capabilities in emerging markets and to those whose experience on this topics is worth to be shared with the IAIS community.</p> <p>因此，「標準實施的前提要件討論小組」係提供一個論壇，讓這些新興市場中直接或者間接強化監督管理能力而有經驗者，能與 IAIS 其它成員分享他們的經驗。</p>
7.45 pm - 10.00 pm	Gala Dinner
Thursday, 16 October 2008	
8.30 am - 10.00 am	<p><u>Reinsurance in modern finance</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mutual Recognition among different supervisory frameworks 不同的監理的架構中之相互承認 • Supervision of finite (structured) reinsurance⁴, captives and supervisory issues related to purchase of reinsurance cover by primary insurers 有限(結構)再保險之監理，基層(原始簽單)保險公司購買再保險之控制與監理之爭

⁴近年來引發爭議之有限再保險(Finite Reinsurance)，或稱為財務再保險(Financial Reinsurance)、結構再保險(Structured Reinsurance)、非傳統再保險(Non-traditional Reinsurance)及損失減緩再保險(Loss Mitigation Reinsurance)等等，實為一種混合了財務工程、傳統再保險及自己保險之新興風險移轉工具(ART; Alternative Risk Transfer)，其內容可參考政府出版資料回應網之文章 http://open.nat.gov.tw/OpenFront/report/show_file.jsp?sysId=C09403776&fileNo=001

議問題

Guided discussion (based on predetermined questions)

Chair: Steven Goldman

Speakers:

- Mr. Ralph Vogelgesang, Chief Legal Officer, Munich Re Group
- Mr. Karel van Hulle, Head of Unit, Insurance and Pensions Financial Institutions, European Commission
- Mr. Charlie Shamieh, Executive Director, American International Group, Inc.
- Mr. Masaaki Nagamura, Deputy General Manager, Tokio Marine & Nichido Fire Insurance Co., Ltd.
- Mr. Bradley Kading, President and Executive Director, ABIR

Synopsis:

In 2007, the IAIS received a Discussion Paper on the Mutual Recognition of Reinsurance Supervision. In 2008, for the IAIS Annual Conference, the Technical Committee is expected to adopt a supervisory Guidance Paper on Mutual Recognition of Reinsurance Supervision. The conference panel discussion will examine reinsurance supervision on the basis of globally accepted principles and the maintenance of global financial stability. Reinsurance experts will discuss the challenges of doing business globally; learn about US proposals for reform to reinsurance regulation; discuss EU experience on mutual recognition; and explore the use of rating agencies in reinsurance supervision. In addition, the IAIS has issued a Guidance Paper on the Regulation and Supervision of Captive Insurers⁵ and updated the Supervisory Standard on the Evaluation of Reinsurance Cover on Primary Insurers and the Security of their Reinsurers.

⁵專屬保險(captive insurance)，係指非保險業之大規模企業組織或企業集團，為承保母公司 (parent company)之各項保險業務而投資設立之附屬保險機構。企業透過足夠數量之同類危險單位，憑本身經驗可相當正確地預估可能承擔之損失。專屬保險之設立係經濟單位有計畫之危險自留 (risk retention)，合理、有計畫之風險自留方案，可有效控制風險、分散風險。

	<p>在 2007 年，IAIS 收到關於再保險監理相互承認的論文。在 2008 年，為 IAIS 年度會議，技術委員會預計採用一些關於再保險監理的相互承認的指導文件。會議小組的討論將根據全球可接受的原則，及穩定全球金融的原則來檢驗再保險監理。再保險專家也將討論在全球化的挑戰下，了解美國對再保險規章改革的建議；另外也將討論歐盟關於相互承認的經驗；並且檢視信評機構在再保險監理中的作用。另外，IAIS 已經發布一篇對於專屬保險公司的管理與監理之指導文章，並更新評估基層(原始簽單)保險公司所購買的再保險保障，以及這些再保險公司安全性之監理標準。</p>
10.00 am - 10.30 am	Coffee break
10.30 am - 12.00	<p>Supervision of insurance groups Global differences in group supervisory frameworks Supervision of group solvency Panel discussion Chair: Mr. Al Gross Speakers: Mr. Clement Cheung, Commissioner of Insurance, Hong Kong Ms. Monica Mächler, Director, Bundesamt für Privatversicherungen, Switzerland Mr. Katsuo Matsushita, GIAJ-General Insurance Association of Japan Mr. Patrick Cantilo, partner in the law firm, Cantilo and Bennett, Austin, Texas, USA</p> <p>Synopsis: The panel will examine the nature of the worldwide insurance industry, focusing on the extent to which insurers operating within a group structure are active in markets around the world. The group will then discuss some of the features of a supervisory system that might best be suited to those markets, and the benefits of information sharing among supervisors. This will include an overview of regulatory approaches ranging from consolidated supervision of the entire group's activities to a heavy focus on the legal entity within a regulator's jurisdiction, supplemented by analysis of the impact on the insurer from being part of a larger group. Finally, the panel will discuss some of the problems encountered in cases involving enforcement of legal rights in cross-border situations involving insurers that are part of a financially troubled enterprise.</p>

	<p>本小組將檢視全球性之保險業特性，特別是在其組織內有部門活躍地在全球性市場操作。本小組將討論適合此種市場情況之監理系統，以及監理人之間資料共享的利益。這將從管理辦法概要，綜合督監整個集團的活動，到監理機關在國家管轄下的監管範圍，並分析在監理一個大型集團下的保險部門可能造成的影響。本小組將討論跨國性集體之保險公司，若其母公司已陷入財務危機時，監理機關執法的合法權利及所遇到的問題。</p>
12.00 - 1.15 pm	Lunch
1.30 pm - 2.00 pm	<p><u>Keynote</u></p> <p>John C Dugan, Comptroller of the Currency, United States, Chairman of the Joint Forum</p>
2.00 pm - 3.30 pm	<p><u>Market conduct 市場行爲</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • The direction of international regulatory standards 國際監理標準的指引 • What are the issues for IAIS? IAIS 關心的問題 • Customer suitability 適合(滿足)客戶的需求 • The role of intermediaries 仲介人的角色 <p><u>Panel discussion</u></p> <p>Chair: Mr. Peter Braumüller</p> <p>Speakers:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mr David HARARI, Chairman, WFII • Mr Shizuharu KUBONO, Vice Chairman, Life Insurance Association of Japan • Mr Victor ROD, Chair, CEIOPS Committee on Consumer Protection • Dr. Anna Horváth, Consumer protection expert, Hungarian Financial Supervisory Authority <p>Synopsis:</p> <p>The following topics will be discussed:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ongoing and future work of the IAIS on market conduct IAIS 對於市場行爲準則正在進行及未來之工作。 • Role of intermediaries/commission systems/conflicts of

	<p>interest 中間人之角色/佣金制度/ 利害衝突等</p> <ul style="list-style-type: none"> • Information to policy holders 給被保人的訊息 • Customer suitability 適合(滿足)客戶的需求 • Policy holder protection schemes and similar approaches 保險單持有人之保護計畫和相關措施 • Potential impact of misselling on policy holders, insurers and the market 在保險單持有人，保險公司和市場的不當銷售 (misselling)行為的潛在影響 • Cross-border market conduct issues and co-operation among supervisors 跨國境的市場行銷行為問題和監理人員之間的合作 • Claims settlement and complaints handling 理賠和抱怨處理
3.30 pm - 4.00 pm	<u>Coffee break</u>
4.00 pm - 5.30 pm	<p><u>Application of insurance supervisory standards in specific circumstances</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Microinsurance 微額保險 • Islamic insurance 伊斯蘭(回)教保險 • Application in emerging economies 在新興經濟過程中的應用 <p><u>Panel discussion</u></p> <p>Chair: Mr. Kwok Mun Low</p> <p>Seakers:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mr. Dato' Muhammad bin Ibrahim , Assistant Governor , Bank Negara Malaysia • Ms Leila Alvarado-González , Deputy Commissioner , Office of the Commissioner of Insurance, Puerto Rico • Dr Adel Mounir , Chairman, Egyptian Insurance Supervisory Authority <p>Synopsis: Insurance supervisory standards promulgated by IAIS, in particular the Insurance Core Principles, are international standards that should be universally applicable. In other</p>

	<p>words, they should be applicable in all jurisdictions, regardless of the level of sophistication of the insurance markets, and for the supervision of all insurance products, including micro-insurance and takaful. However, does this hold true in practice? Do the standards sufficiently recognise the differences across jurisdictions and products? What are the main challenges insurance supervisors, in particular those in emerging markets, face when implementing these standards?</p> <p>本小組之討論題目為：IAIS 頒佈的保險監理標準，尤其是保險的核心原則，應該是國際間普遍適用的標準。換句話說，這些準則應該在全部國家都能適用，不論該國保險市場的水準及複雜性，亦應包括微額保險（保費低廉，但相對保額及保障範圍較小之保險）和 takaful（一種回教保險）。不過，實際上真的有實行？IAIS 頒佈的監理標準足以識別不同國家和產品的差別？在新興市場的保險監理人員，實現 IAIS 的監理準則和標準之主要挑戰為何？</p>
5.30 pm - 6.30 pm	<u>Dialogue Group</u>
7.30 pm - 10.00 pm	<u>Theatre Evening</u> <ul style="list-style-type: none"> • Special guest: László Keller, Senior State Secretary, Ministry of Finance, Hungary
Friday, 17 October 2008	
9.00 am - 12.00	<u>General Meeting</u>

參、本節結論與建議

- 一、本次會議提供了各國監理官和保險專業人士交換意見機會，並努力討論如何進一步加強協調。鑑於目前市場狀況，IAIS 繼續其制定監理標準的工作顯的特別重要，以協助世界各國加強監理管理制度，加強財務穩定和加強保護被保險人。
- 二、至大會結束，已通過 10 份關於監理管理之文件，其中包括 6 份關於清償能力之評估監理文件、2 份關於對集團管理監理文件、1 份對於監理再保險相互

承認之指導文件以及 1 份對於自我保險之管理與監理之指導文件⁶。

- 三、本次 IAIS 年會，正值美國雷曼兄弟倒閉，全球金融風暴之時，更加顯示金融監理之重要性。特別是今日世界各國的金融行為十分複雜，許多跨國性金融集團在世界各地均有業務推展，故跨國性集團的金融監理，並非單一解決監理原則可解決，因而透過採取相同之金融監理標準，應是減少各國監理標準差異之方法。
- 四、本次年會由金管會保險局黃局長帶隊，並有產險公會、壽險公會、保發中心、住宅地震基金、壽險公司代表及本基金等共同參加本次年會，會議期間均致力於與世界各國之監理官、保險業者代表等進行交流，推展國民外交，讓更多世界各國人士認識「臺灣」，增進未來各項交流之機會。
- 五、下次第 16 屆 IAIS 年會將於 2009 年 10 月 21 日至 24 日於巴西里約熱內盧(Rio de Janeiro, Brazil)舉行⁷，建議屆時國內之保險相關機構及保險公司亦應踴躍參加，除團聚業者向心力外，更可瞭解世界監理標準之改革與變化，俾使主管機關推動相關監理標準時能熟悉相關規定，配合政策執行與推動將更為順暢。

⁶該 10 份 IAIS 監理指導文件，可在 www.iaisweb.org 下載。

⁷下(16)屆於巴西舉行 2009 年會之相關資訊，可參閱其專屬站台 <http://www.iais2009.org>。

肆、拜訪英國汽車交通事故補償機構 MIB(Motor Insurers' Bureau)

- 一、拜訪時間：2008 年 10 月 20 日上午 10 時
- 二、拜訪地點：MIB 總部(Linford Wood House 6-12 Capital Drive, Linford Wood ,Milton Keynes, MK14 6XT, UK, 搭火車距倫敦約 50 分鐘車程)
- 三、會晤人員：Mr. Trevor Harrison⁸(Head of Technical)
- 四、MIB 簡報重點整理
 - (一)、 MIB 主要的工作內容如下



1. 負責英國國家保證基金之運作：英國設有國家保證基金(National Guarantee Fund)，負責對於被無投保汽車或無法查究駕駛所造成之

⁸.Mr. Trevor Harrison 於 1998 年加入 MIB，於 2006 年擔任 Head of Technical 乙職，在加入 MIB 之前，係於 Midland Assurance and Eagle Star 二家公司擔任理賠工作，其工作年資超過 30 年。

汽車交通事故受害者，在無其它賠償來源下之給予補償。目前係交由 MIB 負責此項業務之運作。

2. 負責英國綠卡(UK Green Card Bureau)系統之運作。
3. 負責英國資訊中心 (UK Information Center) 之運作。
4. 負責英國汽車保險資料庫 (Motor Insurance Database) 之管理。

(二)、 2007年部分數據(以下金額換算暫以1英磅兌換55元新臺幣計算)



1. 無保險車輛所造成之損失：一年約5億英磅(約新臺幣275億)。
2. 英國所有機動車輛：約3,400萬輛。

3. 無保險車輛：估約在 150 萬輛至 200 萬輛之間。
4. 每位繳交保險費之駕駛人負擔：一年約 15 至 30 英磅(約新臺幣 825 元至 1,650 元，惟此指針對補償負擔之部分，並非全部保險費)
5. 無保險車之平均罰款：約 150 至 200 英磅(約新臺幣 8,250 元至 11,000 元)

(三)、 2007 年 MIB 部分數據統計：



Motor Insurers' Bureau

Total outstanding claim portfolio	47,500
Total outstanding claim reserves	£1.7bn
Projected new claims in 2007	58,000
Average cost per claim	£7,650
Number of employees	312
Management expenses	£16.8m



1. 未決賠案：約 47,500 件
2. 提存未決賠款準備金：約 17 億英磅(約新臺幣 935 億)
3. 預估 2007 年申請案件：約 58,000 件(至 2007 年底申請案件之實際數字約為 34,000 件)
4. 平均每件賠案成本費用：7,650 英磅(約新臺幣 420,750 元)

5. MIB 員工：2007 年為 312 位
6. 業管費用：2007 年約 1,680 萬英磅(約新臺幣 9.2 億)

(四)、 MIB 十年財務模型-預估徵收額(Levy, 類似我強制汽車責任保險法中所規定之分擔額收入)



1. MIB 之徵收額(Levy)係向其會員公司⁹按其前一年度汽車責任保險簽單保費占全體之比例收取，故其自 2005 年起，即使用一財務預估模組(Financial Model)預估次年之徵收額。按此財務模組，自 2005 年至 2014 年，MIB 預估每年向各會員收取之徵收額將控制在 5.5 億英磅(約新臺幣 302.5 億)以內。

⁹ MIB 之會員數：2005 年為 124 家，2006 年為 119 家，2007 年為 116 家。以 2007 年 116 家會員公司分擔 3.88 億英磅徵收額(LEVY)計算，每家 MIB 會員公司一年負擔約 334 萬英磅(約新臺幣 1.8 億元)

2. 近年 MIB 之徵收額(Levy)金額如下：

年度	徵收額(Levy)		增加比率
2005	3.25 億英磅	約新臺幣 178.8 億	
2006	3.59 億英磅	約新臺幣 197.5 億	10.8%
2007	3.88 億英磅	約新臺幣 213.4 億	7.8%
2008	預估 4.17 億英磅	約新臺幣 229.4 億	7.5%

(五)、 保證基金(Guarantee Fund) 理賠情況：



1. 近年申請件數(不含 GREEN CARD 部分)

年度	申請件數	增減%
2005	37,700	
2006	36,300	-3.8%
2007	34,200	-5.8%

2. 近二年來已減少近 10%之理賠申請案件。

3. 大約減少 3,000 萬英磅(約新臺幣 16.5 億元)之理賠支出。
 4. 若扣除保個人傷害賠案(PI Claims)所增加之件數，近 2 年實際申請理賠件數減少之程度到可達 15%
- (六)、 MIB 仍會主動持續推動強制汽車駕駛人投保責任險。
- (七)、 英國未投保汽車數量較多之重點區域分析(按英國郵遞區號前 3 碼作區別)



1. 全英國最糟地區-BC3-BARKEREND-BRADFORD
2. West Yorkshire' s 地區(英格蘭北部)
 - (1)、 BD3-Barkerend-Bradford
 - (2)、 BD8-Whitefield-Bradford
 - (3)、 BD9-Frizinghall&Heaton-Bradford
3. Greater Manchester' s 地區(英格蘭北部)

- (1)、 M12-West Gorton
 - (2)、 M8-Cheetham Hill
 - (3)、 M13-Longsight
4. Merseyside' s 地區(英格蘭北部)
- (1)、 L11-Groxteth
 - (2)、 L5-Everton
 - (3)、 L7-Edge Hill
5. West Midland' s 地區(英格蘭中部)
- (1)、 B21-Handsworth
 - (2)、 B20-Small Heath
 - (3)、 B8-Stlitley
6. London' s 倫敦地區
- (1)、 E12-Manor Park
 - (2)、 N17-Tottenham
 - (3)、 UB2-Southhall
- (八)、 MID(Motor Insurance Database)之運用



How the MID is being used today

- Now available to all 51 UK Police Forces

"..MIB is committed to helping the Police to stamp out uninsured driving and the Police Helpline is designed to do just that."

Frank Whiteley
Chief Constable of Hertfordshire
ACRO Lead on ANPR



1. 協助警察實施路邊臨檢(Police Roadside Checks)查驗車輛是否有保險。
 2. 2007年共吊扣、沒收150,000輛無保險汽車。
 3. 2007年警察透過專線(0845 165 2999)詢問MID被攔檢汽車是否有投保之次數超過3,000萬通。
 4. 現已提供給全英國51個警察組織使用。
 5. 英國警方表示：「MIB堅定的協助警方杜絕無保險之駕駛，而警察專線之設置，正是其具體的表現。」
 6. 另MID亦供WWW.ASKMID.COM給一般民眾查詢其汽車之投保情況。
 7. MID之未來，仍會為持續強制駕駛人投保責任險而努力。
- (九)、 MIB的主要目的，旨在減少在英國無保險駕駛之數量及影響。

五、簡報結束後，由本基金陳總經理惟龍致贈紀念品予Mr. Trevor Harrison，並表達希望雙方在未來有更多合作交流之機會，也希望如果有機會能邀請MIB之高級主管能至臺北作專題演講，在融洽之氣氛中結束本次收獲良多之拜訪行程。

伍、追蹤研究

一、英國 MIB(Motor Insurers' Bureau)之設立緣由：

英國於 1937 年，設置國家保證基金(National Guarantee Fund，以下簡稱 NGF)，後因第二次世界大戰而暫時擱置，至終戰後 1946 年才由汽車保險業者組成汽車保險局(即 Motor Insurers' Bureau，以下簡稱 MIB)¹⁰負責 NGF 之運作，負責對於被無保險駕駛或無法查究駕駛所造成之汽車交通事故受害者之補償工作。

其法源依據為 MIB 與英國政府之間簽定之二項協定：無保險駕駛者協定(Uninsured Driver' s Agreement)¹¹及無法查究駕駛者協定¹²(Untraced Driver' s Agreement)，賦予 MIB 賠償道路交通事故受害者之任務，惟同時賦予 MIB 向其會員收取徵收額(LEVY)之權利¹³。

由上述資料可知，MIB 之角色相當於我國強制汽車責任保險法中所規定之汽車交通事故特別補償基金，其實施迄今已 60 餘年，較我國實施特別補償機制(民國 87 年)甚早，故其相關運作情況及實務經驗，皆相當完備及豐富，足供本基金參考及借鏡。

¹⁰ MIB 成立之確切日期為 1946 年 6 月 14 日，而當年度(1946 年)之賠款為 11,500 英磅。

¹¹ 詳附錄二，另亦可在此下載全文：

<http://www.mib.org.uk/NR/rdonlyres/314CAA7C-82F4-43B9-95E0-2232F3615B56/0/UntracedEnglandScotlandWales2003.pdf>

¹² 詳附錄三，另全文下載位置為：

<http://www.mib.org.uk/NR/rdonlyres/DDA2FB8D-9640-4A80-976A-6E171FC81775/0/UninsuredEnglandScotlandWalesAugust1999.pdf>

¹³ 詳附錄四 MIB 發行之「ANNUAL LEVY 2008」。

二、MIB 所負責之其它工作項目¹⁴：

(一)、負責英國綠卡系統(UK Green Card Bureau)之運作：

1. 所謂的綠卡系統(Green Card System，以下簡稱綠卡)是總部設在日內瓦，由歐洲經濟委員會監督的一個跨國性機構，其設立目的，是促進其會員國間之車輛能自由地跨國行動，並保護被外國車輛撞擊之受害者權益。
2. 綠卡並不是一張保單，而是證明在綠卡有效期間內，該汽車保險單之第三人責任保險，在任何國家之最低法定要求範圍內均有效(即該張保單之效力及於在外國領土所發生之意外事故)。
3. 因此，MIB 自 1953 年起，即負責綠卡制度在英國之運作事宜，於外國汽車在英國境內發生汽車交通事故發生時，即扮演類似該外國汽車之保險公司之角色，負責英國公民被外國汽車造成意外事故之理賠申請及補償事宜。

(二)、負責英國資訊中心(UK Information Center)運作

1. 2003 年 1 月 20 日，歐盟第 4 次汽車保險指令(The 4th EU Motor Insurance Direc)於英國開始生效，該指令要求各個歐盟成員國必須完

¹⁴ 詳附錄五 MIB 發行之「Q&A」

成成立一國家級之資訊中心，使跨國之理賠案件能容易查詢投保車輛之細節資料。

2. 在英國，透過 MIB 成立了英國資訊中心(UK Information Centre)來擔任此一角色，提供其它歐盟國家查詢英國保險車輛之相關資訊。

(三)、 負責英國汽車保險資料庫 (Motor Insurance Database, 以簡稱 MID)之管理

1. 英國汽車保險業者於 2000 年成立了汽車保險資訊中心 (Motor Insurers' Information Centre, 以下簡稱 MIIC)來管理及發展汽車保險資料庫(Motor Insurance Database, 以簡稱 MID)，MIIC 現已併入 MIB¹⁵為其子部門，故現在 MID 係由 MIB 管理。
2. MID 於 2001 年正式運作，英國各個汽車保險業者必須將每一筆汽車保單之詳細資料上傳至 MID。
3. 近年來，MID 已成為 MIB 與英國警方合作，打擊英國無保險汽車之利器。

三、 MIB 之監理

- (一)、 英國並無單獨立法之強制汽車責任保險法，其強制保險制度係依道路交通法 (Road

¹⁵ MIIC(www.mic.org.uk)於 2006 年 1 月 1 日先移轉其名下資產予 MIB，並持續運作 MID 至 2006 年 6 月 30 日，隔日即 2006 年 7 月 1 日正式將 MID 移交給 MIB 運作後，正式併入 MIB。

Traffic Act, 最近一次修訂於 1988 年) 由運輸部(Department of Transport)負責, 另由貿易工業部 (Department of Trade and Industries, 保險主管機關) 在確認汽車保險業者已加入為 MIB 會員後, 方發給汽車險營業執照。

(二)、 MIB 為汽車保險業之自律組織(2007 年有 116 個會員公司), 類似協會之性質, 其主管機關為運輸部。

(三)、 交通部雖不介入 MIB 之營運或檢查, 但於 MIB 營運成效不佳時, 即會終止與 MIB 間之協議, 改由政府自行經營, 並將大幅增加汽車保險業稅負。英國汽車保險業者為避免此種狀況發生, 均盡力維護 MIB 之營運。因此, 英國運輸部實質上對 MIB 仍有監理之能力。

四、得申請 MIB 補償之事由¹⁶

在英國發生汽車交通事故之受害人, 因有 (一) 對於汽車肇事逃逸事故, (二) 無保險汽車所造成的事故, (三) 英國公民被外國車輛撞及肇事等情形之一時, 該事故之受害人在未獲得任何其它來源之賠償者, 由 MIB 提供補償金予受害人或其遺屬的一種社會保障救濟制度。

¹⁶ 詳附錄六, MIB 發行之申請補償須知「Making a claim」

五、申請給付流程：

MIB 受理民眾申請補償之處理流程如下：

(一)、 MIB 受理民眾申請表格 (Claim Form)¹⁷ 之後，會在 10 個工作天內寄出確認函 (Acknowledgement) 並展開調查工作 (Investigations)。

(二)、 調查事項：

1. 財物損失：

(1)、 確認意外事故之事實情況

(2)、 確認當事者之身分

(3)、 取得汽車技師或目擊者之報告

(4)、 取得警方報告

(5)、 與相關機構連絡(如 DVLA, Driver and Vehicle Licensing Agency, 即英國監理處), 以及外國保險公司(肇事車輛為外國車輛時)

(6)、 必要時請受害者協助提供更多資料。

2. 體傷損害

(1)、 自交通事故後所有的就醫醫療紀錄。

(2)、 醫療報告(診斷證明書)

(三)、 電話回應

1. MIB 要求在上班時間(星期一至星期五之早上九點至下午五點), 所有的民眾來電須在 15 秒內回應。

2. MIB 會安排有經驗的員工回答相關問題, 包含

¹⁷ 詳附錄七, MIB 之申請表格「Claim form」及權利移轉書「Conditional Assignment Form」。

如何向加害人求償之協助。

3. MIB 會以電話錄音記錄所有的通話內容。

(四)、 信件回覆

MIB 收到民眾之詢問函文，會在 10 個工作天內回覆民眾。

(五)、 申訴程序

1. 民眾如果有任何問題，可隨時與 MIB 承辦人員進行溝通協調。
2. 如果民眾仍不滿意，可提出申訴函，MIB 之客戶服務經理會立即著手調查，並在 10 個工作天內回覆民眾，如果須要更長之時間回覆，MIB 亦會先行告知申訴人。
3. 如果問題仍未解決，民眾可再向 MIB 之執行長或直接向英國運輸部部長 (Minister for Transport) 申訴。

六、 MIB 補償項目及時效相關規定

(一)、 無保險車肇事案件：

可請求補償項目	備註
汽車修理費用及因此而增加之費用(例如： 租車費用、無法使用車輛之損失)	可能會被要求 300 英磅之自負 額(視肇事責任 而定)
車輛以外之財物損失	
律師費用	
治療或復健費用	

體傷或死亡之補償，以及因體傷或死亡之連帶損失(例如：無法工作之收入損失)	不理賠明知或可得而知之所乘坐汽車為無保險車之乘客
<p>其它事項：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 體傷案件之補償申請須在 3 年內提出。 2. 財損案件之補償申請須在 6 年內提出(蘇格蘭地區則須在 3 年內提出。) 3. 必須已盡力減少損失擴大。 4. 必須在期限內向警局報案。(體傷案件須在 14 天以內，財損案件須在 5 天以內。) 	

(二)、 肇事逃逸案件

可請求補償項目	備註
汽車修理費用及因此而增加之費用(例如：租車費用、無法使用車輛之損失)	1. 事故須發生在 2003 年 2 月 14
車輛以外之財物損失	日以後。 2. 若無法認定有肇事車輛時，無法補償。 2. 可能會被要求 300 英磅之自負額(視肇事責任而定)
義務律師費用	
治療或復健費用	
體傷或死亡之補償，以及因體傷或死亡之連	不理賠明知或可

帶損失(例如：無法工作之收入損失)	得而知之所乘坐 汽車為無保險車 之乘客
<p>其它事項：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 體傷案件之補償申請須在 3 年內提出。 2. 財損案件之補償申請須在 9 個月內提出。 3. 必須已盡力減少損失擴大。 4. 必須在期限內向警局報案。(體傷案件須在 14 天以內，財損案件須在 5 天以內。) 	

(三)、 外國車肇事案件(GREEN CARD)

可請求項目	備註
汽車修理費用及因此而增加之費用(例如： 租車費用、無法使用車輛之損失)	
車輛以外之財物損失	
義務律師費用	
治療或復健費用	
體傷或死亡之補償，以及因體傷或死亡之連 帶損失(例如：無法工作之收入損失)	不理賠明知或可 得而知之所乘坐 汽車為無保險車 之乘客
<p>其它事項：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 體傷案件之補償申請須在 3 年內提出。 2. 財損案件之補償申請須在 6 年內提出(蘇格蘭地區則須在 3 年內提出。) 3. 必須已盡力減少損失擴大。 4. 必須在期限內向警局報案。(體傷案件須在 14 天以內，財損案件須在 5 天以內。) 	

(四)、 MIB 會於三個月內作出補償與否之決定。

七、 MIB 不予補償、限制及應扣除之事項：

(一)、 未依 1988 年道路交規規則投保之車輛發生事故時，該車主不能請求 MIB 補償，乘客如果知道或應該知道(knew or ought to have known)其所搭乘之汽車沒有保險時，一樣不能請求補償。

(二)、 只有對造駕駛有肇事責任時，受害人才能申請補償，若有證據證明被害人須付部分或全部肇事責任時，MIB 之補償可能會減少或不予補償。

(三)、 MIB 之補償為汽車交通意外事故之最後救濟手段，故受害人自任何來源(其它社會保險、加害人之和解金等)獲有賠償時，均會自 MIB 補償中扣除，有餘額時方給付予受害人。

(四)、 在體傷之補償方面沒有給付上限。在財物損失方面，MIB 依現有二份協議，任何賠案均不補償低於 300 英磅(約新 16,500 元)之財物損失。然而，歐盟成員所屬國家已在進行協商以符合第 5 次汽車保險指令(5th Directive on motor insurance)之要求，如果通過的話，大部分的案件可能就不再適用。MIB 不賠償超過

100 萬英磅以上之財物損失(依現有 1988 年道路交通規則)。

八、MIB 之收入來源：

(一)、 MIB 是由所有英國汽車保險業者所組成。在英國，汽車保險業者必須成為 MIB 之會員，給付分擔費用後，方被允許經營汽車保險。(以下取自年報數字)

年度	2005 年	2006 年	2007 年
MIB 會員數	124	119	116
MIB 員工數	339	325	317
當年度賠案 (含 GREEN CARD)	61,376	60,842	60,252

(二)、 MIB 每年會預估次年之賠款支出，預估出一徵收額(LEVY)，再由各會員公司按前一年汽車責任險之毛簽單保費(Gross Written Premium, GWP)占全市場汽車責任險簽單總保險之比重來分擔。

(三)、 此部分之增加費用，最終是由各會員公司向有投保駕駛人所繳交之保險費負擔，近年來每位駕駛人所負擔之費用約在 15 至 30 英磅之間(約新臺幣 825 至 1,650 元)，不過此費用會因為補償金額增加、訴訟費用及法律修改而隨時變動。

(四)、 該徵收額若有任何的變動，MIB 會在 2 個月前通知各會員公司。通常，每年會在 1 月 1 日開始新一年度的徵收額。

(五)、 MIB 係每個月直接自會員公司之銀行帳戶中扣取應分擔之金額。2007 年 MIB 隨時保持約 8 個星期理賠及費用所須之現金(約 6,000 萬英磅/約新臺幣 3.3 億)

九、 近年 MIB 之收入概況

年度	英磅(億)	約新台幣(億)	同期本基金分擔額收入(億)
1998	1.65	90.75	9.32
1999	1.85	101.75	13.35
2000	2.15	118.25	12.25
2001	2.60	143.00	8.86
2002	2.74	150.70	7.11
2003	2.35	129.25	5.00
2004	2.75	151.25	5.34
2005	3.25	178.75	4.91
2006	3.60	198.00	4.87
2007	3.88	218.90	4.90
2008	4.17(預估)	229.35	4.58(預估)

十、 MIB 近年賠付件數(單位:件)

年度	保證基金 GUARANTEE FUND			綠卡 (GREEN CARD)	MIB
	無保險 UNINSURED	肇事逃逸 UNTRACED	小計	小計	合計

	A	B	C=A+B	D	E=C+D
1998	37,124	9,159	46,283	13,167	59,450
1999	36,626	10,840	47,466	15,003	62,469
2000	34,862	13,132	47,994	17,500	65,494
2001	36,378	14,371	50,749	19,279	70,028
2002	37,658	14,882	52,540	21,673	74,213
2003	37,912	14,897	52,809	22,480	75,289
2004	28,518	13,072	41,590	21,942	63,532
2005	24,367	13,221	37,588	23,788	61,376
2006	21,443	14,807	36,250	24,592	60,842
2007	年報未拆分		34,200	26,052	60,252

十一、 MIB 近年賠付金額(單位:佰萬英磅)

年度	保證基金(GUARANTEE FUND)			GREEN CARD	業管費用 MANAGE MENT COSTS	MIB	MIB
	無保險 UNINSURED	肇事逃逸 UNTRACED	小計	小計		總支出	LEVY 收入
	A	B	C=A+B	D	E	F=C+D+E	G
1998	£105.4M	£37.4M	£142.8M	£5.3M	£11.0M	£159.1M	£165M
1999	£124.4M	£41.7M	£166.1M	£7.1M	£13.7M	£186.9M	£185M
2000	£157.3M	£49.1M	£206.4M	£6.9M	£10.2M	£223.5M	£215M
2001	£161.0M	£52.2M	£213.2M	£8.4M	£14.8M	£236.4M	£260M
2002	£151.6M	£54.8M	£206.4M	£7.2M	£13.0M	£226.6M	£274M
2003	£164.4M	£63.6M	£228.0M	£10.2M	£12.1M	£250.3M	£235M
2004	£189.0M	£78.2M	£267.2M	£8.3M	£14.5M	£290.0M	£275M
2005	£209.1M	£91.2M	£300.3M	£8.1M	£16.0M	£324.4M	£325M
2006	年報未拆分				£19.0M	£341.0M	£360M
2007	年報未拆分				£19.0M	£362.9M	£388M

十二、 MIB 近年重點工作-打擊無保險車輛

- (一)、 根據 MIB 之 2007 年報數據，全英國每年約有 200 萬行駛於路上之車輛未投保，造成約 160 人死亡，24,000 人受傷，其中有一半以上

是未滿 29 歲之年輕駕駛人所造成。此外未保險車輛同時為酗酒駕車之可能性較一般車輛高出 10 倍，每年造成全英國汽車保險業者近 5 億英磅(約 275 億新臺幣)之損失。

(二)、 英國汽車保險業者因而於 2000 年成立了汽車保險資訊中心 (Motor Insurers' Information Centre, 以下簡稱 MIIC) 來管理及發展汽車保險資料庫 (Motor Insurance Database, 以簡稱 MID), 其原意原本為掌握所有汽車保險資訊, MIIC 於 2006 年 1 月 1 日併入 MIB 為其子部門, MID 則於 2006 年 7 月 1 日交由 MIB 管理, 並透過與警方加強合作, MID 已成為打擊英國無保險車輛之利器。

(三)、 MIB 另一個減少無保險車之重要目的, 即在減少無保險車輛之補償金額, 進而減輕所屬會員 (即所有經營汽車保險業者) 之徵收額 (LEVY), 最終減輕所有購買汽車保險之消費者負擔。

(四)、 其具體作法簡述如下：

1. 2001 年 MID (Motor Insurance Database) 開始運作。

2. 2005 年發展出 ANPR(Automatic Number Plate Recognition，自動車輛車牌辨識系統)(如下方圖示)，



即透過裝置在警方車上之攝影機及電腦裝置，立即掃描、辨識前方車輛之車牌號碼，並立即比對 MID 資料庫，若發現該車輛為未保險車輛，立即上前攔查。

3. 2005 年 11 月 4 日英國修改警方法規(Serious Organized Crime and Police Act 2005，簡稱 SOCA)，賦予英國警察有權利於路邊臨檢時扣押無保險汽車¹⁸：。

(1)、根據英國 1988 年道路交通規則第 143 條(要求投保)及第 145 條(最低投保金額)之規定，在英國行駛之汽車，須購買無上限之第三人體傷責任險(含死亡)及不低於

¹⁸詳附錄八 SOCA 第 152 條(節錄)，全文可查詢
http://www.opsi.gov.uk/acts/acts2005/ukpga_20050015_en_1

25 萬英磅(約新臺幣 1,375 萬)之第三人財損責任險。¹⁹

(2)、英國警察於路邊臨檢時，若發現有未保險車輛可先當場扣押並拖走(Seizures)未保險車輛。英國警方近年扣押未投保車輛數如下：

期間	扣押車輛
2005(11 月開始)	約 4,000 輛
2006	約 78,000 輛
2007	約 150,000 輛

(3)、車主要領回車輛，須先繳交 200 英磅(約新臺幣 11,000 元)之罰款，拖吊費 105 英磅(約新臺幣 5,775 元)及保管費(每日約 12 英磅(約新臺幣 660 元)以及已購買保險之證明。



上圖:被英國警方扣押之無保險車輛中，不乏保時捷等名貴車種。

(4)、逾期未領回之無保險車輛，警方可銷毀或拍賣。

(5)、另駕駛人會被記 6 點違規紀錄，超過一定點數即會被註銷駕駛執照。

¹⁹詳附錄九 Road Traffic Act 1988 第 143 條(節錄)，全文可查詢
http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1988/Ukpga_19880052_en_1

(6)、2005 年 11 月 8 日，英國警方與 MIB 合作，由 MID 挑出全英國未保險車輛最多之 4 個地區執行第 1 次“責任專案”(Operation Libility)，當天就有 512 輛未投保車輛被扣押，其中有 95 部未保險亦未繳交汽車相關稅金。

(7)、另外 2006 年 1 月到 10 月之間，僅 5 個地區警方執行此類專案，即有 42,767 輛無保險車輛被扣押：

地區	扣押車輛	銷毀或拍賣
GMP	10,368	35%
W. Yorks	7,207	48%
Merseyside	8,000	47%
W. Mids	14,379	38%
Met	2,818	30%
合計	42,767	40%

4. 警方查詢 MID 資料庫次數統計

年度	查詢次數
2002	7,227,221
2003	8,377,631
2004	10,065,879
2005	15,157,827
2006	25,365,031
2007	39,706,951

5. MIB 進一步於 2007 年 4 月成立警察協助熱線
(The MIB Police Helpline, 0845-165-2999)

協助警方立即查詢被攔檢車輛是否有投保：

時程	英國警方使用比例
2007 年 04 月	少數志願單位試用
2007 年 05 月	全英國 27% 警方單位
2007 年 09 月	全英國 41% 警方單位
2007 年 11 月	全英國 67% 警方單位
2008 年 02 月	全英國 100% 警方單位 (共 51 個單位)

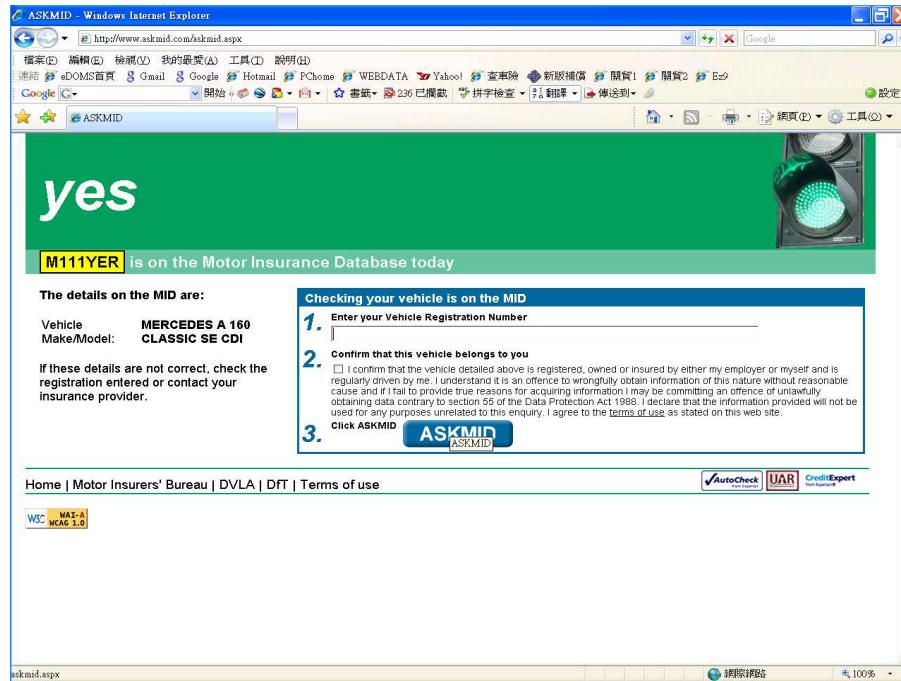
6. 由於未投保車輛有拖吊之風險，故 MIB 於 2007 年 8 月 6 日成立查詢站台 [WWW.ASKMID.COM](http://www.askmid.com)，讓車輛所有人能隨時查詢其車籍資料是否存在 MID 資料庫之中，以免被警方攔檢扣押，其站台設計十分簡潔，茲簡介如下

(1)、查詢畫面(僅輸入車號即可)

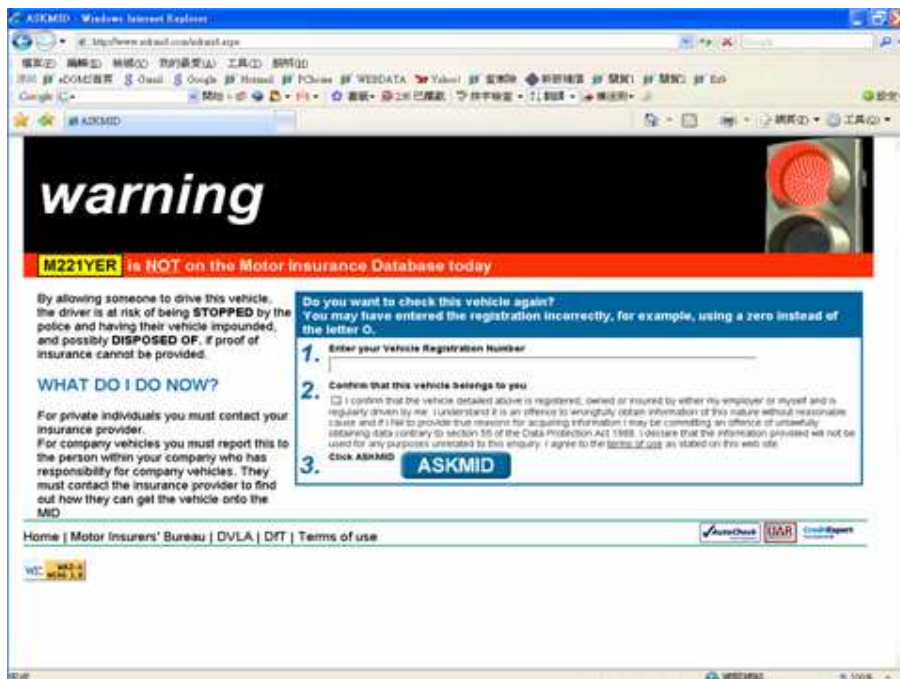


(2)、回應畫面

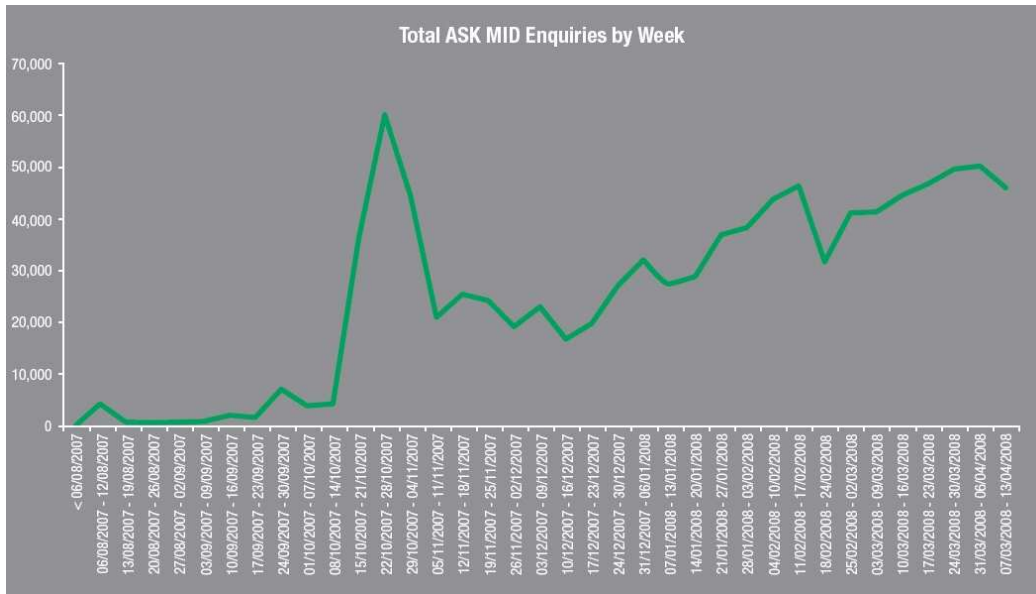
①、有保車(綠燈 OK, 資料含廠型代號)



②、無保車(紅燈警告)



(3)、查詢使用情形(目前每週約 4 萬筆)



7. 此外，為了因應上述警方及民眾的查詢需求，MIB 現亦要求各會員公司須在下列時限內將每一筆汽車保險資料(含批改資料)上傳至 MID，以免警方查詢不到而錯誤扣押或民眾查詢不到而抱怨之情況：

資料名稱	內容	期限	須完成上傳比例
MID1 Private	私人車輛	7 天	95%
MID2 Polices	車隊保單(如運輸行、客運公司)	14 天	95%
MID2 Vehicles	車隊車輛(如客運公司之遊覽車)	21 天	95%

8. 執行成效-Guarantee Fund 申請件數減少

年度	申請件數	增減%
2005	37,700	

2006	36,300	-3.8%
2007	34,200	-5.8%

9. 據 Mr. Trevor Harrison 於簡報中透露，英國已在研議修法，計劃讓警方檢查及扣押無保險車輛之範圍擴大到靜止中之車輛，亦即讓警方可對在停車場、路邊停車等之車輛檢查是否有投保，如果沒有保險即將該未保險汽車扣押拖吊，此計劃可能在 2009 年中會完成立法。

10. 另 MID 除與 DVLA(英國監理處)之資料庫有直接連線提供查詢外，尚有一 MIDIS 站台，主要係提供給英國保險業者、保險輔助人、特約義務律師等特定人員查詢汽車投保資料之用，對外並不開放。

陸、我國與英國補償相關制度之比較

一、補償制度之比較：

No	比較項目	我國	英國
1	何時實施汽車交通事故補償機制	西元 1998 年 1 月 1 日	西元 1946 年 6 月 14 日(MIB 成立)
2	補償制度之法源基礎	強制汽車責任保險法	英國政府與 MIB 之間簽定之二項協定：無保險駕駛者協定(Uninsured Driver' s Agreement, 最近一次修訂係於 1999 年)及無法查究駕駛者協定(Untraced Driver' s Agreement, 最近一次修訂係於 2003 年)
3	補償制度之主管機關	行政院金融監督管理委員會	英國運輸部，以不委託 MIB 辦理補償業務及增加汽車保險業者稅

			負等消極手段間接達成監理目的。
4	補償金之來源	自汽、機車強制汽車責任保險保費提撥分擔額	向 MIB 之會員(汽車保險)公司收取徵收額(LEVY)
5	補償金之分擔額提撥比率	汽車提撥 3% 機車提撥 2%	由 MIB 估算，再由會員公司按前一年該公司汽車責任險簽單保費占全市場之比例分擔。
6	補償(保障事業)制度機關	財團法人汽車交通事故特別補償基金	MIB
7	產物保險公司與補償機關之關係	委任契約。	所有承作汽車保險之保險公司均須為 MIB 之會員。
8	何種情況，汽車交通事故之請求權人得申請補償金	1. 事故汽車無法查究 2. 事故汽車為未保險汽車 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 4. 事故汽車全部或部分為無須訂立本保險之汽車	1. 加害汽車肇事逃逸 2. 加害汽車為未保險汽車 3. 英國公民被外國車輛撞及肇事之案件
9	汽車交通事故之請求權人申請補償金，是否須論究受害人或加害人之肇事責任	採無過失主義；不論受害人或加害人有無過失，汽車交通事故之請求權人可申請補償金	採過失責任主義；對造加害人必須有過失，若被害人須付部分或全部肇事責任時，MIB 之補償可能會減少或不予補償
10	辦理補償案件之單位	由財團法人汽車交通事故特別補償基金委託產物保險公司辦理	大部分案件由 MIB 自行辦理，少部分在偏遠地區或較複雜之案件則委託其會員公司代為辦理。
11	申領補償金的主體為何	1. 受害人受傷或殘廢，由本人申領補償金 2. 受害人死亡，由其遺屬申領補償金	1. 受害人受傷或殘廢，由本人申領補償金 2. 受害人死亡，由其家屬申領補償金
12	補償(保障事業)請求權時效	2 年	體傷 3 年(須在 14 天內向警方報案)，財損 6 年(須在 5 天內向警方報案)
13	補償給付項目為何	1. 傷害醫療費用給付 2. 殘廢給付	1. 傷害費用給付(含殘廢) 2. 死亡給付

		3. 死亡給付	3. 財物給付
14	補償金(保障事業)給付金額為何	1. 傷害醫療費用給付,最高新台幣 20 萬元 2. 殘廢給付最低新台幣 4 萬元;最高新台幣 150 萬元 3. 死亡給付新台幣 150 萬元	1. 傷害費用給付及死亡給付無上限,但有時須透過仲裁或法院裁判確定金額。 2. 財物損失最高 100 萬英鎊。(有 300 英鎊之自負額)
15	受害人領有社會保險金額時,應否扣除該金額	事故發生於 94 年 2 月 7 日以前者,須扣除社會保險金額;該日之後無者須扣除社會保險金額。	受害人獲有任何其它來源之給付時,必須扣除該金額。
16	受害人自加害人領有賠償金額時,應否扣除該賠償金額	受害人自加害人領有賠償金額時,須扣除該賠償金額。	受害人自加害人領有賠償金額時,須扣除該賠償金額。
17	給付補償金予受害人或其遺屬後,是否向加害人求償。	在補償金額範圍內,特補基金會向加害人求償。	有特約義務律師協會協助向加害人求償 MIB 之補償及受害人之其它損失。

二、 補償機構與產物公司之間關係之比較

No	比較項目	我國	英國
1	從屬關係	特補基金與各產險公司分別獨立,無從屬關係。	所有承作汽車保險之保險公司均須為 MIB 之會員,關係較為緊密。
2	產物保險公司與補償機關之關係	委任契約。	所有承作汽車保險之保險公司均須為 MIB 之會員,否則不發給營業執照。
3	業務往來之依據	特補基金與各產物保險公司每年簽定之委任契約	依 MIB 會員章程規定雙方權利義務。
4	辦理補償案件之單位	由特補基金委託各產物保險公司就近辦理。	大部分案件由 MIB 自行辦理,少部分在偏遠地區或較複雜之案件則委託其會員公司代為辦理。
5	委託補償案件辦理模式	每月已決案件由各產物保險公司先行墊付,次月再向特補基金請求歸墊。	少部分委託會員公司辦理之案件,同樣由會員公司先行墊付, MIB 會於次月歸墊。
6	補償金額高	與特補基金有關,與各產物	補償金額會影響會員公司次年繳

	低之影響	保險公司較無直接關連	納之徵收額(LEVY) 之高低, 影響較大
7	對補償事務之參與	各產險公司對特補基金之事務無直接影響之權利	可藉由會員大會表決影響 MIB 之事務決定

三、MID 與我國強制汽車責任保險查詢中心之比較

No	比較項目	我國	英國
1	資料庫名稱	強制汽車責任保險資料查詢中心(以下簡稱查詢中心)	MID
2	成立時間	1998 年 1 月 1 日	2001 年 1 月 1 日
3	維運單位	財團法人保險事業發展中心委託關貿網路股份有限公司維運。	MIIC, 2006 年 7 月 1 日改由 MIB 維運
4	投保資料是否直接輸入資料庫	否, 須經由各產物保險公司輸入電腦, 再由每天之批次作業上傳至查詢中心, 故有時間差, 目前規定須在 5 日內傳送至查詢中心 ²⁰ 。	否, 須經由各產物保險公司輸入電腦後再上傳至 MID, 目前依保單性質而有不同之上傳資料要求時限。(個人車保單 7 天, 車隊保單 14 天, 車隊車輛 21 天)
5	與監理機關連線	目前監理機關之資料庫係委託中華電信數據通信分公司(以下簡稱中華數據)維運, 而中華數據係每天於固定時間與查詢中心勾稽資料, 非直接連線。	MID 直接與 DVLA(Driver and Vehicle Licensing Agency, 即英國監理處)資料庫連線, 隨時供查詢。
6	辦理監理業務限制	未投保強制汽車責任保險者, 不得辦理各項監理業務 ²¹ 。	於 MID 無保險資料車者, DVLA 不辦理各項監理業務。
7	與警察機關連線	目前查詢中心與警察機關無直接連線, 而中華數據與警察機關之間會交換車籍資料, 但無強制保險之資料。	與警察機關之資料庫直接連線, 隨時提供查詢, 另 MIB 設有警察熱線, 可另提供警方確認之用。
8	警方對於無保險車輛之	警方於執行路邊稽查或交勤務時, 對未出示強制證或未	警方對未出示強制證或未投保者, 當場扣押並拖吊無保險車

²⁰強制汽車責任保險法第 19 條第 2 項:「保險人應於本保險契約成立後五日內, 將承保資料傳輸至主管機關及中央交通主管機關指定之機關(構)。」

²¹強制汽車責任保險法第 16 條第 2 項:「公路監理機關對於有下列情事之汽車, 不得發給牌照、臨時通行證、換發牌照、異動登記或檢驗: 一、應訂立本保險契約而未訂立。二、本保險有效期間不滿三十日。但申請臨時牌照或臨時通行證者, 不適用之。」

	措施	投保者，會在「舉發違反道路交通管理事件通知單」右上角註記，經中華數據比對查詢中心確實無投保資料者，再由監理處開立「舉發違反強制汽車責任保險通知單」並視未投保車輛種類及有無肇事而有不同之處罰規定 ²² 。	輛，另處以 200 英磅之罰款並對駕駛人註記 6 點違規記錄。(駕駛人被註記 6~8 點即有可能會被吊銷駕照。)
9	與保險公司連線	有，每日傳送簽單及異動資料。	有，每日傳送簽單及批改資料。
10	開放保險公司查詢	有，2004 年 1 月 1 日開放強制汽車責任保險法定總保費查詢中心，須申請帳號及密碼， http://insfee.autoins.net.tw/	有，2003 年 1 月 19 日開放 MIDIS 站台，須申請帳號及密碼， http://www.midis.org.uk/
11	開放保險輔助人查詢	有，2006 年 12 月 15 日開放強制汽車責任保險法定總保費查詢中心，須申請帳號及密碼， http://insfee.autoins.net.tw/	有，2003 年 1 月 19 日開放 MIDIS 站台，須申請帳號及密碼 http://www.midis.org.uk/
12	開放民眾查詢	暫未開放眾查詢，強制汽車責任保險保險費查詢系統， http://public.autoins.net.tw/	有，2007 年 8 月 6 日開放 ASKMID 站台，民眾可自由查詢， http://www.askmid.com/
13	民眾查詢內容	供民眾查詢強制險之保費，內容較多	供民眾顯查詢於 MID 是否有投保資料，內容較簡單

²²強制汽車責任保險法第 49 條第 1 項：「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、經公路監理機關或警察機關攔檢稽查舉發，由公路監理機關處新臺幣三千元以上一萬五千元以下罰鍰。二、未投保汽車肇事，由公路監理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。」

柒、本節結論與建議

我國強制汽車責任保險法，設計之初即參考美、英、日等國之制度，為保障汽車交通事故之受害人或其遺屬在無法獲得強制險機制申領保險金之情況，為填補此項缺口，均制訂補償機制以保障受害人或其遺屬，提供其基本之保障。英國在 1946 年即已有國家保證基金之設立，而英國汽車保險業者亦組成 MIB 負擔此一補償任務，實行至今(2008)已有 62 年，其實務經驗及成效，均值得本基金加以學習，以期提供被害人更完善的保障。

另藉由上述研究可以得知，MIB 近年來最大之變化，無非是將 MIIC 併入後，對於 MID 之各項具體運用，其中有幾項特點甚值學習：

一、設立 ASKMID 站台。

設立 ASKMID 站台供民眾查詢其所有之車輛之投保情況，若民眾於投保之後於 ASKMID 站台查詢不到資料，勢必會向其投保之公司反映並要求立即更正資料；如此一來，即間接強迫保險公司對於民眾投保資料之正確性及即時傳輸須特別注意，特別是車牌號碼等基本資料，應注意儘量減少錯誤產生；相信此項措施對於減少民眾誤被裁罰及強制車險資料庫之正確性，定有十分正面之效益。

二、與監理單位之合作，互通資料。

我國之強制汽車責任保險係採從人及從車因素，因此監理機關之車牌號碼、車種及乘載人數等，均係強制險保險費計算之重要參考因素，因此若能與

監理機關充分合作互通資料，相信對於強制險保費之計算正確性及民眾權益之保障定能更加提昇。

三、與警方之合作，互通資料。

在警方之各項資料中，是否為單一車禍事故(會影響駕駛人是否可申請強制險理賠)，是否有酗酒(會影響受害人是否觸犯刑法第 185 條之 3 之公共危險罪，而無法申請強制險理賠)，人員傷亡情況等相關資料，均是強制險辦理理賠時之重要依據，因此若能直接與警察機關互通資料，對於加速強制險理賠定有特別之效益。

四、另外英國警方對於無保險車輛可實施扣押等強勢措施，雖然此種強硬手段對於無保險車輛之減少必有一定之功效；然是否可引進國內，可能尚須經過一番研究與討論，因為此種當場扣押車輛之強烈手段，與民眾權益有很大之影響，必經須立法通過方有可能實施。

近幾年來 MIB 在組織管理及補償制度已有重大改變，本次拜訪 MIB 時間太過短暫，無法帶回 MIB 更多之實務經驗。如果可能，建議可由國內相關機構(如保發中心、產險公會等)組成聯合小組，專程前往 MIB 作較長時間之學習，以深入了解 MIB 各項業務之運作，取其優點作為我國強制汽車責任保險法日後修法或實務運作之參考，相信能使我國強制汽車責任保險法更加完善，更能達成「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」之使命！

陸、附錄：

- 一、 Asia Insurance Review 提供之 IAIS Daily(DAY1~3)
- 二、 Uninsured Driver' s Agreement (無保險駕駛者協定)
- 三、 Untraced Driver' s Agreement (無法查究駕駛者協定)
- 四、 MIB 之「ANNUAL LEVY 2008」
- 五、 MIB 之「Q&A」
- 六、 MIB 之申請補償須知「Making a Claim」
- 七、 MIB 之理賠案件申請表格「Claim Form」及權利移轉書
「Conditional Assignment Form」
- 八、 Serious Organized Crime and Police Act 2005 第 152 條
(節錄)
- 九、 Road Traffic Act 1988 第 143 條(節錄)
- 十、 參加 IAIS 年會活動及拜訪 MIB 照片