



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

參訪法國、德國強制汽車責任保險制度 出國報告

姓名：業務處彭經理靜恩、游秘書斯然

派赴國家：法國、德國

出國期間：104年11月24日至12月6日

報告日期：105年3月

目 錄

前言	1
第一章 導論	3
第一節 法、德基本政經概況與產險市場介紹	3
第二節 法、德道路交通肇事情形	5
第三節 歐盟強制汽車責任保險市場措施	8
第二章 法國強制汽車責任保險制度	10
第一節 強制汽車責任保險的發展	10
第二節 強制汽車責任保險的有關規定	11
第三節 保證基金	22
第四節 法國強制汽車責任保險市場	30
第三章 德國強制汽車責任保險制度	37
第一節 強制汽車責任保險的發展	37
第二節 強制汽車責任保險的有關規定	37
第三節 交通事故受害人扶助協會	44
第四節 德國強制汽車責任保險市場	53
第四章 德國 Direct Line 保險公司	61
第一節 沿革與現況介紹	61
第二節 德國 Direct Line 保險公司銷售平台	62
第五章 輕軌電車未納入投保原因分析	64
第一節 法國及德國未將輕軌電車納入強制險投保	64

第二節	輕軌電車特性-----	65
第三節	輕軌電車與車輛造成人身傷害的風險性質不同--	66
第四節	輕軌電車宜另投保其他意外保險-----	67
第六章	結論-----	69
第一節	交通執法影響強制汽車責任保險投保率-----	69
第二節	從學校教育中培養強制汽車責任保險投保意識	70
第三節	網路投保趨勢有助提高強制汽車責任保險投保率	73
第四節	舉證責任與機車事故現場調查之重要性-----	75
第五節	建立諮詢顧問醫師制度與逐步建構網路平台	76
附錄	-----	78
一、	參訪法、德行程表	
二、	拜訪之機構及接待人	
三、	參訪照片	
四、	法國保險聯合公會（FFSA）簡報資料	
五、	法國安聯產險（Allianz）簡報資料	
六、	德國保險聯合公會（GDV）簡報資料	
七、	德國 Direct Line 保險公司簡報資料	

前 言

為持續蒐集各國強制汽車責任保險制度，了解實施近況及借鏡之處，去（104）年底參訪歐盟主要保險先進國家如法國及德國，實地了解其有關道路交通事故第三人責任保險及補償制度之相關規定與現況。

本次行程（104年11月24日至12月6日）原訂安排參訪法國保險聯合公會、保證基金（Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages, FGAO）及法國巴黎人壽，惟因出發前適逢巴黎於11月13日與14日凌晨發生恐怖攻擊事件，保證基金臨時表示，因該基金組織下轄恐怖活動及犯罪行為補償基金（Fund for terrorism acts and other offences），必須處理該傷亡事件，故歉難接待本基金之參訪。另德國行程安排拜訪德國保險聯合公會、交通事故受害人扶助協會（Verkehrsoferhilfe e. V.，簡稱VOH）、Direct Line保險公司及德國保險學會。

這次參訪行程亦順道拜訪經台灣巴黎人壽安排之法國巴黎人壽總公司實驗室，該實驗室提供集團員工與往來之合作夥伴，透過使用實驗室的新科技，想像未來「保險」可創造的商機，例如3D列印、模擬酒駕實驗、遠端機器人服務、鏡子遊戲、無人駕駛車影片展示等。此外，行程安排拜訪德國保險學會，了解其圖書庫藏書及功能，其收藏係以德文為主的書庫及出版品。

因各受訪單位安排的時間有限，而實際拜訪及提問的時間多超出原預定安排時間甚多，另提供資料亦有限，實屬美中不足之處。本次能藉機會進一步瞭解法國及德國的強制險制度，期使建立雙方交流的管道，實屬難能可貴。

第一章 導論

第一節 法、德基本政經概況與產險市場介紹

壹、 法國及德國基本政經介紹

歐洲聯盟（European Union，縮寫 EU），簡稱歐盟，是根據 1993 年生效的《馬斯垂克條約》所建立的政治經濟聯盟，現擁有 28 個成員國。歐盟總面積 4,381,376 平方公里，至 2014 年為止共有人口大約 5.07 億，人口數僅次於中華人民共和國和印度，居世界第三。據國際貨幣基金統計，2014 年歐盟的 GDP 達到 18.399 兆美元，超過美國（17.4 兆美元），是世界最大的經濟體¹。

法國與德國同為歐盟的創始會員國（與英國同為歐盟三個最重要的國家），是歐盟大型的工業先進國家，除了在歐洲外，在世界的舞台上自古即扮演著非常重要的角色，2014 年法國與德國基本政經概況比較如下表 1-1：

表 1-1 2014 年法國及德國基本政經概況

比較項目	法國	德國	歐盟
人口總數	6,406 萬	8,077 萬	50,700 萬
占歐盟人口比重	12.6%	15.9%	-----
國土面積(平方公里)	54.76 萬	34.81 萬	438.14 萬
占歐盟土地比重	11.4%	8.2%	-----

¹ 歐盟經濟，維基百科，

https://zh.wikipedia.org/wiki/%E6%AD%90%E7%9B%9F%E7%B6%93%E6%BF%9F#cite_note-1

GDP (百萬歐元)	2,132,450	2,903,790	13,920,016
占歐盟 GDP 比重	15.3%	20.9%	-----
經濟成長率	0.2%	1.6%	0.9%
首都	巴黎	柏林	
憲政體制	雙首長制	聯邦制	
法律制度	大陸法系	大陸法系	
主要語言	法文	德文	

資料來源：自行整理

貳、法國、德國保險市場

根據 Swiss RE 2014 年分析報告，2014 年歐盟成員國保費收入總額約 1.5525 兆美元。其中，壽險保費收入 9,005 億美元，產險保費收入 6,520 億美元。歐盟保險密度為 2,758 美元。英國、法國和德國是歐盟前三大保險市場，法國、德國及中華民國的保險指標數值比較如下表 1-2。

表 1-2 2014 年法國、德國及中華民國重要保險指標

國別	產險保費收入世界排名	產險保費收入 (百萬美元)	保險滲透率排名	保險滲透率 (保費/GDP)	保險密度排名	保險密度 (每人保費支出美元)
法國	6	97,759	11	9.0%	13	3,902 美元
德國	3	136,170	24	6.5%	22	3,064 美元
中華民國	18	16,466	1	18.9%	9	4,072 美元

註：本計算保費收入包括直接簽單保費與再保險收入

資料來源：World Insurance in 2014, Swiss Re

第二節 法國及德國道路交通肇事情形

2009 年，歐盟即有 3.5 萬人死於道路交通事故，死亡人數相當於一個中等城鎮的人口，超出 150 萬人受傷，造成經濟損失約 1,300 億歐元。因此，2011 年歐盟發布《歐盟 2011-2020 年道路交通安全政策白皮書》，其中道路交通安全為重要部分，而降低交通事故傷亡人數是評估道路運輸系統安全的關鍵數字。其具體措施包括：提高用路人交通知識的教育水平、加強道路交通安全執法、保護易受傷害的機車駕駛人、老人、自行車、殘疾者、行人的安全、建設和保持更安全的道路設施、保持車輛使用的安全性（如制定車輛路檢路查標準、立法鼓勵增強機車安全性能等）、提高車輛輔助系統功能（如車道偏離警告系統、碰撞預警系統等）。並訂下 2020 年死亡人數降為 2010 年的 50% 目標²。

依據統計³，有關 2013 年法國、德國及我國之道路交通肇事情形如下表 1-3：

表 1-3 2013 年法國與德國及我國道路交通肇事比較

項目	法國	德國	中華民國
汽車登記數（單位：千輛）	38,207	48,912	7,368
機車登記數（單位：千輛）	3,089	4,055	14,195
合計	41,296	52,967	21,563
道路長度（單位：公里）	1,062,693	643,517	42,520
死亡人數（單位：30 天）	3,268	3,399	3,092
受傷人數（單位：人）	70,607	374,142	373,568
交通事故件數（單位：件）	56,174	291,105	278,388
道路交通肇事率—按車公里計算 （單位：件/億車公里）	10.3	43.7	132.3
道路交通肇事死亡率—按車公里 計算（單位：件/億車公里）	0.6	0.7	1.1
道路交通肇事受傷率—按車公里 計算（單位：件/億車公里）	13	56	158.2

註：車公里：指「延車公里」＝指一段期間內，所有車輛於道路路網行駛里程之

² 歐盟 2011-2020 年道路交通安全政策取向，

<http://wenku.baidu.com/view/f2a60437eefdc8d376ee3280.html>

³ 103 年主要國家交通統計比較，交通部，2015 年 4 月。

總計。

資料來源：交通部

資料顯示法國的交通安全明顯遠勝於德國，尤其在交通事故受傷人數統計上。法國的交通管理政策特色如下：

一、取得駕照不易：駕照考試包括交通法規和道路駕駛考試兩部分，交通法規學習通常需要半年，涉及每個細節和汽車機械常識等。路考時間長達35分鐘，其間只要考試者出現一個明顯失誤就會被判不及格。考試通過率一直不高，一次性通過者更是鳳毛麟角。

二、嚴格車輛檢查：車檢中心之檢測人員認可車況後必須在有關單據上簽字，如在一定期限內因車況問題導致事故，檢測人員將被追究法律責任。

三、公路質量與設施極佳：公路網四通八達，路面狀況良好，而且交通標識設置一流。無論是高速公路，還是街邊小巷，何時需要讓行、禁超車、減速，標註清楚。幾乎每個交叉路口都設有指示近、中、遠目的地的醒目路標，確保駕駛不會因找路分散注意力引發事故。

四、使用電子儀器監測道路交通：大量使用車輛監視器。然而，交管部門重視人性化管理，即輕微違規不影響交通者不罰，交通高峰期盡量不罰，確保道路暢通。

第三節 歐盟強制汽車責任保險市場措施

壹、綠卡制度

1952 年，歐洲綠卡制度（一般稱為 the Green Card System，正式名稱為 the International Motor Insurance Card System）正式實施。目前有 44 個國家簽訂，包括俄羅斯、烏克蘭、以色列、伊朗等國。綠卡制度解決兩個問題：

- 一、使用統一的保險標誌，促進車輛跨國流動，避免重複投保的麻煩。
- 二、保證流動車輛肇事後，傷亡者及時獲得賠償，避免陷於費時的涉外侵權訴訟。

綠卡運作上，綠卡由一國的保險人局⁴（Motor Insurers' Bureau）簽發，通常附屬於會員公司公會，保險人局為非營利機構，獨立處理強制汽車責任保險的民事責任，並履行與他國保險人局的協議事務。根據綠卡協議，持有綠卡車輛在其他綠卡國家肇事者，不論車輛原有的強制險保額，肇事地國家都必須給予不低於本國最低限額的保障。

貳、歐盟第五次強制汽車責任保險指令

為建構歐盟統一共同保險市場，1972-2005 年，歐盟頒布五次有關強制汽車責任保險的指令，並通過要求會員國家修改國內立法來落實指令。2005 年歐洲議會和歐盟理事會通過第五次指令。該次指令主要內容如下：

- 一、明確規定成員國可以對入境車輛進行隨機檢查強制汽車責任保險投保情形。

⁴ 各國負責綠卡業務的單位，使用的名稱並不一致，英國稱為保險人局（Motor Insurers' Bureau, MIB），法國稱為中央局（Bureau Central Français, BCF），德國稱為綠卡局（Deutsche Büro Grüne Karte, DBGK），但其中以英國的 MIB 最負盛名，組織功能也最龐大，一般中文對類似綠卡組織統稱為保險人局，因為是由當地經營強制汽車責任保險業務的保險公司組成。

- 二、加強特定情況下受害人的保護，對某些成員國允許特定車輛免除投保義務，規定應將該車輛向理事國報告，並由肇事地國家視為未保險車輛，由補償機構先代為處理理賠事宜，事後有權向該國行使追索賠款。
- 三、提高會員國強制險的最低責任限額為每人 100 萬歐元或每一事故最低 500 萬歐元，財產損失 100 萬歐元。
- 四、一體適用乘客納入受害人賠償範圍。
- 五、投保義務人有權利要求提供 5 年內的理賠紀錄，保險公司必須在接到請求後 15 個工作天提供。
- 六、規定所有會員國受害人有直接請求權。

第二章 法國強制汽車責任保險制度

第一節 強制汽車責任保險的發展

1958 年，法國依據歐洲共同體的《有關汽車義務保險的歐洲條約草案》，通過相關立法，從 1959 年起正式實施強制汽車責任保險制度。

有關法國陸上交通事故所生的民事損害賠償責任及被害人損害填補制度的問題，主要的法源依據是「法國 1985 年 7 月 5 日第 85-677 號法律」(一般也稱 Badinter 法)及「法國保險法典」。

《Badinter 法》有三個目的：

- 一、建立起有關交通事故方面的特殊侵權責任制度；

二、改進交通事故受害人的賠償程序，使當事人之間的公平和解更加容易；

三、建立補償基金制度的規則。

《Badinter 法》規定對交通事故人身損害採取嚴格責任，對交通事故財產損失採納過失責任原則。

保險法典，乃是各種保險法律關係共通適用的原理原則與個別類型保險關係特殊適用的原理原則所匯集而成的法規彙編。保險法典包括「立法」、「命令」及「函釋」三個部分。

第二節 強制汽車責任保險的有關規定

壹、歸責原則

一、人身傷害採嚴格責任

依據《Badinter 法》第 1 條規定該法的適用範圍，適用於因陸上動力交通車輛及其拖掛車輛或半拖掛車輛所引起之交通事故的被害人，即使該被害人是依據契約而被運送時，亦同。但依其固有軌道行駛之火車或電車，不在此限。判斷其是否為交通事故，不考慮車輛是在行駛中或靜止中，也不考慮是否有發生實際接觸。例如：

(一) 正常道路行駛的小客車撞及行人，並拋向撞及另一行駛中的汽車，雖然後一部汽車非此事故的起因，但仍可認為對行人的損害要負起一定責任。

(二) 與受害人未直接碰撞，例如 A 車撞 B 車，B 車又與 C 車相撞，若 B 車與 C 車相撞的原因與 A 車有關，則 A 車要負起一定責任。

(三) 與靜止的汽車相撞，則視其停放是否影響受害人的交通。

有關車輛的定義，根據判例解釋，指在地面上行駛，並裝備能將不同性質能量轉化為機械性能的所有運輸工具。例如：包括小客車、機車、卡車、曳引車、拖車、農業機械等。但火車及依軌道行駛的電車並不包括在內。

對於交通事故場域定義，不限於地面車輛處於流動狀態，不限公共道路或私人道路，對於公共場所的停放，也認為是一種交通狀態。故除車輛行駛的道路外，還包括田地間、停車場、甚至滑雪坡道以及商店停車場。

有關交通事故當事人的範圍規定如下：

(一) 責任人的範圍

1. 車輛所有人，但如果既不是車輛管理人或駕駛人或兩者之委託人，則不需要為事故承擔責任。

2. 車輛所有人以外的駕駛人或管理人，車輛的管理人是指對車輛進行控制和加以管理之人。法院一般將所有人推定為管理人。另依《Badinter法》第3條第1項規定，本條前項所指民事責任保險契約，其承保範圍，應同時包括任何車輛管理人或駕駛人的民事責任，不問其是否經同意而管理或駕駛該車輛。據此，因車輛被偷竊而肇事下，保險公司也應負責。

3. 乘客，由於乘客疏忽導致第三人的損失，例如

乘客不謹慎、不適當開關車門而引起交通事故，也應承擔相應的法律責任。

（二）受害人的範圍

交通事故受害人的範圍，依《Badinter 法》第 3 條第 1 項規定，陸上動力交通車輛駕駛人以外之被害人，就其人身被侵害所受損害，得受賠償，不得以其與有過失予以對抗。但該過錯如為不可原諒之過失，且為事故發生之唯一原因者，不在此限。但該條第 1 項限制駕駛性質的受害人責任，依《Badinter 法》第 4 條規定，陸上動力交通車輛駕駛人就其自己所受損害如有過錯，得限制或排除其損害賠償金額。

但《Badinter 法》的特點是盡可能保護老人、青少年及殘疾人士，該法第 3 條第 2 項規定，前項受害人，如為 16 歲以下或 70 歲以上之人，或事故發生時持有最少等於 80% 之永久喪失工作能力或身心障礙程度證書者，在任何情形下，就其人身被侵害所受損害，得受賠償。但為避免故意行為所致，第 3 條第 3 項規定，前二項所指之受害人，如係故意造成自己損害，不得就其人身受侵害所受損害，向事故加害人請求賠償。

綜上，受害人的範圍整理如下：

表 2-1 人身傷害的賠償原則

受害人的情形	賠償原則	除外情形
<p>非駕駛人</p> <p>1. 年齡在 16 歲以下或 70 歲以上，或事故發生時持有最少等於 80% 之永久喪失工作能力或身心障礙程度證書者。</p> <p>2. 年齡在 16 歲以上 70 歲以下，喪失工作能力或身心障礙程度小於 80% 者。</p>	<p>非駕駛人</p> <p>1. 全額賠償。</p> <p>2. 除受害人有不可原諒之過失責任，且為事故發生之唯一原因者外，應全額賠償。</p>	<p>受害人如係故意造成自己損害，不得就其人身被侵害所受損害，向事故加害人請求賠償。</p>
<p>駕駛人</p> <p>無論其年齡及工作能力或身心障礙程度</p>	<p>駕駛人</p> <p>如有過失，得限制或排除其損害賠償金額。</p>	

二、財產損害採過失責任

《Badinter 法》對交通事故財產損失採過失責任制，其第 5 條第 1 項規定，被害人有过失時，得限制或排除其所受財物損害之賠償。惟依據醫療處方所交付之醫藥用品或器具之賠償，適用關於人身損害賠償之規定。

貳、賠償範圍

根據法國法，受害人的人身損害賠償範圍包括經濟損失

和非經濟損失兩類，其中經濟損失主要有醫療費用、收入損失、住所的整理費用等（如適合無障礙通行的裝修），具體數額需要憑相關支付憑證加以確定；非經濟損失主要包括身體機能的障礙、經受的痛苦、毀容、精神失常等，具體的賠償數額取決於傷害的嚴重程度，由法院根據案件情況評估決定。如果受害人死亡或達監護宣告程度，其親屬也可以主張前述損失賠償。如果受害人傷殘，那要區分暫時性或永久性殘廢兩種狀況，對於前者，只賠付致殘期間的損失和喪失的收入。對於後者，主要是根據醫生出具的殘疾程度證明，來進行推算賠償數額。交通事故中無收入的受害人，如家庭主婦、學生、兒童等可以按照最低工資標準獲得經濟賠償。

法國衡量傷殘嚴重程度以計算賠償數額，使用一種稱為AIPP表（l'atteinte à l'intégrité physiologique et psychologique或稱「關鍵元素醫療數據表」），可依受害人不同年紀，計算永久失能或身體或智力能力的降低的程度，提供賠償數額之參考。

每家產險公司都聘有醫師研判受害人傷亡或殘廢程度，同時醫師群有專屬網路，彼此交換意見及聯繫，以避免醫師判斷上的差異，並可培訓新進醫師的專業能力。

參、責任限額

目前，法國的汽車強制險對人身損害賠償不設上限，對財產損失則按照歐盟的最低標準，每次事故100萬歐元。

肆、理賠程序

一、一般理賠程序

(一)兩車事故且不涉及嚴重人身傷亡事故，如果當事人對事故經過沒有爭議，可以不必通知警察現場處理，由受害人各自向自己保險公司申請理賠。

(二)嚴重交通事故中，當事人應立即通知警察到場處理，如果駕駛人受傷，可由乘客或目擊者代為填寫《事故報告單》，並於交通事故後5日內將上述資料交給自己的保險公司。依法國《車險理賠公約》簡化強制汽車責任保險理賠處理程序，兩車事故如車輛受損，受害人的損失先由自己的保險公司理賠，再由保險公司之間進行事後結算。

二、民事訴訟程序

除可在刑事附帶民事訴訟中，提起民事賠償要求外，可直接向加害人的保險公司直接申請或向保證基金（Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages, FGAO）申請。

依據保險法典第 L. 211-9 條至第 L. 211-24 條規定，因陸上動力車輛所生民事責任的保險人，必須自事故發生後，最多 8 個月期限內，向受害人提出賠償要約。受

害人死亡時，此要約應向其繼承人為之。

事故發生後 3 個月內，保險人如尚未被通知關於請求權人損害的確定狀況時，賠償要約僅具有暫時性質。最後的賠償要約，仍須自保險人被通知此確定狀況之日起，於 5 個月期限內提出。

請求權人得於和解契約訂立後 15 日內，以雙掛號信函，通知解除和解契約。請求權人如不接受保險公司的賠償方案，則可以與保險公司就賠償問題重新進行協商或提起訴訟。

如果保險公司未在法定時限內提出任何賠償方案，或提出數額過低顯失公平，將面臨在法律訴訟中被判處以雙倍賠償利息的風險。《Badinter 法》第 17 條規定，法官在判定賠償數額時，如認為保險人提出的賠償要約數額顯然不足時，得在不影響被害人損害賠償金額之下，依職權判決保險人另行支付一筆依所判定應賠償金額最多百分之十五的金額予保證基金（FGAO）。

三、車險理賠公約

法國保險公司為簡化任意保險理賠處理程序，方便被保險人，達成兩項重要協議：

(一) Convention IRSA：車體損失預先賠付協議

本協議目的：

1. 加速理賠付款
2. 簡化保險公司間作業
3. 限制司法訴訟

具體作法如下：

1. 建立制式化車體損失理賠申請書（圖 2-1）
2. 建立責任判定表（圖 2-2）

3. 受損車輛之保險公司委託專家評估金額，由請求權人向自己保險公司申請及保險公司先賠付，再由保險公司間結算。

(二) Convention IRCA：人身傷害直接賠償協議

本協議是用於受害人身體遭受交通事故傷害殘廢程度低於 5%，由受害人的保險公司先行理賠後再由保險公司間結算，此部分約占 80% 的案件，。

CONSTAT AMIABLE D'ACCIDENT AUTOMOBILE Modèle n° 00118131340

1 Date de l'accident	2 Heure	3 Localisation	4 Direction relative à l'accident
5 Dégâts matériels à décrire		6 Dommages corporels, blessures et etc.	
véhicules impliqués A et B (dans les cases prévues à cet effet)		autres personnes impliquées	

VÉHICULE A	12. CIRCONSTANCES	VÉHICULE B																
7 Prenez l'assurance (nom) ou direction d'assurance N° de Prénoms Adresse Code Postal - Pays Tél. ou e-mail 8 Véhicule <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 50%;">Marque</th> <th style="width: 50%;">Modèle</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>V° d'immatriculation</td> <td>V° d'immatriculation</td> </tr> <tr> <td>Pays d'immatriculation</td> <td>Pays d'immatriculation</td> </tr> </table> 9 Société d'assurance (ou direction d'assurance) N° de V° de carte V° de carte verte Adresse d'assurance ou carte verte valide de au N° de Adresse Code Postal - Pays Tél. ou e-mail Les d'égâts matériels au véhicule sont-ils couverts par le contrat ? oui [] non [] 10 Conduite (ou genre de conduite) N° de Prénoms Date de naissance Adresse Code Postal - Pays Tél. ou e-mail Permis de conduire (V°) Catégorie (A, B, ...) Permis valide jusqu'au	Marque	Modèle			V° d'immatriculation	V° d'immatriculation	Pays d'immatriculation	Pays d'immatriculation	Mettre une croix dans chacune des cases A ou B selon ce que vous observez au moment de l'accident. A <input type="checkbox"/> pas d'obstacle à l'avant <input type="checkbox"/> obstacle à l'avant (véhicule, piéton, animal, etc.) <input type="checkbox"/> obstacle à l'arrière <input type="checkbox"/> obstacle à l'arrière (véhicule, piéton, animal, etc.) <input type="checkbox"/> obstacle à gauche <input type="checkbox"/> obstacle à droite <input type="checkbox"/> obstacle à gauche et à droite <input type="checkbox"/> obstacle à l'avant et à l'arrière <input type="checkbox"/> obstacle à l'avant et à gauche <input type="checkbox"/> obstacle à l'avant et à droite <input type="checkbox"/> obstacle à l'arrière et à gauche <input type="checkbox"/> obstacle à l'arrière et à droite <input type="checkbox"/> obstacle à gauche et à droite <input type="checkbox"/> obstacle à l'avant, à l'arrière, à gauche et à droite B <input type="checkbox"/> pas d'obstacle à l'avant <input type="checkbox"/> obstacle à l'avant (véhicule, piéton, animal, etc.) <input type="checkbox"/> obstacle à l'arrière <input type="checkbox"/> obstacle à l'arrière (véhicule, piéton, animal, etc.) <input type="checkbox"/> obstacle à gauche <input type="checkbox"/> obstacle à droite <input type="checkbox"/> obstacle à gauche et à droite <input type="checkbox"/> obstacle à l'avant et à l'arrière <input type="checkbox"/> obstacle à l'avant et à gauche <input type="checkbox"/> obstacle à l'avant et à droite <input type="checkbox"/> obstacle à l'arrière et à gauche <input type="checkbox"/> obstacle à l'arrière et à droite <input type="checkbox"/> obstacle à gauche et à droite <input type="checkbox"/> obstacle à l'avant, à l'arrière, à gauche et à droite 11 Indiquez le point de choc initial au véhicule A par une flèche → <div style="text-align: center;"> </div> 13 Dégâts apparents au véhicule A 14 Mes observations Signature des conducteurs A _____ B _____	11 Prenez l'assurance (nom) ou direction d'assurance N° de Prénoms Adresse Code Postal - Pays Tél. ou e-mail 12 Véhicule <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 50%;">Marque</th> <th style="width: 50%;">Modèle</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>V° d'immatriculation</td> <td>V° d'immatriculation</td> </tr> <tr> <td>Pays d'immatriculation</td> <td>Pays d'immatriculation</td> </tr> </table> 13 Société d'assurance (ou direction d'assurance) N° de V° de carte V° de carte verte Adresse d'assurance ou carte verte valide de au N° de Adresse Code Postal - Pays Tél. ou e-mail Les d'égâts matériels au véhicule sont-ils couverts par le contrat ? oui [] non [] 14 Conduite (ou genre de conduite) N° de Prénoms Date de naissance Adresse Code Postal - Pays Tél. ou e-mail Permis de conduire (V°) Catégorie (A, B, ...) Permis valide jusqu'au	Marque	Modèle			V° d'immatriculation	V° d'immatriculation	Pays d'immatriculation	Pays d'immatriculation
Marque	Modèle																	
V° d'immatriculation	V° d'immatriculation																	
Pays d'immatriculation	Pays d'immatriculation																	
Marque	Modèle																	
V° d'immatriculation	V° d'immatriculation																	
Pays d'immatriculation	Pays d'immatriculation																	
11 Indiquez le point de choc initial au véhicule A par une flèche → <div style="text-align: center;"> </div> 13 Dégâts apparents au véhicule A 14 Mes observations	11 Indiquez le point de choc initial au véhicule B par une flèche → <div style="text-align: center;"> </div> 13 Dégâts apparents au véhicule B 14 Mes observations																	

Copyright 2010

圖 2-1

1/3A

X et Y circulent dans le même sens sur la même chaussée

X et Y circulent sur une même file.

	X	Y
10 X et Y circulent dans le même sens.	0	1

X et Y circulent sur deux files.

13 X et Y ne changent pas de file.	1/2	1/2
15 X et Y changent de file.	0	1
17 Y change de file et vire à gauche dans une chaussée latérale. X est présumé empiéter ou franchir l'axe médian.	1/2	1/2



financial dispute resolution network

圖 2-2

伍、請求權時效

人身傷亡請求權時效為3年，財產損失請求權時效為1年。但民事案件之訴訟權，自損害發生或擴大時起，經10年而罹於時效。

陸、未投保之處罰

在法國，除警車及其他被證明或認可有賠償能力的機構（如政府部門）擁有的車輛外，所有車輛必須購買強制汽車責任保險，其常用的檢查方式就是查車輛擋風玻璃是否貼有保險標誌，加入歐盟後，投保證明被改為一張綠色卡片。一般交通警察部門須負責檢查，最常用的檢查方式是看車輛擋風玻璃是否貼有保險標章。違反者，將被罰款並吊銷駕照，嚴重者可監禁。

此外，法國負責高速公路巡邏的國家公路警察（Gendarmerie nationale），屬於地區軍方憲兵體系之下，在全國的公路交通網上執行公路安全任務，配備用汽車、摩托車，甚至還配備直升機，以便必要時能從空中拍照舉發違規行為。臨檢是國家公路警察的職權之一，可隨時要求車輛駕駛人停下，以檢驗其身分證件（護照或居留證）、行車證件（駕照或汽車登記證；若車輛為非自有，則需出示車主授權書或租賃證明）及保險證明⁵。法國對駕駛違規行為採取極嚴

⁵ 為什麼台灣車不讓人？看法國如何建立禮讓行人文化，
<http://opinion.udn.com/opinion/story/7885/1100572-%E7%82%BA%E4%BB%80%>

屬的刑法規範，例如超過道路規定限速達 50 公里以上即被視為犯罪行為⁶，酒駕者未釀成嚴重事故，但仍可能需入獄服刑 2 年，或以 4 年的社區服務作為替代；如果因酒駕而撞傷人或撞死人，更可能面臨最高 3 萬歐元的罰金，並坐牢 4 年⁷。

法國對未投保之處罰，通常第一次罰 3,750 歐元，未隨身攜帶保險證明文件罰 135 歐元。

法國強制汽車責任保險投保率約 98%-99%。

第三節 保證基金

法國保證基金（Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages, FGAO），於1951年成立，原旨在保障無保險保障的汽車意外事故及狩獵時遭受意外的受害者，或協助承保此類保險的保險公司失去清償能力後的清理工作以保障保戶，但於2003年8月1日立法之後，該基金提

E9%BA%BC%E5%8F%B0%E7%81%A3%E8%BB%8A%E4%B8%8D%E8%AE%93%E4%BA%BA%EF%BC%9F%E7%9C%8B%E6%B3%95%E5%9C%8B%E5%A6%82%E4%BD%95%E5%BB%BA%E7%AB%8B%E7%A6%AE%E8%AE%93%E8%A1%8C%E4%BA%BA%E6%96%87%E5%8C%96

⁶ 喝酒應注意法律問題，

<http://www.chinalawedu.com/web/178/zw1508058385.shtml>

⁷ 為什麼台灣車不讓人？看法國如何建立禮讓行人文化，

<http://opinion.udn.com/opinion/story/7885/1100572-%E7%82%BA%E4%BB%80%E9%BA%BC%E5%8F%B0%E7%81%A3%E8%BB%8A%E4%B8%8D%E8%AE%93%E4%BA%BA%EF%BC%9F%E7%9C%8B%E6%B3%95%E5%9C%8B%E5%A6%82%E4%BD%95%E5%BB%BA%E7%AB%8B%E7%A6%AE%E8%AE%93%E8%A1%8C%E4%BA%BA%E6%96%87%E5%8C%96>

供的保障範圍擴大，涵蓋各類的強制險。在1999年至2003年間，有5家提供強制汽車責任保險的保險公司倒閉，由於當時這些公司的清算工作仍在持續進行中，因此保證基金便在立法後開始進行干預與追溯處理補償事宜。

保證基金在2003年確定其法律地位後，該基金行政組織擴大，委員會並修訂其章程及各式內部規章。2015年FGAO共有270位職員，管理的基金除了既有的強制險和狩獵險基金外，尚整合了以下三類基金：

(一) 恐怖活動及犯罪行為補償基金 (Fund for terrorism acts and other offences)，該基金於1986年成立。

(二) 愛滋病感染補償基金 (Fund to compensate victims of HIV-contaminated blood transfusions)，該基金於1991年成立。

(三) 石棉中毒受害者補償基金 (Compensation fund for victims of asbestos poisoning)，該基金於2000年成立。

目前保證基金有兩大主要業務：負責強制汽車責任保險基金及恐怖主義行為、其他違法受害者的基金(簡稱FGTI)。

依法國保險法典.421-2 規定，保證基金是私法人資格，由承保因使用陸上動力車輛的所有保險企業組成。目前其董事會成員包括政府部門代表、保險業者及交通事故受害者協會共同組成。

有關保證基金的制度設計及運作分述如下：

壹、申請補償事由

- 一、肇事汽車不明之交通事故(肇事逃逸)。
- 二、未保險車肇事。

- 三、 投保義務人形式上已投保，但經保險公司援引抗辯權主張契約無效，對抗受害人。
- 四、 所投保的保險公司破產，或保險公司正在清算被撤回經營權。

但對於上述一、所致財產損失，除非同時受有身體嚴重身亡，否則不予補償。受害人身分比照《Badinter 法》第 3 條規定，除非是老人、青少年及殘疾人士等，否則依該法第 3 條規定駕駛因有過失責任時，補償金可能受到限制或被排除。

受害人必須提供證據證明，沒有獲得其他任何補償。

貳、 補償範圍

- 一、 財產損失：每一事件 100 萬歐元之最高理賠限度。
- 二、 身體上的損害：理賠金額無上限。
- 三、 所有賠償金額須扣除其他社會保險之給付。

參、 代位權

保證基金對受害人給付後，就給付金額範圍內，取得代位權，再向應負損害賠償的一方求償。

肆、 法國中央局（Bureau Centra Francais, BCF）⁸

於 1951 年創建，為綠卡組織的一部分，以促進歐洲道路交通流通，避免車輛入境他國必須重複投保之麻煩和處理

⁸ Bureau Centra Francais，各國負責綠卡業務的單位，使用的名稱並不一致，法國稱為中央局（Bureau Centra Francais, BCF），參閱註 4
<https://translate.google.com.tw/translate?hl=zh-TW&sl=fr&u=http://www.bcf.asso.fr/&prev=search>

外國入境車輛肇事，使傷亡者能迅速獲得理賠。負責國際綠卡組織的結算責任的案件，例如造成意外事故的動力車輛非在法國註冊，若車輛是在歐盟會員國家註冊，則意外事故的責任歸屬於該綠卡組織，目前有 127 個成員的保險公司可以發行綠卡。該 BCF 每年約處理 55,000 件起涉及外地車輛事故。

伍、請求權時效

- 一、因肇事汽車不明之交通事故所致，受害人必須在事故發生後 3 年內向保證基金提出申請，或是在法院判決生效日後 1 年內提出申請。若因受害人同時受有身體嚴重身亡，則其財產損失於 3 個月內提出。
- 二、因未保險車之交通事故所致，受害人體傷必須自和解日，或司法判決強制執行之日起 1 年內提出申請。財產損失確認後，其財產損失自和解日，或司法判決強制執行之日起 6 個月內提出。若受害人僅受有財產上的損失時，必須在事故後 6 個月內向保證基金提出申請。
- 三、任何情況下，受害人必須事故發生後 5 年內，提出法律訴訟，或與保證基金簽訂協議。

陸、申請文件

當損害涉及個人身體損傷時，自保證基金確認屬法律適用範圍即可進行相關程序，以彌補社會福利機構理賠之不足。而受害者必須提供申請之證明文件如下：

一、請求權人的證明文件－受害人必須符合有關國籍和居住地點原則的規定。如提供身分證影本、護照、居民的許可證等。若是死亡申請案件，則必須提供戶口名簿及公證契約的繼承人。

二、意外事故的證明文件－受害者必須提供證據交通事故事實：

(一) 影印警察或憲兵對意外事故的調查報告。

(二) 若缺少前項調查報告之影本，則影印事故雙方簽署的聯合報告，即在書面和解的證明影本上簽名。

(三) 若無法做到上一點，則必須有發生事故時證人證詞的報告，或至少須有一名證人的損害聲明。

三、有關無保險的證明文件－受害人必須提出保險不理賠或無保險之證明文件。例如肇事責任者已經確定，受害人應取得保險公司拒絕理賠的信，或保險公司對投保人拒保之文件證明。若無保險公司的證明，則以寄予肇事者或車主掛號信之收執聯作為證明。若涉及肇事逃逸案件則須提供警察局的證明。

四、有關損害的證明文件

(一) 體傷申請案件－受害人應提供描述傷害的原始醫療證明，一般實務上為當天事故就醫的醫院證明或主治醫生之診斷證明。在需要情況下，另提供傷勢復原或穩定的證明。

1. 受害人復原後若沒有後遺症發生－保證基金根據提交的醫療證明、收據、未結費用，及已扣除社福機構賠付金額的收入損失，向受害人提出一個補償金額的協議。

2. 受害人復原後若有後遺症發生－保證基金除了向受害人提供一次或多次暫時性的補償給付，同時也可以要求它的專業醫師對受害人做身體檢查，而受害人亦可以依個人選擇請一位醫師陪同出席。當受害人健康情形穩定後，保證基金會根據一份經扣除社福機構賠付金額後的醫療報告，向受害人或保險人、律師提出補償的細目。

(二) 發生有收入損失或懸而未決的醫療或住院費用時－受害人應提供有關收入損失的證明文件，如雇主的證明、繳稅證明、公司的資產負債表等，或有關醫療或住院治療的費用證明和社福機構賠付的證明。

(三) 死亡申請案件－補償金的受益人是受害人之

繼承人，補償金包含經扣除社福機構給付金額後，其精神上的損害、喪葬費用、發生中的費用、及經濟上的損失。其繼承人應提供支付喪葬費的發票和社福機構給付金額的證明，以及因為死亡所造成經濟上損失的證明文件。在發生有財產損失的案件，則應提供任何可以評價該損失金額的證明文件，例如專家報告或已付款的發票證明。受害人或繼承人得到保障基金提出補償的協議後，他可以選擇接受補償（在這種情況下則進行付款）、或與之進行討論、或拒絕其提議的賠償金額。

柒、保證基金財源

其財源主要有以下：

- 一、強制汽車責任保險保費 0.1%。
- 二、保險公司提供基金所需費用 1%。
- 三、未投保肇事者，支付賠償金額 10%，經保證基金通知後，由財政機關來徵收。
- 四、未投保強制汽車責任保險者之罰款，該罰金先交付予稅捐機關，其中 50%再轉交予保證基金。
- 五、保險人提出的賠償要約數額顯然不足或遲延給付受害人之罰款，但須由法院判決。
- 六、對未投保肇事者之求償所得。

七、投資利潤。

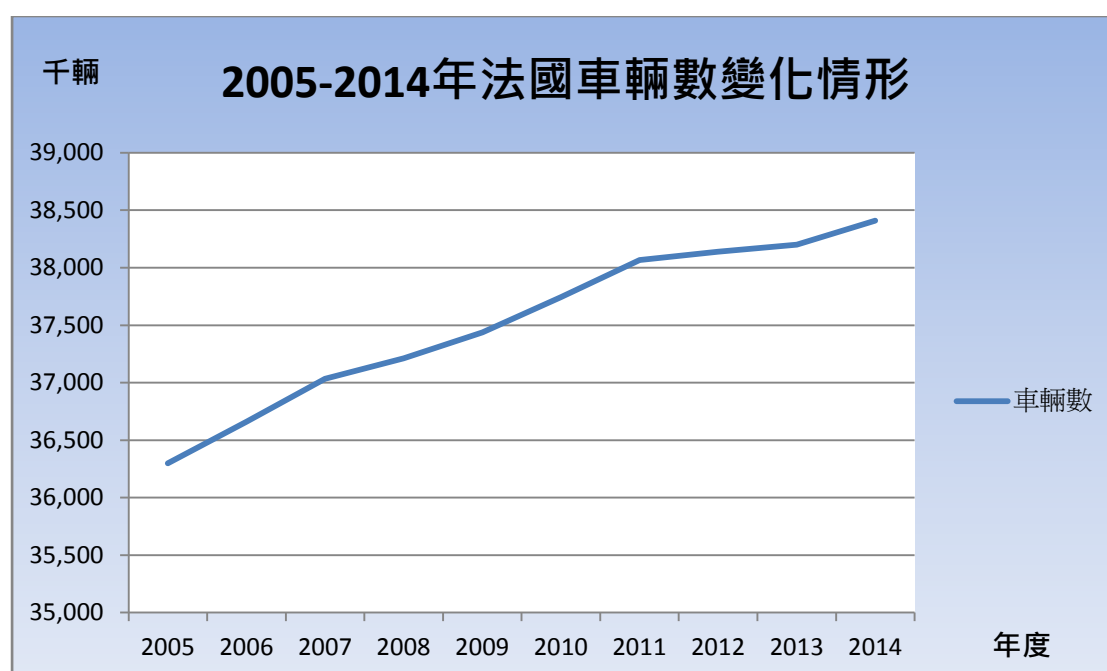
第四節 法國強制汽車責任保險市場

壹、法國道路交通安全狀況

一、車輛數目及增長情形：

表 2-2 車輛數目及增長情形 單位：千輛/%

年	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
車輛數	36,298	36,661	37,033	37,212	37,438	37,744	38,067	38,138	38,200	38,408
變化%	0.7	1.0	1.0	0.5	0.6	0.8	0.9	0.2	0.2	0.5



二、交通事故件數及傷亡人數：

表 2-3 交通事故件數及傷亡人數（未計入財損的件數） 單位：人 / %

年/類別	件數	消長%	死亡	消長%	重傷	輕傷	總受傷	消長%
2005	84,525	- 1.0	5,318	- 4.9	39,811	68,265	108,076	- 0.3
2006	80,309	- 5.0	4,709	- 11.5	40,662	61,463	102,125	- 5.5
2007	81,272	1.2	4,620	- 2.0	38,615	64,586	103,201	1.1
2008	76,767	- 5.5	4,443	- 8.2	36,179	60,726	96,905	- 9.2
2009	74,409	- 3.0	4,443	-	34,506	59,487	93,993	- 3.0
2010	67,288	- 7.0	3,992	- 6.6	30,393	54,068	84,461	- 7.1
2011	65,024	- 3.4	3,963	- 0.7	29,679	51,572	81,251	- 3.8
2012	60,437	- 6.9	3,653	- 8.0	27,142	48,709	75,851	- 6.9
2013	56,812	- 6.0	3,268	- 10.5	25,966	44,641	70,607	- 6.9
2014	58,191	2.4	3,384	+3.5	26,636	46,412	73,048	+3.5

說明：

1. 死亡人數以交通事故發生後 30 日內死亡計算。
2. 輕傷是指在醫院治療時間未達 24 小時。
3. 重傷是指在醫院治療時間達 24 小時以上。

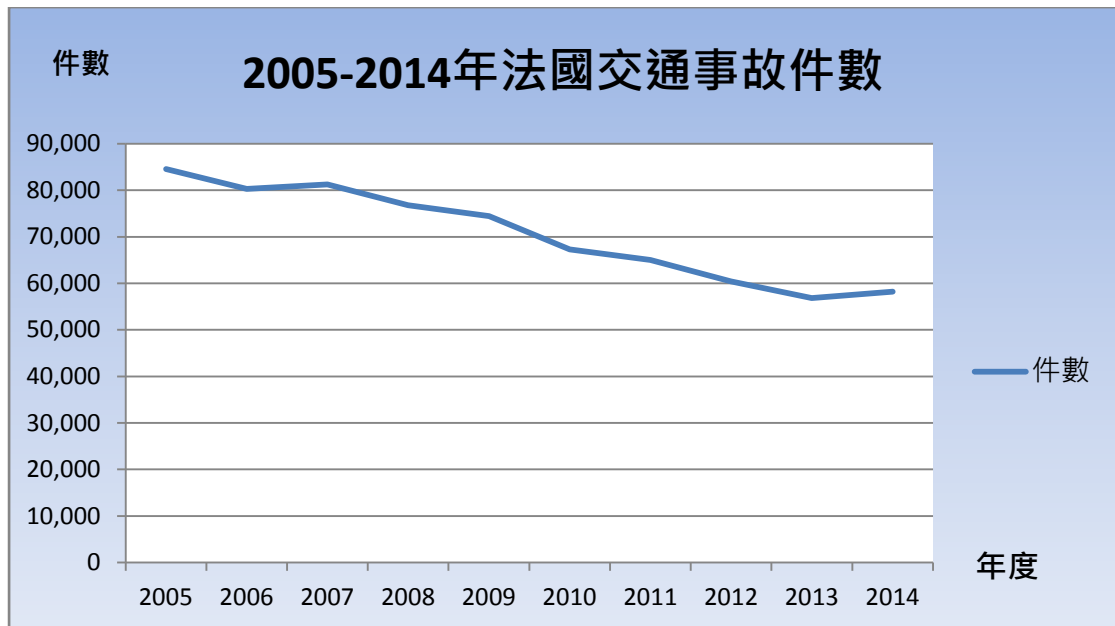


圖 2-4

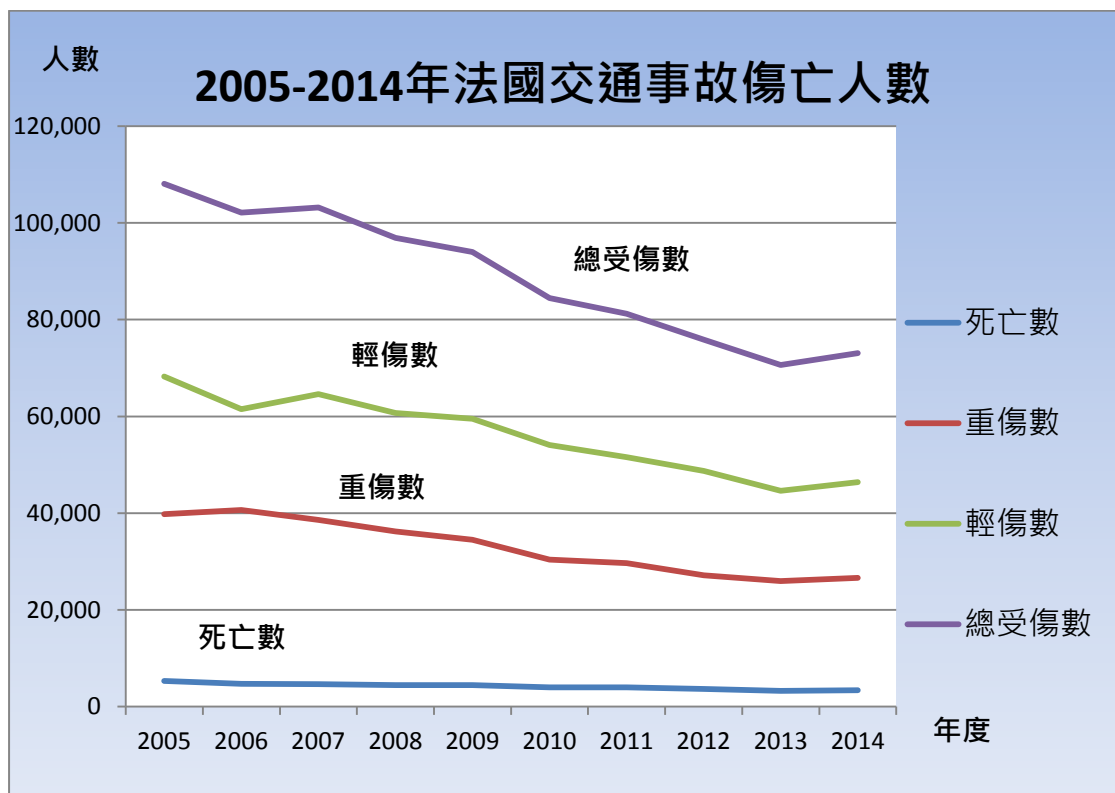


圖 2-5

三、 交通事故受害者死亡原因分析：

表 2-4 2014 年的交通事故受害者死亡原因分析

型態	行人	自行車	機車	自用汽車	營業車	其他	合計
%	15%	5%	23%	49%	4%	4%	100%

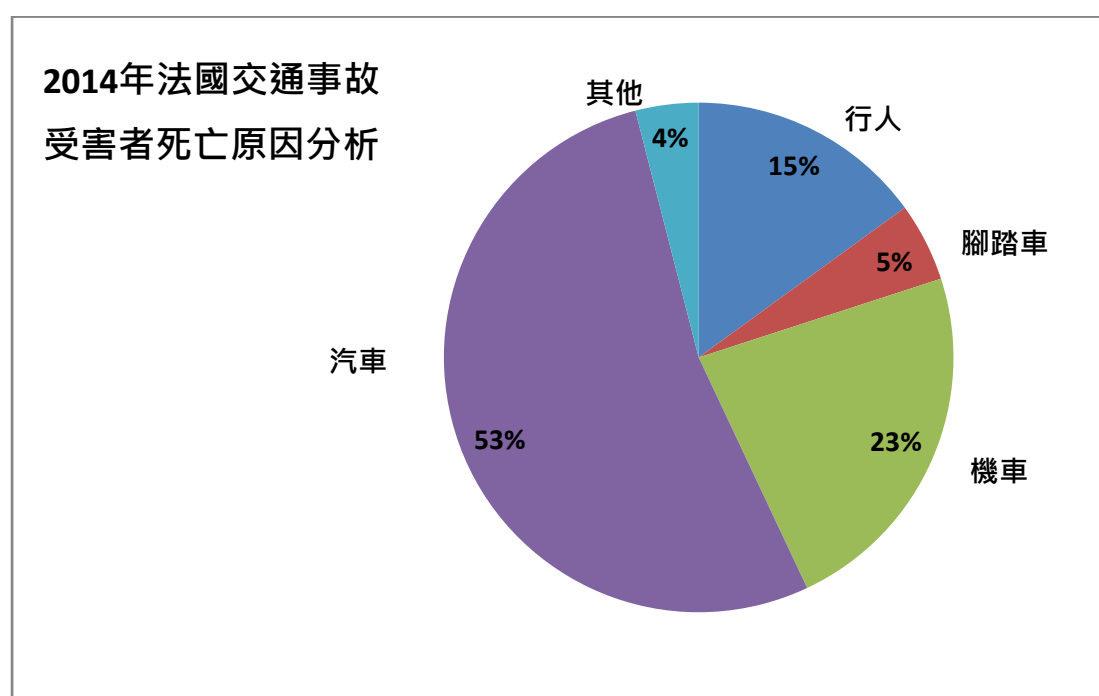


圖 2-6

2014 年的交通事故件數及傷亡數打破 10 年來下降趨勢，其中件數增加 2.4%，死亡人數增加 3.5%，受傷人數增加 3.5%，依據法國保險聯合公會 (Fédération Française des Sociétés d'Assurances, FFSA) 分析其主要原因有二：

(一) 氣候異常暖化，間接使機車活動頻繁，導致事故增加。

(二) 城市間往來交通工具普遍使用自行車、機車等交通工具，以致腳踏車、機車及行人事故增加。

法國交通部門改善道路安全方式如下：

(一) 加強道路臨檢，降低不安全駕駛如吸食毒品或酒

駕。

(二) 加強交通安全教育。

(三) 加裝機動測速雷達。

貳、法國強制汽車責任保險經營情形

法國產、壽險市場相當競爭，依據法國保險聯合公會統計共有 229 家會員公司，127 家經營汽車保險業務。2014 年法國保險業直接簽單總保費收入約 2,000 億歐元，較 2013 年成長 6.1%，其中，2014 年壽險保費收入約 1,489 億歐元，較 2013 年成長 7.6%，2014 年產險保費收入約 511 億歐元，較 2013 年成長 1.9%，2014 年總賠款 1552 億歐元，較 2013 年降低 0.8%。

法國產險保費收入中，以車險保費比重最高，2014 年車險保費達 201 億歐元，占總產險保費 511 億元的 39.33%，但車險賠款率高達 81.01%，高於整體賠款率 70.65%，法國產險費用率約 15%-25%，2014 年車險經營為虧損狀態。

依據統計，法國汽車險理賠件數，體傷占 3%，但占總車險總賠款的 30%，每年約 50-60 億歐元的體傷賠款。財物損失占 97%，每年有理賠成本約 5%-6%。

表 2-5 車險及產險之保費收入及賠款表 單位：十億歐元/%

年	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
車險	17.9	17.7	17.7	17.9	17.8	18.3	18.9	19.5	19.7	20.1

車險 賠款	14.5	14.3	14.5	14.6	15.7	15.5	15.5	15.8	16.2	17.1
車險賠 款率%	81.01	80.79	81.92	81.56	88.20	84.70	82.01	81.03	82.23	81.01
產險總 保費	41.9	42.7	43.7	44.8	45.0	46.0	47.9	49.4	50.2	51.1
產險總 賠款	29.0	30.3	30.1	31.5	31.1	34.2	33.2	35.1	35.9	36.1
總賠款 比率%	69.21	70.96	68.88	70.31	69.11	74.35	69.31	71.05	71.51	70.65
車險保 費比重 %	42.72	41.45	40.50	39.96	39.56	39.78	39.46	39.47	39.24	39.33

參、法國強制汽車責任險保費

法國的強制險費率，由各家保險公司自行釐訂，通常會參考 FFSA 的損失統計資料，計算保費參考許多因素，包括被保險人年齡、事故記錄、被保險人居住城市、車齡、駕駛年資、每年行駛里程數。客戶投保的初始費率係數為 1，部分保險公司對沒有理賠紀錄者之保費乘以係數，通常是 0.95，每次出險保費通常乘以 1.25，減費下限為 50%，加費上限為 300%。⁹

⁹ Car insurance in France Which insurances do you need for your car?

<https://translate.google.com.tw/translate?hl=zh-TW&sl=en&tl=zh-TW&u=https%3A%2F%2Fwww.justlanded.com%2Fenglish%2FFrance%2FArticles%2FTravel-Leisure%2FCar-insurance-in-France&anno=2&sandbox=1>

肆、法國保險監理情形

保險業主管機關審慎監督控制局（L'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution, ACPR），ACPR 係 2010 年 1 月 21 日由原先個別運作的銀行監理機構與保險監理機構整併而成，為法國中央銀行(Banque de France)轄下的獨立金融監理機關，負責全國銀行與保險業之審慎監理業務，可對保險公司缺失提出改進建議，並得處以罰款。

目前監理重點在保險公司落實歐盟要求的預警機制（Solvency II），重視清償能力的監控。

第二章 德國強制汽車責任保險制度

第一節 強制汽車責任保險的發展

1939 年，德國制定《汽車保有人強制責任保險法》，並從 1939 年 11 月 11 日起全面推動強制汽車責任保險制度。

除《汽車保有人強制責任保險法》外，德國規範汽車強制的法律還有其他相關部門法，如《保險契約法》中規定保險契約的一般要件、成立和解除條件及其他原則性規定；《保險監督法》則規定保險公司營運模式、准許經營的險種、清償能力標準以及在強制險方面的經營管理要求。

第二節 強制汽車責任保險的有關規定

壹、歸責原則

《汽車保有人強制責任保險法》第 1 條賦予投保人購買強制汽車責任保險的義務，規定「車籍設於德國境內之汽車或拖車保有人，如果將該車輛用於公共道路或空間使用，則其有義務為自己、汽車所有人、駕駛人及強制汽車保有人責任保險施行細則第 2 條第 2 項所稱之人之利益，締結一責任保險契約並維持其效力。」，故火車及依軌道行駛的電車並不包括在內。該法所稱「直接保有人」指持續一段期間，對車輛有事實上所有、使用或管理之人，實務上適用於汽車保管人、所有人、駕駛人。

2003 年德國《道路交通法》第 7 條對機動交通事故侵權採用嚴格責任制的歸責原則。交通事故發生後，無需受害人舉證便可直接推定汽車保有人對事故造成的人身傷亡或財物損失承擔賠償責任，除非能夠證明自己具有法律所規定的免責事由，即「不可抗力」。

貳、賠償範圍

德國的強制汽車責任保險賠償範圍相當廣，包括受害人的
人身傷亡、財物損失以及其他間接經濟損失。值得注意的是，對於多車共同肇事的情況，德國法規定，各別保險人應在受害人的損害賠償範圍內，分別以自己的保險金額為限，承擔賠償責任，也就是說，受害人可得之填補，係在損害範

圍內，由各被保險人依其應負責任賠償¹⁰。從提供充分的保障角度，數車肇事多個保額疊加使用對被保險人是有益的制度。

依據德國《汽車保有人強制責任保險》，為了保護被害人，使汽車交通事故的受害人迅速獲得保障，從而盡可能對保險人給付條件予以鬆綁，即使被保險人故意或有其他惡意行為導致法定賠償責任，保險人仍予理賠。不過被保險人對其惡意行為最終仍須負賠償責任，例如酒駕，故賦予保險人於理賠後可向被保險人請求的權利。

賠償範圍通常包括以下：

- 一、一切必要且實際發生的醫療及護理費用，包括前往醫療所產生的交通費用，亦可獲得理賠。
- 二、損害賠償義務人必須賠償損害的相關費用與固定收入。因此，不僅是損失的收入，尚包括假期津貼、獎金及加班費，還有喪失工作能力所導致的其他形式的經濟損失，例如：損失的利潤、退休金、及延後進入就業市場所造成的損失。
- 三、如果雇主必須繼續支付受害雇員薪資，原則上受害人不可向損害賠償義務人要求收入減損的賠償，而是由雇主代位向損害賠償義務人請求賠償。
- 四、受傷的受害人有權要求適當的痛苦及痛疼的賠償，

¹⁰ 強制汽車責任保險法，元照出版社，江朝國，2006.10，pp.463-464。

金額取決於這些損失的性質及損傷的嚴重程度、治療期間及過失責任。

五、當受害人死亡時，若其家屬之生計皆依賴其供養，則家屬將獲得生活費用的賠償。

六、原則上，死者的家屬或受重傷者的家屬不可以請求非經濟上的損失。但是，當交通事故造成極為悲慘的精神上的痛苦時，有時也會獲得象徵性的賠償。

參、責任限額

2007年11月起，德國對於人身傷害責任限額每一人250萬歐元，每次事故750萬歐元，對於財物損失，責任限額每次事故100萬歐元，對於與人身傷亡或財物損失無直接及間接關係的財產損失（純經濟損失），每次事故責任限額為5萬歐元。顯然高於歐盟頒布第5次關於強制汽車責任保險指令，2005年第5次指令要求對人身傷害及財產損失最低限額為每人100萬歐元、每一事故500萬歐元，財物損失最低責任限額100萬歐元，間接關係財產損失5萬歐元。

肆、理賠程序

一、承保條件

《汽車保有人強制責任保險法》第5條規定，締約請求只有在下列情形得予拒絕：

- (一) 保險人之營業計畫中有事務性或地域性之限制而無法履行擬訂立之契約；
- (二) 基於要保人違反訂約前重要事項之說明義務。

(三) 未交付第一期保險費或基於保險費債務未履行而終止保險契約者。

《汽車保有人強制責任保險法》第 5 條並規定自動續保程序。保險契約期間一年，如果被保險公司未在其保險契約屆滿一個月以前以書面形式通知終止保險契約時，保險契約自動續保一年。如果被保險人不願意在原保險公司續保，則承保公司必須提供被保險人一份關於保險期間，說明契約有效期間內所申報之理賠次數、金額及日期，如果該損害係可獲給付者，或嗣後仍得有效提出申報者之證明；如損失金額尚未確定，或責任未釐清等因素，保險公司必須設立賠款準備金，如該準備金 3 年內未進行支付而予以撤銷，則保險公司必須通知被保險人。

如果保險期間屆滿或保險公司依照法定事由終止契約，保險公司有義務通知交通管理部門，交通管理部門會檢查是否還有其他保險公司承保，如果汽車沒有投保其他公司之強制險保單而仍上路行駛，交通管理部門有權力吊銷其行照。

二、保險證明

德國法律規定，當汽車保有人為其車申請行照時，必須向交通管理部門證明已經投保強制險，保

險公司出具強制險保單後，被保險人持此保單可在交通管理部門領取行照，並得到一個蓋章的標籤，此標籤必須貼附於汽車牌照上，否則不准上路。交通管理部門對汽車強制險的投保情形管理相當嚴格，統計未投保率不到 1%。

三、理賠程序

在德國，發生汽車交通事故後，是否需要交警到現場取決於事故的嚴重程度。如果損失輕微，不涉及人身傷亡，可不必通知交警到場。在當事人報警的情況下，交警勘察現場後，會出具一份警方報告。根據德國法規定，當事人不能擅離現場，否則將構成刑事犯罪。德國加入綠卡制度後，保險公司在承保業務時，會預先提供歐洲國家交通事故索賠單（European Claim Form），索賠單上預留相關位置，可填寫目擊者姓名、地址以及其他情況繪製簡單現場圖，自事故發生而無須交警到現場處理情況下，雙方可以填寫這一表格，紀錄事故有關情況以作為事後處理糾紛的依據。但如果雙方達不成協議，可通知交警到現場出具查勘報告。在德國，大量的小額案件都在庭外和解。

為了確保受害人儘快得到賠付，《汽車保有人強制責任保險》在索賠程序方面規定：索賠可由受

害人直接向肇事汽車保有人及其保險公司提出，也可由被保險人向保險公司提出。但受害人必須在事故發生 3 個月內通知保險公司有關傷亡或財物損失情況，否則將喪失直接向保險公司主張賠償的權利。為了防止保險詐欺，減少被保險人與保險公司在賠付問題上的爭議，規定理賠申請的人必須提出人身傷害或財產損失證明。如果事故將由法院裁決，被要求承擔責任一方的保險公司將承擔全部法律責任，因為保有人購買的保險已包含此項服務。

保險公司處理理賠時效上，屬單純財物損失之案件一年內結案率超過 90%；另體傷與財務損失併存之案件，一年內結案率則超過 54%。

德國並未設立理賠爭議申訴單位，請求權人如對於保險公司給付的理賠內容未達成協議，可向主管機關德國聯邦金融監管局（BaFin）提出申訴，但聯邦金融監管局並無權決定，僅能提供建議給保險公司。

四、法律時效

(一) 刑事訴訟：時效因交通事故所違反的交通法規及處罰程度不同而有所差異。

1. 輕微違反交通法規的事故：3~6 個月。
2. 違反交通法規而被處以罰鍰的交通事故：6

個月~3 年。

3. 重大交通事故而被處以刑責者：3~5 年。

(二) 民事訴訟：無論是基於嚴格賠償責任或是過失賠償責任，自交通事故發生日起算 3 年。

伍、未投保之處罰

《汽車保有人強制責任保險》第 6 條規定違反投保義務之刑事處罰相當重：

- 一、汽車責任保險契約無效或雖投保但已失效，而仍於公共道路或場所使用汽車或允許他人使用者，處一年以下有期徒刑或罰金。
- 二、行為出於過失者，處六個月以下有期徒刑或罰金。
- 三、行為出於故意者，若於裁判時汽車屬行為人或共犯所有，得沒收之。

第三節 交通事故受害人扶助協會

德國《汽車保有人強制責任保險法》採取明確的責任保險體制，同法第 12 條所建立的交通受害人扶助協會（Verkehrsofferhilfe e. V.，簡稱 VOH）是為了彌補強制汽車責任保險的漏洞而設，以損害賠償責任的存在為基礎。

目前交通受害人扶助協會員工 5 人，與德國保險聯合公會共用辦公室，會員公司 122 家。與德國保險聯合公會之關係如圖 3-1：

壹、介紹

一、歷史沿革

- (一)1955 年建立「肇事逃逸基金」：此基金所提供的補償並非其法定義務，具有自願性。被害人請求補償，亦非其法律上權利。補償事由僅限於因保有人或駕駛人逃逸而無從查知肇事汽車，且僅補償人身傷亡的損害。
- (二)1963 年成立交通受害人扶助協會（Verkehrsoferhilfe e.V.，簡稱 VOH）為具有權

利能力的社團法人。參加成員為「責任-意外-汽車保險聯合會」的所有成員，個別成員與扶助協會間訂立一「利益第三人契約」。此時受害人首度取得請求補償的法律上請求權。補償事由為「肇事逃逸」及「未依法投保責任保險」範圍除人身損害之外，亦包含有限度的財物損害。

(三)1965 年修正汽車保有人強制責任保險法，賦予補償基金明確的法律上定位。

(四)2000 年歐洲議會決議通過第 4 號汽車責任保險指令，要求成員國將將汽車責任保險法規進行統合，並於國內建立補償據點。

(五)2002 年 7 月 10 日，德國藉由汽車所有人強制責任保險法的修正，將歐盟第 4 號汽車責任保險指令轉換為國內法，並且將補償基金的任務與職權賦予扶助協會。基金提供的補償、所需的處理費用與行政費用，由協會成員按照其前一或前二年度的市場佔有率來出資。

二、協會成員

凡在德國境內經營汽車及汽車責任保險之保險業，均可以成為協會的會員。

三、協會組織

協會組織包括社員總會和董事會。此外，還有一個損害處理委員會，專門來處理當特定損害處理費用超過一定限額，或者是對於是否補償以及補償金額出現爭議時進行決定。

依據汽車保有人強制責任保險法第 13 條第 1 項之規定，交通事故受害者救助協會設董事會及行政委員會為管理單位。並另設仲裁委員會，由主席一人、保險業代表一人、及請求權人代表一人共同組成，主席應具備法官資格且立場超然。請求權人不願接受交通事故受害人協會提出之補償建議時，得向仲裁委員會請求仲裁，未經仲裁之案件，索賠人不得向法院提出訴訟，但經提出仲裁請求超過三個月者，不在此限。

四、監督

扶助協會的主管機關為德國聯邦司法部。

貳、申請補償事由

《汽車保有人強制責任保險法》第 12 條第 1 項符合本條所定四種補償事由時，因汽車之使用而受到人身或財物損害，對汽車所有人、保有人或駕駛人享有損害賠償請求權者，得對汽車事故損害補償基金行使其請求權。

《汽車保有人強制責任保險法》並規定請求補償者，以因汽車之使用而受到人身或財物損害，而對汽車所有人、所有人或駕駛人享有損害賠償請求權為前提。如被害人拋棄其對汽車保有人等之賠償請求權，其亦同時喪失對基金之補償

請求權。

法定補償事由：

- 一、肇事逃逸。
- 二、肇事汽車未投保強制汽車責任保險。
- 三、加害人不法且故意所造成的傷害，因保險人不負保險理賠，由交通事故受害人扶助協會給付補償。但損害係由要保人或被保險人故意促成者，其故意行為為交通事故受害人扶助基金之法定除外危險。
- 四、責任保險人失卻清償能力。

要申請肇事逃逸的補償金，仍必須負舉證責任，要有客觀跡證，例如撞痕，玻璃碎片，或目擊證人。

受害人向交通事故受害者救助協會申請補償，仍以肇事者對損失之發生有故意或過失責任為前提，但交通事故受害者救助協會對以下之狀況不負補償責任：

- 一、受害人因政府違反其職務而獲得賠償者，但如係過失違背職務之情形，致所獲之補償有不足時，仍予補償其不足部份。
- 二、受害人所受之損失因社會保險、政府給付、工作薪資或養老金之繼續給付，已獲得補償者。
- 三、受害人為負擔道路修造費用之聯邦政府、邦政府或鄉鎮政府及鄉鎮自治團體者。

德國法律規定，請求人提出申請後3個月內，交通受害人扶助基金要回復或是擬補償內容，若交通受害人扶助基金拒絕補償時，請求權人可向該協會所屬仲裁委員會提出仲裁申請，仲裁委員會將審查他們的案件，如果仍然拒絕補償，

請求權人亦可依正常訴訟程序提起訴訟。

參、補償範圍

2005 年歐盟通過第 5 次指令，其中規定人身傷亡的保險金額最低責任限額每人 100 萬歐元、每次事故 500 萬歐元，財產損失的保險金額最低責任限額為 100 萬歐元。德國交通事故受害人扶助協會規定如下：

- 一、原則上依強制汽車責任保險法關於人身傷亡的最低責任限額每人 250 萬歐元、每次事故 750 萬歐元，財產損失的最低責任限額為 100 萬歐元；與人身或財產無直接及間接關係的財產損失，即純粹經濟上損失保險金額最低責任限額為 5 萬歐元。
- 二、對於肇事逃逸事故之補償，法律特別規定受害人之車損部份不予補償。財損之最高補償金額以上述金額為限，至於精神損失之補償，僅限於遭受重大傷害者。
- 三、所有歐盟的人，只要在德國境內發生交通事故皆可請求，非歐盟國家的人，有簽訂互惠協定的國家，其人民亦可提出申請，直接按發生事故地的給付標準賠付，即便各國標準不一，也無須清算。
- 四、德國人在國外遭受救助基金應予補償之事故，而無法自該國之類似組織獲得補償者。

所謂人身傷害，不僅指身體上的傷害，也包括精神上的傷害在內。故「驚嚇損害」也在補償的範圍內。其損害內容

亦同於強制汽車責任保險，即民法所承認的各種人身損害均屬強制責任保險的承保範圍，包括醫療費用、增加生活上需要之費用、工作能力的喪失、不能工作期間之薪資損失及慰撫金在內。但請求撫慰金的補償，則受到嚴格限制。

財物之毀損、滅失所致之損害亦均在補償範圍內。但被害人的車輛毀損滅失不得請求補償。其他財物毀損滅失的補償，以超過 500 歐元之部分為限。

肆、代位權

交通事故受害人扶助協會對受害人給付後，就給付金額範圍內，取得代位權，再向應負損害賠償的一方求償，其權利如下：

- 一、請求權人對汽車保有人、所有人及駕駛人的損害賠償請求權。
- 二、請求權人對交通事故受害人於其他共同債務人之損害賠償請求權，例如因駕駛人肇事逃逸而為補償，事後查知肇事者，亦得向肇事車輛之保險人求償。
- 三、基金處理費用之求償，基金代賠償義務人向被害人補償後，得請求所有賠償義務人償還其事物處理費用。此等費用包括訴訟費、法庭外的必要鑑定費用、向相關機關查詢資料之費用等等。

若交通事故受害人扶助協會的補償事由係保險人失卻清償能力，則向被保險人代位，以 2,500 歐元為限。

伍、德國綠卡局（Deutsches Buro Grune Jarte E. V.,DBGK）

德國綠卡局是德國主管國際綠卡組織內的結算責任案件的機構，隸屬於交通事故受害人扶助協會，德國司法部從法律角度對交通事故受害人扶助協會進行監管，德國保險聯合公會（GDV）負責對交通事故受害人扶助協會的運行進行財務監督。

陸、請求權時效

自知悉損害及得請求基金補償的情事時起，3 年。若因受害人同時受有身體嚴重傷亡，則其財產損失於 3 個月內提出。

柒、申請文件

一、申請人資料

二、事故資料：事故時間、地點、事故經過、目擊者證詞、警察勘查報告。

三、身體醫療證明或財產損失估價單。

四、侵權行為人資料。

申請方式可用郵寄、傳真或電子郵件方式辦理。

捌、 交通事故受害人扶助協會財源

經費來源規定，有關分攤補償金費用，係由司法部長會同交通部長、經濟部長及財政部長協議，送請聯邦會議同意後訂定。目前係由承保汽車責任保險之保險公司，依前1年度汽車責任保險費之0.01%繳付分攤額，但為支應因保險人喪失清償能力所生之理賠案件，各保險公司所分攤之費用，最高不超過其汽車責任保險費總額之0.5%為限。交通事故受害人扶助協會的財源不包括未投保強制汽車責任保險之罰鍰。

德國交通事故受害人扶助協會辦公室設在保險聯合公會，由保險聯合公會派員辦理補償業務運作，有利辦公費用及人事費用摺節。

第四節 德國強制汽車責任保險市場

壹、德國道路交通安全狀況

一、車輛數目及增長情形

表 3-1 車輛數目及增長情形 單位：千輛/%

年度	2010	2011	2012	2013	2014
機車	3,762.60	3,827.90	3,908.10	3,983.00	4055.00
汽車	46,421.80	47,074.20	47,827.10	48,408.00	48,911.80
合計	50,184.40	50,902.10	51,735.20	52,391.00	52,966.80
變化%		1.40	1.60	1.20	1.10

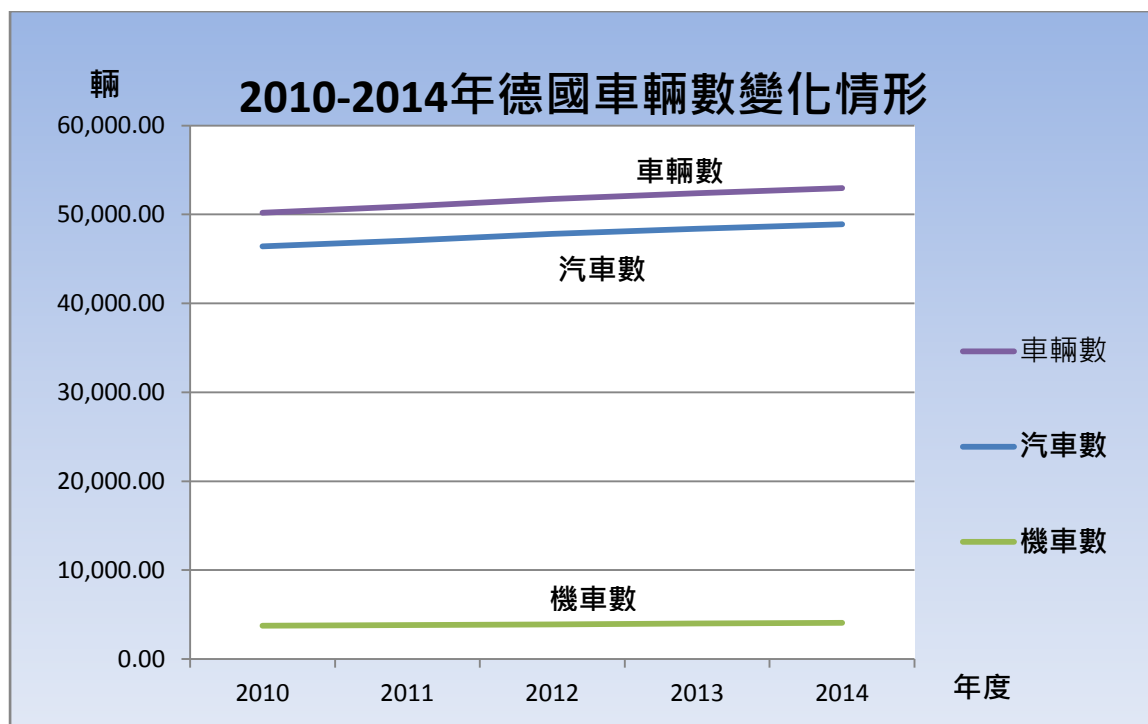


圖 3-1

二、交通事故死傷人數：

表 3-2 交通事故傷亡人數 單位：年/件/人

年/類別	件數	死亡數	受傷數
2005	336,619	5,361	433,443
2006	327,984	5,091	422,337
2007	335,845	4,949	431,419
2008	320,614	4,477	409,047
2009	310,806	4,152	397,671
2010	288,297	3,648	371,170
2011	306,266	4,009	392,365
2012	299,637	3,600	384,378
2013	291,105	3,339	374,142
2014	302,435	3,377	389,535

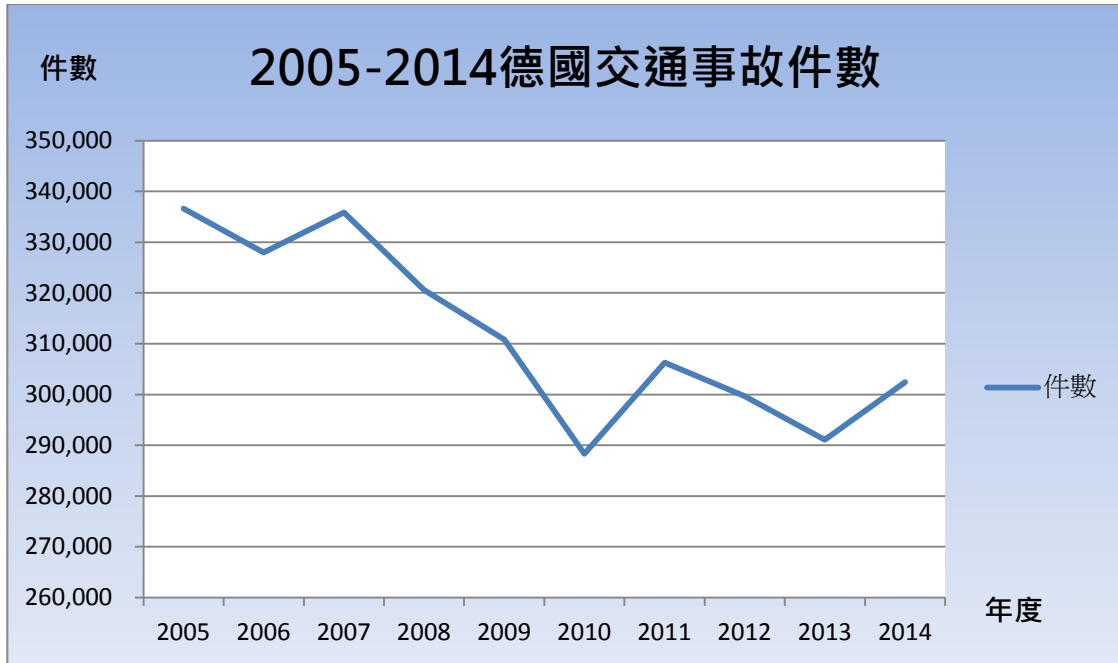


圖 3-2

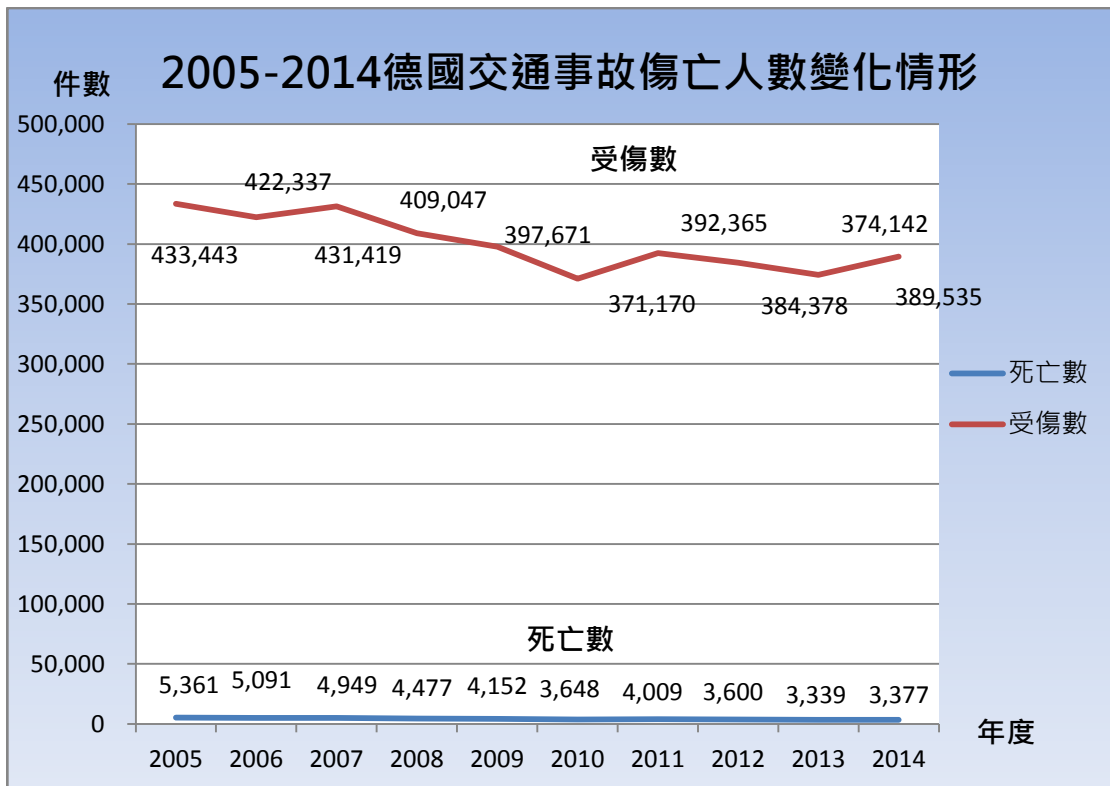


圖 3-3

貳、德國強制汽車責任險經營情形

德國產險市場相當競爭，依據德國保險聯合公會（Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.，簡稱 GDV）共有會員公司 460 家，533,000 從業人員，其中產險公司 229 家。其組織架構詳如本報告第 45 頁。

2014 年德國產險業直接簽單總保費收入約 626 億歐元，較 2013 年成長 3.3%，2014 年產險賠款支出約 454 億歐元，較 2013 年減低 8.6%。（表 3-3）

德國產險保費收入中，以車險保費比重最高，2014 年車險保費達 244 億歐元，占總產險保費 626 億元的 39.00%，但車險賠款率高達 84.73%，高於整體賠款率 72.52%（表 3-4）。汽車責任險保費達 146 億歐元，汽車責任險賠款達 131 億歐元，賠款率 89.41%（表 3-5），若以一般產險費用率約 20%-30%，車險經營大都為虧損狀態，依德國保險聯合公會 2014 年報顯示，僅 17% 產險公司之車險獲利。

理賠醫療費用增加，保費競爭激烈，致德國經營強制汽車責任險的賠款率居高不下，為降低賠款率，許多保險公司加強理賠管理程序，因應請求權人能在短時間內獲得理賠金。

此外，在德國，GDV 估計，2013 年汽車險理賠件數約 975 萬件中，約有 10%，97 萬 5 仟件疑涉及保險詐欺案，損失約 22 億歐元。按照警察機關資訊系統（Police information

system，INPOL) 數據庫顯示，2013 年汽車失竊數量上升到 19,395 件，較前一年增加 5%，比過去五年平均值高約 3%。

德國與其他國家，保險公司交換相關資訊，以降低欺詐行為。另外，部分保險公司已經成立了專門的反欺詐部門。培訓保險人員能提高對欺詐的警覺，以及如何偵測，並邀請保險與警務專家、法律顧問與律師協助。除此之外，保險公司持續與執法機關合作，GDV 特別針對汽車保險，提供合作的平台。

表 3-3 德國 2014 年產險保費、賠款及賠款率

類別	百萬歐元	前一年變動率%
產險保費收入	62,581	3.3
產險賠款支出	45,382	-8.6
賠款率%	72.52%	

表 3-4 德國 2014 年汽車險保費、賠款及賠款率

類別	百萬歐元	前一年變動率%
汽車險保費收入	24,380	4.8
汽車險賠款支出	20,656	-5.1
賠款率%	84.73%	

表 3-5 德國 2014 年汽車責任險保費、賠款及賠款率

類別	百萬歐元	前一年變動率%
汽車責任險保費收入	14,598	4.8
汽車險責任賠款支出	13,052	3.2
賠款率%	89.41%	

參、德國交通受害人扶助協會辦理情形

德國交通受害人扶助協會（GDV）每年約受理 1,200 件案件，給付補償案件約 400 件，2015 年給付 384 件，給付補償金額 429 萬 1 仟歐元，平均每件給付補償金 1 萬 1,174 歐元。

德國投保率高達 99%，補償業務支出占保險費收入約 0.029%，並不重視求償相關業務。

肆、德國強制汽車責任險保費

德國保險聯合公會有專門的統計委員會和精算委員會，負責搜集全國的車險數據並制定各地區強制汽車責任保險的參考價格。這個參考費率是技術性指標，對保險公司沒有約束力，保險公司可以根據自身經營管理情況釐訂費率。

德國車險定價參數可分為基本參數和附加參數。基本參數是市場上幾乎所有保險公司都使用的參數，分為七類：車輛保養情況（僅在車損險定價時使用）、駕駛人職業、行駛

區域、車型、歷史賠付紀錄、年行駛里程數和停車場所有權。其中「車型」是最重要的參數，其變動幅度差異最高可達2700%。附加因素是各公司根據自身情況採用的個性化參數，包括駕駛人年齡、性別、駕駛年限、投保人不動產擁有情況、信用記錄、結婚年限等。

伍、德國保險監理情形

2002年5月1日，德國把德意志聯邦銀行和保險監管、證券監管機構合併，成立統一監管組織-德國聯邦金融監管局（BaFin），保險監理局位於波昂，但銀行監理局與證券交易監理局位於法蘭克福。聯邦金融監管局（BaFin）是一個聯邦機構，由隸屬聯邦財政部部長通過公共法掌管。具有法律特性。該機構大約有1000人，監管2700個銀行，800個金融服務機構和超過700個保險機構。依據保險監理法第92條之規定，為參與保險監理，在BaFin內應成立一個由保險專家組成的保險理事會（Versicherungsbeirat），由8位來自不同保險部門的業者代表（其中2位為保險銷售業的代表）、8位要保人代表、8位保險學及專業協會代表組成。要保人代表由4位來自消費者保護組織及保險經紀人、產業暨中產階級協會、與工會代表組成。

保險監理法第81條規定，在保險監理範圍內，BaFin應監理民營保險公司所有的業務經營、充分監督並維護被保險

人的利益與關注遵守適用保險業務經營的法律。整體上 BaFin 享有廣泛的保險監理職權，屬於嚴格監理制度。現階段 BaFin 最重要的監理保險業工作為落實歐盟的指令以期能保障要保人的權益與避免保險人破產，及另一個重要的立法宗旨，就是要考慮保險公司的所有風險。

第四章 德國 Direct Line 保險公司

第一節 沿革與現況介紹

Direct Line 公司成立於 1985 年英國，以電話銷售汽車保險起家，成立之初僅 63 名員工，目前在英國超過 10,000 名員工，是英國市占率最高的線上銷售保險公司。2012 年改為公開上市公司 Direct Line Group，目前在義大利及德國設立集團子公司。產品主要分布汽車保險、家庭保險、旅遊保險及寵物保險等，核心業務仍是汽車保險商品。

依據 Direct Line 公司統計，德國 1997 年有 132 家保險公司經營汽車險市場，2012 年只剩下 97 家，其中 80 家經營虧損，只有 17 家獲利。

德國 Direct Line 公司為該國線上保險市場的第三大的公司，主要核心業務是汽車保險和家庭保險，據統計 2009 年至 2013 年德國汽車險平均保險收入成長 3.5%，Direct Line 公司成長 9.1%，目前市占率 13%。2014 年汽車險保費收入 24,800 萬歐元，較 2013 年成長 16%。預估 2015 年整體保費收入將達 27,500 萬歐元，盈餘達 750 萬歐元，獲利率 2.73%。

德國的 Direct Line 公司 2015 年資料如下：

- 一、 共 434 位員工，其中 397 位為全職員工。
- 二、 業務部門員工占 70%。
- 三、 32%員工學歷是專科畢業。
- 四、 43 位經理人。
- 五、 員工來自 14 各不同國家。
- 六、 年紀多元化，各年齡層分布很廣。
- 七、 平均年齡 41 歲。
- 八、 43%男性，57%女性。
- 九、 平均服務年資 8.5 年。
- 十、 49 名員工從公司成立服務至今。
- 十一、 170 名員工服務超過 10 年。
- 十二、 三分之一的線上銷售員有 15 年年資。
- 十三、 83%的全職員工具有多功能的專業
- 十四、 未成立工會組織。

第二節 德國 Direct Line 保險公司銷售平台

德國 Direct Line 保險公司的銷售平台運作如下：

一、B2C：

(一) 電話行銷通路。

(二) 網路行銷通路。

二、B2B：

(一) 網路聚合行銷通路(例如利用網路關鍵字引導銷售)。

(二) 保險經紀人通路。

(三) 汽車經銷商通路。

(四) 透過第三者之協會組織，傳遞產品訊息通路。

(五) 透過壽險公司通路。

以德國 Direct Line 保險公司為例，確實能降低管銷成本，例如該公司 2012 年至 2015 年管銷成本如下：

德國 Direct Line 保險公司近 4 年管銷成本比重

年	2012	2013	2014	2015
管銷成本 比重	18.5%	15.7%	14.4%	13.0%

第五章 輕軌電車未納入投保原因分析

第一節 法國及德國未將輕軌電車納入強制險投保

壹、法國

依據《Badinter 法》第 1 條規定該法的適用範圍，適用於因陸上動力交通車輛及其拖掛車輛或半拖掛車輛所引起之交通事故的被害人，即使該被害人是依據契約而被運送時，亦同。

w 根據判例解釋，「陸上動力交通車輛」指在地面上行駛，並裝備能將不同性質能量轉化為機械性能的所有運輸工具。另依法國司法判例對陸上動力交通車輛的解釋，認為《Badinter》規定的交通事故處理原則適用於小汽車、機車、卡車、牽引車、拖車、農業機械車等，火車和在自己軌道上運行的有軌電車不包括在內。對於交通事故場域定義，不限於地面車輛處於流動狀態，不限公共道路或私人道路，對於公共場所的停放，也認為是一種交通狀態。故除車輛行駛的道路上外，還包括田地間、停車場、甚至滑雪坡道以及商店停車場等。

在法國，除火車、警車及其他被證明或認為有賠償能力的機構（如政府部門）擁有的車輛外，所有的車輛都必須購買強制汽車責任保險。

貳、德國

依《汽車保有人強制責任保險法》第 1 條賦予投保人購買強制汽車責任保險的義務，規定「車籍設於德國境內之汽車或拖車保有人，如果將該車輛用於公共道路或空間使用，則其有義務為自己、汽車所有人、駕駛人及強制汽車保有人責任保險施行細則第 2 條第 2 項所稱之人之利益，締結一責任保險契約並維持其效力。」，故火車及依軌道行駛的電車並不包括在內。該法所稱「直接保有人」指持續一段期間，對車輛有事實上所有、使用或管理之人，實務上適用於汽車保管人、所有人、駕駛人。

第二節 輕軌電車特性

輕軌運輸系統在近幾年來為世界各大城市所引用，其原因主要如下：

- 一、建造成本低廉、施工時期短；
- 二、營運成本低廉；
- 三、可以用在不同功能需求及都市環境不同之路徑型式；
- 四、採用在不同功能需求及都市環境不同之路徑型式；
- 五、採用電力供應能源，達到低污染、低噪音、省燃料等環保功能；
- 六、安全性高，適合各年齡層使用等等優點。

依文獻¹¹，可歸納出輕軌電車的一般定義：

- 一、通常是電力驅動的軌道系統。
- 二、可由高架或地下之捷運型式，或地面上之街走型式

¹¹引進 B 型路權之輕軌運輸系統對台灣道路交通之安全與績效之影響-以台南市為例，國立成功大學都市計劃研究所碩士論文，陳家平，1993,9，p.2-2。

來運行。

三、由單一系列車至數個列車組合運轉，通常最多不超過四列車。

四、以地面上之車站月台來接送乘客。

第三節 輕軌電車與車輛造成人身傷害的風險性質不同

輕軌運輸系統之營運安全性均較公車系統為高，原因在於輕軌運輸系統有專屬的路權，在軌道導引下，以固定的路線、路權來運行，在路段中可隔離一般機動車流之動線，減少混合車流之交通事故發生。而公車如同一般機動車輛，可以隨意變換車道、超車，在抵達公車站牌時須轉換至外側車道，其混合車流特性時常造成交通事故發生。

輕軌運輸之安全性均較公車系統高，因為其有固定路線、專用軌道的特性。然而一旦發生交通事故，輕軌運輸系統的死亡率卻很高，原因主要有三大類：

一、人為因素

包括違規、忽視交通號誌、具侵略性的駕駛行為等因素。人為因素對於輕軌之肇事影響最大，主體包括一般機動車輛駕駛者、輕軌列車司機以及行人，例如行人違規闖紅燈、行人擅自闖入輕軌軌道、駕駛者違規闖紅燈、駕駛者違反轉向限制等等，一方面會對交通產生衝

擊，另一方面會影響道路交通安全。

二、 道路交通因素

輕軌之路權設計，其車流方向複雜、如路面狀況不良、輕軌優先之號誌及標誌意義不明確、號誌及標誌設置位置不清楚等因素，可能影響意外事故發生。

三、 車輛因素

包括車輛故障、失控等因素。由於各種車流的動向不定，容易與輕軌列車產生衝突，會造成失控、追撞的事故。

第四節 輕軌電車宜另投保其他意外保險

綜上，輕軌電車之特性，即可能造成的事故原因與汽車有所差異，依國外文獻資料¹²，輕軌運輸系統的交通事故數較公車系統低，然而一旦發生交通事故，其交通事故的嚴重性偏高，故死亡率較其他運具高。與一般汽車之屬性與危險事故性質並不相同，故不宜併入以汽、機車為主體的強制汽車責任保險保障範圍。

¹² 同前揭 11, p.2-18。

第六章 結論

第一節 交通執法影響強制汽車責任保險投保率

德國強制汽車責任保險投保率 99% 以上，法國 98% 以上，兩國能夠創造高比率的投保率，成功之處，首在交通執法單位的貫徹力。其交通部門及警察機關將強制汽車責任保險的臨檢作為重要職掌工作之一。

根據 2015 年統計我國強制險投保率汽車已達 99%，有效機車投保率約 86%，顯然不含機車之汽車投保率已經與德國整體投保率（99% 以上）一樣，並且超越法國（約 98%～99%），但機車族群的投保情形落差，推論可能涉及機車族群保險意識較低或經濟能力較差所致，對維護道路安全保護路人的權益較為薄弱，參考法國、德國交通執法部門的作法，值得借鏡之處。

法國及德國警察可隨時要求車輛駕駛人停下，以檢驗其身分證件（護照或居留證）、行車證件（駕照或汽車登記證；若車輛為非自有，則需出示車主授權書或租賃證明）及保險證明。法國對違反投保規定的車主，將被罰款並吊銷駕照，嚴重者可判監禁。法國對未投保之處罰，通常第一次罰 3,750 歐元，未隨身攜帶保險證明文件罰 135 歐元。

德國對違反投保義務之處罰相當重，依其《汽車保有人強制責任保險》第 6 條規定：

- 一、汽車責任保險契約無效或雖投保但已失效，而仍於公共道路或場所使用汽車或允許他人使用者，處一年以下有期徒刑或罰金。
- 二、行為出於過失者，處六個月以下有期徒刑或罰金。
- 三、行為出於故意者，若於裁判時汽車屬行為人或共犯所有，得沒收之。

未來我國要提升機車投保率，除了持續對機車的宣導教育外，主要仍要仿照法、德，加強交通執法，查驗強制汽車責任保險的投保情形。

第二節 從學校教育中培養強制汽車責任保險投保投保意識

法國 2014 年的交通事故件數及傷亡數打破 10 年來下降趨勢，該國交通部門改善道路安全方式主要可歸類為兩項：

加強道路安全執法及加強交通安全教育。同樣要提高強制險投保率的方式，除前一節建議落實交通執法外，其次建議加強學校教育，尤其是高中或大學階段。

依 2013 年我國交通部函送教育部「學校交通安全業務手冊（大專院校）」之內容，該手冊計 34 頁，其中有關強制汽車責任保險業務不足半頁，詳圖 5-1。

似可建請教育部於學校年度交通安全教育上，將強制險投保的重要性及申請補償事由，列入高中及大專院學生交通安全宣導教材，可由高中公民教育紮根，或於大學通識教育課程中教授，除加強學生對交通安全的認識外，亦使學生對加強用路人的保障－強制汽車責任保險的認識。

建議交通部對該手冊之文字可酌予調整如下：

「汽、機車所有人須依規定投保強制汽車責任保險，保險期間屆滿前亦應辦理續保。」相關規定如下：

(一) 若未投保本保險或保險期滿後未續保，依強制汽車責任保險法第 49 條規定，由公路主管機關處以罰鍰：

1. 為汽車者，處新臺幣 3,000 元以上 15,000 元以下罰鍰。
2. 為機車者，處新臺幣 1,500 元以上 3,000 元以下罰鍰。

3. 若未投保汽(機)車肇事，由公路監理機關處新臺幣 6,000 元以上 30,000 元以下罰鍰，並扣留車輛牌照至其依規定投保後發還。

(二) 如果發生汽車或機車交通事故，而不幸受到傷害或死亡，均可依強制汽車責任保險法申請保險金或補償金。申請補償金之資格：若肇事汽、機車致他人受傷或死亡，符合下列事項之一，則受傷的人，或死亡的人遺屬可向特別補償基金所委託的任一產物保險公司申請補償金，例如：

1. 肇事汽、機車逃逸。
2. 肇事汽、機車無投保強制汽車責任保險。
3. 肇事汽、機車雖有投保，但未經被保險人同意使用，如失竊車肇事。
4. 無須訂立強制汽車責任保險保險契約，如拼裝車或農用車等。

(三) 如果發生汽車或機車交通事故，而不幸受到傷害或死亡，均可依強制汽車責任保險法申請保險金或補償金。保險金或補償金給付內容：

1. 醫療給付：最高金額新臺幣20萬元。
2. 殘廢給付：依殘廢程度分15等級，最高金額新臺幣200萬。
3. 死亡給付：新臺幣200萬元。

(四) 申請保險金或補償金，手續簡便，無須支付費用委託他人代辦，詳情可向財團法人汽車交通事故特別補償基金（電話0800-565-678，網站 www.mvacf.org.tw）或向各產物保險公司查詢。

第三節 網路投保趨勢有助提高強制汽車責任保險投保率

壹、網路投保趨勢

全球利用網路完成投保交易的國家當中，以英國車險透過網路投保已逾50%，美、韓也約20%，日本則約有25%~28%，而台灣卻僅有個位數的比重，顯示台灣網路投保還有很大成長空間。根據國外統計，透過網路投保者，40歲以下近8成，其中20~29歲者極多是透過網路購買第一張保單。

貳、我國現行網路銷售情形

因應網路時代來臨，考量網路人口與透過網路所進行之商業行為有逐年增加的趨勢，推動保險業e化，增加消費者投保管道，金融監督管理委員會於2014年8月¹³開放網路投保，以風險性及道德危險較低之險種為主，計有強制汽車責任保險、任意汽車保險、住宅火災及地震基本保險、住(居)

¹³ 「金管會放寬保險業辦理網路投保業務」，行政院網站發布，
http://www.ey.gov.tw/News_Content.aspx?n=E7E343F6009EC241&s=C01415496E81EC88

家綜合保險、旅遊不便保險、旅遊平安保險、傷害保險及定期人壽保險。

金融監督管理委員會開放網路投保 1 年後，2015 年 10 月 13 日公布相關投保成績¹⁴，產險業有 11 家公司開辦網路投保業務，一年來共有 12.78 萬件保單透過網路，保費 1.46 億元，而 8 家開辦網路投保的壽險業，一年下來只有 1.5 萬張保單，保費僅 654 萬元。

壽險業在網路上提供定期壽險、傷害險、旅平險及實支實付醫療險，但目前為止仍是以旅平險為主；產險業則可提供車險、旅遊不便險、住宅火險附加地震險、住家綜合保險、高爾夫球員責任險、個人責任險、家電維修保險、智慧型行動裝置失竊險，目前以車險及旅遊不便為最大宗。

產險業網路投保業務遠大於壽險公司，機車險就有 7.4 萬多張保單透過網路投保，一年保費 6,857 萬元，汽車險也有 2.6 萬多張，保費 6,447 萬元，目前網路投保的業務才剛起步，線上投保業務平均僅佔各家投保業務中的 2~3% 左右，短期要看到亮眼的獲利很難，2016 年有機會成長至 5%。

參、未來網路投保趨勢有助台灣機車族辦理續保

我國金融監督管理委員會已於 2014 年 8 月開放產險、壽險業經營網路投保，據統計，實施一年後以機車強制險投保件數最多，而機車強制險投保族群年紀相較為低，機車險

¹⁴ 「網路投保實施一年 產險業保費收入破億」，蕃薯藤新聞，104 年 10 月 14 日，<http://history.n.yam.com/cardu/fn/20151014/20151014330079.html>

保費低廉，極適合網路購買，未來如各家產險公司持續推動，將有助於機車強制汽車責任險投保率的提升。

第四節 舉證責任與機車事故現場調查之重要性

法國、德國對於強制汽車責任保險的請求權人，要負舉證責任。我國依照《申請強制汽車責任保險給付相關證明文件公告》，請求權人必須檢附「警憲機關處理證明或其他相關證明文件」，一般是以警察機關的證明文件為主，但國內機車數量龐大，依據資料顯示，台灣機車數量按人口比例，世界第一。尤其在受害人騎乘機車之事故，因機車不穩定性及發生事故時，駕駛人反應之不同，可能無法分辨究為他車之所致之擦痕，或是倒地後與地面之擦痕，故不易判斷是否符合強保法「汽車交通事故」。另對於未有擦撞，但因「閃避」他車致傷亡，且與他人使用、管理汽車有相當因果關係者，仍為強制汽車責任保險法所稱之汽車交通事故，若加害人已離開現場，事故是否涉及他車之認定，將更加困難，就實務經驗而言，若受害人死亡或重大傷害，無法陳述以協助釐清事故經過，恐影響受害人或請求權人依法請求之權利。

交通事故發生，雖有部分緊急救護單位如消防局或醫療院所提供相關佐證資料，但主要權責單位警察機關肇事現場

調查，尤屬重要。

依照我國內政部警政署歷年統計道路交通事故車種別以機車比重最高，超過 50%，如 2014 年機車駕駛人死亡人數（含自撞或受他車所致）1,040 人，占總死亡人數比率為 57.2%¹⁵。建請內政部警政署交通組加強機車交通事故記載內容之周延性，尤其是現場圖內容的完整，有助於事故經過的釐清，並可加強對受害人權益的保障。

第五節 建立諮詢顧問醫師制度與逐步建構網路平台

法國每家產險公司都聘有醫師研判受害人傷亡或殘廢程度，同時顧問醫師群有專屬網路，彼此交換意見及聯繫，以避免醫師判斷上的差異，並可培訓新進醫師的專業能力。

尤其我國強制汽車責任保險屬政策性保險，具強烈社會性及公共性，不允許發生因保險公司之不同而在審核之處理或期間上有任何差異或不平等之情事，為了對每一案件有一視同仁觀點，並要求公正、迅速之處理。目前我國產物保險商業同業公會汽車險委員會正請會員公司辦理強制汽車責任保險殘廢等級之認定，宜聘用專科醫師制度審核，但應避免不同專科醫師因經驗或所受訓練不同，而有認定的差異產生。

法國經營強制汽車責任保險之公司，並建立醫師網路溝通平台，可訓練新進醫師判斷與認定，未來除建立產險公司專科醫師顧問制度外，並可研議由我國產物保險商業同業公會建立顧問醫師間意見溝通網路平台，培訓新進醫師，提升醫師專業認定的一致性。

¹⁵中華民國 103 年道路交通安全年報，交通部編印，104 年 12 月出版，p.19。