

有車就要保強制險可以永續經營嗎？

文●邱建文 攝●劉振豐

汽機車投保強制險破二千萬輛 還缺誰？

高齡駕駛肇事意外頻傳、軍車演習「撞」沉連連、新加入的微電車投保狀況不如預期……強制險引發熱議。

「強

制汽機車責任保險」（簡稱強制險）對車主而言，如同所有民眾必須加入的健保，

光演習軍車車禍事件頻傳，引發各界對危險駕駛的熱烈討論，進而探討有關強制險的保費調整和理賠範圍。

保，而台灣的交通事故約四分之一和機車有關，更見投保強制險的迫切性。強制險究竟提供哪些保障內容？假如肇事者未投保怎麼辦？新加入的微型

每年繳交保費已是日常，反而較易讓人疏忽其存在，直到用時才關注保障的內容。而今（二〇二五）年，隨著高齡駕駛肇事的重大意外發生，加上漢

據統計，二〇二四年全台灣汽機車投保強制險的車輛數首度突破二千萬輛，近五年投保率成長逾一〇%；但值得注意的是，機車尚有一〇%並未投

電動二輪車（簡稱微電車）投保狀況如何？特殊車輛如戰車的「撞」沉連連又要怎麼賠？電視節目【健康保險大家談】

健康保險
大家談



精彩節目內容
詳見YouTube

以深入細節的專業提問，邀請產險公會兩位專家一一解惑。

三大理賠有定額

家人看護也能申請？

強制險的理賠機制在於對「人」的生命保障，而非對「車」等財物損失。產險公會車險委員會理賠小組召集人丁榮光指出，強制險的理賠項目，包括死亡、失能和醫療（下頁表一）等三項。其中，身故保險金為二百萬元，占理賠金額中的最大宗；若因車禍導致失能，則按十五個不同等級的失能程度給付不同金額，最高理賠二百萬元、最低五萬元。

傷害醫療給付則包括急救費、診療費、材料費、病房費、膳食費、看護費等項目，合計以二十萬元為限。看護費的部分，



●產險公會車險委員會
專員陳炳州



●產險公會車險委員會
理賠小組召集人丁榮光

丁榮光特別說明，「並不限於聘用專業看護人員，若由家人看護，也同樣可以申請給付，但前提必須經由專業醫師診斷且開立證明，包括看護天數的

認定，最高以三十天為限。」

產險公會車險委員會專員陳炳州補充，由於健保也有相關的醫療給付，病房費，強制險僅補償與健保給付的差額，且最高每日以一五〇〇元為限，而住院期間的膳食費一天最多給付一八〇元；義肢、義眼、義齒亦有定額補助，

若是骨折則有鋼板材料費二萬元的上限。至於理賠申請文件，僅須提供醫師診斷書單據，唯膳食費和交通費用無需收據，則由保險公司依據住院天數和往返醫院的路程核算，並於最

高限額內合理給付。

二〇二四年強制險的理賠金額超過一百三十億元，其中體傷醫療就占了四成六、約六十億元。

丁榮光強調，強制險的立法



目的在於保障車禍受害人能迅速獲得「基本保障」，強制險的醫療給付是以健保給付為標準，受害人若想獲得更好的醫療品質，可另投保商業醫療險，以免受限於強制險的定額理賠規定。而交通事故若連帶造成他車的車體或他人的財物毀損賠償責任，則可加購第三人責任險或更高額度的超額責任險。

三不理赔要注意
特殊「撞」況可求償？

陳炳州進一步提醒強制險不予承保的部分，包括單一事故、故意行為和犯罪行為。「所謂單一事故是指交通事故只涉及一輛車，如駕駛人自摔、或自

表一 強制汽車責任保險的理賠項目

理賠項目	理賠內容
傷害醫療	急救費用 診療費用 病房費－每日限額1,500元 膳食費－每日限額180元 看護費－每日限額1,200元，最高給付30天 義肢－上下肢每一肢限額5萬元 義眼－每一顆限額1萬元 義齒－每一顆1萬元，合計最高限額5萬元 非健保給付之必要醫材－最高上限2萬元 交通接送費－最高上限2萬元
失能	依失能等級理賠，最高第1級200萬元，最低第15等級5萬元
身故	定額200萬元

資料來源：產險公會



強制險附加「駕駛人傷害險」，萬一自摔、自撞傷亡就可獲得保障。

至於駕駛人的故意行為如蓄意撞人，犯罪行為如酒駕、毒駕和飆車，不但無法獲得強制險的保障，還可能因觸法遭判刑。然而，從受害人的角度，卻是何其無辜，因此基於社會正義，強制險同時設立「汽車交通事故特別補償基金」，並由每部投保汽車的強制險保費提撥三%、機車二%的分攤額。

陳炳州說，「包括被沒有投保或不需要投保強制險的車輛撞到，或加害人肇事後逃逸，受害人都可向特別補償基金申請理賠，保險公司事後再向加害人代位求償，因為肇事者該負

的責任還是要負。」

此外，「只要有車牌號碼的車輛都必須投保強制險，但農耕機、堆高機和拼裝車等動力機械因不符合公路法所界定的汽車，不須投保強制險，若不幸與其他車輛發生碰撞致人傷亡，也可以向特別補償基金求償。陳炳州說「特別補償基金」僅於台北設有一處辦公室，所有業務皆交由各家保險公司代辦，受害人可逕向任一保險公司申請理賠。

此外，今年七月納入城鎮韌性的漢光演習連續發生「撞」況的戰車，是否屬於應投保車輛？丁榮光指出，戰車屬於武器不受強制險投保規範，但軍車領有軍牌則必須投保強制險，

「較有爭議的是，保險法規將戰爭列為除外責任，而演習又視同作戰，若不幸撞到人或民宅可能採取不同的處理方式，或有專為國軍設計的保險組合可予賠償。」他同時提醒，戰車的視角極為狹小，民眾最好遠離戰車和大型軍車，以免被撞傷及陷入理賠爭議。

而近期媒體報導有關高齡駕駛肇事和年輕族群的酒駕事件，也引發危險駕駛的諸多爭議；以機車事故統計來看，二〇二四年傷亡逾四〇・八萬人，其中六十五歲以上長者的死亡人數，四年間從二〇二一年四・三萬人增至五・五萬人。面對年輕與熟齡肇事族群風險，若強制責任保險可以連結駕駛行

為是否就能如已實施的酒駕加費產生預防效應？陳炳州說，

「目前專家學者確實針對一些重大違規，進行強制險加費的研議。然而，什麼是『重大違規』？未來制度必須有更精準的定義和細緻的操作，例如針對曾經肇事而致人死亡，是否也要透過強制險加費予以懲戒？」他同時提出，目前的酒駕加費，全部算在車主身上而非駕駛人，因此提醒車主在出借車輛時，應審慎評估對方的駕駛習慣與風險。

微電車加大未投保缺口
改裝斷保怎麼保？

從事後的賠償到事前的預防，

以及如何提升投保率，皆為強制險推動的重要任務。特別是

機車尚有一〇%的保障缺口，而且並不包括甫於二〇二四年底納入強制投保的微電車。丁榮光坦言，微電車的投保狀況不如預期，主要的癥結點在於舊車必須提出「出廠證明」作為驗車的依據，才能完成領牌和投保的動作，「但過去因無『法』可管，使得車主擅自改裝，不是裝飾得閃閃發亮，就是提高車速裝置，導致無法符合出廠證明的規格，除非再改回原來的樣貌。」

按規定，微電車的時速限二十五公里，因為車型輕巧而廣受外籍勞工的青睞，作為日常工作的交通工具，也常騎行聚

會於河濱公園，因此丁榮光提醒在河濱步道散步或騎自行車的民眾，若看見微電車呼嘯而過最好閃避，以免危及自身安全，「其實依照法規，微電車不能騎行在河濱步道，更何況還是經過改裝加速的微電車。」總之，未經審驗合格的微電車，一旦被攔檢，即開罰

七五〇元以上，未領牌再罰一二〇〇元以上。「而更大的代價是，若自始至終從未投保過強制險而發生交通事故，受害人也無法獲得特別補償基金的保障，車主除了必須自己負擔所有的賠償責任，相對也使受害人的理賠權益受損。」

然而，也有另一種情況，丁榮光表示，「若微電車車主曾

經投保強制險，就算已經斷保，若不幸撞傷人或導致死亡，受害人仍可向特別補償基金申請求償。」原因在於車主可能因為其他要事耽擱而有所疏忽，處在未及續保的空窗期。

對此，陳炳州說明續保通知的作業總共寄發五次，首先由保險公司在續保日到期前一個月發出第一次通知，而後在逾

期一個月內再進行二次通知；若仍未投保，則由交通部和保險局聯名寄發二次通知，共通知五次，一旦斷保六個月即予以註銷牌照，之後就要再重新申領新的牌照並完成投保才能上路，過程相當繁複，因此提醒車主，「六個月內五次續保通知，車主不可能完全沒收到，除非已將微電車過戶他人卻沒

有詳填資料，或因為搬家而未辦理地址變更，但這也是因為車主疏於告知，不得作為註銷牌照的抗辯理由。」

他同時指出，

為提高強制險的投保率，各家保險公司皆提供多元的投保管道，包括臨櫃、業務員和線上投保；若收到續保通知，可就近到超商繳費，手續極為簡便。

丁榮光也表示，基於社會責任，強制險採公督民辦，所有保費存入專戶並定期查核；也成立「費率審查委員會」依理賠遞延效應檢視費率和損益，以維持「無盈無虧」。產險公會也要求理賠人員該賠即賠，不該賠而賠須負刑責。在保險公司內部稽核、主管機關查核和學者專家審查多重把關下，強制險制度嚴謹，確保永續經營。

