解析新型車輛與高風險駕駛的保險新課題

高齡、新手上路 強制車險保障看清楚

從高齡與新手駕駛風險到駕艙機車及毒駕等新課題，一次解析強制車險保障重點。

文●張秋蓮　攝●劉振豐

健康保險大家談

精彩節目內容詳見YouTube

強制車險自一九九八年開辦至今二十八年，累計理賠超過六百萬人次、給付金額逾三千億元，讓許多車禍受害者免於求償無門。然而，近來高齡駕駛事故頻傳，年輕機車族死傷事故占比也居高不下，位於年齡兩端的駕駛族群，交通事故風險已成為新的關注焦點。

為此，交通部祭出高齡換照新制，自今（二〇二六）年五月底起換照門檻下修至七十歲，能否有效防範事故？而十八至二十四歲新手駕駛死傷事故占比仍近三成，如何降低事故頻率？強制車險還面臨哪些新的風險課題？【健康保險大家談】電視節目邀請產險公會車險委員會兩位專家，解析高齡及新手駕駛應注意的強制車險問題。

強制車險費率怎麼算？年齡、性別、汽機車有別

依強制車險現行制度，汽、機車保費計算方式不同，產險公會車險委員會業務小組召集人劉漢中表示，汽車費率分五個年齡級距，包括二十歲以下、二十至二十五歲、二十五至三十歲、三十至六十歲，以及六十歲以上；其中二十歲以下費率最高、三十至六十歲最低。性別方面，則是男高於女，從出險賠案件數來看，男性約占七成、女性約占三成，也反映在費率差異上。



●產險公會車險委員會業務小組召集人劉漢中

如果說，年輕族群出險頻率較高，費率也相對較高，那麼近來頻傳交通事故的高齡駕駛，有沒有可能隨著年紀增長會被提高費率？劉漢中指出，目前男性六十歲以上費率較三十至六十歲高約四個百分點，保費約多五十元；女性六十歲以上反而較三十至六十歲低約一成。

至於未來是否需再切分七十歲以上的費率，或細分三十至六十歲的年齡級距？劉漢中表示，是否有必要進一步細分，未來可視統計資料再作研議。

機車強制險則僅依車種、年期區分，未納入年齡、性別及自用、營業用途。產險公會車險委員會專員陳炳州指出，目前也在研議是否將肇事紀錄納入機車強制險費率加減依據。

高齡vs.年輕新手駕駛事故風險有何不同？

談到高齡駕駛事故風險，劉漢中直言，其實「六十歲以上的高齡長者，出險頻率不是那麼高。」但年長者因身體機能退化，面臨突發狀況可能反應不及，未能及時煞車或修正方向，以至於接連碰撞多輛汽機車。這類事故波及車輛較多、損害較大，因此容易讓人留下高齡駕駛事故特別嚴重的印象。



●產險公會車險委員會專員陳炳州

相較之下，年輕新手駕駛則較常出現超速、違規等駕駛行為。陳炳州指出，年輕人因反應快，一旦發生車禍，通常以單一事故為主，傷亡情況相對較不嚴重。

高齡者的用車需求也存在城鄉差異。中南部因年輕人口外移、大眾運輸較不便利，不少長者即使年紀大了，仍得自行騎車外出。陳炳州日前接獲一

起事故通報，一名九十三歲長者騎機車行經T字路口時，與車輛碰撞，不幸身亡。「九十多歲還在騎機車，在台北或許難以想像，但在鄉下地區並不少見。」

高齡者若仍有駕駛需求，除了應依規定換照，也要衡量自身身體狀況；只要車輛仍有使用需求，強制險都應按時續保。劉漢中強調，「如果斷保了，對自己跟用路人都不是一件好事。」

車禍發生怎麼辦？從事故現場到申請理賠

當車禍事故發生，年長者可能因受到驚嚇，不記得事故經過，陳炳州說，現在許多車輛裝有行車記錄器，可協助警方還原事故；若未安裝，則須透過事後跡證釐清。「不管有沒有行車記錄器，保險公司都有調查管道。」劉漢中提醒，車禍發生後務必保持冷靜，先確認自身及同行者安全，若有人受傷應先行送醫，並立即報警。



陳炳州也提及發生事故後的心態。他說，有人發生事故後擔心到吃不下、睡不著，甚至影響工作與家庭；但「該面對的還是要面對」，若自己有過失，就與對方談和解、儘量解決問題，避免事故持續影響生活。

至於理賠流程，保險公司也提供多項服務，協助保戶快速申辦。劉漢中說，保險公司不僅會有專人引導、協助備妥所需文件，櫃檯也放置放大鏡、老花眼鏡，讓長者感受到「溫度」；年輕人在意的「速度」，則可透過保險公司的網頁、App快速完成申辦程序。

陳炳州補充，高齡者需要的是「隨時找得到人問」，他建議，櫃檯可安排能以台語、客語溝通的服務人員，讓長者在交通事故發生後，有人協助處理問題。

車禍身故理賠保險金受領人有順位？

如果車禍受害人不幸身故，誰有權請領給付？陳炳州表示，依《強制汽車責任保險法》規定，請求權人第一順位為父母、子女及配偶，第二到第四順位分別是祖父母、孫子女與兄弟姐妹；同一順位有多人時，按人數均分。

然而，若有多位請求權人，是否可能引發爭議？陳炳州表示，早年確實曾有家屬為強制險理賠金的分配發生糾紛，有人認為自己照顧較多，理應多領一些；而強制險是採同一順位請求權人均分的方式，不介入家屬之間的爭議，也避免理賠金由一人領走之後，其他請求權人再要求給付。

至於理賠手續，請求權人可各自向保險公司申請，也可委託一人辦理，但理賠金仍會依人數均分並分別匯入各請求權人的帳戶。

如果身故者沒有符合資格的請求權人，強制險身故保險金怎麼處理？陳炳州表示，若四個順位都無請求權人，實際支出喪葬費用者可申請喪葬費用，餘額則歸入強制險基金。此外，若請求權人中有人失聯，其餘家屬仍可先申請各自應得的給付；失聯者的部分則保留在強制險基金專戶。

新交通工具、高風險駕駛強制險如何因應新挑戰？

強制車險上路二十八年來，承保範圍從汽車、機車，擴充到微型電動二輪車；如今，傾斜式三輪車、駕艙機車等新型交通工具接連出現，強制險又該如何因應新的保障需求？

劉漢中表示，傾斜式三輪車目前已上路，只是數量不多；較受關注的是駕艙機車，相關法規已於今年六月三十日正式生效，駕艙機車採封閉式設計，配有方向盤、空調及乘客座位，外型及操作方式雖接近汽車，仍以普通重型機車掛牌、投保強制險。

表一 駕艙機車掛牌、強制險及路權規定

項目	駕艙機車
掛牌種類	普通重型機車
強制險費率	普通重型機車
駕照	小型車以上
路權	比照小客車（不可行駛於快速公路、國道）
安全規定	免載安全帽、須繫安全帶

資料來源：採訪整理

表二 營業車輛「第三人責任險」最低投保標準

車輛類型	每人傷害最低保額	每事故傷害總額	每事故財損
營業大客車（市區公車、公路客運、遊覽車）	200萬元	1,000萬元	10萬元
計程車	150萬元	300萬元	20萬元

資料來源：交通部

如果是未領牌的拼裝三輪車，違規上路又撞傷人，受害者是否求償無門？陳炳州指出，只要符合動力機械相關規定，可由特別補償基金補償受害者，再向肇事者追償。

近來營業車輛交通事故時有所聞，如何加強對車內乘客與車外之人的保障？陳炳州表示，計程車、客運及遊覽車因長時間行駛，事故風險較高，因此更需要充足的保險保障。劉漢中補充，保障須兼顧車內乘客與車外第三人，依《公路法》規定，業者須為乘客投保一五〇萬元旅客險；今年十二月十九日起，客運、遊覽車及計程車也須投保一定額度的第三人責任險（表二），進一步保障車外第三人。他指出，第三人責任險的保障銜接在強制險之上，隨著強制險死亡保障額度提高到三百萬元，起賠點也會隨之提高。

除了新型交通工具，毒駕、嚴重超速等高風險駕駛，也成為強制險關注的新課題。陳炳州指出，毒駕肇事後，強制險仍會先賠付受害者或請求權人，再向肇事者追償。現行強制險已有酒駕加費機制，每酒駕一次，隔年保費加收三千六百元，且無次數上限。

至於毒駕是否也能透過保費發揮抑制作用？陳炳州表示，針對毒駕、嚴重超速等高風險駕駛行為，相關單位正研議對肇事致人傷亡者加收保費。

然而，保險終究是事故發生後的保障，要避免事故發生，仍須提高風險意識，養成安全駕駛的習慣。劉漢中提醒，駕駛應建立「防禦性駕駛」觀念，預先察覺道路危險，例如路口減速、不闖紅燈；即使綠燈直行，也要留意其他車輛是否違規闖入。行人除了走行人穿越道，也要留意左右來車。簡言之，「小心別人的不小心，留意別人的不留意」，多一分預防，才能降低事故風險。