

轉發方式	110年3月10日	收文
<input checked="" type="checkbox"/> 電子		
平信	第 024 號	
掛號		

中華民國產物保險商業同業公會

地址：台北市南京東路2段125號13樓
承辦人：吳貞儀
電話：02-25071566 分機 156
傳真：02-25074095

受文者：中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會

發文日期：中華民國 110 年 3 月 5 日
發文字號：(110)產汽字第 043 號
速別：速件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：如文

主旨：檢送 110 年 3 月 3 日遊覽車客運全聯會、路線貨運全聯會、
汽車貨運全聯會及桃園市汽車貨運公會拜訪本會就任意汽車
第三人責任保險相關議題座談會會議紀錄乙份，請 查照。

正本：中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會
中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會
中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會
桃園市汽車貨運商業同業公會
本會各會員公司

副本：金融監督管理委員會保險局 本會汽車險委員會

中華民國產物保險商業同業公會

中華民國產物保險商業同業公會

遊覽車客運全聯會、路線貨運全聯會、汽車貨運全聯會及桃園市汽車貨運公會
拜訪本會就任意汽車第三人責任保險相關議題座談會會議紀錄

時 間：中華民國 110 年 3 月 3 日(星期三)下午 2 時 30 分

地 點：公會會議室

出席單位及人員：詳簽到表

中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會

中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會

中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會

桃園市汽車貨運商業同業公會

本會汽車險委員會各委員

列席人員：陳慧敏

主 席：孫主任委員騰敏 黃副主任委員式寬

記 錄：黃淑燕

遊覽車客運全聯會、路線貨運全聯會、汽車貨運全聯會、桃園市汽車貨運拜訪本會，就有關營業車輛保險(任意第三人責任險)相關議題進行溝通交流。其相關議題如下：

議題一：營業車輛任意險費率超過自用車輛一倍以上，依貨運會員反映，營業小貨車之任意險保險(體傷 300/600 萬)比自用小貨車貴達五倍以上，營業大貨車(體傷 300/600 萬)也比自用大貨車貴達二點五倍。財損(40 萬)方面，營業小貨車比自用小貨車貴三倍以上，而現今有很多自用貨車非法經營，這種非法車輛藉著自用車較低的保費掩護，對合法營業車輛造成不公平競爭，也造成劣幣驅逐良幣，實宜對營業車輛之保費予以調降才屬合理。

公會與保險公司說明如下：

一、查財產保險之汽車保險之費率之精算公式如下：

純保險費率=損失頻率*損失幅度

因此，費率之調整與損失率的高低有極大關係，現行費率釐訂係由各保險公司遵照主管機關 98 年 4 月 1 日所發布之「實施產險費率自由化第三階段監理配套措施」規定，按車輛種類及險種之損失情況分別訂定不同費率。現行實務上營業車之損失率是高於自用車之損失率，才導致營業

用車之保費高於自用車的保費，並非保險公司故意要將其費率訂得非常高，端視該車種之損失率高低而定。

- 二、 另有關損失率統計資料部分各運輸業者於續保時可與往來之保險公司提供損失率以供參考，或是由產險公司向財團法人保險事業發展中心取得整體市場之損失率以供參考。
- 三、 而自用車非法經營問題，非屬保險公司所能管理，且保險公司也不會明知而去承保這樣的業務，況現行自用汽車保險定型化契約範本共同條款不保事項有載明自用車用於營業使用所導致的毀損滅失，保險公司是不負賠償責任，況倘保險公司真的理賠，其損失金額亦列入自用車車種的損失率，不會列入營業車的損失率計算保險費。

議題二：車輛如有出險理賠，則其保費加三成，如無出險，保費只減一成，賞罰不符比例，也常為業界詬病。

公會與保險公司說明如下：

- 一、 有關人車分離，營業車輛交通肇事，為駕駛人管理及操控不當所致，故保險費之計算方式應採隨人，而非隨車，建議應改採隨人以符實際乙節，查汽車保險之保險標的為「被保險汽車」而非駕駛人，且法人機構對於所擁有車輛及所雇用之駕駛人仍需有管控機制(民法上亦有受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任相關規定)，而現行汽車保險之設計即採從車從人因素與美國制度相同，應更符合公平合理原則。
- 二、 就費率精算而言，保險費率之釐訂，係以收支「平衡原則」為基礎，即考量在某一期間內未來所有保費收入必須與賠款支出達到平衡之原則。依據此一「收支平衡原則」所釐訂之保險費率，即為所有被保險人應繳交之平均費率。但由於每一位被保險人過去保險理賠經驗不同，為符合費率公平性，故在總保險成本不變下，依據每一被保險人個別理賠經驗採加減費方式計收保險費，而現行的加減費制度加三減一制度是最佳的方式，並非加費及減費級距相同才算公平，因「危險保費」(預期損失)乃由損失頻率及損失幅度所構成。舉例來說，108年任意第三人責任險為例，其(財損)損失頻率為4.27%，意即表示每一百輛車僅4輛車出險，而其餘的96車輛並未出險，其意味著多數人之減費將由少數人的加費來負擔，若加費太重對少數加費者而言，是不合理；若減費太少對多數人而言又無

意義，故需採取合理之方式，這也是加減費級距相異之原因，若減費及加費級距一樣，在平衡原則下，將會導致基本純保險費(危險保費)增加，如此一來，將造成約96%未出險之被保險人應減費的反而變成增加保費的現象，對大部份未出險之被保險人更是不公平。再者，肇事加費制度的設計，是為了保障多數優良駕駛的保費負擔，如果有肇事紀錄與無肇事紀錄的加減費幅度一致，將造成無肇事紀錄的優良駕駛的保費支出增加去補貼有肇事紀錄者的不合理情形，亦會降低賠款加減費制度之功能，無法達成其控制損失、減少社會資源浪費之目的。

三、對於各運輸業者對於司機的損害防阻教育部分本會可以各會員公司協助提供相關課程，讓司機善盡使用人之責。

四、有關遊覽車客運全聯會建議是否開發小額符合駕駛司機需求的駕照責任險一節，本會將請各會員公司自行評估開發其商品。

議題三：業者為了避免因為理賠後保費增加，一些較少的理賠案件都自行吸收損失，也等於讓產險業者減少理賠負擔，此甚不合理，在加費方面，實宜訂定加費最低標準，理賠未逾一萬五千元者，不予加費，以符情理。

公會與保險公司說明如下：

一、就精算理論而言，賠款紀錄係數關心的是對事故發生的控制，同時考量的背後因素為損失發生頻率及幅度，並非僅考量理賠金額。因理賠金額1萬元與理賠金額100萬元，對其肇事加費都是三成，沒有因理賠金額高保險公司就加費更高的情況，仍以收支「平衡原則」為基礎。

二、有關理賠未逾一萬五千元者，不予加費一節，就精算上收支「平衡原則」基礎下，將使基本保費上漲，影響所及是所有被保險人的保費，因此更會造成無出險者基本保費上漲的不公平現象。