

客運業團體乘客傷害保險之研究

摘 要

由於現行乘客責任險採取過失責任理賠基礎，無法提供乘客完整保障；立法院已進行研議修訂公路法第 65 條等條文，擬改為強制客運業者投保傷害保險方式取代乘客責任保險。本研究建議客運業者未來可透過投保待記名團體傷害保險方式，以提供乘客更完善之保障並因應乘客賠償責任。此外，考量主管機關頒佈之待記名傷害保險團體承保辦法已不符時宜，本研究進一步提出管理辦法修訂建議與公路法等法規修法建議，供主管機關、壽險業者與產險業者之參酌。最後，短中期內，本研究建議國內乘客責任險可改以傷害保險方式辦理乘客責任險理賠，而且國內產險業者可同時推出無過失賠償責任基礎之乘客責任保險與過失賠償基礎之乘客責任險商品，供客運業者或民眾選擇。

關鍵字：團體傷害保險、乘客責任保險、待記名團體保險、公路法

壹、前言

一、研究動機與目的

由於現行版本的乘客責任險採取過失責任理賠基礎，客運業者搭載乘客發生車禍時，若駕駛人或客運業者存有過失，乘客可以向業者求償並由產險公司給付乘客責任險理賠。然而若駕駛人並無過失，乘客責任險不予理賠，乘客僅能自行向加害人求償強制責任保險等賠償，也因而產生了乘客車禍之保障缺口。立法院已研議修訂公路法第 65 條等條文，擬改為強制要求客運業者投保傷害保險方式，以保障乘客人身傷害保障。若公路法順利完成三讀，未來交通工具乘客除了擁有強制汽車責任保險的賠償以外，尚有乘客傷害保險之額外保障。尤其實務上強制汽車責任保險的賠償金額有限，因此未來乘客擁有傷害保險之額外保障後，也讓保障更加健全。另外，由於團體傷害保險理賠單純依被保險人的死亡或傷殘程度提供被保險人意外身故及傷殘保障，可提供乘客更完善保障，也可縮短理賠時效。

本研究期望從因應未來公路法第 65 條等條文完成三讀及強化乘客保障為出發點，探討客運業者為乘客投保待記名團體傷害保險之可能問題與現行法令之不足之處，並提出待記名傷害保險團體承保辦法與公路法等法規之初步修訂建議，供未來主管機關、壽險業者與產險業者之參酌。本研究期望能讓未來乘客保障更加提升，也為待記名團體傷害保險開啟另一扇窗。此外，本研究也期望透過國內外部分國家汽車責任險調查研究，能夠提出補足乘客保障缺口之建議作法。

二、研究限制

本研究主要從因應公路法三讀通過角度出發，探討待記名團體傷害保險之推動與問題，並提出待記名傷害保險團體承保辦法與公路法等法規條文之初步修訂建議。受限篇幅與時間，本研究無法對於團體保險、傷害保險與責任保險所涉及的條款、法規、學理、主要國家經驗、法學學說與窒礙難行處逐一剖析。

三、文獻回顧

(一) 方明川(1996)：

提出第三人契約(Third Party Contract)概念，並提出第三人團體保險之被保險人與受益人才需要存在保險利益關係，而且團體保險之保險利益可透過擴大適用方式，以保險法第 20 條¹及修訂示範條款方式，解決團險實務限制。

¹ 保險法第二十條 凡基於有效契約而生之利益，亦得為保險利益。

(二) 陳伯耀、黃淑燕、徐敏珍(2012)：

針對乘客體傷責任附加條款之沿革，提及 76 年初承保範圍擴大，納入駕駛人及乘坐或上下被保險汽車之人。並於 87 年配合強制汽車責任保險實施，將乘客責任險以傷害保險方式辦理理賠。隨後主管機關於 100 年 2 月下旬將乘客責任險回歸一般責任保險精神，改以第三人過失賠償責任基礎理賠。

(三) 葉啟洲(2013)：

提出保險法第 16 條關於保險利益之規定範圍過於狹隘。另外，若依該狹隘之保險利益關係，團體保險將承保範圍擴大至員工眷屬，確實存在適法性的疑慮。另外，作者也提出，若要保人係為他人利益投保，則該保險契約所保護者即為他人的保險利益，要保人對於保險標的物自無保險利益，若堅持要保人非具保險利益不可，實無異否定保險法第 45 條 2 之適用。

貳、台灣車禍案件統計、乘客責任保險沿革與比較

一、車禍案件統計概況

根據警政署統計資料，89 年至 103 年之台灣地區車禍案件數呈現逐年遞增趨勢；103 年度之車禍案件數約 30.8 萬件。可觀察到台灣地窄人稠且汽機車數量 3 居高不下加上民眾車禍報警比例增高等因素，也讓車禍案件數隨之攀升。

進一步就 103 年度車禍案件數之車輛類型探討，發現機車車禍之事故數佔率超過五成、排名居次為自用小客車之車禍事故數、第三則為營業小客車之車禍事故數。從統計數據可觀察到車輛數量最高的機車、確實車禍案件數量也最高。另外，也突顯出機車通勤族與自小客車的駕駛人與乘客保障的重要性。

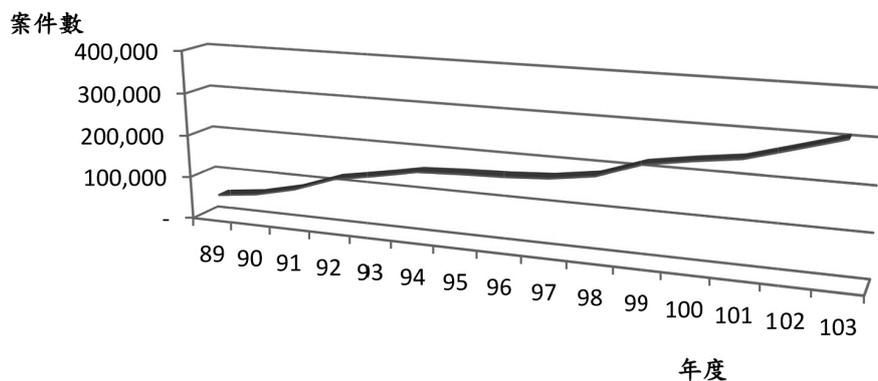


圖 1 歷年車禍案件數趨勢

² 保險法第四十五條 要保人得不經委任，為他人之利益訂立保險契約。受益人有疑義時，推定要保人為自己之利益而訂立。

³ 根據警政署統計，103 年底登記之機車數量約 1,374 萬輛、汽車數量約 755 萬輛。

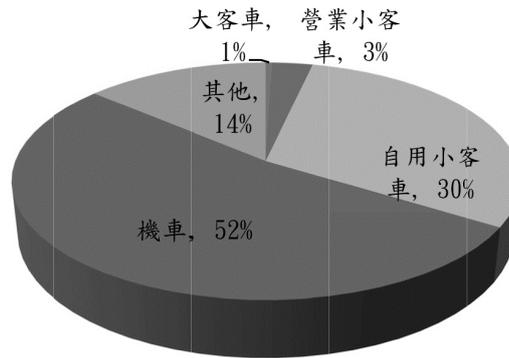


圖 2 103 年度車禍案件數佔率分佈(車輛類型)

*圖 1 與圖 2 基礎資料來源：警政署道路交通事故統計

二、台灣汽車乘客責任保險之規範沿革

經調查研究後，可將台灣乘客責任保險之沿革拆分為三個階段，分述如下：^{4,5}

(一) 第一階段 76/6/1~86/12/31：

考量損失率低，此階段乘客責任險以無過失賠償責任基礎理賠，不論駕駛人或被保險人有無肇事責任，均可獲得理賠。此外，承保範圍並擴及駕駛人與乘坐或上下被保險汽車之人。此階段是以商品送主管機關財政部核准方式實施。

(二) 第二階段 87/1/1~100/2/20：

配合 87 年實施強制汽車責任保險法，產險業者以傷害保險方式辦理乘客責任險理賠，而非以一般責任險之過失賠償責任為基礎理賠，以加強乘客保障。另外，在此階段駕駛人與乘坐或上下被保險汽車之人皆納入乘客責任險保障範圍。

(三) 第三階段 100/2/21 至今：

乘客責任險回歸一般責任保險概念，採取第三人過失賠償責任基礎，駕駛人有過失時，乘客才能透過乘客責任險獲得理賠。若駕駛人或客運業者並無過失，受害乘客僅可向肇事車輛求償強制責任保險等賠償。另外，在此階段駕駛人並未納入保障範圍，因此駕駛人並無法獲得乘客責任險之保障。⁶

⁴ 保發中心(1992)，P.199~202；陳伯耀、黃淑燕、徐敏珍(2012)，P.340~342；

⁵ 2006-03-15/經濟日報：金融監督管理委員會核准「汽車第三人責任保險乘客體傷責任附加條款」修正條款，將「意外保險」及「責任保險」的承保對象重新劃分權責。本附加條款特色如下：一、回歸責任保險本質，對被保險人因使用或管理被保險汽車發生意外事故，致乘客受有體傷或死亡時，依法應負賠償責任而受賠償請求時，保險公司同意對被保險人負理賠之責。二、乘客指除駕駛人外之乘坐或上下被保險汽車之人，包含被保險人配偶、家屬及受僱人。肇事車輛的駕駛人，將不列入該責任險的承保範圍；若駕駛人欲獲得保障，則須另購買駕駛人意外保險。

⁶ 這點可以從保險公司的乘客責任保險條款承保範圍文字驗證，摘錄如下：

本公司對被保險人所營運使用之被保險汽車於保險期間內，發生汽車交通事故致乘坐或上下被保險汽車之乘客遭受殘廢或死亡，被保險人依法應負賠償責任而受賠償請求時，本公司於超過強制汽車責任給付標準以上之部份，對被保險人負賠償之責。

三、乘客責任保險保障內容與傷害保險之比較

團體傷害保險對於被保險人因為意外傷害事故所造成的死亡或殘廢，負擔賠償責任。相較之下，傷害保險理賠只需要被保險人確實因為車禍意外而造成死亡或殘廢，保險公司就需要負擔理賠責任；因此並未有第三人、依法應負賠償責任且受賠償請求等要件，因此對於乘客之保障也更形完整。

另外，客運業者對於乘客安全實肩負關鍵責任，不能總是探究每件車禍是否存在過失，而曠日廢時並忽略客戶服務責任。即使客運業者並無任何過失，也應該善盡慰問、關懷、協助訴訟與協助求償等責任，而非推諉卸責。

調查研究後，發現客運業者大多透過投保乘客責任保險方式，提供乘客意外保障。本研究考量客運業者運送乘客作業繁忙、無法事前充分掌握乘客詳細名單並請客戶親簽以及平均整體乘客數大多超過5人。因此建議未來可以法令要求客運業者，透過向壽險公司與產險公司投保待記名團體傷害保險方式，提供乘客較周全的車禍保障並善盡客戶服務之義務。

表 1 現行乘客責任保險保障內容與傷害保險之比較

項目	乘客責任保險	乘客傷害保險
承保標的	<ul style="list-style-type: none"> ● 被保險人對於第三人依法應負賠償責任，而受賠償請求 ● 承保標的為損害賠償責任，屬於無形標的 	<ul style="list-style-type: none"> ● 被保險人因為意外傷害事故所致之人身損害 ● 承保標的為被保險人的身體，屬於有形標的
承保事故	<ul style="list-style-type: none"> ● 人身損害賠償責任：體傷(可包含醫療)、死亡 ● 財產損害賠償責任 	<ul style="list-style-type: none"> ● 身故與殘廢，可再附加傷害醫療保險 ● 傷害保險未包含財產損害補償
賠償對象	<ul style="list-style-type: none"> ● 第三人(乘客)，未包含被保險人或駕駛人 	<ul style="list-style-type: none"> ● 被保險人(乘客) ● 可納入駕駛人
賠償責任基礎	<ul style="list-style-type: none"> ● 採取過失責任基礎，並由乘客負舉證責任 ● 駕駛人或客運業者須有過失，乘客才能獲得理賠；若車禍過失為其他加害人，則乘客無法獲得乘客責任險之理賠 	<p>只需確認被保險人係因意外傷害事故所致之人身損害，即可獲得理賠，與駕駛人或客運業者是否存在過失無關</p>
索賠至獲得理賠所需時間及與強制責任險之關係	<ul style="list-style-type: none"> ● 通常需要確認過失責任或和解、判決確定後，才能支付保險賠款 ● 產險公司就超過強制汽車責任保險給付標準以上之部份，對乘客負賠償之責 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故發生時，若乘客身故或傷殘就醫，可以馬上申請並迅速獲得理賠 ● 殘廢保險金部分可以先就殘廢等級認定並未存在疑義之等級先行理賠，差額事後再額外申請與給付。 ● 人身意外傷害賠償金額與強制汽車責任保險之理賠金額獨立無關、並無是否扣除強制險理賠問題。

資料來源：本研究⁷

⁷ 參凌毓寶、康裕民、陳森松(2008)，Ch16;王志仁、呂先輝、李論政等(2005)，Ch1；廖勇誠(2013)，Ch3

四、美國、日本與英國之乘客傷害保障之概況調查⁸

台灣、美國、英國與日本皆實施強制汽車責任保險制度。英國與美國紐約州等州實施無過失賠償責任基礎的強制汽車責任保險制度。日本則採取準無過失責任或嚴格責任制(Strict Liability)，並由加害人負舉證責任，若加害人舉證自己並無過失責任，就可以免除對於第三人之賠償責任。進一步研究比較後，可發現美國紐約州等州與英國的強制汽車責任保險的保障對象除了車外第三人以外，還包含乘客；但日本的強制汽車責任保險的保障對象只包含車外第三人，並未包含乘客。

另外本研究發現英國與美國的產險公司，其任意汽車責任險產品可提供無過失賠償責任基礎(no-fault basis)的醫療體傷等相關給付；相形之下，台灣的乘客責任保險則僅能依照過失賠償責任基礎理賠，明顯存在差異。另外，日本對於乘客傷害保障或乘客責任補償，主要透過過失賠償責任基礎之乘客責任保險商品並可任意附加傷害保險或傷害醫療保險，以提高乘客保障範圍。

表 2 美國、日本、英國與台灣之乘客傷害與責任保障之調查概況

國家	強制汽車責任保險的保障對象是否包含乘客	主要乘客保障險種 (非強制汽車責任保險)
台灣	是	<ul style="list-style-type: none"> ● 透過過失賠償基礎之乘客責任險商品 ● 可以額外加保或附加傷害保險或傷害醫療險
美國(紐約等州)	是	<ul style="list-style-type: none"> ● 可選擇無過失或過失賠償基礎之責任保險商品 ● 可以額外加保或附加傷害損害或醫療費用補償
英國	是	<ul style="list-style-type: none"> ● 可選擇無過失或過失賠償基礎之責任保險商品 ● 可以額外加保或附加傷害損害或醫療費用補償
日本	否	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要透過過失賠償基礎之乘客責任險商品 ● 可以額外加保或附加傷害保險或傷害醫療保障

資料來源：本研究

⁸ 主要參考資訊如下：汽車交通事故特別補償基金網站(2009)；日本損害保險協會網站資訊(2015/9 搜尋)；Association of British Insurers(2015)；Insurance Information Institute(2015)；高俊卿(2002)；吳晨豐(2010)；施文森、林建智(2009)；游斯然(2011)；鈴木辰紀、廖淑惠譯(2008)；三井住友海上火災保險株式會社&東京海上日動火災保險株式會社網站(2015/9 搜尋)

參、現行規範及可能問題之研究

一、待記名團體傷害保險之規範要點

我國保險法對於團體保險並未專章規範，主要依據行政命令與示範條款規範。依據 84 年主管機關公佈之待記名傷害保險團體承保辦法以及現行之人身保險商品審查應注意事項，摘錄規範之要點如下：

表 3 待記名傷害保險團體保險之規範要點

項 目	內 容 摘 要
保險內容	● 依據人身保險商品審查應注意事項第 91 條，團體保險之保險證或保險手冊應明定被保險人姓名、保險商品名稱、保單號碼、保險範圍、保險期間、保險金額、保險業服務電話及被保險人具有撤銷其同意投保之權利。
要保方式	● 由代為投保之業者逕代要保人向保險公司投保。 ● 要保人即為被保險人。
被保險人確定方式	● 得以可得確定之方式載明於各該意外保險之契約條款內或要保書之聲明事項中。
受益人	● 以被保險人本人或其法定繼承人為限。
理賠給付請領及支付	● 受益人請領保險金時得以保單或保單謄本或其他證明文件向保險公司申請。 ● 保險公司為理賠給付時，限以受益人為抬頭之禁止背書轉讓支票為給付，並應直接對該受益人本人為給付。
公示方式	● 以在交通工具入口處製作告示牌或以標示之方式，告知被保險人使其知悉已代投保本保險……若有製發門票或出入證者，應於適當位置記載授權代投事宜。 ● 前項公示方法應列為核保要項作為承保之依據。
公示內容	茲為保障乘客安全，業主已代乘坐本交通工具(車輛、船舶)之乘客投保「交通工具乘客意外傷害保險」其保險內容如下： 一、每人身故保險金額：新臺幣 萬元整。 (依法令規定，未滿十四歲之未成年人，最高投保金額以新臺幣六十萬元為限。) 二、意外傷害醫療：每次傷害醫療最高給付以新臺幣 XXX 元為限。 三、保障期間：乘坐本交通工具期間，發生意外傷害事故。 四、事故發生通知期間：保險事故發生後五日內，必須通知業主。 五、身故保險金受益人：被保險人之法定繼承人。 六、殘廢醫療保險金受益人：被保險人本人。 七、除外責任：依原投保保險契約之約定。 其他未記載事項依原投保保險契約之約定。 業 主 敬啟 中華民國 年 月 日 ※各位乘客如欲進一步了解保險內容，或不同意前述保險內容請逕洽××電話：××

資料來源：本研究摘錄

二、投保待記名團體傷害保險之相關問題與建議

團體保險本來就與個人保險差異頗大，因此建議可從條款與管理辦法等實務做法去研議可行模式。建議能夠突破傳統團體保險之限制，放寬明訂被保險成員以及要求要保人與被保險人需具有保險利益等限制。本研究建議朝向第三人契約概念規範，也就是要保人為客運業者，此時第三人契約只需要被保險人與受益人需具有保險利益關係，而且給予乘客行使撤銷保險契約之權利。

其實只須該團體保險契約經危險選擇與保險金額限制後，不易誘發道德危險與犯罪行為，而且有利於乘客之保障，同時該團體又並非專為投保保險而成立之團體，就應該進一步評估與加強推動，否則未來公路法一旦修法通過、屆時強制要求客運業者為乘客投保團體傷害保險來保障乘客權益，則實務上主管機關、客運業者與保險業者又如何因應？

84 年主管機關公佈實施的待記名傷害保險團體承保辦法與現行之人身保險商品審查應注意事項，可能存在以下相關問題，本研究提出初步建議如下表：

表 4 待記名團體傷害保險之相關問題與建議

	問題	初步意見或建議方向
1.	依據人身保險商品審查應注意事項第 91 條，團體保險之保險證或保險手冊應明定被保險人姓名、保險商品名稱、保單號碼、保險範圍、保險期間、保險金額、保險業服務電話及被保險人具有撤銷其同意投保之權利。	<ul style="list-style-type: none"> ● 建議針對待記名團體傷害保險重新增訂並放寬應注意事項與承保辦法文字。 ● 建議納入第三人契約之保險利益概念。 ● 保險內容可以公示於各營業場所且於車票背頁與網站揭露，乘客可以自行下載、列印或拍照留存。 ● 保險金額部分，建議訂立統一投保額度，例如：比照強制第三人責任保險的死亡或最高殘廢理賠額度每人 200 萬、傷害醫療另有 20 萬額度。 ● 要保人為客運業者、被保險人為乘客、受益人與被保險人需有保險利益。 ● 乘客名單可採期待記名方式，只需填寫 XX 公司乘客。 ● 乘客同樣可保有行使不同意代為投保之權利。 ● 人身意外賠償金額與強制責任保險之理賠金額獨立無關、並無是否扣除強制險理賠問題。
2.	由代為投保之業者逕代要保人向保險公司投保本保險，可能存在同意權與危險選擇之問題。 另外，業者可能並未掌握乘客個人資料，既然乘客資料不全或未知，業者如何能夠逕代要保人向保險公司投保本保險？	<ul style="list-style-type: none"> ● 改為要保人為客運業者、被保險人為乘客、受益人與被保險人需有保險利益。 ● 建議乘客與客運業者皆保留票根並配合乘客上下車之錄影，俾利後續理賠作業。 ● 事故發生後 5 日內，客運業者應先行通知保險公司；並應於 1 個月內備妥保單、理賠申請書、乘客(被保險人)與受益人身份證明文件、乘客搭乘紀錄等資訊，向保險公司申請理賠。

	問題	初步意見或建議方向
3.	客運業者之客戶數，如果該次客戶數低於5人，那是否就不符合團體保險5人要求？即使符合團體最低5人要求，但是否符合示範條款所稱之團體類型 ⁹ ？	<ul style="list-style-type: none"> ● 建議就平均每日乘客數納入被保險人範圍；若該班次乘客數低於5人亦可納入承保。 ● 客運業者與乘客之關係並非雇主員工，亦非債權債務團體、也大多並無會員關係，因此僅能適用示範條款之凡非屬以上所列而具有法人資格之團體。建議要保人或要保單位即為客運業者，客運業者本身具有法人團體資格即可。 ● 可適用第三人契約概念，要保人為客運業者、被保險人為乘客、僅要求受益人與被保險人需有保險利益。
4.	<ul style="list-style-type: none"> ● 加班車輛或支援車輛之乘客意外，乘客是否可以獲得理賠？ ● 未購票乘客、老人免費票或嬰幼兒免費搭乘客戶，能否獲得理賠？ 	<ul style="list-style-type: none"> ● 保險公司制定待記名團體傷害險費率時，可依據平均累積乘客人數計算客運業者之月繳保費額度，因此只要是乘客，即可獲得乘客團體傷害險理賠。 ● 建議針對未購票乘客、老人免費票或嬰幼兒免費搭乘客戶仍應製作票券並保留存根與配合上下車錄影，以提供乘客完善保障。
5.	客運業者為乘客投保團體傷害保險，需具有保險利益？	<ul style="list-style-type: none"> ● 視同第三人契約(Third Party Contract)概念，只限制團體保險被保險人與受益人才需要存在保險利益關係。 ● 若需法源依據，考量客運業者與客戶間存有消費關係與過失損害賠償責任，因此建議可從寬依據保險法第20條適用保險利益關係。
6.	乘客發生意外事故時，如何向客運業者申請理賠？誰負責事故發生之通知義務？保險金申請時須要透過客運業者，還是可以直接向保險公司提出申請？	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故發生後5日內，客運業者應先通知保險公司；並應於1個月內備妥保單、理賠申請書、乘客(被保險人)與受益人身份證明文件、乘客搭乘紀錄等資訊，向保險公司申請理賠。 ● 建議保險公司可通融乘客家屬直接向保險公司申請理賠，並由保險公司通知客運業者，即可直接理賠予乘客家屬，不須強制要求乘客家屬需要透過客運業者才能申請理賠或獲得保險金。

資料來源：本研究

⁹ 團體意外險示範條款涉及投保單位之條文如下：

本契約所稱「要保人」是指要保單位。

本契約所稱「被保險人」是指本契約所附被保險人名冊內所載之人員。

本契約所稱「團體」是指具有五人以上且非以購買保險而組織之下列之一團體：

一、有一定雇主之員工團體。

二、依法成立之合作社、協會、職業工會、聯合團體、或聯盟所組成之團體。

三、債權、債務人團體。

四、依規定得參加公教人員保險、勞工保險、軍人保險、農民健康保險或依勞動基準法、勞工退休金條例規定參加退休金計畫之團體。

五、中央及地方民意代表所組成之團體。

六、凡非屬以上所列而具有法人資格之團體。

肆、結 論

台灣現行乘客責任保險歷經三次的賠償基礎變革後，已改成第三人過失賠償責任之賠償制度。乘客責任險回歸一般責任保險之賠償責任基礎，雖然合法合理，但卻使得乘客欠缺保障並存在曠日廢時的責任釐清問題。

因應公路法研議修法以及加強乘客保障，並考量客運業者運送乘客作業繁忙、無法事前充分掌握乘客詳細名單並請客戶親簽以及平均整體乘客數大多超過 5 人，本研究建議未來可由客運業者為乘客投保待記名團體傷害保險方式，提供乘客更完整之意外傷害身故、殘廢以及醫療保障。

另外，從國內乘客責任險的發展經驗，可發現國內產險業者在民國 87 年~100 年 2 月期間，以傷害保險方式辦理乘客責任險理賠。從乘客保障完整性觀點思考，可考慮回歸該階段之乘客責任險理賠處理模式，以填補乘客保障缺口問題。此外，借鑑國外經驗，產險業者可同時推出無過失賠償責任基礎之乘客責任保險與過失賠償基礎之乘客責任險商品，供客運業者或民眾選擇。

另外，考量 84 年主管機關公佈實施之待記名傷害保險團體承保辦法等規範已不符時宜，且配合立法院研議修訂公路法第 65 條等條文，本研究進一步提出待記名傷害保險團體承保辦法修訂建議以及公路法、大眾捷運法與鐵路法等主要法條條文之初步修訂建議，供主管機關、壽險業者與產險業者之參酌。

伍、建 議

一、對於待記名團體傷害保險規範之修訂建議

團體保險與個人保險不同，台灣民眾也確實仰賴團體保險做好相關風險管理，因此建議不應以個人人身保險觀點，要求團體保險完全比照適用各條法規。為提供乘客較完整的意外傷害保險保障，短中期內，建議可以修訂待記名傷害保險團體承保辦法與人身保險商品審查應注意事項後，再開放壽險公司與產險公司推動待記名團體意外傷害保險業務。初步修訂文字或方向如下：

表 5 待記名團體傷害保險規範之初步修訂建議

	原規範	初步意見或建議方向
保險內容	● 人身保險商品審查應注意事項第 91 條，團體保險之保險證或保險手冊應明定被保險人姓名、保險商品名稱、保單號碼、保險範圍、保險期間、保	● 增訂待記名團體保險之規範條文。 ● 乘客名單可採取待記名方式，只需填寫 XX 公司乘客。 ● 適用第三人契約概念，要保人為客運業者、被

	原規範	初步意見或建議方向
	險金額、保險業服務電話及被保險人具有撤銷其同意投保之權利。	<p>保險人為乘客、僅要求受益人與被保險人需有保險利益。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 說明：避免因為無法明訂被保險人姓名或有保險利益爭議而無法讓乘客獲得保障。
要保方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 由代為投保之業者逕代要保人向保險公司投保本保險。 ● 要保人即為被保險人。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 由客運業者向壽險公司或產險公司洽辦乘客傷害保險。 ● 要保人為客運業者、被保險人為乘客。 ● 受益人與被保險人需有保險利益。 ● 乘客同樣可保有行使不同意代為投保之權利。 ● 說明：建議不需強制要求書面同意權與要保人對於被保險人需具有保險利益關係。
保險金額	● 未載明	<ul style="list-style-type: none"> ● 保險金額部分，建議訂立統一投保額度，例如：死亡或最高殘廢理賠額度每人 200 萬、傷害醫療另有 20 萬額度。 ● 交通工具乘客或家屬，除了擁有強制汽車責任保險的賠償以外，尚有乘客傷害保險之額外保障。因此死亡或最高殘廢理賠額度每人 400 萬、傷害醫療另有 40 萬額度。
被保險人確定方式	● 得以可得確定之方式載明於各該意外保險之契約條款內或要保書之聲明事項中。	<ul style="list-style-type: none"> ● 保險內容可以公示於各營業場所且於車票背頁與網站揭露，乘客可以自行下載、列印或拍照留存。 ● 說明：建議明列揭露之方式。另外乘客與客運業者應保留票根並配合乘客上下車之錄影，俾利後續理賠，車票建議註記乘客所搭乘時間與車次。
受益人	● 以被保險人本人或其法定繼承人為限	<ul style="list-style-type: none"> ● 身故保險金受益人：被保險人之法定繼承人。 ● 殘廢與醫療保險金受益人：被保險人本人。 ● 說明：建議依照給付項目規範較為明確。受益人與被保險人需有保險利益關係。
理賠給付請領及支付	<ul style="list-style-type: none"> ● 受益人請領保險金時得以保單或保單謄本或其他證明文件向保險公司申請。 ● 保險公司為理賠給付時，限以受益人為抬頭之禁止背書轉讓支票為給付，並應直接對該受益人本人為給付。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故發生後五日內，客運業者應先行通知保險公司。並應於 1 個月內備妥保單、理賠申請書、乘客(被保險人)與受益人身分證明文件、乘客搭乘紀錄等資訊，向保險公司申請理賠。 ● 保險公司為理賠給付時，限以受益人為抬頭之禁止背書轉讓支票或直接匯款至受益人本人之存款帳戶。 ● 乘客家屬可以直接向保險公司申請理賠，並由保險公司通知客運業者即可。 ● 交通工具乘客除了擁有強制汽車責任保險的賠償以外，尚有乘客傷害保險之額外保障。
公示方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 以在交通工具入口處製作告示牌或以標示之方式，告知被保險人使其知悉已代投保本保險，告示牌或標示之內容……，若有製發門票或出入證者，應於適當位置記載授權代投事宜。 ● 前項公示方法應列為核保要項作為承保之依據。 	● 在客運業者全省各營業場所公告並於網站透過設立專區方式揭露，使被保險人知悉客運業者已投保乘客傷害保險；業者並應於車票背頁記載投保事宜並配合上下車錄影，以利後續理賠。

	原規範	初步意見或建議方向
公示內容	<p>茲為保障乘客安全，業主已代乘坐本交通工具(車輛、船舶)之乘客投保「交通工具乘客意外傷害保險」其保險內容如下：</p> <p>一、每人身故保險金額：新臺幣 萬元整。(依法令規定，未滿十四歲之未成年人，最高投保金額以新臺幣六十萬元為限。)</p> <p>二、意外傷害醫療：每次傷害醫療最高給付以新臺幣 元為限。</p> <p>三、保障期間：乘坐本交通工具期間，發生意外傷害事故。</p> <p>四、事故發生通知期間：保險事故發生後五日內，必須通知業主。</p> <p>五、身故保險金受益人：被保險人之法定繼承人。</p> <p>六、殘廢醫療保險金受益人：被保險人本人。</p> <p>七、除外責任：依原投保保險契約之約定。</p> <p>其他未記載事項依原投保保險契約之約定。</p> <p>業 主 敬啟 中華民國 年 月 日 ※各位乘客如欲進一步了解保險內容，或不同意前述保險內容請逕洽 ×× 電話：××</p>	<p>茲為保障乘客安全，業主已為乘坐本交通工具(車輛、船舶)之乘客投保「交通工具乘客傷害保險」，其保險內容如下：</p> <p>一、身故保險金額：新臺幣 200 萬元。(未滿十五歲之未成年人，其理賠金額.....。)</p> <p>二、殘廢保險金額：依照傷害殘廢等級而定。</p> <p>三、意外傷害醫療：每次事故傷害醫療給付以新臺幣 20 萬元為限。</p> <p>四、保障期間：乘坐本交通工具或上下車期間。</p> <p>五、事故發生通知期間：保險事故發生後 1 個月內，應備齊文件透過客運業者申請理賠給付。</p> <p>六、身故保險金受益人：被保險人之法定繼承人。</p> <p>七、殘廢保險金與醫療保險金受益人：被保險人本人。</p> <p>其他未記載事項依原投保保險契約之約定。</p> <p>業 者 敬啟 中華民國 年 月 日 ※各位乘客如欲進一步了解保險內容，或不同意前述保險內容請逕洽 ×× 電話：××</p> <p>●說明：修訂不符合時宜之法規文字並依照給付項目給予不同的規範。</p>

資料來源：本研究摘錄與建議

二、法律條文修訂建議

長期而言，建議修訂法規條文以健全乘客傷害保障；涉及客運業者乘客傷害保障之法規，主要包含公路法、大眾捷運法與鐵路法等法規，本研究拋磚引玉、逐條列舉初步修法建議如下：

表 6 對於相關法律條文之初步修訂建議

	原條文	立法院研議修訂條文	本研究建議： 修訂條文與理由
1.	公路法第六十四條 汽車或電車運輸業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物損毀、喪失時，應負損害賠償責任。但經證明其事故發生係因不可抗力或因託運人	公路法第六十四條 汽車或電車運輸業、派遣業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物損毀、喪失時，肇事者應負損害賠償責任，運輸、派遣業者應負連帶賠償責任。但經證明其事故發生係因不可	公路法第六十四條 汽車或電車運輸業、派遣業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物損毀、喪失時，肇事者應負損害賠償責任，運輸、派遣業者應負連帶賠償責任。但經證明其事故發生係因不可

	原條文	立法院研議修訂條文	本研究建議： 修訂條文與理由
	<p>或受貨人之過失所致者，不負損害賠償責任。前項貨物損毀、滅失之損害賠償，除貨物之性質、價值於裝載前經託運人聲明，並註明於運送契約外，其賠償金額，以每件不超過新台幣三千元為限。</p> <p>人、客傷害、死亡之損害賠償辦法，由交通部另定之。</p>	<p>抗力或因託運人或受貨人之過失所致者，不負損害賠償責任。</p> <p>前項貨物損毀、滅失之損害賠償，除貨物之性質、價值於裝載前經託運人聲明，並註明於運送契約外，其賠償金額，以每件不超過新台幣三千元為限。</p> <p>人、客傷害、死亡之損害賠償辦法，由交通部另定之。</p> <p>說明：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 汽車運輸業普遍採靠行、派遣制度，但「公路法第 64 條」並未明訂當交通事故發生時，司機、車行、車隊三方之賠償責任歸屬。 ● 現行「公路法第 64 條」僅將公路汽車客運業、市區汽車客運業及遊覽車客運業納入應投保乘客責任保險範圍，而未擴及計程車客運業與計程車客運服務業。 	<p>失所致者，不負損害賠償責任。前項貨物損毀、滅失之損害賠償，除貨物之性質、價值於裝載前經託運人聲明，並註明於運送契約外，其賠償金額，以每件不超過新台幣三千元為限。</p> <p><u>人身體傷死亡之損害賠償管理辦法</u>，由交通部協同金融監督管理委員會定之。</p> <p>● 說明：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 考量保險業務之專業主管機關為金管會，因此建議管理辦法，由交通部與金管會訂定。 2. 修訂為人身體傷死亡之損害賠償管理辦法，較為明確完整。 3. 明訂肇事者應負損害賠償責任，運輸業與派遣業者應負連帶賠償責任；並納入計程車業者。
2.	<p>公路法第六十五條 汽車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險。</p> <p>電車所有人應於申請公路主管機關發給牌照使用前，依交通部所定之金額，投保責任險。</p> <p>公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保乘客責任保險；其最低投保金額，由交通部定之。未依規定投保乘客責任保險者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰。</p>	<p>公路法第六十五條 汽車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險。</p> <p>電車所有人應於申請公路主管機關發給牌照使用前，依交通部所定之金額，投保責任險。</p> <p>公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保乘客<u>意外保險</u>；其最低投保金額、<u>保險內容及相關規定</u>，由交通部定之。未依規定投保乘客責任保險者，處新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰。</p>	<p>公路法第六十五條 汽車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險。電車所有人應於申請公路主管機關發給牌照使用前，依交通部所定之金額，投保乘客<u>傷害保險</u>。</p> <p>公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業，皆應投保乘客<u>傷害保險</u>；其最低投保金額、<u>保險內容及相關規定</u>，由交通部協同金融監督管理委員會定之。未依前項規定投保乘客<u>傷害保險</u>者，處新臺幣一百萬元以上，五百萬元以下罰鍰。</p> <p>● 說明：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 考量保險業務之專業主管機關為金管會，因此建議管理辦法，由交通部與金管會訂定。 2. 考量罰鍰過輕，將傷及執法成效，因此建議提高罰鍰；並將乘客責任保險文詞修改為乘客<u>傷害保險</u>。 3. 建議未來乘客團體傷害保險給付金額可抵充業者對於乘客及乘客家屬之賠償責任，因此建議納入管理辦法，以杜絕未來爭議。

	原條文	立法院研議修訂條文	本研究建議： 修訂條文與理由
3.	大眾捷運法第四十七條 大眾捷運系統旅客之運送，應依中央主管機關指定金額投保責任保險，其投保金額，得另以提存保證金支付之。 前項投保金額、保證金之提存及其他相關事項之辦法，由中央主管機關定之。	-	大眾捷運法第四十七條 大眾捷運系統旅客之運送，應依中央主管機關指定金額投保傷害保險。 <u>前項投保金額及其他相關事項之管理辦法，由中央主管機關協同金融監督管理委員會定之。</u> ● 說明： 1. 考量保險業務之專業主管機關為金管會，因此建議管理辦法，由交通部與金管會訂定。投保金額是否得另以保證金支付，可一併於管理辦法中規範。 2. 建議未來乘客團體傷害保險給付金額可抵充業者對於乘客及乘客家屬之賠償責任，因此建議納入管理辦法，以杜絕未來爭議。
4.	鐵路法第六十三條 鐵路旅客之運送，應依交通部指定金額投保責任保險	-	鐵路法第六十三條 鐵路旅客之運送，應依交通部指定金額投保傷害保險。 <u>前項投保金額及其他相關事項之管理辦法，由交通部協同金融監督管理委員會定之。</u> ● 說明： 1. 考量保險業務之專業主管機關為金管會，因此建議管理辦法，由交通部與金管會訂定。 2. 將責任保險改為傷害保險，以強化乘客保障。 3. 台灣高鐵亦依照鐵路法規定辦理。 4. 建議未來乘客團體傷害保險給付金額可抵充業者對於乘客及乘客家屬之賠償責任，因此建議納入管理辦法，以杜絕未來爭議。

資料來源：摘錄法規條文、立法院議案關係文書，院總第 462 號，委員提案第 15883 號、立法院議案關係文書、委員提案第 17786 號與本研究建議

三、建議事項摘要

- (一) 從國內乘客責任險的發展經驗，可發現國內產險業者在民國 87 年~100 年 2 月期間，以傷害保險方式辦理乘客責任險理賠。短中期建議可以回歸該階段之乘客責任險理賠處理模式，則可避免修法繁複冗長，並可在短中期內迅速填補乘客保障

缺口問題。

(二) 借鑑國外經驗，國內產險業者可同時推出無過失賠償責任基礎之乘客責任保險與過失賠償基礎之乘客責任險商品，供客運業者或民眾選擇。

(三) 待記名傷害保險團體承保辦法與人身保險商品審查應注意事項之修訂要點建議如下：

1. 適用第三人契約概念，要保人為客運業者、被保險人為乘客、僅要求受益人與被保險人需有保險利益。
2. 乘客保障資訊揭露部分，建議在客運業者全省各營業場所公告並於網站透過設立專區方式揭露，使被保險人知悉客運業者已投保乘客傷害保險；業者並應於車票背頁記載投保事宜並配合上下車錄影，以利後續理賠。
3. 乘客名單可採取待記名方式，只需填寫 XX 公司乘客。建議客運業者可逐步加強推動乘客之資料登錄與更新制度。
4. 乘客同樣可保有行使不同意代為投保之權利。
5. 人身意外賠償金額與強制責任保險之理賠金額獨立無關、並無是否扣除強制險理賠問題。

(四) 法律條文修訂建議：

1. 考量保險業務之專業主管機關為金管會，因此建議管理辦法，皆由交通部與金管會訂定。
2. 建議未來乘客團體傷害保險給付金額可抵充業者對於乘客及乘客家屬之賠償責任，因此建議納入管理辦法，以杜絕未來爭議。
3. 考量保險法第 107 條條文文字包含「...於其他法律另有規定者，從其規定。¹⁰」未來修訂公路法、大眾捷運法與鐵路法關於乘客意外傷害保險條文以後，未滿十五歲之未成年人及精神障礙或其他心智缺陷乘客，仍可擁有意外傷害保障。然而，在修法之前，客運業者對於未滿十五歲之未成年人及精神障礙或其他心智缺陷乘

¹⁰ 保險法第一百零七條

以未滿十五歲之未成年人為被保險人訂立之人壽保險契約，其死亡給付於被保險人滿十五歲之日起發生效力；被保險人滿十五歲前死亡者，保險人得加計利息退還所繳保險費，或返還投資型保險專設帳簿之帳戶價值。

前項利息之計算，由主管機關另定之。

訂立人壽保險契約時，以精神障礙或其他心智缺陷，致不能辨識其行為或欠缺其辨識而行為之能力者為被保險人，除喪葬費用之給付外，其餘死亡給付部分無效。

前項喪葬費用之保險金額，不得超過遺產及贈與稅法第十七條有關遺產稅喪葬費扣除額之半。

第一項至第四項規定，於其他法律另有規定者，從其規定。

客之意外傷害保險給付問題，仍須受保險法第 107 條之限制。本研究建議短中期做法可以同時提供無過失賠償責任基礎之乘客責任保險、過失賠償基礎之乘客責任險商品以及待記名團體傷害保險商品，供客運業者或民眾選擇，畢竟各業者之客戶年齡層分布與保險需求存有差異。

4.建議靠行、派遣業者與計程車業者，也需要為乘客投保待記名團體傷害保險。

參考文獻

- 1.方明川，我國團體保險與保險利益問題新論，壽險季刊，101期，1996年
- 2.王志仁、呂先輝、李諭政等，意外保險(第一輯)，保險事業發展中心，2005年12月，Ch.1
- 3.內政部警政署網站，道路交通事故統計，搜尋日期：2015年8月
- 4.立法院網站，立法院議案關係文書，搜尋日期：2015年8月
- 5.吳晨豐，客運公司車禍事件民事侵權行為責任之研究，海洋大學法律研究所碩士論文，2010年，PP.253~262
- 6.汽車交通事故特別補償基金網站，強制汽車責任保險及特別補償等相關制度考察報告，2009年
- 7.保險事業發展中心，汽車保險訓練教材，自行編印，1992年，PP.199~202
- 8.高俊卿，汽車第三者責任保險研究，中國大陸：對外經貿大學碩士論文，2002年
- 9.施文森、林建智，強制汽車保險，元照出版，2009年，PP.245~383
- 10.葉啟洲，保險法判決案例研析(一)，元照出版，2013年，PP.1~19
- 11.葉啟洲，保險法實例研習，元照出版，2013年，Ch.3
- 12.凌氫寶、康裕民與陳森松，保險學理論與實務，華泰文化，2008年，Ch.16
- 13.陳伯耀、黃淑燕、徐敏珍，汽車保險，保險事業發展中心，2012年3月，PP.340~342
- 14.游斯然，七國(地區)之強制汽車責任保險制度之比較，保險大道，第61期，PP.56~61，2011年
- 15.經濟日報，肇事駕駛 責任險不罩你，2006年3月15日
- 16.鈴木辰紀、廖淑惠譯，日台中三國之強制汽車保險比較，2008年
- 17.廖勇誠，輕鬆考證照：人身與財產風險管理概要與考題解析，鑫富樂文教，2013年1月，Ch.3
- 18.三井住友海上火災保險株式会社&東京海上日動火災保險株式会社，自動車損害賠償責任保險與自動車保險商品資訊，搜尋日期：26/9/2015
- 19.日本損害保險協會，自動車損害賠償責任保險與自動車保險商品資訊，搜尋日期：26/9/2015

20. Association of British Insurers, Motor insurance and Liability Coverages, searched on 26/9/2015

21. Insurance Information Institute, Motor Insurance, Liability Coverages and Insurance Handbook, searched on 26/9/2015