

我國道路交通事故保險現況及重要議題分析

曾平毅¹
蔡佩穎²

摘要

民眾發生交通事故後，最關心的是後續能否達成和解，如有投保強制險以外險種者，則會視保險公司為諮詢對象，詢問後續處理流程。更有甚者，將後續理賠流程，一切交由保險公司處理。惟當事人其實才是交通事故主體，除應積極與保險公司聯繫，確認可理賠範圍外，保險公司亦應協助當事人儘速處理後續和解問題。

惟實務上常遇到交通事故當事人與保險公司認知不同，對於理賠範圍及內容產生歧義，要求當事人應申請警察機關製發之初步分析研判表，或向鑑定單位申請鑑定，以作為保險理賠依據。事實上，保險公司理賠人員均受過基本訓練，對於交通法規亦有認識，可初步判斷交通事故之肇事責任，保險公司可成立肇事原因分析單位，由專業法務人員、汽車專家直接進行肇事原因分析，以加快理賠速度、保障被保險人權益。

關鍵字：交通事故、法律責任、保險公司、理賠

一、前言

民眾發生交通事故後，將面臨行政、刑事、民事責任等三方面問題須要處理。為減輕當事人賠償負擔，除政府規定必須投保之強制險外，產險公司亦推出多種汽車任意險及附加險種供民眾選擇。在前述責任中，產險公司能夠協助的，是當事人的民事責任，當民事達成和解，當事人即撤回傷害告訴，如為有人死亡案件，檢察官亦會視犯罪嫌疑人犯後態度，予以緩起訴或請求減輕量刑。故保險公司在事後協助當事人處理流程，可謂相當重要。

現行市面上汽車保險主要可分為「強制責任險」、「第三人責任險」、「車體損失險」及「竊盜損失險」。其中「第三人責任險」及「車體損失險」均與當事人是否負有賠償責任有關。目前保險公司辦理理賠時，對於當事人是否「負有賠償責任」，是以警察機關初步分析研判表或鑑定機關鑑定意見書為依據。惟初步分析研判表最快 30 天後申請，取得資料後又須理賠作業時間，如保險公司成立肇事原因分析單位，由專業法務人員、汽車專家直接進行肇事原因分析，可加快理賠速度、保障被保險人權益。

¹ 中央警察大學交通學系教授（聯絡地址：桃園市龜山區樹人路 56 號，電話：03-3282321 轉 4619，E-mail：una139@mail.cpu.edu.tw）。

² 中央警察大學交通管理研究所碩士，目前服務於臺北市政府警察局。

二、交通事故相關法律規定

交通事故從發生、處理到後續民事和解，如各當事人均未受傷或傷勢輕微、且對理賠金額有共識，和解時間非常迅速，快者，現場即可直接和解，不須要警察處理；慢者，幾個月亦可處理完成。如當事人受傷情形較為嚴重，對於後續醫療費用、工作損失、精神慰撫金等金額即須多次協調。如有人死亡，肇事者無法立即與家屬達成和解，長時間官司訴訟即無法避免，三至五年，甚至更長，社會成本支出甚為龐大。

以一件交通事故來看，第一個涉入的，當然是各方當事人，現場如無法立即和解，第二個涉入的，即是警察機關。警察機關到場，會進行勘察蒐證、詢問當事人，並製作相關文件及表單，記錄現場跡證及肇事經過等，後續並由審核小組製作初步分析研判表。依案件複雜程度及當事人配合狀況等，現場處理大約 30 分鐘至 3 小時不等。如再到後端審小組審核、交辦再蒐證、初步分析，至少須 30 天時間。接下來即是保險公司了。目前許多產險公司推出「理賠人員到場協助交通事故處理」之服務，甚至有將此服務做為公司亮點，吸引民眾投保。惟亦有保險公司接到民眾電話後，不會指派業務員至現場協助，大多指導當事人配合警察機關處理，後續提供相關資料辦理出險即可。

現場處理結束後，即是最重要的和解問題，和解過程中，可能涉及單位第一為鑑定、覆議機關，鑑定、覆議機關負責鑑定車輛行車事故之肇事原因，鑑定及覆議意見書應記載主、次因，此即為保險公司理賠或法院判決之重要依據。第二為鄉、鎮、市區公所調解委員會。並非所有案件須要經過法院訴訟，惟一旦進入司法訴訟程序，即為一冗長之審判流程，且可能須要出庭說明，此為當事人最不願意接觸，故如能透過各鄉、鎮、市區公所調解委員會達成和解，不僅能減少法院興訟，亦能減少社會成本支出。



圖 1 道路交通事故涉入單位

依據「道路交通事故處理辦法」定義，道路交通事故係指「車輛、動力機械或大眾捷運系統車輛在道路上行駛，致有人受傷或死亡，或致車輛、動力機械、大眾捷運系統車輛、財物損壞之事故。」。故交通事故必有一方為車輛且有駕駛行為，並造成人員傷亡或財物損失。另內政部警政署亦曾函示明定，交通事故係出於「過失」行為。如人員傷亡或財物損失係出於「故意」之行為，則應以刑法各項罪章論處。例如：某甲因與某乙互有嫌隙，某日因某乙言語挑釁某甲，某甲懷恨在心，故意駕駛汽車撞死某乙，此行為若單純以交通事故處理，其刑法上刑度差異之大恐讓有心人士以此手段故意殺人。故交通事故當以「過失」行為論處。

以下就前述當事人、警察機關、保險公司及鑑定覆議機關之相關法令規定做一彙整與說明。司法機關部分，因多數偵辦及判決之法令規定，係當事人提出刑事或民事告訴後流程，與當事人後續協調和解較無直接關聯，故不在本研究討論範圍。

2.1 當事人在交通事故面臨之法律責任

當事人在交通事故面臨之法律責任，可分為行政、刑事、民事三種，以下分別論述之。

2.1.1 行政責任

在交通事故過程中，當事人如有違反道路交通管理處罰條例或其他相關交通法令，依法應接受罰鍰、記點、講習、吊扣、吊銷等處罰，稱之為「行政責任」。

2.1.2 刑事責任

在交通事故過程中，當事人如有違反中華民國刑法（下稱刑法）構成要件，依法應接受罰金、拘役、有期徒刑等刑責，稱之為「刑事責任」。

其中與交通事故有關的刑事責任，包括過失致死、過失傷害、公共危險、遺棄等四大類。

2.1.2.1 過失傷害

依我國刑法第 284 條，過失傷害係指「因過失傷害人」，可再分為過失傷害、過失重傷、業務過失傷害、業務過失重傷。其中最重刑責為業務過失重傷，處三年以下有期徒刑、拘役或二千元以下罰金。從事業務之人，例如：計程車司機、遊覽車司機等，如發生交通事故致人傷害，以業務過失傷害或重傷論處。

有關重傷要件應符合刑法第 10 條規定：一、毀敗或嚴重減損一目或二目之視能。二、毀敗或嚴重減損一耳或二耳之聽能。三、毀敗或嚴重減損語能、味能或嗅能。四、毀敗或嚴重減損一肢以上之機能。五、毀敗或嚴重減損生殖之機能。六、其他於身體或健康，有重大不治或難治之傷害。

依刑法第 287 條規定，過失傷害及過失重傷均為告訴乃論，追訴期為 6 個月。當事人提起告訴，始據以偵查。故當事人如達成民事上和解而撤回告訴，檢察官即以不起訴處分辦結。

2.1.2.2 過失致死

依我國刑法第 276 條，過失致死係指「因過失致人於死」，可再細分為過失致死及業務過失致死。業務過失致死刑責較重，處五年以下有期徒刑或拘役，得併科三千元以下罰金。

2.1.2.3 公共危險

酒後駕車及肇事逃逸皆屬公共危險罪章，以下分別論述之。

2.1.2.3.1 酒後或毒後駕車

依刑法第 185-3 規定，駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，處二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金：

一、吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零五以上。

二、有前款以外之其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛。

三、服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛。

因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑。

駕駛人同時違反道路交通管理處罰條例第 35 條及刑法 185-3 規定時，違反行政法上罰鍰部分將於刑事部分判決確定後，不足部分再以罰鍰處罰之。

2.1.2.3.2 肇事逃逸

刑法第 185-4 條，駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處一年以上七年以下有期徒刑。另依道路交通管理處罰條例第 62 條第 5 項規定，駕駛人肇事致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照；致人重傷或死亡而逃逸者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。二者處罰種類並不相同，故駕駛人同時違反刑法及行政法部分，係分別處罰。

2.1.2.4 遺棄

刑法第 293 條，遺棄無自救力之人者，處六月以下有期徒刑、拘役或一百元以下罰金。因而致人於死者，處五年以下有期徒刑；致重傷者，處三年以下有期徒刑。

故肇事逃逸除刑法第 185-4 外，亦可依現場跡證及事實，審酌遺棄罪之適用。

2.1.3 民事責任

在交通事故過程中，當事人如有違規或不當行為致生損害，必須擔負民事上的損害賠償責任，稱之為「民事責任」。

民法第 184 條第 1 項規定「因故意或過失不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。」，交通事故當事人係「過失」行為產生之傷害結果，故應負損害賠償責任。且當事人發生交通事故，在民事上賠償範圍相關廣泛，在民法第二編、第一章、第一節、債之發生，第五款、侵權行為，第 184 至 198 條，有相關規定。有人傷亡之民事賠償包括醫療相關費用、因行動不便之往來必要交通費用、看護費用、工作損失、殯葬費、受害人法定親屬之扶養費用、精神慰撫金等。如係財物損壞，則賠償項目為零件費（需折舊）、工資、搬運費、營業損失、代步費用等。

2.2 行政機關處理交通事故之法律規定

2.2.1 警察法

警察法第 9 條：「警察依法行使左列職權：一、發佈警察命令。二、違警處分。三、協助偵查犯罪。四、執行搜索、扣押、拘提及逮捕。五、行政執行。六、使用警械。七、有關警察業務之保安、正俗、交通、衛生、消防、救災、營業建築、市容整理、戶口查察、外事處理等事項。八、其他應執行法令事項。」。

上述規定雖列為警察行使之職權，惟其內容實為警察所辦理業務之列舉規定，應視為組織法上警察任務規範，並不具有作用法之性質。

2.2.2 內政部警政署組織法

第 2 條規定：「本署掌理全國性警察業務，並辦理下列事項…八、交通安全維護、交通秩序整理、交通事故處理及協助交通安全宣導之規劃、督導。」，明定「交通事故處理」為警察職權。

2.2.3 道路交通管理處罰條例

第 92 條第 5 項規定，「道路交通事故駕駛人、肇事人應處置作為、現場傷患救護、管制疏導、肇事車輛扣留、移置與發還及調查處理之辦法，由內政部會同交通部、行政院衛生署定之。」，爰訂有「道路交通事故處理辦法」，其中關於警察機關權責內容，規定在第 9、10、11、12、13 條，包括警察機關獲知道路交通事故之處置作為、對道路交通事故現場之勘察與蒐證、勘察與蒐證工作完成後之交通管制、肇事車輛之扣留及提供道路交通事故當事人申請或閱覽相關資料。

其中道路交通事故處理辦法第 13 條規定，道路交通事故當事人或利害關係人得申請之「道路交通事故初步分析研判表」，因內容記載「可能之肇事原因(或違規事實)」，實務上已被調解委員會、保險公司、當事人視為理賠之重要依據。

2.3 保險公司在交通事故應為之法律規定

2.3.1 保險法

保險法第53條：「被保險人因保險人應負保險責任之損失發生，而對於第三人有損失賠償請求權者，保險人得於給付賠償金額後，代位行使被保險人對於第三人之請求權；但其所請求之數額，以不逾賠償金額為限。」，同法第165-2條：「同業公會為會員之健全經營及維護同業之聲譽，應辦理下列事項：一、訂定共同性業務規章、自律規範及各項實務作業規定，並報請主管機關備查後供會員遵循。」。目前保險公司共同遵循之賠償標準，即為中華民國產物保險商業同業公會於95年12月編製之「汽車肇事責任分攤處理原則」，編製目的係為使汽車保險理賠作業達到能迅速、有效，避免爭議的處理目標，加強提昇服務品質俾保障被保險人權益，以供同業共同遵守註。依該原則，肇事責任認定依據第一為「法院判決書」，第二係「車輛行車事故鑑定、覆議委員會鑑定意見書」，第三係「警察機關道路交通事故初步分析研判表、現場圖或其他證明資料」，最後為「公會汽車險委員會決議」。

2.3.2 強制汽車責任保險法

為使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全，定有強制汽車責任保險法。

2.4 鑑定覆議之法律規定

2.4.1 公路法

第67條規定，車輛行車事故鑑定及覆議事項，由交通部指定之所屬機關辦理。但其事故發生所在地於直轄市行政轄區內者，由直轄市政府或其指定之所屬機關辦理，或亦得委託交通部指定之所屬機關。前項車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法，由交通部會同內政部、法務部定之。

2.4.2 車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法

本辦法係當事人申請交通事故鑑定、覆議重要規定，內容包括：申請鑑定要件、鑑定流程、委員組成、鑑定意見書格式等，均有完整規定，與「道路交通事故處理辦法」中，僅有警察機關應依民眾申請提供「道路交通事故初步分析研判表」之相較，顯較完整且全面。

2.5 小結

在上述道路交通事故當事人面臨之責任中，涉及有人死傷之交通事故案件，會有刑事、行政及民事責任之問題，無人死傷之案件，則僅有行政及民事責任問題。其中與保險公司最為相關的，是當事人的「民事責任」。當事人賠償醫療費用、工作損失、財物損失、精神慰撫金等，均屬民事賠償範疇。警察機關

所處理的，係屬刑事案件。民事案件警察機關不受理、不干涉，故現行所有交通事故均由警察機關處理之方式，似有再調整空間。

民事賠償又與刑事責任相關。依刑法第 57 條規定：「科刑時應以行為人之責任為基礎，並審酌一切情狀，尤應注意下列事項，…十、犯罪後之態度。」，在交通事故涉及刑事案件中，如當事人有汽車保險，且保險公司協助儘速與對造當事人達成和解，檢察官將以不起訴或緩起訴終結。故民事部分是否和解，會影響刑事判決。

依據保險法第九十三條前段規定：「保險人得約定被保險人對於第三人就其責任所為之承認、和解或賠償，未經其參與者，不受拘束。」，實務上當事人如有投保第三人責任保險，在民事和解過程，保險公司會參與協調並負賠償責任，理賠對造當事人，亦有保險公司推出「全程參與理賠」過程之服務，安撫被保險人並提供協助。惟超過保險契約部分，仍須由當事人自行負擔。故許多民眾發生交通事故後，認為因自己有投保第三人責任險及其他相關保險，故保險公司會處理所有後續賠償事宜，是一錯誤觀念，因為當理賠金額超過保險契約時，須由當事人本人與對造當事人協調。

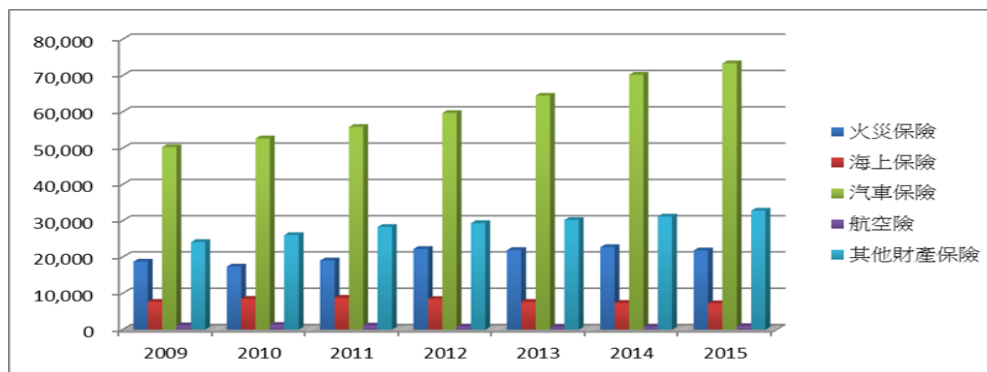
三、汽車保險現況與種類

3.1 汽車保險現況

3.1.1 保險收入與賠款概況

分析我國財產保險的收入來源如表 1 所示，以汽車保險的保險費收入最高，汽車保險包括任意汽車保險及強制汽車保險，如分析 2015 年收入比例，汽車保險 50%，為所有種類最高。雖汽車保險包含任意汽車保險及強制汽車責任保險，惟我國機動車輛數在 2013、2014 係減少，顯見在民眾對於任意險的保險意識增加。

表 1 財產保險業保費收入統計表



資料來源：財團法人保險事業發展中心

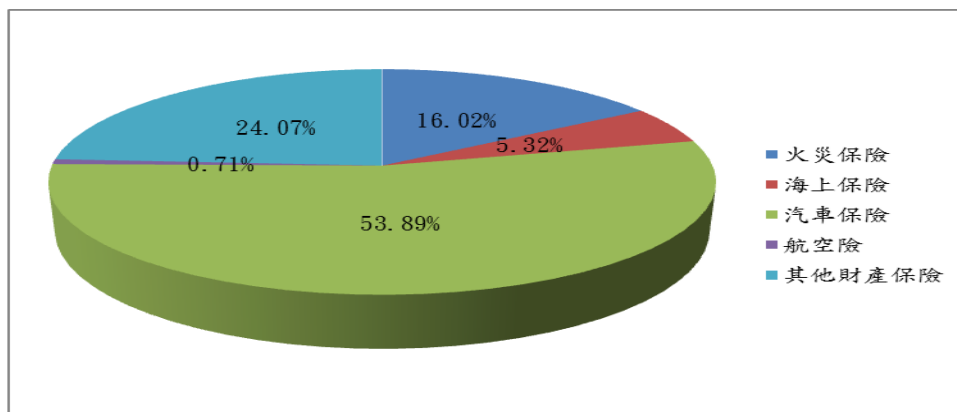
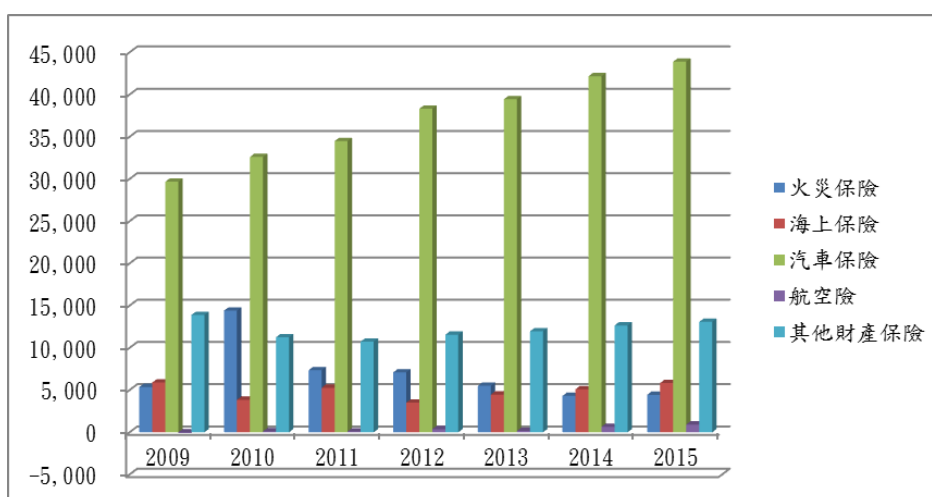


圖 2 2015 年財產保險收入比例圖

財產保險的收入來源雖以汽車保險所占的比例最高，但是支出比例也最高，依表 3 所示，顯示在所財產保險種類裡，汽車保險是民眾最需要也最常用的保險。

表 3 財產保險業保險賠款統計表

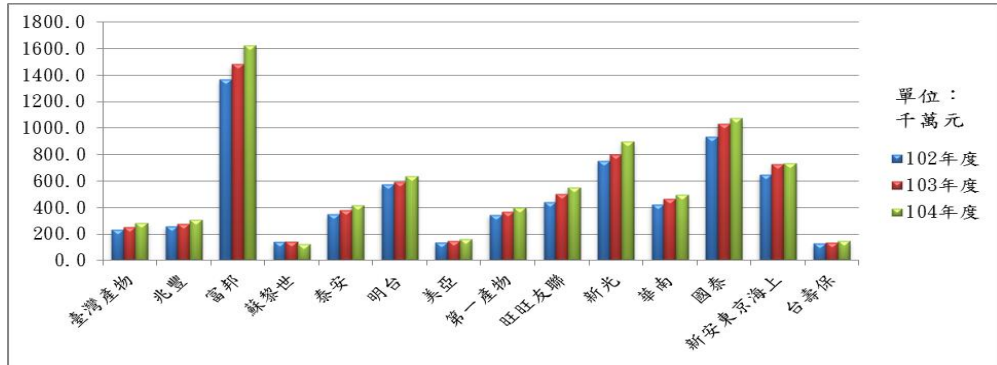


3.1.2 各汽車產險公司收入與賠款概況

自民國 91 年起實施產險費率自由化以來，各家產險公推出保險商品即使種類、保額相同，保費卻不盡相同。購買保險時，保費固然是考量因素之一，但更重要的，是發生意外後的賠償程序與態度。保險能夠備而不用最好，但若不幸派上用場，希望能最快、最短時間處理。所以後續理賠程序若能協助當事人儘快處理完成，民眾大多願意多花一點錢買到更好服務。

統計我國 14 家產物保險公司 102 至 104 年汽車保險收入，以富邦最多，國泰次之，新光再次，統計資料詳如表 4。

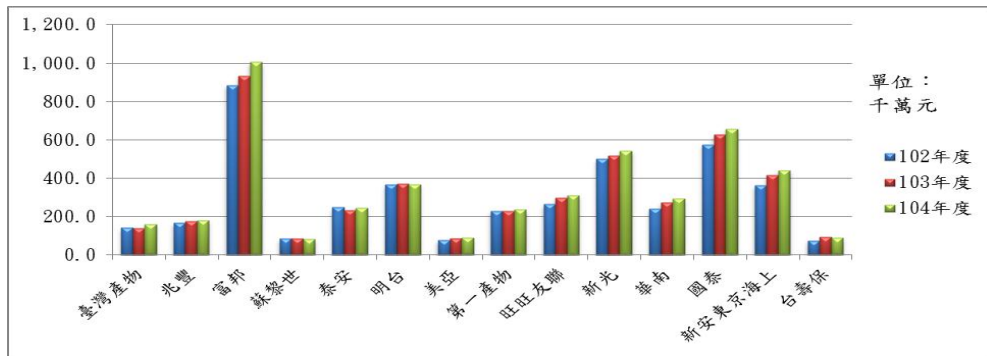
表 4 臺灣 14 家產險公司汽車保險保費收入統計表



資料來源：金融監督管理委員會保險局保險業公開資訊觀測站

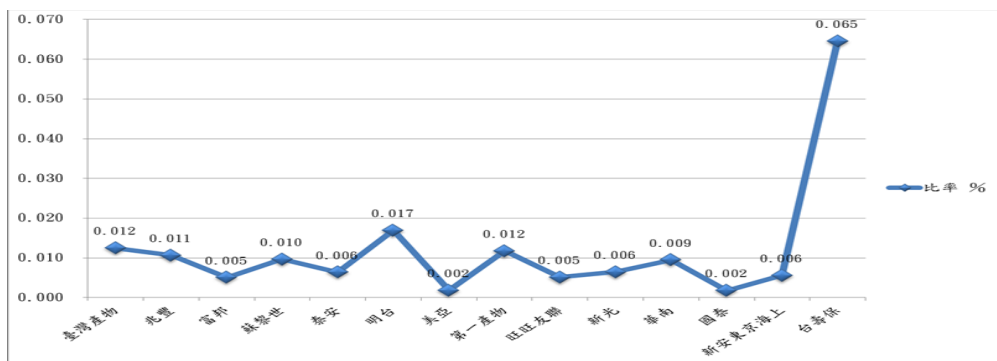
保費收入愈多的公司，保險賠款金額也愈高，統計 102 至 104 年汽車保險保險賠款金額，以富邦最多，國泰次之，新光再次，與收入之排名相同，詳如表 5。

表 5 臺灣 14 家產險公司汽車保險保險賠款統計表



對民眾而言，發生意外後，保險公司的理賠流程與情形才是決定是否續保的關鍵。惟並非所有理賠結果均能如人所願，自 101 年開始，被保險人對於金融消費有疑義者，可向財團法人金融消費評議中心申請評議。故產險公司之「理賠訴訟件數及其對申請理賠件數之比率」可看出產險公司對後續理賠之重視。各家產險公司 104 年比率統計如表 6，以美亞及國泰產險最低，富邦及旺旺友聯次之。

表 6 產險公司理賠訴訟件數及其對申請理賠件數之比率

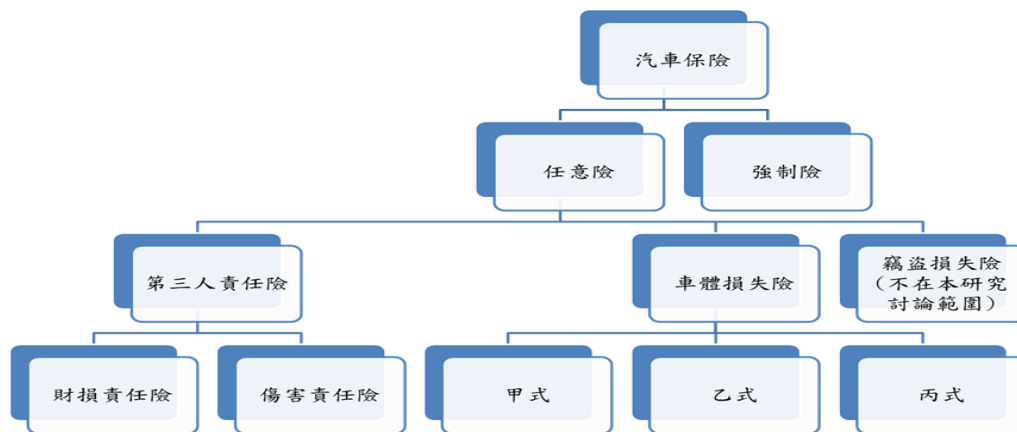


資料來源：財團法人保險事業發展中心

3.2 汽車保險種類

我國汽車責任保險種類繁多，主要可分為「強制責任險」、「第三人責任險」、「車體損失險」、「竊盜損失險」等四種。其中「車體損失險」可再分為大家熟悉的甲式、乙式、丙式，另有產險公司推出俗稱丁式之汽車限額車對車保險。如再加上各式附加險種，可超過 10 種。「竊盜損失險」係屬刑法竊盜範疇，與交通事故無涉，不在本研究討論範圍。

上述強制責任險、第三人責任險及車體損失險可依法令是否強制規定投保區分為「強制險」及「任意險」，法令強制規定投保以外之險種均統稱為任意險，包含第三人責任險及車體損失險。



資料來源：本研究整理

圖 3 我國汽車保險種類

如以「賠償對象」做分類，可區分「人」與「車」二類，賠償「人」之保險種類包括「強制險」、「第三人責任保險（傷害責任）」，賠償「車」之保險種類則有「第三人責任保險（財物責任）」及「車體損失險」等。另外賠償「人」之險種均以車外第三人或乘客為賠償對象，駕駛人只能透過強制險，向對造保險公司求償。惟如係單一車輛交通事故，例如自撞燈桿、機車自摔等，均無法理賠。為使駕駛人自身亦能於交通事故獲得賠償，多家產險公司有附加「駕駛人傷害險」供被保險人選擇。

3.2.1 強制汽車責任保險

依據「強制汽車責任保險法」規定，因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者，不論加害人有無過失，請求權人得依強制汽車責任保險法規定，向保險人請求保險給付，或向財團法人汽車交通事故特別補償基金請求補償。

強制汽車責任保險給付項目包括：傷害醫療給付，含急救費用、診療費用、接送費用、看護費用，每人每一事故傷害醫療給付總額，以新臺幣 20 萬元為限、殘廢給付，最高給付新臺幣 200 萬元、死亡給付，定額給付每一

人新臺幣 200 萬元。換言之，強制汽車責任保險係理賠人員傷亡費用，不理賠財物損失。

3.2.2 第三人責任保險

第三人責任保險可分為「傷害責任險」及「財損責任險」，二者均係被保險人發生交通事故負有賠償責任時，請求權人得向保險人請求保險給付。

3.2.2.1 傷害責任險

被保險人因所有、使用或管理被保險汽車發生意外事故，致第三人死亡或受有體傷，依法應負賠償責任而受賠償請求時，保險公司僅對於「超過強制險給付標準以上之部分」對被保險人負賠償之責。

3.2.2.2 財損責任險

指被保險人因其所有、使用或管理被保險汽車發生意外事故，致第三人財物受有損害，且依法應負賠償責任而受賠償請求時，由保險公司負賠償責任。

3.2.3 車體損失險

被保險汽車於保險期間內，因保險事故所致之損失，由保險公司對被保險人負賠償之責。而依承保範圍不同分為甲式、乙式及丙式，車主可依個人需求選擇投保種類。

3.2.3.1 甲式

被保險汽車在保險契約有效期間內，因下列危險事故所致之毀損滅失，保險公司對被保險人負賠償之責：一、碰撞、傾覆。二、火災。三、閃電、雷擊。四、爆炸。五、拋擲物或墜落物。六、第三者之非善意行為。七、不屬保險契約特別載明為不保事項之任何其他原因。

3.2.3.1 乙式

被保險汽車在保險契約有效期間內，因下列危險事故所致之毀損滅失，保險公司對被保險人負賠償之責：一、碰撞、傾覆。二、火災。三、閃電、雷擊。四、爆炸。五、拋擲物或墜落物。

3.2.3.1 丙式

被保險汽車在保險契約有效期間內，因與車輛發生碰撞、擦撞所致之毀損滅失，在確認事故之對方車輛後，保險公司對被保險人始負賠償之責。

肇事逃逸之對造車輛無法確認者，保險公司不負賠償之責。但經憲警或由保險公司查証屬實者，不在此限。

賠償項目 險種	碰撞、 傾覆	火災	閃電、 雷擊	爆炸	拋擲物 或墜落 物	第三者之 非善意行 為	不屬保險契約 特別載明為不 保事項之任何 其他原因
甲式	V	V	V	V	V	V	V
乙式	V	V	V	V	V	-	-
丙式	V	-	-	-	-	-	-

圖 4 車體損失險賠償範圍

資料來源：本研究整理

註：' - ' 表示不在賠償範圍內。

3.2.4 小結

依市面上常見汽車保險種類，可就賠償對象區分為二類，一係賠償「人員」傷害，二係賠償「車輛」損失，茲彙整如下：

除強制險、駕駛人傷害險外，其他保險種類均與肇事原因相關。以車體損失保險為例，發生交通事故後，保險公司會先針對車損部分在保單額度內理賠，惟如對造當事人應負肇事責任，將行使代位求償，向對造當事人求償。此部分為保險公司與對造當事人間民事求償關係，對被保險人而言，較無特別感受。惟「第三人責任保險」係在被保險人應負賠償責任時，保險公司始負賠償責任。因此，當被保險人想法與保險公司立場不一致，或肇事原因尚待釐清時，保險公司會以警察機關之初步分析研判表或車輛行車事故鑑定委員會之鑑定意見書做為理賠之依據。

四、民眾發生交通事故處理流程及辦理出險問題分析

4.1 交通事故處理流程

依據道路交通事故處理辦法，民眾發生交通事故後，如有人傷亡，應即採取相關救護措施，並通知警察機關；如無人傷亡且當事人自行和解，則不必通知。警察機關到場，係針對現場初步蒐證記錄，如當事人無法和解，則員警的蒐證處理對當事人而言，只是交通事故後續的開端而已。當事人可於交通事故發生 7 日後，向警察機關申請現場圖及照片，30 日後申請道路交通事故初步分析研判表。有些當事人在此階段即可自行和解，亦有部分當事人會透過調解與對造達成和解。如雙方對於和解內容認知差距太大，調解不成立，則只有法院訴訟一途了。

受害人如有受傷，最常採取提出過失傷害告訴附帶請求民事賠償之方式以獲得心中和解金額。對加害人而言，如有保險，則保險公司協助理賠程序越快速，越有可能幫助被保險人與對造達成和解而免訴訟之累。當事人發生交通事故後續處理流程詳如圖。紅字部分係保險公司可協助當事人之時間點，不論自行協調或聲請調解，保險公司均可提供相關意見及協助。

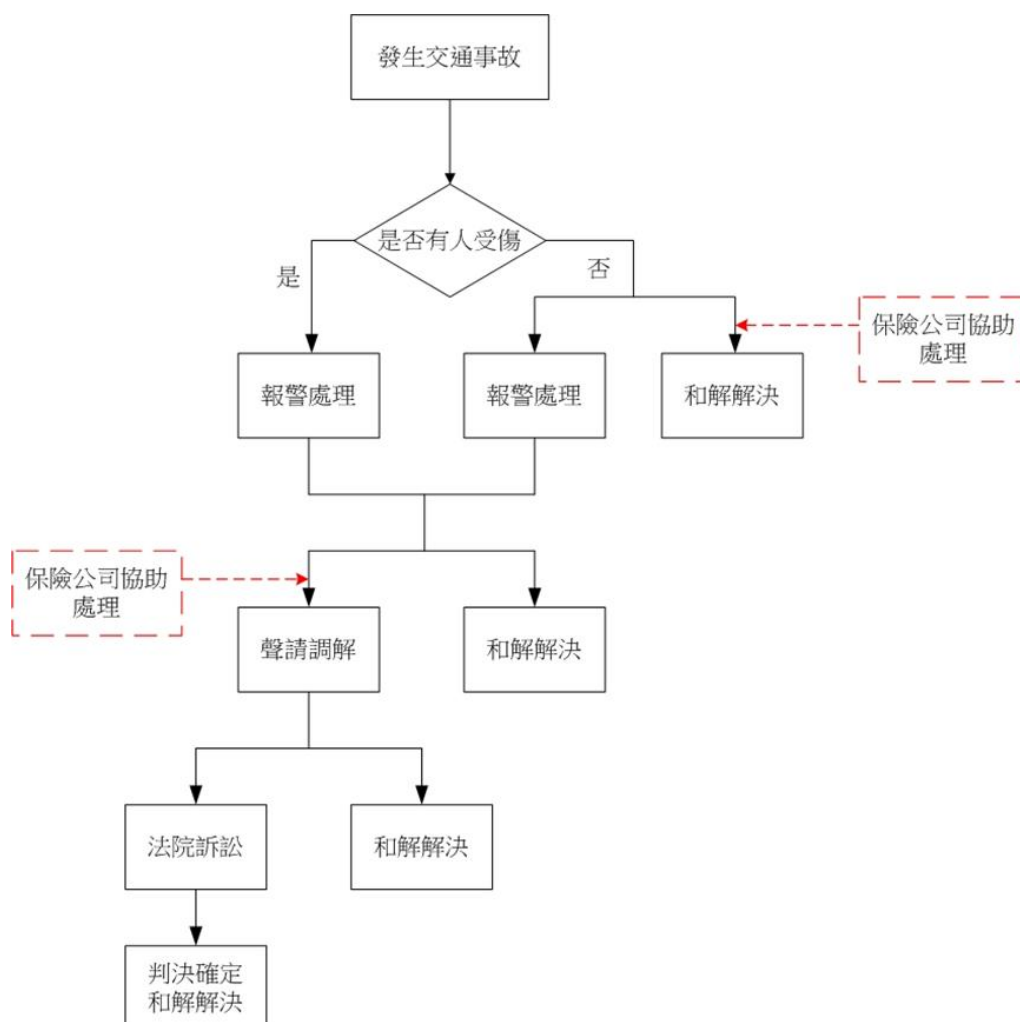


圖 4 當事人發生交通事故後續處理方式

4.2 辦理出險問題分析

4.2.1 辦理出險流程

當事人發生交通事故後，如有購買車體損失險，保險公司就其車損會直接修復賠償，後續如他人應付賠償責任，再向有責任者求償，故當事人不會有特別感受。惟若係購買第三人責任險，須被保險人自身負有賠償責任，保險公司始理賠對造當事人。故當事人是否有肇事原因會影響後續理賠。以臺灣目前 14 家產險公司網站資訊比較，有 5 家產險公司提供「交通事故到場協助處理」服務、1 家產險公司視情況派員協助，其中新安東京海上服務流程

與內容最為詳細，並將該服務置頂，吸引使用者注意。以該公司汽車任意險辦理出險流程如圖。其中流程 5「保險公司確任責任」部分，涉及警察機關初步分析研判表或鑑定機關鑑定意見書。

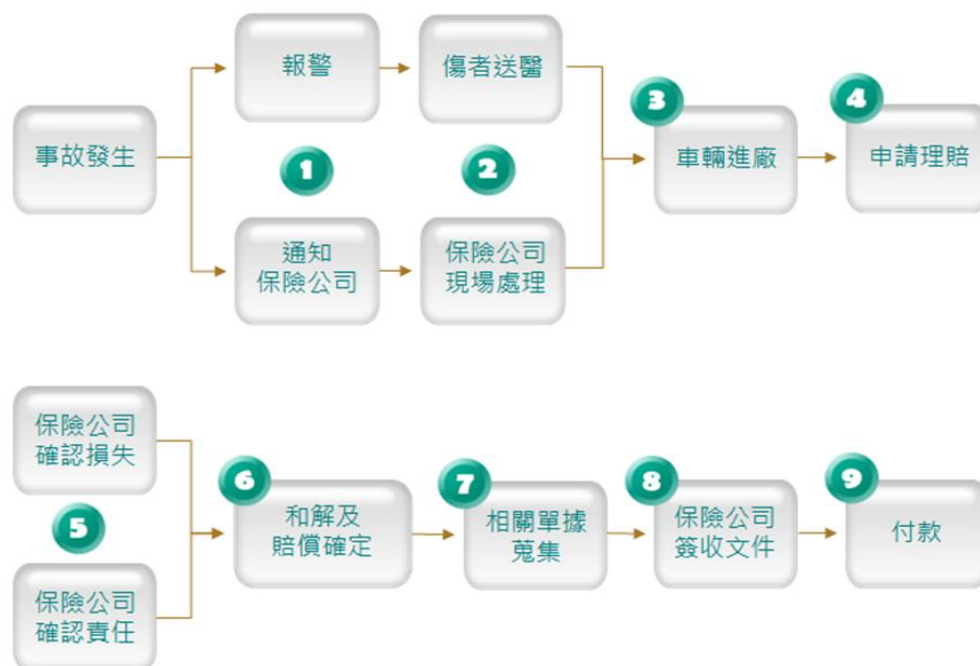


圖 5 汽車保險出險流程

資料來源：新安東京海上產險網站資料

<https://www.tmnewa.com.tw/InsuranceClaim.aspx?CategoryID=911ce2a2-7742-4bea-9982-12e8ad7ccfb6>

截取日期：105 年 7 月 22 日

4.2.2 辦理出險面臨問題

實務上常有交通事故當事人現場承認錯誤，欲由保險公司直接理賠，惟保險公司審核後認有疑義，對造當事人亦應負擔部分責任，爰要求當事人應申請警察機關製發之初步分析研判表，或向鑑定單位申請鑑定，以作為保險理賠依據。亦有部分案件保險公司認為被保險人應負賠償責任，惟被保險人認為係對造當事人應負賠償責任，保險公司爰以初步分析研判表或鑑定意見書作為賠償依據，致當事人將矛頭指向警察機關或鑑定機關。

依據「汽車肇事責任分攤處理原則」，肇事責任認定依據為：一、法院判決書。二、車輛行車事故鑑定、覆議委員會鑑定意見書。三、警察機關道路交通事故初步分析研判表、現場圖或其他證明資料。四、公會汽車險委員會決議。其中共同遵守原則如下：一、交通事故肇事責任經法院判決時依法院判決書為主，未經訴訟程序者依覆議委員會意見為準，未經覆議者依鑑定委員會意見為準。二、交通事故案件未經鑑定者，以警察機關道路交通事故初步分析研判表為準，並依本處理原則所訂肇事責任分攤原則辦理。三、警方未處理案件或交通事故肇事責任分攤有爭議時，經協商不成立者，得提報公

會汽車險委員會議定。依上述原則，即使沒有初步分析研判表或鑑定意見書，保險公司仍得依現場相關資料判斷肇事責任後辦理理賠。惟基於二理由，保險公司多以初判表為依據。第一，警察機關為公正第三者，多數民眾對於警察機關所記錄肇事原因或違規事實，較無疑義，如係己方疏失，交由保險公司辦理後續理賠。第二，被保險人堅持自己並無責任，惟依相關跡證顯示，事故責任在被保險人，為避免被保險人投訴保險公司，保險公司稱以鑑定意見書或初步分析研判表為依據，理賠對造當事人。

事實上，保險公司理賠人員均受過基本訓練，對於交通法規有一定認識，亦可初步判斷交通事故之肇事責任，且保費由保險公司收取，辦理出險時，卻將肇事原因認定之責任，交由警察機關或鑑定機關背書，對於當事人權益之保障，似有進一步探討之空間。另依據道路交通事故處理辦法第13條規定，當事人或利害關係人得於交通事故發生30日後申請道路交通事故初步分析研判表，故取得警察機關初步分析內容，至少已過30天，取得資料後再辦理理賠流程，也須要一段時間。對當事人而言，尚未達成和解的每一天，都是煎熬地等待，保險公司在此「確認責任」部分，可成立肇事原因分析單位進行事故重建，由專業鑑定人才鑑定肇事原因，確認肇事責任，加快理賠速度。

五、結論與建議

5.1 結論

1.就法律層面觀之，當事人係交通事故主角，不論有人死傷之刑事案件、或無人死傷之民事案件，都應由當事人自身面對處理，警察機關係在行政機關立場進行現場處理與蒐證，保險公司則為協助當事人民事和解之配角。

2.保險公司對其公司理賠人員會進行基本訓練，故其對肇因判斷、車輛勘驗等，均有一定認識，非僅能依據警察機關核發之道路交通事故初步分析研判表或鑑定委員會之鑑定意見書始能辦理理賠。

5.2 建議

1.當事人係交通事故主角，不應把後續處理流程與責任均交由保險公司處理，應與保險公司間建立良好溝通管道，並確認保險公司能夠協助之範圍，以維護自身權益。

2.依據「汽車肇事責任分攤處理原則」，肇事責任認定依據為：一、法院判決書。二、車輛行車事故鑑定、覆議委員會鑑定意見書。三、警察機關道路交通事故初步分析研判表、現場圖或其他證明資料。四、公會汽車險委員會決議，現行要求應有警察機關初步分析研判表始能辦理保險理賠部分，應為保險公司推托之詞，金融監督管理委員會及保險商業同業公會宜監督保險公司確實依相關規定辦理。

3. 交通事故肇事原因，須以道路交通安全規則及道路交通安全管理處罰條例之路權規定為基礎，理賠人員如於第一時間抵達現場協助當事人處理，可現場取得相關跡證，例如：現場交通標誌標線號誌設置狀況、煞車痕刮地痕長度及位置、車輛損壞情形，可直接由保險公司肇事原因分析單位自行審核分析肇事原因，進而後續理賠，故保險公司應強化交通事故現場協助處理機制，以使當事人權益獲得保障。

參考文獻

- 尹章華(1996)，從消費權益論車禍和解與保險理賠之法理關係，*保險專刊*，第43輯，頁147-159。
- 鄭惠玲(2004)，行車事故鑑定對保險理賠影響之分析，逢甲大學研究所碩士論文。
- 蔡玉娟(2005)，台灣汽車責任保險之損失率與消費者特性之相關性研究，政治大學研究所碩士論文
- 何達仁(2007)，從行政組織法之原理論警察法之修正，政治大學研究所博士論文。
- 魏君如(2009)，我國與美國紐約州汽車保險法規之比較，逢甲大學研究所碩士論文。
- 彭俊豪(2015)，淺談強制汽車責任保險與任意第三人責任保險，中央警察大學交通執法與安全研討會論文集。
- 臺北市府警察局交通警察大隊，網站：<http://td.police.taipei/>
- 財團法人保險事業發展中心，網站：<http://lowcarbon.epd.ntpc.gov.tw/dispPageBox/Tpclc/TpcHp.aspx?ddsPageID=TPCLCCH61>。