

從我國專業證照制度探討行車事故鑑定師證照之定位*

張新立¹ 吳宗修² 何昶駕³ 吳舜丞⁴ 郭承璋⁵

1 國立交通大學運輸工程與管理學系教授兼國立交通大學總務長

2 國立交通大學運輸工程與管理學系副教授

3 私立朝陽科技大學休閒事業管理系助理教授

4 國立交通大學運輸工程與管理學系博士班研究生

5 國立交通大學運輸工程與管理學系大學部學生

摘 要

完善的行車事故鑑定制度是維持一個專業及公正事故鑑定工作之先決條件，對於交通事故當事人、受害者以及對未來交通安全改善之回饋均非常重要。國內現行行車事故鑑定作業受限於人力、證據蒐集與組織制度之限制，其鑑定結果時常受到當事人之質疑，徒失專業鑑定之功能，其中又以鑑定人員之專業素質受到最多質疑。因此建立行車事故鑑定師專業證照，以其專業素養及公正形象取信於事故當事人，實為健全國內事故鑑定制度之先決條件。

國內已建立並實施多種專業證照制度（如律師、會計師、技師等），可供未來建立行車事故鑑定師之參考。本研究擬經由國內各種專業證照制度之設計及其法律定位進行比較分析，篩選類似屬性與定位的制度，做為未來政府研擬行車事故鑑定師制度之參考。

本研究首先蒐集國內各種專業證照制度之設計及其法律定位，依據審核人才條件、訓練機制內容、認證授權機關、執業範圍限制、品質監督管理，相關法律定位以及懲戒機構法源依據等來作比較分析。繼而再從未來行車事故鑑定師之屬性與定位進行篩選，找出可供未來建立行車事故鑑定師制度參考之部份並加以比較分析。最後並提出建議之方案以作為未來政府建立完善行車事故鑑定制度之參考。

一、前言

台灣地區行車事故鑑定組織於民國四十八年公路法制訂公布後，最初成立於民國五十三年，名為「汽車肇事責任鑑定委員會」，之後陸續伴隨著民國六十年與民國七十三年兩次修法，而有今日「車輛行車事故鑑定委員會」之名稱與規模[1, 2]。其所依據之法源基礎最初為公路法第五十九條，之後改為依循第六十七條，目前公路法第六十七條修正案正在送審中。

台灣地區目前的鑑定組織為省（市）一級制，台灣地區現有事故鑑定委員會 14 處，含台灣省 12 處地區鑑定會與台北市、高雄市各 1 處鑑定會，各分區管轄地區與人員編制詳如表 1 所示，人員計有專任 58 名，兼任 164 名。各地區鑑定會委員除主任委員由省（市）公路主管機關指派或聘派外，其餘皆由同一所在地之公路監督機關、公路或市區道路公務機關、警察機關、公私立大專院校推薦該專門領域專家聘兼之，人數多在 6 至 18 名左右。日常事務則主要由秘書處理，

* 本文係交通部運研所合作研究計畫（編號：MOTC-IOT-SB-89-05）之部分研究成果

並設有技士、書記等職位，襄理事故現場之調查與資料蒐集整理；此外，亦聘僱部分臨時雇員以協助處理會務[3, 4, 5]。惟依台灣省政府精省後之「台灣省各區車輛行車事故鑑定委員會暫行編制表」，各區委員人數及專職人員將大量減少且排除公務機關代表且排除公務機關代表，只遴聘學者專家，根據目前正送交交通部審核之公路法第六十七條修正案，目前鑑定會之鑑定委員將全部由該地區大學與專科之相關科系學者專家出任之，已無政府指派之行政官員。

表 1 台灣地區各區車輛行車事故鑑定委員會編制組織表

地區	職稱	主任委員	委員	秘書	技正	組長	組員	技士	書記	辦事員	會計員	人事管理	合計專任(兼任)
台北市		1	(12)	1	1+(1)	(3)	4	2	2		(1)	(1)	11(18)
高雄市		1	(6)	1				1	1	1	(1)	(1)	5(8)
台灣省	台北縣區	(1)	(6)	1				3	1				5(7)
	桃園縣區	(1)	(6)	1				2	1				4(7)
	竹苗區	(1)	(18)	1				2	1				4(19)
	台中縣區	(1)	(6)	1				2	1				4(7)
	台中市區	(1)	(6)	1				1	1				3(7)
	彰化縣區	(1)	(6)	1				2	1				4(7)
	南投縣區	(1)	(6)	1				1					2(7)
	嘉雲區	(1)	(18)	1				2	1				4(19)
	台南區	(1)	(12)	1				2	1				4(13)
	高屏澎區	(1)	(18)	1				2	1				4(19)
	基宜區	(1)	(12)	1				1					2(13)
花東區	(1)	(12)	1				1					2(13)	
總計		2(12)	(144)	14	1(1)	(3)	4	24	12	1	(2)	(2)	58(164)

()表兼任職，資料來源：[1]

雖然目前修正後的公路法六十七條將規定鑑定委員將全由專家學者擔任之，此修正案將會改善目前鑑定委員之專業知識不足以及由政府指派的委員易受外力干涉等問題，但由於仍屬兼職、尚未收費（台北市除外）且鑑定會之蒐證工作仍由警方負責，所以此修正案之成效仍然有限。所以建立事故鑑定師專業證照制度將適未來完善事故鑑定制度的必行之路。

本研究希望針對國內目前各專業技師審核人才條件、訓練機制內容、認證授權機關、執業範圍限制、品質監督管理，相關法律定位以及懲戒機構法源依據等事項進行問卷調查訪問及統計分析，另外本研究針對問卷結果並且舉辦法界、警界、學界、保險業以及鑑定會之專家學者座談，作為未來建立行車事故鑑定師制度之參考。

二、國內外鑑定作業制度回顧

目前國內行車事故鑑定是採兼任委員制，其間有許多問題，其詳細之流程與面臨問題如下國內部分所述。而目前國外已有許多國家已採取鑑定師制度，本研

究擷取較完整者如美國、英國鑑定師制度來做比較，詳述如下。

2.1 我國鑑定制度

國內現行行車事故鑑定作業制度流程，大致為先由警察機關依據交通事故處理辦法之規定進行初步現場勘驗與蒐證，填具「道路交通事故調查報告表」後，建檔備查；待鑑定單位接受申請，由警察機關移送或受司法機關囑託後方進行事故之鑑定。

當事故發生後，警察機關於現場之蒐證程序與資料正確性，攸關事故鑑定之結果，其重要性足與鑑定程序相提並論。唯目前台灣地區警察單位於處理交通事故時，現場處理員警，多以儘速恢復交通之順暢、協助傷患之救助與送醫為首要目標，故對於事故現場之保存與蒐證，難免有所遺漏與不足。而因各事故之特性仍有所差異，處理員警若未受過適當之蒐證訓練，恐難得到事故鑑定所需之資訊；此外，處理設備現代化程度稍嫌不足，國內目前少有以科學儀器協助蒐證，不似歐美部分地區已採用筆記型電腦協助登錄事故資料，並以全球衛星定位系統（GPS）來測定事故正確位置[14]，更影響事故現場資料之即時與客觀性。

警察機關所蒐集之資料項目與內容，與事故鑑定所需之資料內容，有時並無法完全相符合，造成事故鑑定時之困擾與增添事故現場重建之困難，並有可能造成鑑定結果的誤判，因而造成錯誤之裁決，對當事人之權益造成侵害。因此警察機關與鑑定單位所需之資料格式與內容仍有待協調與明確規範之研擬，方不致對當事人之權益造成負面影響。

殆事故進入鑑定程序後，鑑定單位先由幕僚作業人員整理與製作案情摘要，為確保事故資訊之完整及正確性。鑑定單位在有必要時，亦可至事故現場進行覆勘，來確認記錄之正確性與瞭解現場狀況，以協助鑑定委員進行鑑定作業。在案情摘要製作完成後，發開會通知以聯絡各鑑定委員開會。於此程序時，由於多數鑑定委員會每月平均僅集會一次或兩次[6]，因此，如以每月集會兩次來計算，每次集會所需處理之案件數量將高達 30 件以上（如表 2），造成分配於每件案件之時間，將受到嚴重壓縮，使能用於討論與分析案件之時間相對減少；更由於案件呈現逐年成長之趨勢，因此，鑑定委員迫於消化案件之壓力，亦難以對個別案件進行深入之分析，如此將影響鑑定之品質與結果。而囑託單位或當事人對於地區鑑定會鑑定結果有所異議時，可於十五日內提出覆議鑑定之申請，將案件交由三處覆議會進行另一次之鑑定。覆議鑑定與地區鑑定之作業程序大致相同，所不同處主要有[3]：地區鑑定通常會通知當事人到會說明，覆議鑑定時則無。以及覆議鑑定時通常僅對地區鑑定之內容進行檢視，包括所引用之法規是否適當、詞句是否合宜等。但台灣省覆議會覆議書之製作仍以本身研判為主，原鑑定內容之適當性並非覆議重點。

表 2 台灣地區各車輛行車事故鑑定委員會鑑定案件數統計

年度 區別	77年	78年	79年	80年	81年	82年	83年	84年	85年	86年	87年
省覆議會	1,839	1,740	1,921	2,194	2,316	2,070	2,235	2,461	2,053	2,138	2,049
台灣省	6,634	6,730	6,738	7,723	8,196	8,011	8,249	9,262	9,696	10,541	11,199
台北縣區	832	889	824	931	1,027	956	908	978	1,082	942	996
桃園縣區	629	589	737	743	805	802	862	1,110	1,032	1,207	1,318
竹苗區	530	620	459	671	598	660	680	940	875	1,011	1,060
台中縣區	671	528	376	588	650	663	631	708	808	904	1,050
台中市區	582	619	670	702	593	365	604	689	668	675	739
彰化縣區	479	543	302	318	249	253	240	574	634	725	892
南投縣區	427	283	533	542	594	545	698	278	250	293	373
嘉雲區	546	607	577	588	649	627	732	864	851	946	1,080
台南區	587	680	730	856	1,080	1,175	973	959	1,100	1,396	1,105
高屏澎區	687	674	764	830	938	1,019	1,115	1,195	1,334	1,374	1,297
基宜區	350	357	391	530	534	564	477	559	608	534	586
花東區	314	341	375	424	479	382	329	408	454	534	703

資料來源：台灣省政府交通處

2.2 國外鑑定制度

2.2.1 美國

美國聯邦法規規定，當事故發生後，僅小型私人財損且車輛可安全駛離之事故，當事人得於 72 小時內向管轄之道路警察機關提出書面報告，其餘之任何交通事故，當事人必須立即通知管轄之道路警察機關人員到場偵察與紀錄，另需通知保險公司，並記錄現場所有情況和取得事故偵察報告影本，其中警察需記錄認為是造成事故原因之違規行為及法條、相關證據及證物、人車路資料，警方事故偵查報告主要用來分析事故原因及因事故而傷亡之原因，以提供政府部門作為改善道路工程、交通安全與執法之參考。另外設有專責事故處理小組，巡邏員警協助管制，其所做之偵查、鑑定、重建工作，目的在研擬交通安全改善方案[13]。因此，若發生賠償糾紛時，雙方可委請事故鑑定師或公司（民間）來進行鑑定分析，其可能受雇於當事人或其律師，來評估責任歸屬及財物損失，以進行訴訟，以及提出鑑定報告或出席聽證會或出席陪審會議為當事人辯護。

此鑑定制度優點為政府所做事故鑑定分析是為改善交通安全之目的，且由民間專業人員或公司來執行，能提昇事故鑑定品質與效率；且因社會保險制度健全，一般事故案件之理賠可透過保險公司處理，減輕法院負擔。而其主要缺點為商業氣息較為濃厚，以利益為導向，鑑定結果未必客觀，且一般人無法與保險公司爭訟，權益不亦保障。

2.2.2 英國

所有造成傷害的道路交通事故，英國警察單位皆必須提出事故發生主要原因的報告，警察單位必須到達事故發生的現場。如果事故有嚴重傷亡，或生命遭受產生嚴重的威脅，或是有非常奇怪的矛盾時，在現場處理的警察需通知事故調查小組(Accident Investigation Unit ; AIU)前來處理，該小組成員也是警察，並皆通過處理滑行痕跡記錄和其他跡證的特別訓練。他們可以選擇將卡車的速度記錄圖送至法庭審理，或將黑盒子的資料送至如 TRL 的代理單位做專業分析報告，警方證據被用來作為決定起訴的依據。如果成為法庭案件，被告有權選擇雇用私人的交通事故鑑定師(accident investigator)來驗證警察單位所做的圖形和碰撞過程。

在民事訴訟方面，亦即保險公司對於責任與金錢有爭議時，過程會較複雜。一般而言，如果交通事故非常嚴重，雙方都會利用自己的**交通事故鑑定師**(他們可能是退休的警察、工程師或法庭的科學家)進行溝通，他們會交換自己的報告，並提出他們同意和不同意的觀點，保險公司再決定和解或訴訟。

四、國內專業證照比較

由於國內專業證照類型頗多，不過許多的制度與法源依據均蠻像的，故本研究舉出與事故鑑定師屬性較相關之律師、會計師、醫師、法醫、技師與建築師來做比較。在比較準則上是否有為公職、應考資格、證照授與、檢覈、主管機關、開業限制、審議、懲戒複審、不得兼任公職限制與賠償當事人，如表 3。

內容上除法醫本身即是公職、因為其他專業技師本身均是私人開業，法律規定均不得兼任公職、以預防其因身處公職而易瀆職(醫師除外)。在應考資格方面，均規定必為相關科系才有資格參與考試，考選部辦理之各項考試，如為『師』級考試，係為高等考試，依各該考試法規定，必須為『專科以上之學歷』。證照授與方面，一般專業技師均通過專業高等考試即可取得證照，醫師需先實習一年才可參與國家考試，法醫方面，台灣法醫和醫師相同，美國法醫則為取得證照後需實習一年才算正式取得證照。所有專業證照在之前均有檢覈制度，故本研究希望能在過渡時期採用檢覈制度，以預防未來事故鑑定之初，事故鑑定師供不應求或是經驗難以傳承之問題。不過檢覈考試將在今年廢除，故過渡時期之證照授與應將另行他法。在主管機關方面，本研究擬考慮交通部、法務部、內政部，希望透過各專業技師的主管機關來做為參考，以研擬出未來事故鑑定師的主管機關。再者除法醫外其他專業證照均各自有公會管理之，無加入公會不得開業，公會的功用主要在於便於政府管理、聯繫此領域之專業技師、技術經驗交流以及監督懲罰之責。在職業疏失賠償方面，律師若因懈怠或職責疏忽至委託人受損，該名律師應負賠償之責，其他專業人員則不用負此則，未來事故鑑定師應考慮之。

此表將作為問卷調查給予受訪者之參考資料。

表 3 專業證照制度之比較

	律師	會計師	建築師	醫師	技師	法醫
是否為公職	否	否	否	否	否	是
應考資格 ¹	法律、財經法律科系畢業	會計、統計、商學、經濟、財稅、財政、財務、財管、企管、管科、事業經營、銀行、國貿、合作經濟、工管、國企、財金、農經、銀保、合作、商業、工會、工管、工工、交工與管理各科系畢業	建築、都市設計、土木工程、軍事工程、營建技術、工業設計系建築工程組、都市計畫、營建工程、公共工程、建築設計系畢業	醫學科系畢業	各技師相關科系畢業	法醫學科畢業
證照授與	通過律師考取得律師執照	通過會計師考試取得會計師資格	通過建築師考取得建築師資格	通過醫師考取得醫師證書	通過技師考取得技師資格	9
檢覈	有	有	有	有	有	無
主管機關	中央：內政部 地方：縣市社會主管機關	中央：財政部 地方：縣市政府	中央：內政部 地方：工務局或建設局或縣市政府	中央：衛生署 地方：衛生局 縣市政府	中央：經濟部 地方：縣市政府	法務部
開業限制	必須加入公會才可執行職務	必須加入公會才可執行職務 ²	2年以上工作經驗並必須加入公會才可執行職務	必須加入公會才可執行職務	2年以上工作經驗並必須加入公會才可執行職務	公職
審議	律師公會	會計師審議委員會	無	無	無	無
懲戒複審	有	有	有	有	有	無
不得兼任公職限制	有	有	有	無	有	本身即是公職
賠償當事人	有 ³	無	無	無	無	無

¹ 應考資格方面，律師、會計師、建築師、技師也可經高等檢定考試相當類科及格者或經普通考試相當類科及格後並任有關職務滿四年有證明文件者。

² 會計師得單獨開業，設立會計師事務所，執行業務，或由兩個以上開業會計師組織聯合會計師事務所，共同執行業務，並以其登錄開業之省(市)為其執行業務之區域。如在其它省(市)執行業務時，應設立分事務所。但省與直轄市比鄰者，不在此限。會計師設分事務所者，應親自主持，不得以助理人員名義，對外招攬業務。

³ 律師如因懈怠或疏忽至委託人受損害者應負賠償之責。

⁹ 美國法醫制度需四年訓練取得專科資格一年特別訓練

五、問卷內容與結果

本次問卷調查之對象為本研究篩選過對國內車輛事故鑑定有所研究之專家學者或實務人員，包括學界、法界、鑑定實務人員、交通專業人員以及政府行政人員，名單如表 4，發出問卷共 73 份，有效問卷為 51 份，問卷內容與統計結果如表 5：

表 4 專家問卷名單

調查對象	政府機關	警政機關	監理機關	學術界	保險界	司法界	相關民間公(協)會	鑑定會	總計
發出	10	6	5	23	3	5	6	15	73
回收	8	4	3	14	1	5	4	12	51

表 5 專家學者問卷結果

題目	是 (人數與比例)		否 (人數與比例)		無作答 (人數與比例)	
	人數	比例	人數	比例	人數	比例
1. 未來交通事故鑑定師是否應為公職?	12 人	23.53%	30 人	58.82%	9 人	17.65%
2. 在報考資格上否需要有學歷限制?	41 人	80.39%	1 人	1.96%	9 人	17.65%
3 承上題，在報可資格尚須有相關科系之報考限制?.	32 人	62.75%	14 人	27.45%	5 人	9.80%
4. 若未來交通事故鑑定師為公職時，證照授予時是否需要職業前之特別訓練，如目前美國法醫制度?	42 人	82.35%	0 人	0%	9 人	17.65%
5. 在未來交通事故鑑定師制度行使之初，必會經過一段過渡期，是否宜採目前檢覈制度考取鑑定師?	37 人	72.55%	9 人	17.65%	5 人	9.80%
6. 是否需像其他證照制度，必須加入其相關公會組織始得開業 (假設未來為非公職)?	35 人	68.63%	10 人	19.61%	6 人	11.76%
8. 除了中央主管機關，地方是否需設置管轄機關?	17 人	33.33%	28 人	54.90%	6 人	11.76%
9. 未來交通事故鑑定師制度，是否需有賠償當事人之責 (如國內目前之律師制度)?	27 人	52.94%	17 人	33.33%	7 人	13.73%

表 5 (續 1) 專家學者問卷結果

	高中(職)以上或相等學歷		大專(學)以上或相等學歷		無意見	
	人數	比例	人數	比例	人數	比例
續 2. 請勾選學歷限制:	4 人	8.51%	43 人	91.49%	4 人	7.84%

表 5 (續 2) 專家學者問卷結果

	交通部 (人數比例)		法務部 (人數比例)		內政部 (人數比例)		無意見	
	人數	比例	人數	比例	人數	比例	人數	比例
7. 未來交通事故鑑定師制度中之主管機關，應由那個單位負責？	38 人	74.51%	8 人	15.69%	2 人	3.92%	3 人	5.88%

由此份問卷可看出，在建立事故鑑定師時的許多關鍵問題各專家學者均以達成共識，每一個問題均有過半數的受訪者同意某一選項，整理如下：

1. 在未來鑑定師是否為公職上，有 58.82%的人反對未來事故鑑定師仍為公職，代表未來事故鑑定師專業證照制度是目前大家已有的共識，但是有 23.53 的人仍贊成公職，其意見主要認為私人組織缺乏公信力、重大傷亡車禍政府單位仍須介入之，故未來建立行車事故鑑定師仍須有許多的配套措施。
2. 在報考資格上有高達 80.39%的受訪者贊成需有學歷限制，有高達 91.49%的受訪者認為應有大專（學）以上或相等學歷資格始可參與考試，此次問卷有部份受訪者直接勾選學歷限制而跳過是否之選項，此部份受訪者應都直接歸於贊成有學歷限制者，其他意見方面主要認為除了學歷限制外應有一些專業技能是鑑定師必須要有的，如法規、車輛機械、交通工程等等。
3. 在報考科系限制上，有 62.75%的受訪者贊成，如交通、物理、汽車機械、道路工程，與鑑定工作有關之科系等，反對者有 27.45%主要是認為鑑定相關技術太過廣泛，不應限制各領域有興趣的人。
4. 在職前的特別訓練上，有高達 82.35%的受訪者贊成，無人反對，主要也是因為鑑定技術太過廣泛，鑑定設備也是日新月異而經驗傳承對於鑑定品質維持也是相當重要的。
5. 在過渡期的檢覈制度有 72.55%的受訪者贊成，主要是因為鑑定技術的經驗傳承相當重要，故原來之鑑定委員若有相當之經驗應可留任，此外過渡時期的鑑定師空窗期也是一個問題，不過檢覈制度將在民國 90 年 1 月 1 日起廢止，故檢覈制度必不可行，但是在建立未來事故鑑定師執照時的過渡配套措施實必要之。
6. 在加入公會組織方面，有 68.63%的受訪者贊成用公會來管理監督事故鑑定師，主要因為有公會的組織，鑑定師可以有自律的團體，政府也比較好管理。
7. 在主管機關分面，大多數贊成由交通部來主管，交通部對於行車安全、道路設計、鑑定品質等都有直接相關，但是鑑定師應與警察機關以及法院有良好的互動才可。
8. 在地方是否應設管轄機關上，有 54.90%的受訪者反對之，原因是國土太小權責劃分不要太複雜，單一管理就好，但有 33.33%的受訪者反對的意見是應該分層負責，而且地方政府比較瞭解當地之情形。
9. 在責任賠償方面，有 52.94%的受訪者贊成，認為這樣可以避免鑑定師的懈怠與疏忽、也比較能保障當事人的權益，但有 33.33%的受訪者反對，認為懈怠與疏忽難以劃分清楚、且鑑定師事故重建只是做為法院之參考，不應負賠償之責。
10. 在未來鑑定師需具備哪些專長方面，整理如表 6，受訪者大多是認為肇事鑑定技術是相當重要的，平均高達 9.67，法規條例也相當受到受訪者

的重視，平均高達 8.78 佔第二位，再來是駕駛行為、機械車輛工程以及土木及交通工程，另外受訪者有提出化學、法醫學及刑事學，將做為未來問卷之參考：

表 6 鑑定師的專長

未來交通事故鑑定師需具備哪些專長？	平均	標準差	
	肇事鑑識技術	9.67	0.60
	機械車輛工程	8.04	1.65
	土木及交通工程	7.61	1.61
	心理學	6.76	1.80
	法規條例	8.78	1.09
	駕駛行為	8.10	1.16
	物理學	7.41	1.90
	人因工程	6.94	2.11
	其他--- 化學、法醫學、刑事學		

註：(其他項，各一人)

六、結論與建議

6.1 結論

本研究經過專家學者問卷訪問以及專家學者座談後獲得下列結果：

- (一) 行車事故鑑定民營化、專業化應是社會的共識也是未來交通安全勢在必行之路。
- (二) 未來事故鑑定師考試資格應將有所限制科系及背景。
- (三) 事故鑑定師在開業前應有職前訓練，對於未來過渡時期也應有配套措施。
- (四) 未來事故鑑定師應由交通部主管，並在各地設有公會以便於監督管理，地方機關應不需再設管理機構。
- (五) 事故鑑定師若因職責上的疏失或懈怠應賠償當事人。

未來行車事故鑑定業務的專業民營化雖是社會所共識，但是由於事故鑑定師所掌職責攸關當事者的權益與社會正義，故未來在民營化的同時，如何保證事故鑑定的品質與公正性，應是鑑定業務民營化的前提。車禍事故處理也應分級化，一般事故由民間處理，以免浪費政府資源，若是重大事故則政府必須主動介入維持正義。

由於事故鑑定牽涉之專業極廣，舉凡交通工程、交通法規、物理力學、機械

原理、法律與心理學等等，此外實務經驗之傳承對於鑑定品質之維持也是極為重要。故雖然應有相關報考科系限制，但是在取得執照前或開業前應受相當之職前訓練，職前訓練之規劃應與證照考試內容作相當之配合以免徒失專業考試之功效。

在未來鑑定師成立之初，必會經過一段過渡時期，雖然檢覈制度將在民國90年1月1日起廢止，故檢覈制度必不可行，但是在建立未來事故鑑定師執照時的必要有過渡期的配套措施，以免鑑定師供不應求或經驗傳承流失。

未來鑑定師由交通部主管應較為適合。但是由於現場蒐證受限到警方之效率，判刑之結果也牽扯到法院對鑑定師之專業尊重與否，故未來事故鑑定師必須在交通部、內政部警政署以及司法院之法院取得一個良好的溝通及回饋管道。在公會組織及職權上也必須考慮到鑑定師的公正性與專業性並維護社會正義，以期公會能夠扮演好鑑定師監督以及技術溝通的管道。

由於鑑定品質與警方現場蒐證關係甚大，故未來事故鑑定師對於警方蒐證的回饋機制相當重要，需建立一套完整之蒐證程序與表格填貼寫方式，以使警方便於蒐證，提供鑑定師所需資料。若鑑定師對蒐證結果仍有所疑惑，鑑定師也必須有相當之現場蒐證的能力與儀器。

6.2 建議

由於本研究主要針對國內的專業證照制度探討行車事故鑑定師證照之定位，故資料蒐集主要以國內與事故鑑定師屬性較相關之證照制度，對於國為鑑定師制度蒐集較少（除美國、英國外），未來若朝此方向繼續研究，應可多蒐集國外之鑑定師制度以為借鏡，因某些國家的鑑定師制度成型已久，值得我國參考。

另外，在未來鑑定事故鑑定師的過渡時期，本研究只認定應有相關之配套措施，對於配套措施如何執行，未來應是值得研究之題目。此外，未來若由交通部來主管之鑑定組織，應要和內政部警政署以及各法院法官及檢察官取得聊好之溝通管道及回饋機制，因為對於事故鑑定品質提升，這些單位都是環環相扣的。

誌謝

本研究得順利的完成，得感謝交通部運輸研究所運輸安全組提供經費補助，台北市及桃竹苗地區之行車事故鑑定會主委、秘書和委員的熱心協助，及專家座談參與單位的寶貴意見。

參考文獻

- (1) 交通部專題路政司八十六年度專題，我國行車事故鑑定組織與作業體制之研究，交通部路政司，民國86年10月。

- (2) 陳高村、王文麟，事故鑑定制度面臨的問題與未來發展方向，中華民國第三屆運輸安全研討會論文集，p151-p160，民國 85 年。
- (3) 吳宗修、李明山，交通事故鑑定作業網路連線系統之建立期中報告，台灣省交通處委託，民國 88 年 1 月。
- (4) 台灣省各區車輛行車事故鑑定委員會組織規程。
- (5) 陳高村，道路交通事故處理與鑑定，民國 86 年 5 月初版。
- (6) 台灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會設置要點。
- (7) 肇事鑑定技術發展沿革與新趨勢之評析，交通部運研所，民國 86 年 1 月。
- (8) 張德峻，汽車肇事鑑定之研究，民國 82 年。
- (9) 曾建民，我國行車事故鑑定與交通安全政策，中華民國第四屆運輸安全研討會論文集，p55-p66，民國 86 年。
- (10) 吳光昇，道路交通事故鑑定滿意度調查及其作業機制之檢討研究，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 88 年 6 月。
- (11) 張新立、陳家富、陳陸陣、朱建全，行車事故鑑定組織與作業制度之研究，中華民國第六屆運輸安全研討會論文集，p37-p51，民國 88 年 11 月。
- (12) 張漢威，車禍處理與筆定實務，中壢市，民國 86 年。
- (13) 美國聯邦法規 23CFR Sec.1204.4 ,Highway Safety Program Guideline No.18,1997.
- (14) O' Day J, Accident data quality. National Cooperative Highway research Program. Synthesis of Highway Price 192. 48p.,Transportation Research Board, Washington, DC., 1993
- (15) Denise Aquilante Johnson, A Business Analysis - The Feasibility of a Solo Practice in Traffic Accident Reconstruction, The Traffic Accident Reconstruction Origin,1998
- (16) Fricke,Lynn B. ,Traffic accident reconstruction:V.2: The traffic accident investigation manual , Northwestern University Traffic Institute,1990

- (17) Baker, J. S. and L. B. Fricke, The traffic Accident Investigation Manual: At-Scene Investigation and Technical Follow-up, Northwestern University Traffic Institute, 1990