

# 行車事故鑑定制度改善方案與相關運作機制研擬之探討

張新立<sup>1</sup> 吳宗修<sup>2</sup> 何昶駕<sup>3</sup> 吳舜丞<sup>4</sup> 張則斌<sup>5</sup>

<sup>1</sup> 國立交通大學運輸工程與管理學系教授

<sup>2</sup> 國立交通大學運輸工程與管理學系副教授

<sup>3</sup> 朝陽技術學院休閒事業管理學系助理教授

<sup>4</sup> 國立交通大學運輸工程與管理學系博士班研究生

<sup>5</sup> 國立交通大學運輸工程與管理學系碩士班研究生

## 摘要

在國內現行鑑定作業組織與編制均不符需求、專業人力不足、事故資料品質不佳、鑑定設備與技術普遍缺乏之情況下，要讓事故鑑定品質提升恐非大幅修改事故鑑定作業組織與制度無法達成。因此，本研究基於系統化構建「健全事故鑑定組織與制度」之需要，乃嘗試在健全組織功能、提昇鑑定品質、維護公正專業及促進交通安全之前提目標下，從財務運作、收費制度、組織型態、救濟（覆議）機制等設計準則著手，透過文獻收集分析與專家問卷調查結果，探討內外環境之主要影響因素，分析並設計目前應立即進行改善之三項「基本改善方案」，與不同運作機制下之「制度面改善方案」，以供有關單位擬定未來改善方向之佐參。

## 壹、前言

近年來政府投注大量人力與物力在交通安全改善之工作上，使得近十年來國內的交通事件數不斷地下降，然而台灣地區事故鑑定案件數卻仍然持續增加。自民國八十六年以來，每年申請鑑定案件均達一萬件以上，其中台灣省部份申請覆議比率更高達 20% 至 25% 之間[1,2]，令人不得不對現行行車事故鑑定制度是否發揮應有功能產生質疑。在國內現行鑑定作業組織與編制均不符需求、專業人力不足、事故資料品質不佳、鑑定設備與技術普遍缺乏之情況下，要讓事故鑑定品質提升恐非大幅修改事故鑑定作業組織與制度無法達成。

以往對我國行車事故鑑定制度之研究大都侷限於現況問題之探討或針對制度中之某一特定環節提出改善建議。然而由於交通事故鑑定制度所牽涉之範圍相當廣泛且複雜，舉凡政府政策、主管單位、警方蒐證、司法體系、保險理賠、學術研發及民眾的交通安全教育等之變化均將對其產生影響，並非在短時間內或單一改善措施能夠解決，必須從整體制度來探討改善方向與其相關之配合措施。

本研究基於系統化構建「健全事故鑑定組織與制度」之需要，第一階段透過國內相關文獻之收集與整理分析，彙整相關研究報告所提出之問題與建議事項，探討內外環境之主要影響因素，作為後續系統化分析與專家問卷調查之依據；第二階段透過專家學者問卷調查，針對文獻所提出之問題與改善措施進行分析，並瞭解其對於未來制度改善之建議，提供後續研擬整體制度改善方案之參考，最後分別提出目前應立即進行之改善措施，與不同運作機制下之制度改善方案，供有關單位與後續相關研究之參考，以助於提昇事故鑑定品質，健全我國車輛行車事故鑑定組織與制度。

## 貳、現況問題與未來改善方向之探討

我國行車事故鑑定機關自民國 53 年成立迄今已有 36 年的歷史，其主要功能雖為釐清並保障車禍雙方責任與權益，同時亦積極研究各項肇事原因並建立對策，以提供主管當局參考與改進，並作為交通法令增修改訂之參考，但長期以來鑑定會之定位與鑑定結果之法律位階一直為多方爭議之課題。隨著肇事案件逐年上升，肇事第一現場之警方未能做有效之資料收集與初步鑑定，因此在訴訟過程中各級法院、檢察署都將交通事故囑託鑑定會鑑定，如此更加重鑑定會之業務負擔。更因可研判之現場資料不完整，鑑定結果往往難令事故兩造信服。因此，為提升事故鑑定品質與建立完善行車事故鑑定制度以提供司法機關判決之有效參考、獲得大眾信任、並間接達到促進交通安全之功能，應從整個制度之內外在影響因素進行分析，探討每個可能出現問題之環節，並從外在環境與制度本身著手分析，以研擬具體可行之改善方案。

以往我國行車事故鑑定制度之相關研究已對現況提出相當多的問題探討與改善建議[2-8]，且相關內容之分析探討已相當詳盡，因此，本研究不再針對相關問題與改善建議內容作更深入之探討，改以專家問卷調查方式確認相關文獻所提出之問題與改善建議，作為後續擬定改善方案之依據。

### 2.1 問卷調查說明

本研究以專家問卷調查方式針對以往相關文獻所提出之相關問題與改善建議內容進行分析，以供列為改善方案之目標與內容；並以開放式問題瞭解受訪專家學者對於未來制度面之改善建議，作為研擬不同運作機制改善方案之參考。本次調查之對象如表一所示，包括政府主管機關、警政機關、監理機關、學術界、保險界、司法界、相關民間公（協）會及鑑定會人員等，共發出 73 份問卷，回收有效問卷共計 51 份。

本次調查內容是將以往相關文獻所提出之問題與改善建議內容逐項列出，並請受訪專家學者依表二之同意程度予以評分，此外，為考量受訪者對於所列出之內容可能有不瞭解之處，另提供對該項內容不瞭解者填答「x」（表示不知道），並於計算同意分數平均值與標準差時加以剔除，以免影響分析之準確性。但為維護調查內容之完整性，另將填答「x」（不知道）者列入次數統計與意見比例之計算。

表一 問卷調查對象與回數情況（單位：人數）

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

表二 問卷調查內容同意程度與分數對照表

同意程度	絕對同意	極同意	同意	稍微同意	普通	稍不同意	不同意	極不同意	絕對不同意	不知道
分數	9	8	7	6	5	4	3	2	1	X

## 2.2 現況問題分析

表三是受訪者對現行鑑定制度面臨問題之意見統計表，若以同意程度之分數平均值與次數統計分別加以分析，除了「F.人員多屬臨時聘僱」（5.6分，45%表示同意）及「K.外力干預」（5.7分，53%表示同意）外，其餘問題項目的平均同意分數均達6分以上，填答同意的比例均達六成五以上；此外，「E.鑑定委員之專業知識不足」（67%表示同意）與「A.專任人員欠缺良好升遷管道，影響士氣」（69%表示同意）的同意比例相對較低，係因目前鑑定委員的專業知識問題應為「部份委員」專業知識不足，或鑑定委員之「部份」專業知識不足；而專任人員的人事問題部份確實存在，但並非現況問題之主要關鍵，不嚴重影響現行鑑定制度之運作。由上述分析顯示，除上述四項問題外，其餘各項問題均得到受訪專家學者之高度共識，可作為有關單位擬定改善策略之參考。

表三 受訪者對鑑定制度目前面臨問題之同意程度

鑑定制度目前面臨之問題	同意程度(分數)		次數統計 (單位：人數)			
	平均值	標準差	同意 (6-9分)	普通 (5分)	不同意 (1-4分)	不知道 (x)
A. 專任人員欠缺良好升遷管道，影響士氣。	6.7	1.9	35 (69%)	6 (12%)	4 (8%)	6 (12%)
B. 機關指派委員之缺失	6.6	1.5	38 (75%)	5 (10%)	4 (8%)	4 (8%)
C. 缺乏鑑定人員認證制度	7.5	1.3	48 (94%)	1 (2%)	2 (4%)	0 (0%)
D. 兼任委員對於鑑定案所投入之時間有限	7.2	1.5	45 (88%)	3 (6%)	3 (6%)	0 (0%)
E. 鑑定委員之專業知識不足	6.1	1.9	34 (67%)	6 (12%)	11 (22%)	0 (0%)
F. 人員多屬臨時聘僱	5.6	1.7	23 (45%)	12 (24%)	9 (18%)	7 (14%)
G. 非專業蒐證	7.1	1.6	41 (80%)	7 (14%)	2 (4%)	1 (2%)
H. 民眾認知不足	6.6	1.5	37 (73%)	6 (12%)	5 (10%)	3 (6%)
I. 案件數量過大	7.2	1.5	42 (82%)	5 (10%)	3 (6%)	1 (2%)
J. 收件門檻及收費制度未建立	7.2	1.6	41 (80%)	3 (6%)	2 (4%)	5 (10%)
K. 外力干預	5.7	1.7	27 (53%)	10 (20%)	10 (20%)	4 (8%)

資料來源：本研究調查整理

註：(1)「次數統計」部份的「同意」包括『絕對同意』、『極同意』、『同意』及『稍微同意』。

(2)「次數統計」部份的「不同意」包括『絕對不同意』、『極不同意』、『不同意』及『稍微不同意』。

本研究為進一步分析現行制度所面臨之問題，將各項問題分成內外影響因素加以探討，其內外影響因素關係如圖二所示。外在環境主要影響因素是「非專業蒐證」，導致警察機關所蒐集之資料不符鑑定單位之需求，因為目前除部份縣市與高速公路有專責之交通專業警力負責處理道路交通事故外，大部份由一般分駐所、派出所以備勤警力因應，使得事故處理制度不完善，及跡證蒐集未落實，導致警察機關所蒐集之資料不符鑑定單位之需求，進而嚴重影響事故鑑定品質。此外，民眾對於事故發生之處理程序瞭解不足，對於保留相關跡證、確認筆錄等

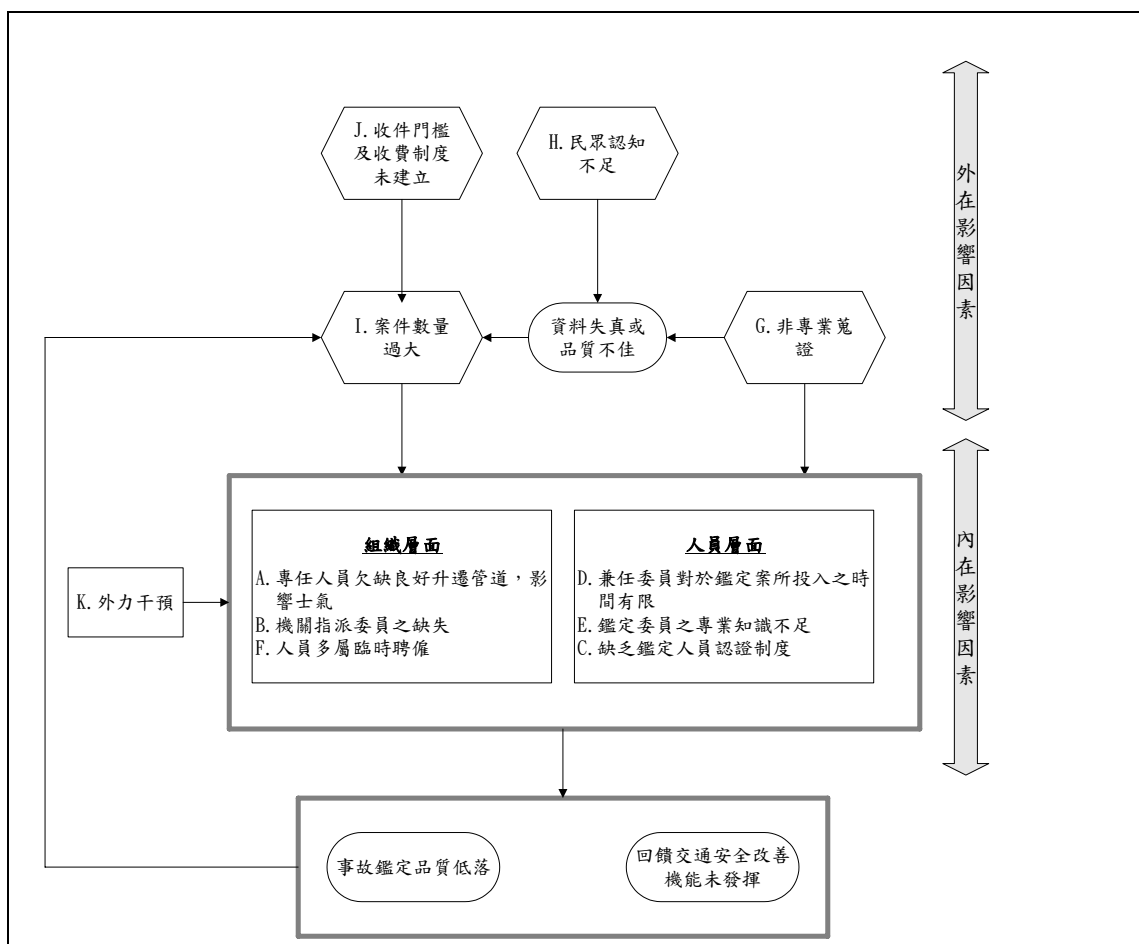
之認知不足，加上非專業蒐證，進而導致事故資料失真或品質不佳，使得事後相關責任之歸屬與保險理賠事宜產生許多爭議，且目前未建立收件門檻及收費制度，於是造成案件數量過大，使得目前之鑑定體制資源與人力無法負荷，使得原本低落的事務鑑定品質更是雪上加霜，成為影響事故鑑定品質的主因之一。由上述分析可知，影響目前制度最主要的兩大主因是「非專業蒐證」與「案件數量過大」，但主要關鍵仍在於「非專業蒐證」。因為如果事故資料完整，則後續責任歸屬與保險理賠的爭議便會減少，進而降低鑑定需求；而且事故資料完整時，相關鑑定單位便可有效提昇鑑定品質，即使有很多的鑑定案件需求，只要相關跡證齊全，仍可完成相關鑑定工作。因此，事故鑑定品質低落的外在影響因素主要關鍵在於「非專業蒐證」。

既然事故鑑定品質低落的外在主要影響因素是「非專業蒐證」，有必要進一步探討其問題之形成原因，以作為擬定相關改善策略依據。其主因不只是員警的專業訓練問題，而是事故處理制度不完善，及跡證蒐集未落實所導致，其主要原因包括[9]：

1. 交通警察未專業化：主要是早期導因於教育訓練不足，後期則因事故處理、分發任用未專業化。
2. 資料蒐集制度不健全：欠缺滿足事故原因分析與鑑定的定型化資料蒐集記錄系統，無法獲得個案分析之回饋，事故處理是否妥當、資料蒐集是否完備，無法獲得適當的改進資訊，加以事故處理人員認知不同，資料取得與運用產生斷層。
3. 勤務制度不良：多數的縣、市交通事故由非專業的分駐（派出）所行政警察負責處理，並且在人力調度運方式，係以備勤人員待命處理，並不將事故處理工作視為正式勤務，導致人人避之唯恐不及。
4. 事故處理辦法中雖然有規定，事故處理人員應蒐集相關跡證，究明事故真相，但所謂的「真相」只有在事故調查表中事故原因欄內顯現，至於原因分析是否正確則無法深究。在無相關的後續監督、管理與考核制度下，導致事故處理人員無壓力來提昇事故處理品質。

由圖一顯示內在環境主要影響因素可分為組織層面與人員層面，組織層面較嚴重的問題包括「A.專任人員欠缺良好升遷管道，影響士氣」及「B.機關指派委員之缺失」等問題，因為現行鑑定制度之工作性質屬專業性及技術性高之工作，工作之替代性很小，且欠缺提供鑑定人員良好之工作環境和升遷管道，影響專任人員之工作士氣；其次，鑑定會成員有許多是由地方機關團體指派，但各機關具備有鑑定專才之人員不多，故往往造成非專業人員受指派來鑑定事故之情形。人員層面較嚴重的問題包括「D.兼任委員對於鑑定案所投入之時間有限」、「鑑定委員之專業知識不足」及「缺乏鑑定人員認證制度」等問題，因為兼任委員本身

職務已相當繁重，所以對於鑑定案所投入之時間有限；其次，目前制度對於鑑定人員缺乏完整且連貫之培訓計畫，造成「部份委員」的專業知識不足，或委員之「部份專業知識」不足；此外，現行鑑定制度缺乏人員認證制度，造成現有鑑定人員素質良莠不齊，影響所蒐集資料之完整性與鑑定結果之正確性。而現行制度之鑑定委員會隸屬行政部門，各鑑定會秘書位階約在科員或科長以下，且主任委員多由公路局之監理所所長擔任，對於外力干擾，如行政體系或民意系統之干擾，可能無法有效排除，故對於鑑定品質產生一定程度之影響。



圖一 現行鑑定制度之內外在影響因素關係圖

### 2.3 未來改善方向之探討

表四是受訪者對現行鑑定制度改善建議之意見統計表，若以同意程度分數平均值與次數統計分別加以分析，受訪專家學者對於列出之所有改善建議均有高度共識，各改善措施意見之平均分數均達 6.4 分以上，填答同意的比例均達七成以上，其中的「B.鑑定業務朝向民營化」(6.4 分，71% 表示同意)的同意分數相對較低，但填答同意的比例亦達七成，所以仍可列為未來改善方向之考慮。由上述分析顯示，大部份的改善建議均獲得專家學者之認同，因此，將列入本研究後續擬定改善方案之參考，亦可作為主管單位擬定相關政策與策略之佐參。

表四 受訪者對未來鑑定制度改善建議之同意程度

對於未來鑑定制度之改善建議	同意程度(分數)		次數統計(單位:人數)			
	平均值	標準差	同意 (6-9分)	普通 (5分)	不同意 (1-4分)	不知道 (x)
A. 暢通鑑定會人事升遷管道	6.9	1.6	42 (82%)	1 (2%)	5 (10%)	3 (6%)
B. 鑑定業務朝向民營化	6.4	1.8	36 (71%)	7 (14%)	7 (14%)	1 (2%)
C. 加強會前之幕僚作業	7.4	1.0	48 (94%)	2 (4%)	0 (0%)	1 (2%)
D. 編訂行車事故鑑定作業手冊	7.5	1.1	48 (94%)	2 (4%)	0 (0%)	1 (2%)
E. 建立回饋交通安全之統計分析制度	7.5	1.1	47 (92%)	2 (4%)	0 (0%)	2 (4%)
F. 行車事故鑑定收費法制化	7.4	1.2	46 (90%)	2 (4%)	1 (2%)	2 (4%)
G. 鑑定作業準則法制化	7.3	1.2	46 (90%)	1 (2%)	2 (4%)	2 (4%)
H. 提升警方行車事故處理能力	8.3	0.8	51 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
I. 提昇資料蒐集品質	8.1	0.8	51 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
J. 強化汽車責任保險之理賠與宣導	7.3	1.1	47 (92%)	3 (6%)	0 (0%)	1 (2%)
K. 建立行車事故分級處理制度	7.4	1	47 (92%)	1 (2%)	1 (2%)	2 (4%)
L. 減少單純民事保險理賠的鑑定需求	6.9	1.9	39 (76%)	5 (10%)	4 (8%)	3 (6%)

資料來源：本研究調查整理

註：(1)「次數統計」部份的「同意」包括『絕對同意』、『極同意』、『同意』及『稍微同意』。

(2)「次數統計」部份的「不同意」包括『絕對不同意』、『極不同意』、『不同意』及『稍微不同意』。

表四所列之改善措施可大致分為外在環境改善、現況改善與制度本身改善等三大部份。外在環境改善部份包括「E.建立回饋交通安全之統計分析制度」、「F.行車事故鑑定收費法制化」、「H.提升警方行車事故處理能力」、「I.提昇資料蒐集品質」、「J.強化汽車責任保險之理賠與宣導」、「K.建立行車事故分級處理制度」及「L.

減少單純民事保險理賠的鑑定需求」等措施；現況改善部份包括「A.暢通鑑定會人事升遷管道」、「C.加強會前之幕僚作業」、「D.編訂行車事故鑑定作業手冊」及「G.鑑定作業準則法制化」等措施；制度設計部份包括「B.鑑定業務朝向民營化」。

綜合上述分析結果顯示，目前鑑定品質受到內外環境之影響，進而產生諸多爭議與社會問題，其中尤以外在影響因素最嚴重。因為內在因素的組織與人員層面問題係屬政府相關行政體系與制度本身設計所造成，對於鑑定品質之影響有限，而外在主要影響因素是「事故資料失真或品質不佳」，造成現行鑑定會之工作形成「無米之炊」之窘況。因此，未來的改善方向應以外在影響因素為優先，其次針對整體鑑定制度之設計重新加以考量，才能對現有鑑定品質之提昇有實質之功效。

### 參、改善方案與運作機制之研擬

目前鑑定品質主要受到外在因素影響最嚴重，其次是制度本身之設計。因此，本研究分別針對內外環境影響因素提出解決方案，分為三項「基本改善方案」及五項「制度面改善方案」。「基本改善方案」主要是針對外在影響因素之改善，「制度面改善方案」主要是提出不同制度設計之考量方向，不同制度設計各有其優缺點，後續相關研究可針對此五項「制度面改善方案」作深入評估。其中「基本改善方案」應為各項「制度面改善方案」之前提措施，亦即如果外在環境無法改善時，任何制度面改善方案的成效仍然相當有限，因此，有關單位應將三項「基本改善方案」列為立即進行之改善措施，才能有效提昇現有鑑定品質。

#### 3.1 基本改善方案

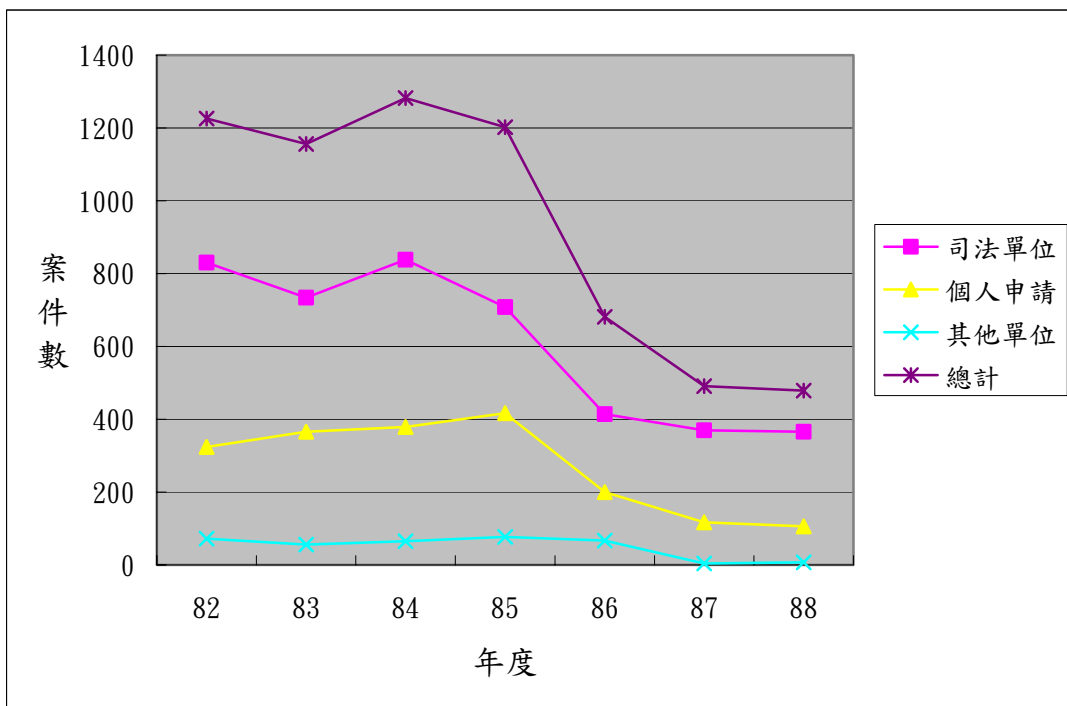
為有效改善鑑定制度所面臨之外在環境問題，經由相關問題與改善建議之系統化分析後，本研究提出三大基本改善方案，作為解決鑑定制度主要關鍵問題之參考，提供有關單位可立即著手進行改善措施之佐參。

1. 成立交通專業警察單位（類似刑事警察局）：主要目的在提升警方行車事故處理能力與資料蒐集品質，因為目前警方的事故處理能力不足且資料蒐集品質不佳，其主要關鍵在於主管機關長期「重治安，輕交通」政策所影響，導致交通專責警力不足、軟硬體資源缺乏、人事制度不健全，且交通績效考核權重不若治安；所以如果單純加強警員相關訓練，其效果只是微乎其微，只有治標之用。未來應從整個交通警察專業體系進行調整，建議成立交通專業警察單位（類似刑事警察局），加強先期交通專業訓練，並朝專業分發任用及擴編交通專責警力，健全人事升遷制度與勤務制度，才



能吸引專業人才投入，使員警重視事故處理與資料蒐集品質。並期未來所有道路交通事故均由交通專業警察負責，真正提昇警方行車事故處理能力與資料蒐集品質，以達治本之效。

2. 行車事故鑑定收費法制化：基於「使用者付費」原則及減少單純民事保險理賠或輕微財損申請案件，無論未來採取何種鑑定制度，建議應將行車事故鑑定收費法制化。台北市車輛行車事故鑑定委員會自民國 86 年 3 月開始針對鑑定案件進行收費後，申請鑑定之案件數便大幅下降（如圖二所示），尤其個人申請案件從民國 82 年的 330 件，至民國 88 年時減少為 100 件，明顯看出合理收費可減少一定比例之單純鑑定案件，此外，亦可作為相關交通安全研究與蒐證鑑定技術及設備研發之財務來源，以達到提昇事故鑑定品質及促進道路交通安全之目標。



圖二 台北市車輛行車事故鑑定委員會歷年受理申請案件數統計圖

3. 建立行車事故處理與鑑定分級制度：為減少單純民事鑑定與保險需求之案件，及避免浪費社會資源，應建立鑑定收件門檻以分級鑑定制度，即未來之鑑定單位應只接受道路交通事故「A1」及「A2」類案件，建議將道路

交通事故「A3」類案件，即無人傷亡、僅有財物損失之輕微案件，均由警方提供「行車事故發生證明與原因初步分析報告」，作為單純民事賠償與保險理賠之依據，如對警方之「行車事故發生證明與原因初步分析報告」有異議或理賠事宜無法達成共識時，可透過各地區調解委員會進行調解，或透過法院訴訟作為救濟管道，將來法院對案件如有疑義時，可囑託相關鑑定單位或學術單位協助進一步之技術鑑定工作。

### 3.2 制度面改善方案

本研究從不同制度設計與運作機制層面提出五項改善方案（內容摘要如表五所示），主要是從組織型態、收費制度、財務運作、救濟（覆議）機制及人員認證制度加以探討，主要目的僅提供有關單位進行制度設計之考量方向，各項改善方案皆有其優缺點，建議後續研究可針對各方案作深入評估。

方案一：本方案是在政府機關才能進行鑑定工作之前提下，裁撤覆議會，回歸單級鑑定制度，且主任委員採專任制。鑑定案件如屬A2案件則由主任委員交由單一個別委員獨立鑑定，但如對第一次鑑定結果有異議時，則可向原機關申請覆議，覆議時採委員合議作業制，而A1案件一律採委員合議作業制。如對委員合議作業之鑑定結果有異議時，可循司法程序進行訴訟。此外，為符合專業需求，所有委員皆應具備事故鑑定師資格。其他事項包括：所有申請案件皆應按件收費，而其財務來源由政府每年編列預算支應。

方案二：其執行鑑定工作的單位可以個人、鑑定師事務所或顧問公司等類似律師事務所之形式存在（成員須具有事故鑑定師資格），其經費來源完全由鑑定案件收費來支應，收費標準則視案件複雜程度而定。若發生交通事故賠償糾紛時，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，以作為理賠及調解之依據；若對鑑定結果有異議時，則循司法程序進行訴訟，其所聘請之事故鑑定師或公司可提出鑑定報告或出庭為當事人辯護。其共通特性均為競爭市場中的私人營利機構，即以滿足鑑定需求為主要工作目標。

方案三：除了現行鑑定會外，亦允許民間設立私人的鑑定師事務所或顧問公司，採公私並行制，一方面可以保障弱勢團體之權益，另一方面亦可以提供一般民眾多元化的選擇，達到提昇整體鑑定技術與品質的目標。若對鑑定結果有異議時，則循司法程序進行訴訟。政府鑑定會原則上採按件收費，以符合鑑定收費原則，但不以營利為目的；私人鑑定技師事務所或顧問公司則視案件複雜程度而定，完全由市場機制決定收費。此外公私部門之鑑定成員須具備鑑定師資格。

方案四：本方案是在成立交通專業警察局（類似刑事警察局）及其附屬鑑定單位之前提下，由交通專業警察負責事故現場處理與資料收集後，提供事故初步分析結果，若對事故初步分析結果有異議時，則向該鑑定單位正式申請鑑定，若對鑑定結果有異議時，則循司法程序進行訴訟。該鑑定單位負責跡證鑑識、事故重建與事故鑑定之作業，將來事故當事人或司法機關可依據該鑑定單位提供之鑑定報告作為責任歸屬或相關判決之依據。此外，為符合鑑定收費原則，但不以營利為目的，凡向該鑑定單位提出鑑定申請者，一律採按件收費為原則。該鑑定單位成員由受過完整鑑定技術、警察及交通安全之專業訓練人員擔任，較重視其嚴謹之養成教育與實務訓練，故不須強制規定須具備相關專業認證。

方案五：財團法人乃為一定財產之集合體，經設立、許可及登記而成獨立體，具有法人人格，必以公益為限，財團法人制度之規劃是希望借助民間之力量，從事社會公益性事業以補充政府力量不足之處，抑或政府因某些工作性質而無法在一般行政部門完成特定工作，如鑑定工作，牽涉國家賠償的爭議、從事學術研究或技術開發等，類似消基會或工研院等形式；其經費來源包括政府、民間團體贊助及提撥固定比例保險費；為符合鑑定收費原則，但不以營利為目的，原則採按件分級收費；若對鑑定結果有異議時，則循司法程序進行訴訟。此外，其鑑定案件須由具鑑定師資格人員擔任。

表五 制度面改善方案內容摘要表

		方案一	方案二	方案三	方案四	方案五
鑑定 機制	組織型態	現行鑑定會 (A2 案件採獨審作業制) (A1 案件採合議作業制)	私人事故鑑定師 (民間公司)	公私並行 (現行鑑定會、私人事故 鑑定師同時存在)	交通警察局之鑑定單 位(類似刑事警察局之 編制與功能)	財團法人
	收費制度	按件收費	視案件複雜程度而 定	公：按件收費 私：視案件複雜程度而定	按件收費	按件分級收費
	財務運作	政府編列預算	鑑定案件收費 (自給自足)	公：政府編列預算 私：鑑定案件收費(自給 自足)	政府編列預算	政府、民間團體贊助 或保險費收入
救濟(覆議)機 制	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ A2 可向原鑑定會申請 覆議(採合議作業制)</li> <li>✓ 法院訴訟</li> </ul>	✓ 法院訴訟	✓ 法院訴訟	✓ 法院訴訟	✓ 法院訴訟	
人員認證制度	✓ 鑑定委員須具備鑑定 師資格	✓ 鑑定案件須由具鑑 定師資格人員擔 任	✓ 公私部門之鑑定成員 須具備鑑定師資格	✓ 須經由受過完整鑑 定技術、警察及交 通安全之專業訓練 人員擔任。	✓ 鑑定案件須由具鑑 定師資格人員擔任	
備註	主任委員採專任制					

資料來源：本研究整理

## 肆、結論與建議

本研究經由文獻收集整理、問卷調查、問題與改善建議之系統化分析後，分別提出相關結論與建議，供後續研究與有關單位擬定相關改善措施之佐參。

### 4.1 結論

1. 從文獻整理及問卷調查結果，可將目前鑑定制度所面臨問題分成內外影響因素加以探討，外在影響因素主要是非專業蒐證與案件數量過大，內在影響因素主要是組織層面及人員層面上的問題。
2. 目前鑑定品質受到內外環境之影響，進而產生諸多爭議與問題，其中尤以外在影響因素最嚴重，其主要關鍵在於「非專業蒐證」，造成「事故資料失真或品質不佳」，進而使得現行鑑定會之工作形成「無米之炊」的窘況。
3. 本研究針對外在影響因素提出三項「基本改善方案」：第一、成立交通專業警察單位（類似刑事警察局），以提升警方行車事故處理能力與資料蒐集品質；第二、行車事故鑑定收費法制化，以符合「使用者付費」原則及減少單純民事保險理賠或輕微財損申請案件，亦可作為相關交通安全研究與蒐證鑑定技術及設備研發之財務來源；第三：建立行車事故處理與鑑定分級制度，以減少單純民事鑑定與保險需求之案件，及避免浪費社會資源，應建立鑑定收件門檻以分級鑑定制度。
4. 本研究針對不同制度設計與運作機制層面提出五項「制度面改善方案」，主要是從組織型態、收費制度、財務運作、救濟（覆議）機制及人員認證制度加以探討，主要目的僅提供有關單位進行制度設計之考量方向。

### 4.2 建議

1. 本研究提出之「基本改善方案」應為各項「制度面改善方案」之前提措施，亦即如果外在環境無法改善時，任何制度面改善方案的成效仍然相當有限，因此，建議有關單位將三項「基本改善方案」列為立即進行之改善措施，才能有效提昇現有鑑定品質。
2. 「制度面改善方案」內容各有其優缺點，建議後續研究可針對各方案內容進行修正，並作深入之評估，以提昇事故鑑定品質，健全我國事故鑑定組織與制度。

## 誌謝

本研究順利完成，得感謝交通部運輸研究所提供部份的經費補助。

## 參考文獻

1. 張新立、陳家富、陳陸陣、朱健全，「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。
2. 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。
3. 張德峻，「汽車肇事鑑定之研究」，民國 82 年。
4. 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。
5. 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。
6. 交通部運研所，「肇事鑑定技術發展沿革與新趨勢之評析」，民國 86 年 1 月。
7. 陳新彬，「車輛行車事故鑑定資訊與技術需求之調查研究」，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 87 年。
8. 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。
9. 陳高村，「砂石車車禍受難者及其家屬權益保障之研究」，砂石車安全管理研討會，民國 88 年 9 月。