

現行交通事故處理體制調查與分析¹

蘇志強² 盧勇誌³ 林志展⁴ 藍振原⁴

摘要

道路交通事故防制之依據來自於交通事故正確的研判分析的結果，而正確的研判分析結果則有賴正確的交通事故資料，若要得到正確的交通事故資料就必須從最原始的提昇交通事故處理品質著手。為達此目標，警政署則積極推動交通事故分級處理制度，強化專責人員專業能力，規劃自九十一年起二年內，完成 A1 類與 A2 類（或 A3 類）交通事故由專責人員處理，但各級警察局實務上於現在或未來是否有能力達成這個目標？本研究經由實際訪視調查國內二十五各縣市警察局及國道七個警察隊現行交通事故處理體制，予以分析藉以瞭解各警察機關現實上所面臨之問題，俾利政策之推動，提昇警察交通事故處理之專業能力。

壹、前言

長久以來，警察體制主觀上重刑事、輕交通，是既成的事實，另外從每日媒體頻繁報導的刑事案件及火災事件看來，治安事件亦已成為媒體爭相報導的重點。但根據行政院衛生署死亡原因統計顯示，我國八十九年因火災死亡人數為 234 人，因刑案死亡人數為 348 人，兩者合計之死亡人數為 582 人，而因道路交通事故死亡的人數則為 5534 人，幾乎為前二者死亡人數和之 10 倍，從死亡所造成的社會損失觀點來看，道路交通事故造成的損失甚鉅，實為我們生命安全所面臨的最大威脅。

道路交通事故發生的原因相當複雜，其責任歸屬充滿爭議性，當事人常需依賴警察的處理來達到合理且公平的解決。交通事故肇事原因的分析、責任的追究均係依據事故現場處理及蒐證資料而來，而道路交通事故防制之依據則又來自於交通事故正確的研判分析的結果，而正確的研判分析結果則有賴正確的交通事故資料，故要得到正確的交通事故資料就必須從最原始的提昇交通事故現場處理品質著手。交通事故處理因主、客觀的因素，較不受到重視，導致員警專業知識不足、觀念作法偏差，處理交通事故極易造成紛爭，影響民眾權益至鉅，招致民怨，警政署為改善交通事故處理缺失並提昇員警交通事故處理品質專案，於八十八年

¹ 感謝內政部警政署交通組對本研究之支持與指導

² 中央警察大學交通管理研究所所長

³ 內政部警政署交通組科員

⁴ 中央警察大學交通管理研究所研究生

起成立專案小組，從處理交通事故之制度面、管理面及執行面等三大方向，提出具體改革措施，督促各警察機關切實執行，相關具體作法如「改進獎懲制度，使車禍統計回歸真實面」、「健全文書作業，簡化 A3 類填報規定」、「加強教育訓練、提昇交通事故處理能力」、「推動交通事故分級處理與專業化制度」、「編撰道路交通事故處理手冊」、「充實交通事故處理裝備」、「實施專案督考，嚴正報告紀律」、「修正道路交通事故調查報告表，以符實務」等作法均已獲得初步成效。但日前監察院為交通管理機關未能妥善辦理交通事故相關業務，影響人民權益，損害政府形象，提案糾正警政署、中央警察大學、台灣警察專科學校及交通部等單位，並要求確實檢討，依法妥處。該糾正案就交通警察組織檢討部分，略以：「地方縣（市）警察分局未設交通組，兼辦業務人員又乏交通素養，難以應付轄內交通執法之重責。事故處理審核人員並非專業人員負責，亦無專業能力從事審核工作。為改善積弊劣習，做好交通執法，確實維護人民權益，應通盤檢討現有交通警察組織架構，提供交通專業警察於此專業內久任及發展空間。」從監察院糾正文中不難看出，問題的癥結在於交通警察的組織架構，故本研究即以現行各警察單位交通事故處理體制為研究範圍，實地調查藉以瞭解其所面臨之問題及運作上的缺失，以利整體交通政策之推動。本研究於九十一年元月二十八日起至四月十二日止，實地訪視國內二十五各縣市警察局及國道公路警察局所屬七個警察隊，蒐集其現行交通事故處理體制相關資料進行分析。

貳、各警察機關現行交通事故處理體制

國內各警察機關因時、空及人員編制等因素影響，交通事故處理體制上差異性頗大，除專業之國道公路警察局所屬各單位交通事故處理體制一致外，二十五各縣市警察局依其交通事故處理單位、專責警力配置所屬單位及分級處理單位之不同，分為十三種類型，如表 1 所示，有些縣市警察局只存在單一種交通事故處理體制，有些縣市警察局則存在多種交通事故處理體制。茲就國道公路警察局及各縣市警察局交通事故處理體制分述如下：

2.1 國道公路警察局交通事故處理體制

國道公路警察局轄區範圍單純，侷限於國道公路範圍內，相對其任務亦較為單純、明確，國道公路警察局之任務有維持交通秩序、保護行車安全、維護公路治安及加強為民服務等四大項，其中又以維持交通秩序及保護行車安全為主，為一專業交通警察單位。國道公路警察局所屬外勤隊員均需處理交通事故，並無設置專責處理人員分級處理交通事故。現行交通事故處理體制係外勤巡邏隊員處理完成後，經由交通分隊陳送至警察隊交通組，其處理體制如圖 1 所示。

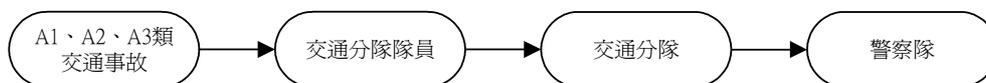


圖 1 國道公路警察局交通事故處理體制

2.2 縣市警察局交通事故處理體制

國內二十五各縣市警察局因時、空及人員編制等因素影響，依其交通事故處理單位、專責警力配置所屬單位及分級處理單位之不同，分為十三種類型，有些縣市警察局只存在單一種交通事故處理體制，有些縣市警察局則存在多種交通事故處理體制。茲將各種類型交通事故處理體制分述如下：

類型 1：轄區交通分隊之車禍處理小組處理

單位：台北市政府警察局

台北市警府警察局設有十三個分局，每一分局均設置交通分隊，交通分隊行政主管為分局；業務主管為交通大隊。各分局轄區內各類交通事故由管轄交通分隊的車禍處理小組負責處理，交通事故資料循業務體系經由交通分隊陳送交通大隊，未透過分局。交通事故處理體制如圖 2 所示。

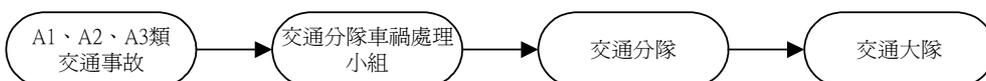


圖 2 類型 1 交通事故處理體制

(台北市政府警察局)

表 1 各警察機關交通事故處理體制類型

單位	類型	類型 1	類型 2	類型 3	類型 4	類型 5	類型 6	類型 7	類型 8	類型 9	類型 10	類型 11	類型 12	類型 13
台北市政府警察局		●												
高雄市政府警察局			●											
基隆市警察局				●										
新竹市警察局					●								●	
台中市警察局						●								
嘉義市警察局				●										
台南市警察局								●						
台北縣警察局												●		
桃園縣警察局					●		●				●		●	
新竹縣警察局												●		
苗栗縣警察局							●					●		
台中縣警察局							●			●		●	●	
南投縣警察局												●		
彰化縣警察局							●					●	●	
雲林縣警察局							●						●	
嘉義縣警察局							●					●		
台南縣警察局							●					●	●	
高雄縣警察局						●	●	●	●			●		
屏東縣警察局								●		●		●	●	
宜蘭縣警察局					●		●					●	●	
花蓮縣警察局							●					●	●	
台東縣警察局							●						●	
澎湖縣警察局												●		
連江縣警察局														●
金門縣警察局														●

類型 1：轄區交通分隊之車禍處理小組處理
 類型 2：轄區交通分隊處理
 類型 3：交通隊負責道路交通事故調查報告表；派出所負責筆錄詢問
 類型 4：配置於分局警備隊專責人員負責道路交通事故調查報告表；派出所負責筆錄詢問
 類型 5：配置於分局警備隊之專責人員處理（A1、A2、A3）
 類型 6：配置於分局警備隊之專責人員處理（A1、A2）
 類型 7：交通隊專責人員處理
 類型 8：配置於派出所專責人員處理（A1、A2、A3）
 類型 9：配置於派出所專責人員處理（A1、A2）
 類型 10：派出所專責人員處理
 類型 11：管轄派出所處理（A1、A2、A3）
 類型 12：管轄派出所處理 A3 類
 類型 13：管轄警察所處理

資料來源：本研究蒐集整理。

類型 2：轄區交通分隊處理

單位：高雄市政府警察局

高雄市政府警察局設置十個分局，每一分局均設置交通分隊，交通分隊行政主管為分局；業務主管為交通大隊。各分局轄區內之各類交通事故，由各該管轄之交通分隊隊員輪服勤務處理。交通事故資料循業務體系經由交通分隊陳送交通大隊，未透過分局。交通事故處理體制如圖 3 所示。

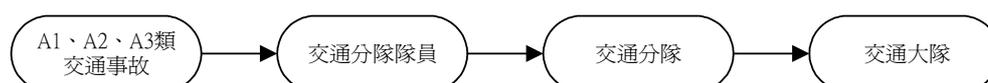


圖 3 類型 2 交通事故處理體制

(高雄市政府警察局)

類型 3：交通隊負責道路交通事故調查報告表；派出所負責筆錄詢問

單位：基隆市警察局、嘉義市警察局

轄區內各類交通事故由交通隊隊員與管轄之派出所員警共同處理，交通隊隊員負責道路交通事故調查報告表；派出所員警負責製作筆錄。交通事故資料部分，道路交通事故調查報告表循交通隊內部作業陳送；筆錄部分派出所循行政體系陳送至分局，再由分局彙整送交通隊（註：嘉義市警察局筆錄保存於派出所，必要時才彙整逕送交通隊）。交通事故處理體制如圖 4 所示。

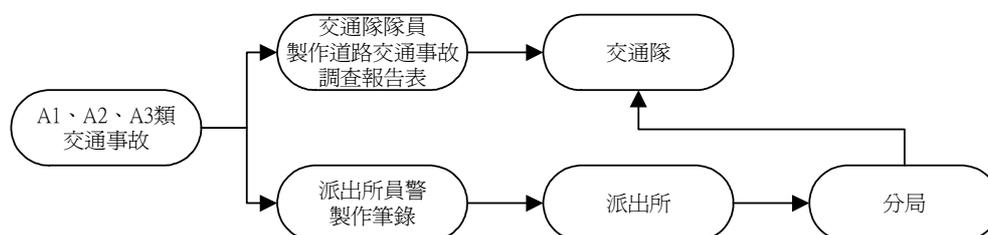


圖 4 類型 3 交通事故處理體制

(基隆市警察局、嘉義市警察局)

類型 4：配置於分局警備隊專責人員負責道路交通事故調查報告表；派出所負責筆錄詢問

單位：桃園縣警察局、新竹市警察局及宜蘭縣警察局

轄內各類交通事故由配置於分局警備隊專責人員與派出所員警共同處理。專責人員負責製作道路交通事故調查報告表；派出所員警負責製作筆錄。交通事故資料循行政體系陳送至交通隊。交通事故處理體制如圖 5 所示。

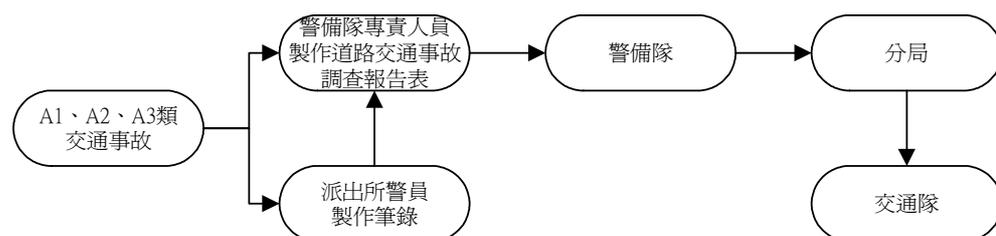


圖 5 類型 4 交通事故處理體制

(桃園縣警察局新竹市警察局及宜蘭縣警察局)

類型 5：配置於分局警備隊之專責人員處理 (A1、A2、A3)

單位：台中市警察局、高雄縣警察局

轄內各類交通事故由配置於各分局警備隊的專責人員處理。交通事故資料循行政體系陳送至交通隊。交通事故處理體制如圖 6 所示。(註：台中市警察局交通事故資料未經管轄分局)

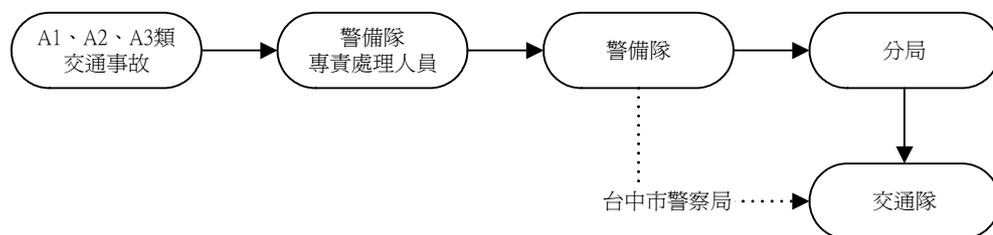


圖 6 類型 5 交通事故處理體制

(台中市警察局、高雄縣警察局)

類型 6：配置於分局警備隊之專責人員處理（A1、A2）

單位：桃園縣、苗栗縣、台中縣、彰化縣、雲林縣、嘉義縣、台南縣、高雄縣、宜蘭縣、花蓮縣及台東縣等警察局。

A1 及 A2 類交通事故由配置於警備隊之專責人員處理。交通事故資料循行政體系陳送至交通隊。交通隊處理體制如圖 7 所示。

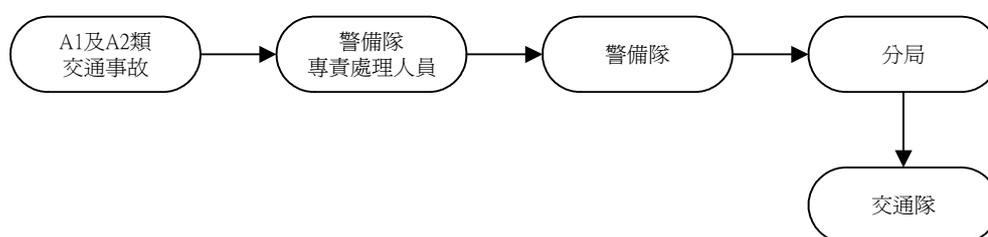


圖 7 類型 6 交通事故處理體制
(桃園縣、苗栗縣、彰化縣、雲林縣、嘉義縣、台南縣、高雄縣、宜蘭縣、花蓮縣及台東縣等警察局)

類型 7：交通隊專責人員處理

單位：台南市、高雄縣及屏東縣等警察局

轄內各類交通事故由交通隊專責人員處理。交通事故資料依交通隊內部作業程序陳送。交通事故處理體制如圖 8 所示。

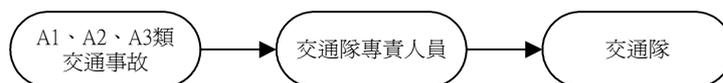


圖 8 類型 7 交通事故處理體制
(台南市、高雄縣及屏東縣等警察局)

類型 8：配置於派出所專責人員處理（A1、A2、A3）

單位：高雄縣警察局

交通事故專責人員配置於派出（分駐）所內，處理各該轄區內之各類交通事故。交通事故資料循行政體系陳送至交通隊。交通事故處理體制如圖 9 所示。

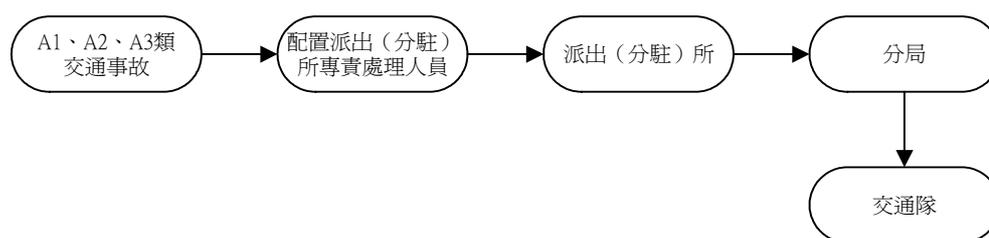


圖 9 類型 8 交通事故處理體制
（高雄縣警察局）

類型 9：配置於派出所專責人員處理（A1、A2）

單位：台中縣警察局、屏東縣警察局

交通事故專責人員配置於派出（分駐）所內，處理各該轄區內之 A1、A2 類交通事故。交通事故資料循行政體系陳送至交通隊。交通事故處理體制如圖 10 所示。

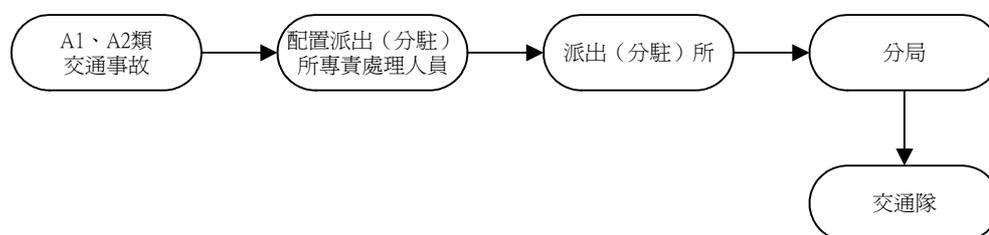


圖 10 類型 9 交通事故處理體制
（台中縣警察局、屏東縣警察局）

類型 10：派出所專責人員處理

單位：桃園縣警察局

派出所內成立交通是專責處理人員，負責處理各該轄區內所有交通事故。交通事故資料循行政體系陳頌志交通隊。交通事故處理體制如圖 11 所示。

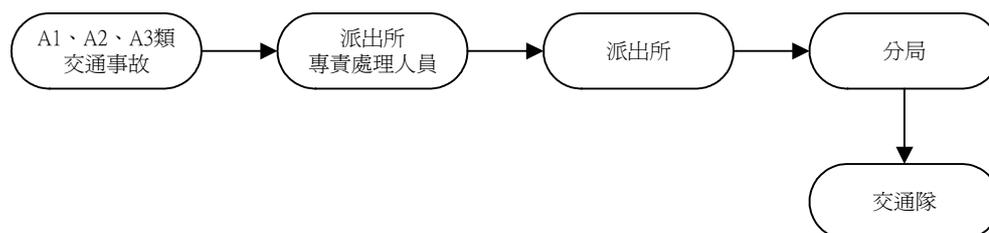


圖 11 類型 10 交通事故處理體制
(桃園縣警察局)

類型 11：管轄派出所處理 (A1、A2、A3)

單位：台北縣、新竹縣、苗栗縣、台中縣、南投縣、彰化縣、嘉義縣、台南縣、高雄縣、屏東縣、宜蘭縣、花蓮縣及澎湖縣等警察局

轄區內所有交通事故由各該管轄派出所員警輪服勤務處理，交通事故資料循行政體系陳送至交通隊。交通事故處理體制如圖 12 所示。

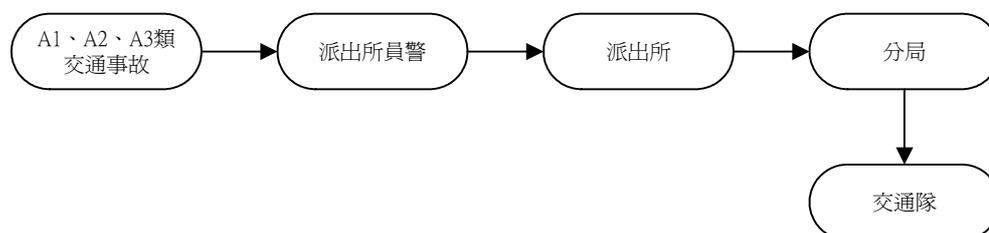


圖 12 類型 11 交通事故處理體制
(台北縣、新竹縣、苗栗縣、台中縣、南投縣、彰化縣、嘉義縣、台南縣、高雄縣、屏東縣、宜蘭縣、花蓮縣及澎湖縣等警察局)

類型 12：管轄派出所處理 A3 類

單位：新竹市、桃園縣、台中縣、彰化縣、雲林縣、台南縣、屏東縣、宜蘭縣、花蓮縣及台東縣等警察局

轄區內 A3 類交通事故由各該管轄派出所員警輪服勤務處理，交通事故資料循行政體系陳送至交通隊。交通事故處理體制處如圖 13 所示。

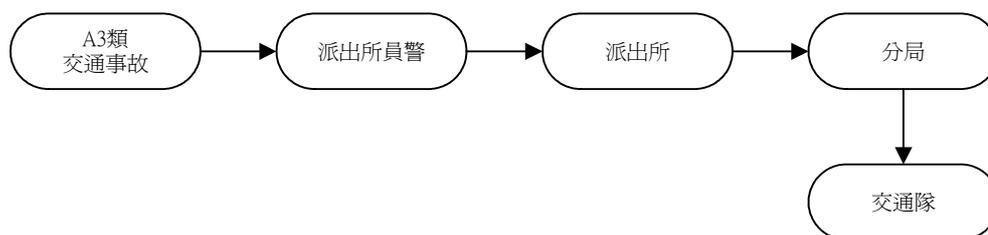


圖 13 類型 12 交通事故處理體制

(新竹市、桃園縣、台中縣、彰化縣、雲林縣、台南縣、屏東縣、宜蘭縣、花蓮縣及台東縣等警察局)

類型 13：管轄警察所處理

單位：金門縣警察局及連江縣警察局

金門縣警察局及連江縣警察局下設警察所，未設分局。警察所兼具派出所與分局功能，轄內各類交通事故，由各該管轄警察所員警處理。金門縣警察局設有交通隊，其交通事故資料循行政體系陳送至交通隊，連江縣警察局交通業務由警察局秘書室兼辦，其交通事故資料循行政體系陳送至秘書室。交通事故處理體制如圖 14 所示。

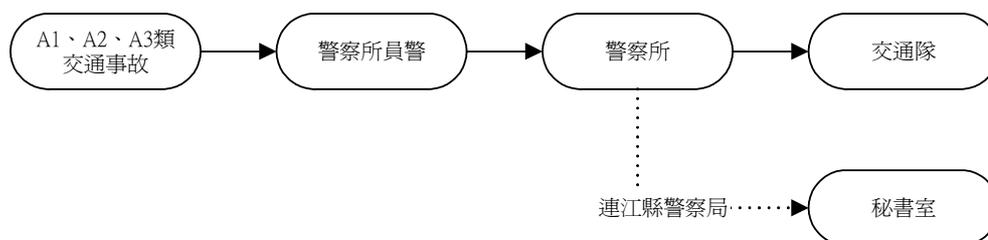


圖 14 類型 13 交通事故處理體制

(金門縣警察局及連江縣警察局)

參、現行交通事故體制問題分析

根據前述的交通事故處理體制分類，國內二十五各縣市警察局，除台北市政府警察局、高雄市政府警察局、基隆市警察局、台中市警察局、嘉義市警察局、台南市警察局、台北縣警察局、新竹縣警察局、南投縣警察局、澎湖縣警察局、連江縣警察局及金門縣警察局等十二個警察局為單一交通事故處理體制外，其他縣市警察局均同時存在二以上之交通事故處理體制，其中高雄縣警察局有五類型交通事故處理體制最為複雜。而在十二各交通事故處理體制類型中，則以類型 11：管轄派出所處理所有交通事故（A1、A2、A3）來運作最多。專責處理交通事故人員有配置於警備隊及派出所或成立於交通隊及派出所等情形，而專責警力有負責處理各類交通事故，也有僅處理 A1、A2 類交通事故，甚至有交通事故由專責警力或交通隊與派出所共同處理。各類型交通事故處理體制其交通事故文書作業流程不同，交通事故資料存檔方式及資料內容亦不同。總而言之，目前國內交通事故處理體制甚為雜亂，衍生不少問題，茲分析如下：

3.1 專責處理人員部分

依據「內政部警政署專責人員分級處理交通事故實施計畫」之執行構想：係以警政署「試辦警備隊專責人員分級處理交通事故講習」結訓人員或遴選具交通事故處理經驗人員接受專業講習後為專責人員，分級處理 A1、A2 類交通事故，而各分局得視轄區交通狀況（繁雜程度、交通事故案件多寡），將專責人員配至於警察分局警備警備隊、交通分隊或分駐（派出）所，不限設置於一處，且專責人員若兼服共同勤務，以巡邏、交通稽查、備勤為原則，並隨時可彈性調整勤務作為，不宜執行值班、崗哨警衛、守望或押送人犯等勤務。實務上，從前述現行國內交通事故處理體制分類，國內過半數的縣市警察局（類型 1、4、5、6、7、8、9、10）也已完全或部分實施專責人員分級處理交通事故，惟在執行面及制度面上仍浮現些許問題。

一、專責警力不足

雖有交通事故易肇事路段、易肇事時間及統計資料，可據以決定專責警力之多寡，惟交通事故之發生多變，難以全盤掌握，況且各警察局勤業務繁雜，現有警力已不敷運作，故事實上，不可能在專責警力投注充裕之警力。專責警力的普遍不足，導致專責人員工作加重，在同時段有多件交通事故發生的狀況下，專責人員就會疲於奔命，交通事故當事人需等候專責人員前來處理，久候亦會造成民怨。交通事故處理並不只現場處理一環，尚有後續的調查、表報填寫及彙整成卷，涉及過失致死、傷害告訴及損害賠償民事訴訟案件之交通事故，處理人員仍須蒞庭作證，故在設有專責警力狀況下，派出所、交通隊或其他負責現場管制的人員，現實上，是不會在專責警力到達之前，主動處理交通事故。

二、兼服非可彈性調整勤務

根據調查結果，專責警力多數配置於分局警備隊，除專責處理交通事故外，尚須輪服警備隊之共同勤務。「內政部警政署專責人員分級處理交通事故實施計畫」之執行構想，專責人員若兼服共同勤務，以巡邏、交通稽查、備勤為原則，並隨時可彈性調整勤務作為，不宜執行值班、崗哨警衛、守望或押送人犯等勤務，惟實務上，專責警力仍執行擴大路檢、特種警衛及交通整理等非可彈性調整之勤務。專責警力名為專責處理交通事故，然實際上與一般警備隊員警服相同的勤務，只是多一項處理交通事故的責任。因為多數認為專責警力於未處理交通事故時備勤或待命，是警力的浪費，這種觀念是不重視交通所導致的。

三、專責警力無法專人專用

依據「內政部警政署道路交通事故處理工作獎懲規定」，員警處理 A1 類交通事故，每件核予嘉獎壹次；行政警察處理 A2、A3 類交通事故每四件嘉獎壹次，半年內最高於嘉獎陸次以下敘獎；專責交通事故處理人員處理 A2 類交通事故每陸件嘉獎壹次，處理 A3 類交通事故每二十件嘉獎壹次，半年內最高於嘉獎玖次以下敘獎。在本研究實地調查下，多數專責處理人員均認為獎勵門檻過高，因此較無意願擔任專責處理人員，再則，交通體系並非如刑事體系般升遷受到限制，資績分高者即可升任交通體系職務，更使得專責處理人員士氣低落，故請調異動率較高，無法落實專人專用。

3.2 交通事故處理部分

從本研究調查訪視所得各警察機關九十年轄內發生各類交通事故統計資料，如表二所示，可以發現部分警察機關轄內發生 A2 類交通事故與 A3 類交通事故之件數接近（高雄市、台中市、台南市及台中縣等警察局），甚至 A2 類交通事故發生件數比 A3 類交通事故發生件數還高（台北市、基隆市、雲林縣、台東縣、澎湖縣及金門縣等警察局）。根據經驗法則，A3 類交通事故件數應該比 A2 類交通事故件數還高，從分析本文分類的交通事故處理體制類型，發現導致 A2 類交通事故件數高於（或接近）A3 類交通事故件數的因素有四：

一、分級處理權責難以界定

根據「道路交通事故處理規範」對道路交通事故之分類：A1 類：造成人員當場或二十四小時內死亡之交通事故。A2 類：造成人員受傷或超過二十四小時死亡之交通事故。A3 類：僅有財物損失之交通事故。本研究所調查分類的交通事故處理體制中，有些類型交通事故體制是以所發生道路交通事故類別來決定處理單位，通常是專責警力處理 A1 及 A2 類交通事故，派出所處理 A3 類交通事故。但 A2 與 A3 類交通事故有時難以界定，受傷有重、輕傷之分，重傷應無認定上之爭議，而輕傷之認定就較具爭議性，相對使得交通事故處理權責單位及道路交通事故分類產生爭議，因而產生推託及未處理之情形，特別是 A3 類交通事故。

表 2 各警察機關九十年度交通事故統計表

	交通事故件數			總計	月平均
	A1類	A2類	A3類		
台北市政府警察局	94	<u>12703</u>	<u>12333</u>	25130	2094
高雄市政府警察局	113	<u>5789</u>	<u>7129</u>	13031	1086
基隆市警察局	27	<u>1073</u>	<u>1045</u>	2145	179
新竹市警察局	46	1466	2882	4394	366
台中市警察局	95	<u>5913</u>	<u>7018</u>	13026	1086
嘉義市警察局	32	2123	3703	5858	488
台南市警察局	77	<u>4964</u>	<u>4997</u>	10038	837
台北縣警察局	203	2896	18512	21611	1801
桃園縣警察局	239	2357	11723	14319	1193
新竹縣警察局	111	816	2278	3205	267
苗栗縣警察局	129	1175	2943	4247	354
台中縣警察局	165	<u>4380</u>	<u>6522</u>	11067	922
南投縣警察局	134	745	4886	5765	480
彰化縣警察局	100	869	2421	3390	283
雲林縣警察局	213	<u>2266</u>	<u>2040</u>	4519	377
嘉義縣警察局	163	933	1550	2646	221
台南縣警察局	188	858	3770	4816	401
高雄縣警察局	216	2064	8488	10768	897
屏東縣警察局	248	2501	5575	8324	694
宜蘭縣警察局	96	805	2491	3392	283
花蓮縣警察局	120	1097	2304	3521	293
台東縣警察局	78	<u>1505</u>	<u>1134</u>	2717	226
澎湖縣警察局	10	<u>222</u>	<u>134</u>	366	31
連江縣警察局	2	9	38	49	4
金門縣警察局	8	<u>158</u>	<u>113</u>	279	23
國道第一警察隊	11	154	2901	3066	256
國道第二警察隊	21	130	1846	1997	166
國道第三警察隊	14	134	1892	2040	170
國道第四警察隊	6	56	1121	1183	99
國道第五警察隊	17	121	2005	2143	179
國道第六警察隊	13	111	1652	1776	148
國道第八警察隊	5	44	185	234	20

資料來源：本研究蒐集整理。

二、獎勵門檻的差異

「內政部警政署道路交通事故處理工作獎懲規定」依所處理道路交通事故類別，訂定不同的獎勵門檻，行政警察處理 A2 類、A3 類交通事故每四件嘉獎壹次；專責交通事故處理人員處理 A2 類交通事故每陸件嘉獎壹次，處理 A3 類交通事故每二十件嘉獎壹次。專責警力處理 A3 類交通事故二十件始嘉獎壹次，但

處理 A2 類交通事故陸件即嘉獎壹次，故於處理交通事故時，對於當事人有否受傷之認定標準會降低，即使當事人並無明顯外傷。

三、“不成案交通事故”

在調查訪視過程中，多次耳聞基層員警甚或基層幹部提及“不成案交通事故”一詞。所謂“不成案交通事故”，就是交通事故雙方當事人無汽車保險報出險問題或其他因素，不願警方處理，願意自行和解之交通事故。這類交通事故通常為 A3 類交通事故，員警通常未依規定予以處理，即成為交通事故的黑數。

四、二單位共同處理一交通事故

類型 3 及類型 4 交通事故處理體制，係由交通隊或警備隊專責人員負責製作道路交通事故調查報告表；派出所負責製作筆錄，一件交通事故必須由二單位共同來完成，不僅交通事故處理不周延，亦容易造成交通事故處理時間增加，甚或當事人不耐久候而自行離去之情形，尤其是在只有財物損失的 A3 類交通事故。

3.3 交通事故資料部分

各交通事故處理體制之文書作業流程不盡相同，大致上，由專業交通單位處理之交通事故（類型 1、類型 2 及類型 7），均循業務體系作業流程陳送至警察局交通隊，未經過管轄分局；警備隊及派出所負責處理之交通事故則循行政體系陳送至警察局交通隊。文書作業流程不同，每個階段存檔的資料內容也不相同。另外，以目前實務上的作法，交通事故過失致死及提出傷害告訴案件均係由分局負責移送地檢署，並非由原交通事故處理單位負責移送。茲將相關問題分述如下：

一、受理民眾及公部門申請事故相關資料單位不一

根據交通事故處理相關規定，交通事故當事人得向警察機關申請交通事故證明書、交通事故現場圖及交通事故現場相片。行車事故鑑定委員會受理鑑定案及地方法院檢察署、地方法院偵審交通事故相關訴訟案件亦需向警察機關調用相關交通事故資料參辦。但目前各警察機關中，除國道公路警察局、台北市政府警察局、高雄市政府警察局、台南市警察局及連江縣警察局有統一之受理申請單位外，其他各縣市警察局則受理單位不一，如表 3 所示。事實上，在交通事故文書作業流程各階段中，交通事故資料已因審核後之補正及補件而有所差異，若交通事故資料對外非經由作業流程完成後之最後端存檔單位調用，恐怕在交通事故資料一致性上產生問題。

二、涉及刑案交通事故移送問題

過失致死交通事故及提出過失傷害之交通事故，係屬刑事案件，需移送地檢署偵辦，目前實務上，交通事故過失致死及提出傷害告訴案件，因尚有相驗及移送書、紀錄表等相關刑事業務，故均係由分局負責移送地檢署，並非由原交通事故處理單位負責移送。刑事案件筆錄之詢問與單純之交通事故筆錄詢問稍有差異，依據我國刑事訴訟法第九十五條規定：「訊問被告應先告知下列事項：（一）犯罪嫌疑及所犯罪名。罪名經告知後。認為有變更者，應再告知。（二）得保持緘默，無需違背自己之意思而為陳述。（三）得選任辯護人。（四）得請求調查有

利之證據。」故涉及刑事案件之交通事故，均需使用刑事案件用筆錄紙詢問，而不能將一般交通事故所製作之筆錄隨案移送地方法院檢察署。因此，A1 類交通事故及提出傷害告訴之交通事故，派出所員警均需再對當事人（被告）製作一次筆錄。A1 類交通事故，因需立即移送地方法院檢察署，派出所員警可以在交通事故處理進行中參與瞭解案情，以為筆錄詢問之參考，但當事人於事後提出過失傷害告訴之交通事故，派出所員警除非是處理人員，否則，即無相關交通事故資料可作為筆錄詢問之參考，筆錄製作之形式意義似乎高於實質意義。另外，A1 類交通事故，肇事者係屬現行犯，應隨案移送地檢署，故處理人員需將交通事故資料一份送分局刑事組以利移送，惟處理人員所完成之交通事故資料循處理體制作業流程送至業務單位，資料經過審核補正，與處理完成之初送分局刑事組之資料有所不同，同一件交通事故，確有兩份不同處理資料，沒有向司法單位補正的程序，是否會影響民眾權益？值得深思。

表 3 各警察機關受理交通事故資料申請型態一覽表

型態	單位
交通事故現場圖、相片 文書作業最後端單位 鑑定會、地方法院檢察署及地方法院 文書作業最後端單位	國道高速公路、台北市、高雄市、台南市、連江縣、金門縣等警察局
交通事故現場圖、相片 交通事故處理單位 鑑定會、地方法院檢察署及地方法院 警察局交通隊	基隆市、台中市、台東縣、澎湖縣等警察局
交通事故現場圖、相片 交通事故處理單位 鑑定會、地方法院檢察署及地方法院 分局一組	新竹市、台北縣、桃園縣、新竹縣、苗栗縣、台中縣、南投縣、彰化縣、雲林縣、嘉義縣、台南縣、高雄縣、屏東縣、宜蘭縣、花蓮縣等警察局
交通事故現場圖、相片 警察局交通隊 鑑定會、地方法院檢察署及地方法院 分局一組	嘉義市警察局

資料來源：本研究調查整理。

肆、結論

本文調查訪視國內二十五個縣市警察局及國道七個警察隊現行交通事故處理體制，依交通事故處理單位、專責警力配置所屬單位及分級處理單位之不同，將目前縣市警察局交通事故處理體制分為十三種類型，分析其現行運作上制度面及執行面所面臨之問題，獲得下列幾點結論，冀對於從制度面及執行面提昇交通事故處理品質有所助益。

- 一、專責警力非皆屬交通專業單位管理，配置單位不一，部分專責警力屬任務指派性質，需兼服其他非可彈性調整（值班、崗哨警衛、守望或押送人犯等）之勤務。
- 二、各警察局勤業務繁雜，現有組織編制已不敷運作，無法於專責專責處理交通事故投注充裕之警力。
- 三、專責警力無法專人專用，升遷未受保障，異動頻繁。
- 四、分級處理權責難以界定、處理交通事故獎勵門檻差異、“不成案交通事故”的錯誤觀念及二單位共同處理一交通事故的錯誤作法，導致交通事故處理不落實，統計數字無法回歸真實面。
- 五、交通事故資料之存檔及運用無統一之單位及對外之窗口，事故資料缺乏一致性。

參考文獻

1. 蘇志強，交通事故偵察理論與實務，自印，民國 86 年 10 月。
2. 監察院，「交通管理有關機關未能妥善辦理道路交通事故相關業務，影響人民權益，損害政府形象」糾正案文，民國 91 年 1 月。
3. 內政部警政署專責人員分級處理交通事故實施計畫，民國 90 年 10 月。
4. 內政部警政署道路交通事故案件文書作業規定，民國 89 年 7 月。
5. 內政部警政署，道路交通事故處理規範，民國 90 年 11 月。
6. 內政部警政署道路交通事故處理工作獎懲規定規定，民國 90 年 12 月。