

94-87-3278  
MOTC-IOT-93-SDB013

# 我國行車事故鑑定制度之 長期規劃

著者：林豐福、張開國、張仲杰、田養民、  
張新立、吳宗修、吳舜丞、吳育婷

交通部運輸研究所

中華民國九十四年六月

國家圖書館出版品預行編目資料

我國行車事故鑑定制度之長期規劃 / 林豐福等  
著. -- 初版. -- 臺北市 : 交通部運研所,  
民94  
面 ; 公分  
參考書目:面  
ISBN 986-00-1622-4(平裝)

1. 交通事故 - 鑑定

557.15

94012482

我國行車事故鑑定制度之長期規劃

著 者：林豐福、張開國、張仲杰、田養民、張新立、吳宗修、吳舜丞、  
吳育婷

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：台北市敦化北路 240 號

網 址：[www.iot.gov.tw](http://www.iot.gov.tw)(中文版>圖書服務>本所出版品)

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國九十四年六月

印 刷 者：承亞興企業有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 200 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定 價：200 元

展 售 處：

交通部運輸研究所運輸資訊組 • 電話：(02)23496880

三民書局重南店：台北市重慶南路一段 61 號 4 樓•電話：(02)23617511

三民書局復北店：台北市復興北路 386 號 4 樓•電話：(02)25006600

國家書坊台視總店：台北市八德路三段 10 號 B1•電話：(02)25787542

五南文化廣場：台中市中山路 6 號•電話：(04)22260330

新進圖書廣場：彰化市中正路二段 5 號•電話：(04)7252792

青年書局：高雄市青年一路 141 號 3 樓•電話：(07)3324910

GPN：1009401889

ISBN：986-00-1622-4（平裝）

## 交通部運輸研究所出版品摘要表

出版品名稱：我國行車事故鑑定制度之長期規劃			
國際標準書號（或叢刊號） ISBN 986-00-1622-4（平裝）	政府出版品統一編號 1009401889	運輸研究所出版品編號 94-87-3278	計畫編號 93-SDB013
主辦單位：運輸安全組 主管：陳一昌 計畫主持人：林豐福 協同主持人：張新立、吳宗修 研究人員：張開國、張仲杰、田養民、吳舜丞、吳育婷 聯絡電話：(02)2349-6858 傳真號碼：(02)2545-0429			研究期間 自 93 年 1 月 至 93 年 8 月
關鍵詞：事故、保險、鑑定			
摘要： <p>交通部運輸研究所奉交通部轉行政院秘書長指示，針對行車事故鑑定制度辦理專案研究計畫，從長期整體規劃之原則，深入分析檢討，期能獲致具體之研究成果，以作為行政院整體通盤考量車輛行車事故鑑定組織定位及架構乙案之重要參考，並對國內實施多年之行車事故鑑定制度提出符合實際需求之長程規劃方案。</p> <p>本研究建議未來的行車事故鑑定組織與制度應朝向「公私並行制度」的方向規劃與設計，私的部分可逐步建立由產險公司（公會）負責部份事故之調查、鑑定、調解及理賠，以引進民間參與機制，合理有效運用社會資源。至於公的部分，則保有現行公設行車事故鑑定機關制度，並加以逐步改進，建立其科學分析與鑑定能量，俾維護社會公平正義，最終創造政府、民眾與產險業者三贏之理想目標。</p>			
出版日期	頁數	定價	本 出 版 品 取 得 方 式
94 年 6 月	250	200	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： <input type="checkbox"/> 限閱 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （解密【限】條件： <input type="checkbox"/> 年 月 日解密， <input type="checkbox"/> 公布後解密， <input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密， <input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） <input checked="" type="checkbox"/> 普通			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

**PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS  
INSTITUTE OF TRANSPORTATION  
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

<b>TITLE: Planning on the Long-term Institution of Traffic Accident Adjudication in Taiwan</b>			
ISBN (OR ISSN) ISBN 986-00-1622-4 (pbk.)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 1009401889	IOT SERIAL NUMBER 94-87-3278	PROJECT NUMBER 93-SDB013
DIVISION: Safety Division DIVISION DIRECTOR: Isaac I. Chen PRINCIPAL INVESTIGATOR: Fong-Fu Lin PROJECT STAFF: Hsin-Li Chang, Ho T. Hugh Woo, Kai-Kuo Chang, Chung-Chieh Chang, Yang-Ming Tien, Chun-Chin Wu, Yu-Ting Wu PHONE: 886-2-23496858 FAX: 886-2-25450429			PROJECT PERIOD FROM January 2004 TO August 2004
KEY WORDS: ACCIDENT, INSURANCE, ACCIDENT ADJUDICATION			
<b>ABSTRACT:</b> <p>Following the instruction of the Secretary General of the Execute Yuan, the Institute of Transportation has conducted the special project of studying the appropriate institution design for traffic accident adjudication. From the long-term perspective, the study has comprehensively analyzed the needs of this special organization. It is expected that the conclusions made in this study can provide valuable information for the Execute Yuan while making the decision on the future institution of Traffic Accident Adjudication. It can also provide some useful suggestions to improve the existing organizations' operational functions to fit their practical requirements and future expectations.</p> <p>In the study, it is suggested that the future organization and institution design for the Traffic Accident Adjudication can follow the concept of Public and Private Conjoin. Private participation is expected on the involvement of insurance companies on the functions of accident investigation, responsibility justification, reconciliation, and compensation. It is hoped that encouraging private participation on the specific functions can allow the public resources be allocated in more effective ways. On the other hands, the public can still maintain the existing organizations and endorse more efforts to enhance their scientific analyzing and justification capability. The most important principle of the suggestions is to make sure social justice being secured. It should allow government, people, and private (especially insurance companies) can all get the fair benefits.</p>			
DATE OF PUBLICATION  June 2005	NUMBER OF PAGES  250	PRICE  200	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

# 我國行車事故鑑定制度之長期規劃

## 目 錄

第一章 前言 .....	1
1.1 計畫背景分析 .....	1
1.2 研究範圍與對象 .....	2
1.3 研究內容與工作項目 .....	2
1.4 研究方法與進行步驟 .....	3
第二章 事故鑑定功能要求與作業制度 .....	5
2.1 事故鑑定之基本功能要求 .....	5
2.1.1 維護社會公義 .....	5
2.1.2 回饋安全改善 .....	6
2.2 鑑定作業流程與參與角色功能定位 .....	7
2.2.1 鑑定機制之相關角色定位 .....	7
2.2.2 事故處理之作業流程 .....	8
2.3 鑑定之作業程序 .....	10
2.3.1 現行公設鑑定制度之作業流程 .....	10
2.3.2 民間辦理事故鑑定之作業流程 .....	13
2.4 小結 .....	15
第三章 我國行車事故鑑定制度之現況 .....	17
3.1 我國行車事故鑑定制度之法源與發展沿革 .....	17
3.2 我國行車事故鑑定相關組織現況 .....	19
3.3 我國行車事故鑑定制度之作業方式 .....	23
3.3.1 行車事故鑑定組織之人員編制 .....	23
3.3.2 車輛行車事故鑑定案件之數量 .....	25
3.4 我國行車事故鑑定制度之執行現況與問題分析 .....	26
第四章 各國行車事故鑑定制度 .....	31
4.1 美國事故鑑定制度 .....	31
4.2 加拿大事故鑑定制度 .....	34

4.3	日本事故鑑定制度 .....	3 5
4.4	英國事故鑑定制度 .....	3 7
4.5	澳洲事故鑑定制度 .....	3 8
4.6	各國行車事故鑑定制度之比較 .....	4 0
第五章	行車事故鑑定業務分析 .....	4 3
5.1	行車事故鑑定組織人力配置 .....	4 3
5.2	現有行車事故鑑定制度案件成本分析 .....	4 7
5.3	行車事故鑑定業務委由民間辦理之可行性分析 .....	5 0
5.3.1	民間辦理事故鑑定服務之作業成本與收費 .....	5 0
5.3.2	司法人員事故鑑定業務民營化之意見調查 .....	5 1
5.3.3	事故鑑定業務民營化之服務品質與民眾接受度 ....	5 3
5.3.4	事故鑑定業務民營化對事故鑑定技術之提昇效果 .	5 9
5.3.5	小結 .....	5 9
5.4	行車事故鑑定業務委由法人辦理之可行性分析 .....	6 0
5.4.1	財團法人鑑定報告之公信力與參考價值 .....	6 3
5.4.2	財團法人收費與服務品質 .....	6 4
5.4.3	財團法人技術之研發與推動 .....	6 5
5.4.4	行政法人化之檢討 .....	6 5
5.4.5	小結 .....	6 6
5.5	整併現有行車事故鑑定組織之方案分析 .....	6 7
5.6	國道鑑定案件是否須獨立辦理分析 .....	7 0
第六章	我國行車事故鑑定制度之規劃方案 .....	7 3
6.1	行車事故鑑定制度之長期策略 .....	7 3
6.1.1	長期策略推動目標 .....	7 3
6.1.2	國外鑑定制度 .....	7 4
6.1.3	我國現行鑑定制度 .....	7 5
6.1.4	公私並行制度 .....	7 7
6.1.5	保險制度納入之公私並行制度方案 .....	8 3
6.1.6	未來建議方向 .....	8 8

6.2 行車事故鑑定制度之中期策略 .....	8 8
6.2.1 中期策略推動目標 .....	8 9
6.2.2 設於交通部位階下之行車事故鑑定組織中期方案 .....	9 1
6.2.3 行車事故鑑定組織設於交通部位階下之中期方案配套 措施 .....	9 5
6.2.4 建立案件分案制度 .....	9 6
6.2.5 推動車輛強制財損保險機制 .....	9 7
6.3 行車事故鑑定制度之短期策略 .....	9 7
第七章 結論與建議 .....	1 0 7
7.1 結論 .....	1 0 7
7.2 建議 .....	1 1 0
參考文獻 .....	1 1 5
附記 .....	1 1 7
附錄一 現有行車事故鑑定制度下之單位鑑定案件成本分析 ....	1 1 9
附錄二 行車事故鑑定業務委外辦理之成本分析 .....	1 3 1
附錄三 司法人員問卷內容 .....	1 4 1
附錄四 鑑定會現場民眾問卷內容 .....	1 4 5
附錄五 事後當事人問卷內容 .....	1 4 9
附錄六 鑑定制度中期隸屬交通部方案分析 .....	1 5 3
附錄七 交通部交通事業管理小組辦理鑑定暨覆議業務配套措施 .....	1 5 9
附錄八 交通部公路總局評估車輛行車事故鑑定委員會未來機關定 位歸屬案分析報告 .....	1 6 1
附錄九 高公局成立「國道車輛行車事故鑑定委員會」配套措施 .....	1 6 5
附錄十 交通部運研所成立國道覆議委員會工作計畫書 .....	1 7 7
附錄十一 臺灣省各區行車事故鑑定委員會意見彙整表 .....	1 8 9
附錄十二 研商臺灣省所屬各區鑑定會暨覆議會組織定位問題座談 會會議記錄 .....	2 0 9
附錄十三 行政院研究發展考核委員會等相關單位意見 .....	2 1 5

附錄十四 本所針對行政院研究發展考核委員會等相關單位回覆意見 .....	2 1 9
附錄十五 簡報資料.....	2 2 3

## 表 目 錄

表 3.1 鑑定委員會組織立法演進分析比較表 .....	1 8
表 3.2 現況各地區車輛行車事故鑑定委員會員額表 .....	2 4
表 3.3 臺灣地區各行車事故覆議鑑定委員會組織表 .....	2 5
表 3.4 臺灣省各區車輛行車事故鑑定會鑑定案件數統計 .....	2 6
表 3.5 現有各區鑑定業務數量彙整表 .....	2 9
表 4.1 各國行車事故處理與鑑定制度比較表 .....	4 2
表 5.1 臺灣省公設鑑定委員會合理員額計算基準 .....	4 3
表 5.2 臺灣省公設鑑定委員會採三年平均數計算合理員額 .....	4 7
表 5.3 現況單位鑑定案件成本分析 .....	4 7
表 5.4 合理員額單位鑑定案件成本分析 .....	4 9
表 5.5 不同人事配置之鑑定公司在不同市場需求下之平均每案件最低 辦理成本 .....	5 1
表 5.6 司法人員認為民營化後事故重建報告書相較於現有鑑定會之報 告書品質 .....	5 2
表 5.7 司法人員對鑑定業務民營化後可能產生問題的看法 .....	5 2
表 5.8 司法人員認同鑑定業務民營化可能產生問題之重要性 .....	5 3
表 5.9 受訪者前來鑑定會之原因分配比率 .....	5 5
表 5.10 受訪者認為自身應負之肇事責任 .....	5 5
表 5.11 臺北市受訪者認為申請者付費制度是否合理意見分配 .....	5 6
表 5.12 臺北市受訪者對利用鑑定收費以減少鑑定需求之看法 .....	5 6
表 5.13 桃、竹、苗地區受訪者對臺北市目前鑑定收費之看法 .....	5 7
表 5.14 桃、竹、苗地區受訪者對不同鑑定收費意見調查 .....	5 8
表 5.15 事故當事人或關係人對鑑定業務民營化相關議題意見 .....	5 8
表 5.16 社團法人與財團法人之比較 .....	6 1
表 5.17 財團法人設置依據之分類 .....	6 2
表 6.1 汽車保險賠案統計表 .....	7 6
表 6.2 近年來各類道路交通事故發生狀況統計表 .....	7 7
表 6.3 設於交通部位階下各中期方案之綜合比較 .....	9 4

表 6.4 部分事故案件轉移保險業者辦理方案優缺點分析比較表 ...	9 6
表 7.1 我國行車事故鑑定制度之發展規劃具體措施時程表 .....	1 1 2

## 圖 目 錄

圖 2.1 事故處理與鑑定機制作業流程圖 .....	9
圖 2.2 事故鑑定之申訴流程 .....	1 1
圖 2.3 鑑定作業流程 .....	1 2
圖 2.4 覆議作業流程 .....	1 2
圖 2.5 民間辦理事故鑑定服務之作業程序 .....	1 4
圖 3.1 精省後臺灣省政府之組織建制 .....	2 0
圖 3.2 臺北市車輛行車事故鑑定委員會編制圖 .....	2 7
圖 4.1 美國道路交通事故處理鑑定程序 .....	3 3
圖 4.2 日本道路交通事故處理鑑定程序 .....	3 6
圖 6.1 鑑定制度長期方案案件分配示意圖 .....	8 0
圖 6.1 鑑定制度長期方案案件分配示意圖（續） .....	8 1



# 我國行車事故鑑定制度之長期規劃

## 第一章 前言

### 1.1 計畫背景分析

「公路法」第六十七條於民國九十一年修正通過：「國道之車輛行車事故，由交通部或其指定之所屬機關設立車輛行車事故鑑定委員會與車輛行車事故鑑定覆議委員會，辦理車輛行車事故鑑定及覆議事項。」高速公路局及運輸研究所遂奉交通部民國九十一年八月二十一日交人字第 0910008127 號與八月二十八日交路字第 0910008379 號函指示，分別籌設「國道車輛行車事故鑑定委員會」及「國道車輛行車事故鑑定覆議委員會」。交通部並於民國九十二年六月二十六日交人字第 0920006719 號函，依公路法第六十七條之規定，陳報「國道車輛行車事故鑑定委員會組織規程暨編組表（草案）」與「國道車輛行車事故鑑定覆議委員會組織規程暨編組表（草案）」報行政院核定。交通部所報之組織規程暨編組表係依公路法第六十七條規定所訂子法，亦為行政院致函立法院及監察院等機關承諾於限期成立國道鑑定單位，以提昇鑑定品質之興革項目（相關公文：行政院九十一年十二月九日院臺交字第 091063459 號函、暨九十二年二月十七日院臺交字第 0920005311 號函）。

惟同時適逢行政院提出組織再造之政策，故行政院人事行政局人力服務評鑑團遂於民國九十一年實地訪查臺灣省所屬車輛行車事故鑑定委員會後提出建議事項一「我國公設車輛行車事故鑑定委員會制度長期應朝委外辦理或法人化辦理」、「現階段仍應維持委託臺灣省政府各區行車事故鑑定委員會，併同其他道路鑑定業務辦理，不宜另設專責機關及人力」。並請交通部會同臺灣省政府檢討修正『公路法』相關規定。」等六大建議事項。（行政院九十二年五月二十日院授人字第 09200539051 號函）

由於兩項政策之觀點不同，因此交通部運輸研究所奉交通部轉行政院秘書長指示，針對行車事故鑑定制度辦理專案研究計畫，從長期整體規劃之原則，深入分析檢討，期能獲致具體之研究成果，以作為行政院整體通盤考量車輛行車事故鑑定組織定位及架構乙案之重要參考，並對國內實施多年之行車事故鑑定制度提出符合實際需求之長程規劃方案。

## 1.2 研究範圍與對象

本研究針對我國車輛行車事故鑑定委員會暨鑑定覆議委員會之組織制度、組織架構、行政作業、鑑定案件作業相關程序進行全面之探討。並配合規費法之執行採行收費制度評估鑑定案件之消長，及鑑定案件之整體市場機制與市場容量，進而研擬我國行車事故鑑定組織長期規劃建議方案。

## 1.3 研究內容與工作項目

本研究之研究內容包括：

- 一、車輛行車事故鑑定案件之作業成本分析。
- 二、實施收費制度後行車事故鑑定案件數量消長之評估。
- 三、車輛行車事故鑑定案件服務品質及服務效率之分析比較。
- 四、車輛行車事故鑑定案件之整體市場機制與市場容量資料分析。
- 五、「公路法」六十七條成立國道行車事故鑑定組織之需求分析。
- 六、臺灣省各區車輛行車事故鑑定組織合併四區（北、中、南、東）之可行性分析比較。
- 七、行車事故鑑定組織「去任務化」「地方化」「法人化」「委外辦理」之可行性分析。

八、研擬行車事故鑑定組織長期規劃建議方案。

## 1.4 研究方法及進行步驟

本研究首先結合文獻回顧，將臺灣省政府所轄各區車輛行車事故鑑定會及覆議會所面臨問題加以彙整蒐集及分析，並邀集各區鑑定會覆議會開會研商討論，針對組織、編制、定位、需求、業務等項目範圍，進行綜合評估。

本研究進行步驟主要分為：

- 一、國內外相關文獻回顧與資料蒐集分析。
- 二、鑑定會暨覆議會面臨相關問題資料蒐集分析。
- 三、鑑定案件之作業成本評估與分析。
- 四、調查事故鑑定案件之整體市場機制與市場容量資料與分析。
- 五、實施收費制度後行車事故鑑定案件數量消長之評估與分析。
- 六、「公路法」六十七條成立國道行車事故鑑定組織之需求調查分析。
- 七、研擬行車事故鑑定組織長期規劃建議方案。
- 八、結論與建議。



## 第二章 事故鑑定功能要求與作業制度

本研究就事故鑑定制度之功能定位著手，分析鑑定機制在肇事後相關事務中所扮演之角色與功能，以找出影響鑑定品質與作業制度之重要因素。

### 2.1 事故鑑定之基本功能要求

事故鑑定制度之功能定位，乃根據肇事後蒐集之現場資料，透過深入分析重建肇事過程以明瞭交通事故肇事真相，公正客觀地推定事故當事人之肇事責任歸屬，藉以排解事故當事人糾紛。綜觀世界各國實行多年之事故鑑定制度，無論其運行機制之不同與組織架構之差異，均以滿足維護社會公義與回饋安全改善兩項功能為前提。

#### 2.1.1 維護社會公義

社會公義之維護，在於保障社會所有成員之公平與正義。牽涉鑑定作業制度之公平意涵在於所有當事人得有相等之參與鑑定作業流程權利，並享有法律上對本身權益之保障。換言之，鑑定制度基本要求必須能兼顧所有當事人不論男女、老少、貧富、種族、國籍或意識型態之差異，充分保障每一位事故當事人參與鑑定作業流程之立足點公平。基於此項基本要求，當事人之鑑定申請要求皆應被尊重並接受，且鑑定制度不應設立過高之受理門檻，避免影響弱勢團體基本權宜。故本研究認為，鑑定作業制度必以能滿足各階層民眾之需要為最優先之考量。

鑑定工作以滿足當事人之責任界定與相關賠償為出發點，進而具有回饋交通安全之積極功能。若鑑定作業僅流於訴訟求償之裁量功能，且完全不設受理門檻，反將造成社會資源之不當浪費，如此對全體社會大眾亦造成不公平。基於社會整體公平性之考量，鑑定制度應設立案件受理之門檻，且此門檻應以案件狀況分類為佳。

西方哲人柏拉圖認為正義是維護國家政治社會秩序的屬性，亞里斯多德認為社會正義包括分配正義與交換正義，強調社會經濟的合理分配秩序建立。社會正義之學說包含經濟、政治與法律正義。在事故鑑定過程中多為法律程序之探究，法律正義之內容與其基本意涵包括以下三項：

一、立法正義—立法者必須合乎：理性考量、公益考量。

二、實體正義—法律內容符合：公正性、普遍性、客觀性。

三、程序正義—法律程序建立需注意：中立性、勸導性（解決紛爭）。

事故鑑定機制針對社會正義之維護，乃透過正確判定事故發生過程中之責任歸屬，透過法律判決之執行，令各方當事人充分信服並使權益受損者得有補償。當肇事產生時，第一時間救助傷患，維護現場交通秩序並儘快恢復交通順暢，難免導致事故現場第一時間資料無法完全擷取，影響判斷之正確性。再則因事故鑑定為事後推定之工作，對於完整之事故發生過程難免有無法充分推演解釋之狀況。因此事故鑑定作業制度中應具有保障所有當事人皆能充分闡述並瞭解案情發展之權利之機制，給予當事人申訴之補救管道，方能確保鑑定作業之程序正義。否則除造成某方面權益受損，更將傷害到鑑定作業之公信力，進而破壞整個鑑定機制。綜上，鑑定作業應充分滿足公權力之程序正義，賦予當事人尋求保護自我權益之權利。

### 2.1.2 回饋安全改善

事故鑑定之另一積極功能，即是累積交通事故發生之原因，進而施行補救措施，包括交通工程之改善或交通管理與執法之施行。由於事故之發生往往牽涉到生命與財產之損失，無論社會救濟措施如何完善，事故之發生對於社會而言即是社會成本的無謂流失。事故鑑定除了釐清事實真相，還給當事人公平之責任歸屬，更積極的功能則在於能回饋交通安全改善，避免類似之肇事再度產生。

事故鑑定機制不應只為判定當事人責任歸屬，完成案件賠償之協調程序，類似之協調程序僅需透過各地區調解委員會進行即可。事故鑑定之可貴在於清楚察辨事故發生之原因

，對於應改善之交通工程措施進行補救；對於危險駕駛行為應透過法律或命令之修訂，進而加以有效防治及約束。換言之，事故鑑定回饋交通安全改善之功能，乃是透過事故鑑定過程所花費之成本，將已流失之社會成本積極回饋至「交通安全智庫」之理念，避免社會成本一再的流失。故鑑定制度作業機制內應建立知識與經驗累積之回饋功能。

## 2.2 鑑定作業流程與參與角色功能定位

根據上述鑑定作業機制應滿足之基本功能，本節將初步勾勒出事故鑑定機制之參與者之角色功能與作業流程運行內容，同時對於機制內各參與人員之定位加以定義。

### 2.2.1 鑑定機制之相關角色定位

對於鑑定機制之運作，本研究就整個機制內參與角色依其功能性加以劃分，可分為當事人、蒐證者、鑑定者、判定者。並依其參與人員特性及其工作內容分述如下：

#### 一、當事人

當事人於狹義而言，為交通事故產生時之直接參與人。然而交通事故中難免有所死傷，因此在事故參與者無法參與鑑定過程時，一般法院將認同民事訴訟法對於當事人之認定標準。

本研究對於當事人之定義為：事故發生後將因肇事責任判定不同而產生利益增損之相關人員或團體。因此除法律上認定代表事故直接參與者之當事人外，事故車輛所投保之保險業者在本研究中亦應屬於當事人功能機制內。

#### 二、蒐證者

蒐證者需具備第一時間到達現場，且對現場資料得以公正且充分蒐集，因此在世界各國多以警察執法人員作為事故鑑定機制之蒐證者。警察人員之公權力得以有效控制現場秩序，並在短時間現場維護過程中擁有蒐證之權力。

本研究對於蒐證者給予廣義之定義為：得以第一時間

趕赴現場且具有公信充分蒐證之人員。因此除上述警察人員，如未來可成立專職公設或民營之交通事故蒐證機構並有法律上允許蒐證之法源依據，則亦應屬於事故鑑定過程之蒐證者功能機制內所界定。

### 三、判定者

判定者為針對事故鑑定報告提供之資訊，判定事故當事人之責任歸屬。因此判定者必須肩負起審視所有鑑定過程程序合理，並擷取鑑定報告資訊以作裁判之角色，一般而言在法治國家，判定者為該國之司法機制所屬人員。

本研究針對判定者之廣義定義為：具有法源根據之公信組織，推定事故之責任歸屬，並具有強制執行能力者。

### 四、鑑定者

鑑定者即在事故鑑定機制中，根據相關資訊以及個人專業素養與執業良知進行事故發生過程之重建，進而推估事故產生之原因，提供判定者責任歸屬之參考依據。

本研究對鑑定者所給予廣泛定義為：根據事故資料與專業知識，透過科學分析與經驗判斷等合理法則，客觀推估事故產生之原因以提供判定者審理參考之專業人士。此定義除包括現行民事訴訟法與刑事訴訟法相關法規規定之鑑定人之外，同時亦符合未來各種鑑定機制之鑑定者功能定位。

## 2.2.2 事故處理之作業流程

在事故產生後，事故鑑定之功能乃在於分析事故現場蒐集得到之資料，進行事故重建與肇因分析。因此本研究提出合理之事故處理與事故鑑定機制作業流程如圖 2.1。

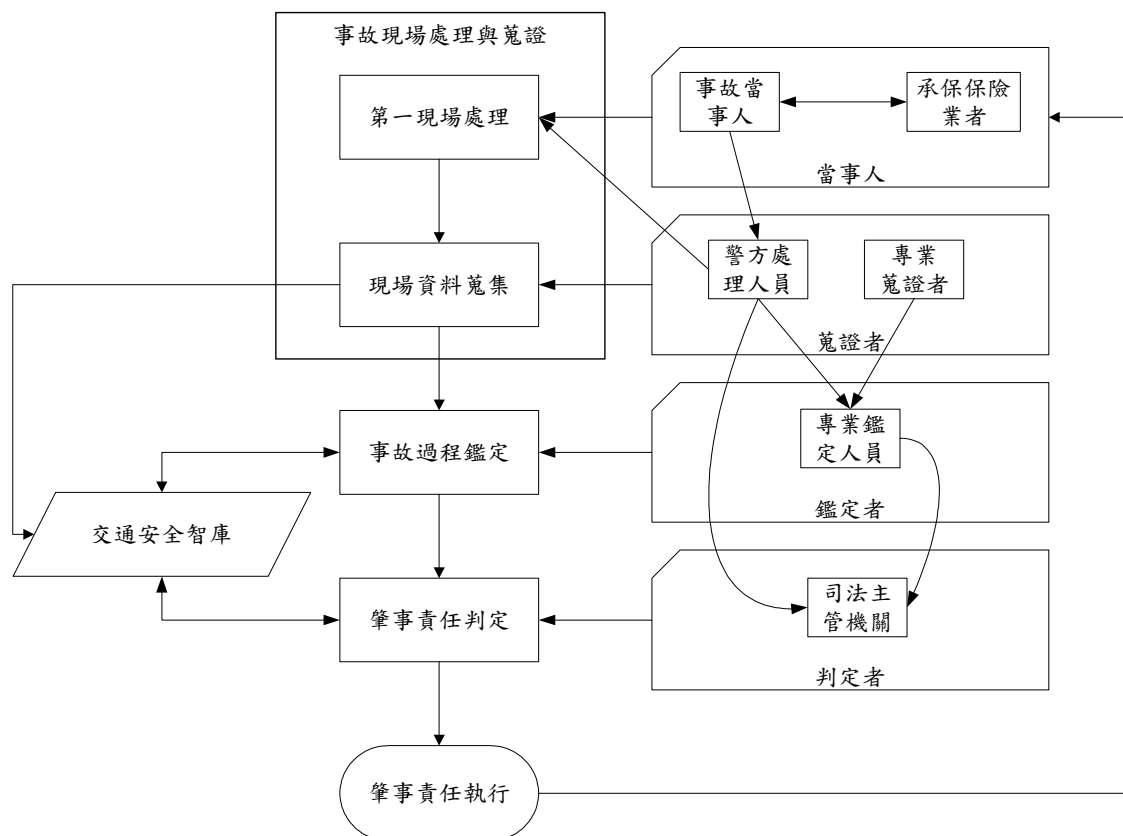


圖 2.1 事故處理與鑑定機制作業流程圖

根據圖 2.1 所示，其中事故處理之完整流程為圖 2.1 左側縱向項目所示。而圖 2.1 右側為鑑定過程中相關角色互相影響之機制。在第一現場處理時，鑑定當事人（通常為事故參與者）及警方處理蒐證人員將扮演現場處理與傷亡救助之功能，並同時進行專業蒐證。但在社會安全制度完善之國家，機動車輛皆加保責任險，因此事故當事人應包含承保責任保險之保險業者。保險業者於本機制中除擔負其要保人之理賠內容外，更應當積極參與作為事故當事人之法律顧問。

承上，歸納出影響鑑定品質之關鍵因素如下：

#### 一、資料蒐證之充分有效

第一現場之處理必須兼顧時效性與充分性，而此兩種特性在理論上之要求為具有相互權衡 (trade-off) 之衝突，基於救助傷患且迅速恢復交通之首要要求，事故現場之處理往往首重時效性，而造成資料蒐證之充分不足。因此現場蒐證人員之專業素養為事故鑑定資料能否齊全之最關

鍵因素。

## 二、鑑定人員專業素養

根據事故資料回溯事故現場發生情狀作為推定事故發生之參考，正如同以不完整之零散拼圖要推知事物全貌之模樣，必定有其先天之限制。因此，鑑定人員之專業素養更顯得重要。一個理想之事故鑑定運作機制必須能保證其鑑定人員具有一定之專業素養，同時隨著機制運行，鑑定人員之專業素養必須能持續累積，否則事故鑑定之機制將無法達成最基本之維護社會公義要求。

## 2.3 鑑定之作業程序

### 2.3.1 現行公設鑑定制度之作業流程

交通事故發生經報案後係由派出所員警、交通隊隊員、或交通事故處理小組親臨現場處理，上述警察人員乃依據交通事故處理辦法之規定，進行初步之現場勘驗與蒐證，填具「道路交通事故調查報告表」後建檔備查。交通事故中如果當事人之受傷害程度輕微，當事人可透過合解而化解理賠之糾紛；如果事故當事人合解不成，則可向行車事故鑑定委員會申請鑑定，以作為分擔事故責任之理賠依據。如果事故已造成重大傷亡，則逕自移送司法單位偵辦；司法機關如果認為事故案件中存有疑點需要聘請專業鑑定時，則可囑託地區行車事故鑑定委員會進行鑑定。

我國目前之行車事故鑑定作業係採鑑定及覆議二級制，其申訴之流程如圖 2.2 所示，行車事故鑑定單位所處理之案件主要來自當事人之申請與司法單位之囑託鑑定。地區行車事故鑑定會在接受個人申請鑑定案後，即去文處理事故現場之警察單位以調閱事故之相關資料；如果案件係屬司法單位囑託之鑑定，則相關之事故資料大都隨函直接送達地區行車事故鑑定會。

申請或囑託鑑定案件之資料送達地區行車事故鑑定委員會後，則由鑑定單位幕僚作業人員進行資料整理並製作案情摘要。在案情資料整理中，如果為確保事故資訊之完整與正確性，必要時會前往事故現場進行履勘，以瞭解現場狀況並

確認記錄之正確性。幕僚工作人員完成事故案情摘要表後，乃將案情摘要寄送給各鑑定委員先行審閱，安排鑑定會議時間並函寄會議通知單予事故當事人。

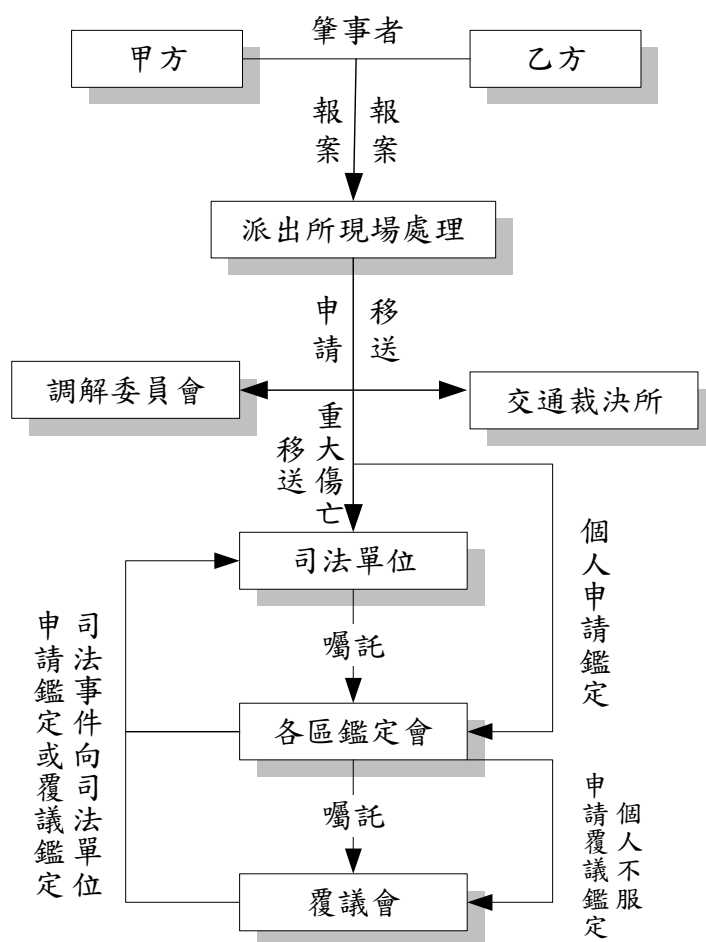


圖 2.2 事故鑑定之申訴流程

鑑定會議係採合議制，先由處理事故現場之員警報告事故發生與處理之經過，繼而由當事人及證人說明事故發生之過程，再由出席委員討論做成鑑定，完成鑑定意見書後並函送囑託單位或當事人，地區事故鑑定作業之流程如圖 2.3 所示。

囑託單位或當事人如果對於地區鑑定會所鑑定之結果有異議時，可於收到鑑定書後十五日內提出覆議鑑定之申請，將案件交由覆議會再次鑑定。覆議鑑定與地區鑑定之作業程序大致相同(如圖 2.4 所示)，但覆議鑑定無需通知當事人到場說明，而且通常僅對地區鑑定之鑑定內容進行檢視，包括所引用之法規是否恰當、詞句是否合宜等。其中臺灣省覆議會

根據覆議委員研判，提出覆議意見，原鑑定內容之適當性並非覆議重點。

行車事故鑑定意見書內容除記錄事故之基本資料（當事人資料、事故發生地點、日期、道路及天氣狀況、傷亡情況等等）及肇事經過之描述外，並摘錄事故調查表及警方偵查筆錄中的重要訊息，最後則針對案情進行簡易之分析，釐清肇事責任歸屬。其中責任之歸屬上僅以「肇事原因」、「肇事主因」、「同為肇事原因」、「肇事次因」等用語加以區別。

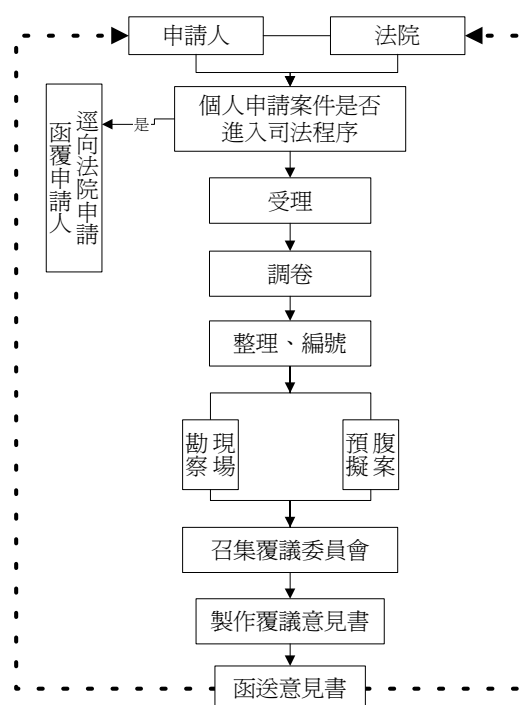
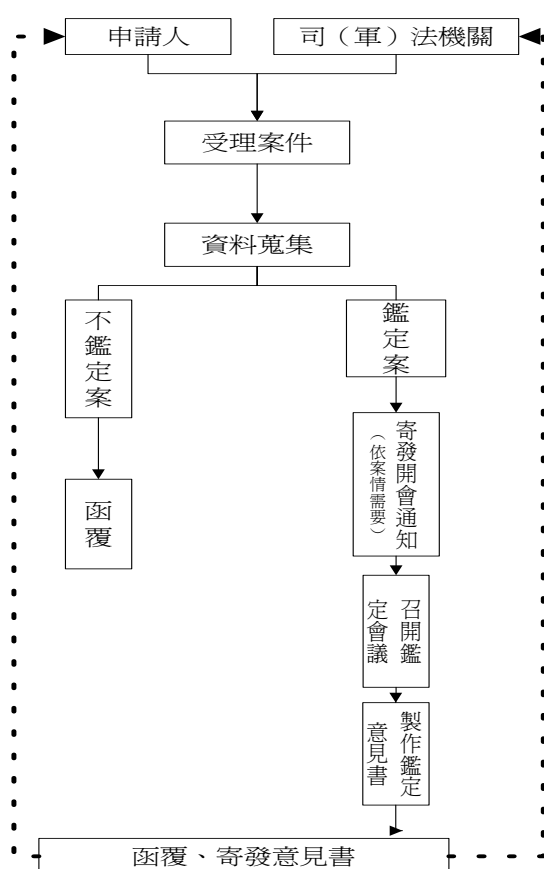


圖 2.3 鑑定作業流程

圖 2.4 覆議作業流程

註：資料來源：臺北市車輛行車事故鑑定委員會

(<http://www.taac.taipei.gov.tw>)

鑑定所做的是事實的呈現，而不做價值的判斷，然現行作業體制卻是兩者皆包括。事實的呈現應由鑑定單位進行以提供執法機關作參考，但價值判斷的民事或刑事責任則應由

司法機關來判定。但由於司法單位之檢察官與法官通常並不具備事故鑑定的專業知識，因此法官在進行事故責任歸屬之判定上，確實極度仰賴行車事故鑑定委員會或覆議會所提供之專業鑑定結果，以往之經驗亦顯示鑑定會所作之鑑定結果有甚高之比例(粗略估計可達九成以上)為法官所接受。基於上述理由，事故鑑定意見書確實應該具備客觀且專業的證據揭露及詳盡的事故重建分析，方可提供作為司法機關審理判決之佐證。因此在鑑定意見書中，如果因為跡證不足而無法進行事故重建並分析肇事責任時，理應提供其他意見以指引相關證據之再收集或審理方向之建議。此外目前之鑑定報告書中通常並未對事故重建之證據與責任歸屬分析之理由作較為詳細之描述，而僅顯示事故重建結果。對某些事故案情較為複雜的案件，不足的鑑定分析資訊恐無法讓民眾與司法單位信服，進而導致案件審理與判決之延宕。許多經地區鑑定會與覆議會均完成鑑定後，仍繼續尋找學術界專家再行鑑定之案例可能均與鑑定書之不夠詳細有關。

因此，在司法機關未具有專業事故鑑定能力之前，於司法程序之前著需有一專業且品質良好之事故鑑定機制存在，以提供司法機關於判決時之專業支援。另一方面，為了彌補鑑定機制之不足，於司法程序之後亦需有一救濟機制，提供民眾再申訴之管道，以維護社會公平與正義。

### 2.3.2 民間辦理事故鑑定之作業流程

在「收人費用，替人辦事」之經營模式下，民間所提供之事故鑑定服務(嚴格而言應稱為「事故重建服務」較為適當)無非都在替委託人尋找對自己最為有利之理由與證據，以獲取在民、刑事訴訟中較佔優勢之判決。而透過參與事故雙方所委託之專業事故鑑定專家之分析與攻防，讓事故發生之真相能夠愈形明朗，提供法官判決時相當重要之參考依據。民間辦理事故鑑定業務之最大優點，乃係借助「營利之趨動」，吸引民間投身事故鑑定專業技術之研發，以全面帶動事故鑑定技術水準之提升。

在民間參與道路交通事故鑑定服務之制度下，事故當事人、關係人或委託人因應交通事故刑事、民事、保險理賠之需要，可向提供交通事故鑑定服務之個人(或技師)事務所或事故鑑定服務公司提出交通事故鑑定服務之申請，其情況就如同目前民眾向律師事務所或法律顧問公司請求協助辦理相關法律事務服務一般。至於有關提供事故鑑定服務之收費，則由申請服務者及提供服務者雙方依服務之內容與工作項目商議決定之。民間辦理事故鑑定服務之作業流程可約略歸納成如圖 2.5 之若干工作項目與階段。

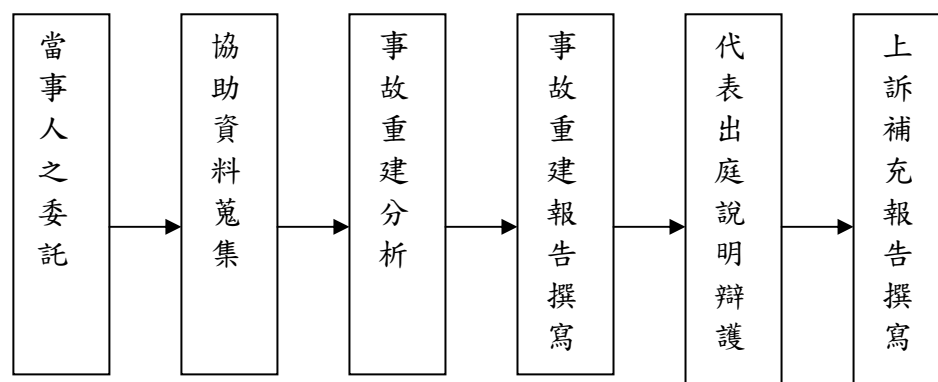


圖 2.5 民間辦理事故鑑定服務之作業程序

事故鑑定技師(暫稱)或事故鑑定公司在接受事故當事人、關係人或委託人之委託服務後，即展開事故相關資料之蒐集。在此階段中，事故鑑定技師或公司除透過管道取得該事故在處理過程中所留下之紀錄與報告外，也會因應事故重建之需要前往事故現場測繪比較資料外，必要時更會透過不同管道蒐集事故重建分析時所需之理論與實務資料，以協助其事故重建報告之撰寫。

事故鑑定技師之主要工作在執行交通事故重建分析，對事故現場所留下之跡證物、事故當事車輛之損毀情形、及事故參與人員之受傷狀況，透過假設與推論，推演最有可能之事故發生過程，進而提出對委託當事人最為有利之主張，以誘導法官作出對委託人較為有利之判決。此外，事故鑑定技師為充分表達其對事故發生過程之主張，以保障其委託人在訴訟過程中之權益，通常會出席法庭以代表其委託人執行互詰問之工作。在法院對交通事故之訴訟完成判決後，事故鑑定技師在必要時還會對判決書中所引用之跡證及所下結論

之理由提出抗辯，並為繼續上訴提供更有力之跡證與主張。

惟由民間辦理事故鑑定，事故相關資料之取得將較為困難，分述如下：

- 一、由於我國目前道路交通事故之處理及事故報告之填寫與保存均屬交通警察之職權，這些資料包括事故現場與人車位置之測繪與製圖、事故現場之攝影照片、事故當事人、關係人及證人之傳訊筆錄、當事人之酒測資料等。如果事故為較嚴重之死亡案件，則交通事故之相關資料將更進一步包括驗屍報告及檢察官對事故當事人、關係人及證人之傳訊筆錄。目前事故當事人或關係人雖可透過申請，向處理事故之警察單位或交通警察大隊索取事故之現場圖及相關照片，惟受限於交通警察處理交通之資料蒐集內容並沒有一定之規範，資料之品質也易受處理事故現場之警員之能力所左右，且在缺乏相關法令規範之情況下，警方提供事故資料之配合度亦難過度期許。至於警訊之筆錄則無法提供給申請人參考使用。
- 二、在我國目前之道路車輛行車事故鑑定制度下，地區事故資料之提供均極力配合。但是一旦事故鑑定業務民營化後，不論是事故當事人、關係人、或委託人(如事故鑑定技師或公司)，是否仍然可像目前地區鑑定會或覆議會一樣順利地取得所需之事故相關資料？確實值得懷疑。在推動事故鑑定業務民營化之過程中，如何讓事故資料在開放使用中取得公開與保密之平衡，確實是一項亟待深思熟慮之課題，而立法加以規範也將是一件不可或缺之工作。

## 2.4 小結

事故鑑定作業之功能乃根據肇事後蒐集之現場資料，透過深入分析重建肇事過程以明瞭交通事故肇事真相，公正客觀地推定事故當事人之肇事責任歸屬，藉以排解事故當事人糾紛。此外，鑑定制度應包含保障弱勢團體權益、使用者付費與案件分案處理之制度，以避免有限社會資源之浪費，因此未來事故鑑定作業運行之作業方式，應以滿足「維護社會

公平正義」與「社會資源有效運用」為兩大前提。除此之外，鑑定作業機制亦應以「滿足社會各階層民眾之需求」為最優先之考量，且過程作業應充分滿足「公權力之程序正義」，賦予當事人尋求保護自我權益之權利，此外並須於機制內建立「知識與經驗累積之回饋功能」。

因此，就行車事故鑑定制度之長期發展而言，一套理想之行車事故鑑定制度理該具備達成 1.保障行車事故鑑定之品質；2.鑑定過程與結果能獲大眾之信任；3.藉由鑑定回饋機制，促進道路交通安全；4.制度之設計與執行符合永續經營之理念目標。

行車事故鑑定關係當事人之權益至深，為使當事人權益能獲得真正保障，具體建立一套完善之鑑定制度刻不容緩。因此，本研究針對我國行車事故鑑定制度進行研擬與評估，以徹底改善我國鑑定制度之體質，真正發揮公平正義、資源合理有效運用之精神。

本研究將透過國內外相關制度與文獻之回顧與評析，並廣泛徵詢法界專家看法，同時透過面訪鑑定申請當事人以捕捉民眾申請鑑定案件之需求，期能建立兼顧優良鑑定品質與充分保障社會公義之事故鑑定作業制度。

### 第三章 我國行車事故鑑定制度之現況

本章將透過對我國行車事故鑑定制度發展沿革，分析當前我國行車事故鑑定制度所面臨之問題及其形成之原因，並介紹過去對我國行車事故鑑定制度所完成之研究成果與建議，以作為未來研擬改善措施之參考。

#### 3.1 我國行車事故鑑定制度之法源與發展沿革

狹義的「行車事故鑑定」係指法院或法官在訴訟程序中，為明瞭交通事故發生之真相，針對某些不明或疑問而亟待鑑定之事項，選任對該事項有特別知識經驗者或經政府委任有鑑定專業能力者進行鑑定，藉以排解事故當事人糾紛。而廣義的「行車事故鑑定」則更包括事故當事人或保險公司所請求協助澄清之問題的回答。

我國於民國四十八年制訂公布之公路法為我國之行車事故鑑定制度開啟了設置專責機構之法源基礎，而臺灣地區最早之行車事故鑑定組織「汽車肇事責任鑑定委員會」也因而於民國五十三年誕生。民國六十年公路法第一次修訂時曾將該組織更名為「汽車肇事鑑定委員會」；而在民國七十三年公路法之第二次修訂時又將其更名為「車輛行車事故鑑定委員會」並沿用至今。民國九十一年之公路法第三次修訂更對行車事故鑑定機構之組織型態與鑑定委員之組成作了大幅度之修改，明定由交通部與省(市)政府分別成立國道及省道或市區道路之事故鑑定委員會與覆議委員會。

此外，為使事故當事人對鑑定結果有異議時能有申覆之管道，乃於民國六十年由臺灣省省議會向交通部提出申請設置覆議鑑定委員會，並於民國六十四年核准設立「臺灣省汽車鑑定小組」，隸屬於臺灣省政府。後經兩次改革後於民國八十年改名為現行之「臺灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會」，若計入臺北與高雄兩院轄市，則臺灣地區共計有三處行車事故覆議鑑定委員會。整理我國行車事故鑑定組織之立法程序與發展演進如表 3.1。

表 3.1 鑑定委員會組織立法演進分析比較表

項目階段	公路法初訂	公路法第一次修訂	公路法第二次修訂	公路法第三次修訂
日期	民國 48 年 6 月 27 日	民國 60 年 2 月 1 日	民國 73 年 1 月 23 日	民國 91 年 2 月 6 日
條目	五十九條	六十五條	六十七條	六十七條
組織名稱	汽車肇事責任鑑定委員會	汽車肇事鑑定委員會	車輛行車事故鑑定委員會	車輛行車事故鑑定委員會
組織型態	中央、省(市)、縣(市)三級制	省(市)一級制	省(市)一級制	中央一級制、省(市)一級制得分別就處理國道及省(市區)道路事故成立鑑定委員會
委員組成	各級公路主管機關會同有關機關組成	省(市)公路主管機關及有關機關指派富有經驗專門人員組成	省(市)公路主管機關與有關機關、團體指派富有經驗專門人員及專家組成	主管機關聘請相關學者專家擔任
組織規程	交通部訂定	交通部訂定	省(市)政府訂定	交通部與省(市)政府得視需要分別訂定
修訂要項		1. 「刪除」責任二字，確定鑑定委員會職責。 2. 明訂鑑定委員會為省(市)一級制。	1. 改汽車肇事為車輛行車事故，以確定鑑定範圍。 2. 組織規程由省(市)政府訂定並予納編。 3. 委員組成增加一般團體專門人員及專家。	1. 交通部與省(市)政府分別成立國道或省道之區道路事故鑑定委員會與覆議委員會。 2. 由交通部、同內政部、法務部訂定鑑定辦法。

另可從刑事訴訟法中對鑑定人的資格規定，瞭解行車事故鑑定委員之法律授權。根據刑事訴訟法第 198 條之規定：「鑑定人由審判長、受命推事或檢察官就左列之人選任一人或數人充之：一、就鑑定事項有特別知識經驗者。二、經政

府機關委任有鑑定職務者。」刑事訴訟法第 203 條：「審判長、受命推事或檢察官於必要時，得使鑑定人於法院外為鑑定。前項情形得將關於鑑定之物，交付鑑定人。…」刑事訴訟法第 208 條：「法院或檢察官得囑託醫院、學校或其他相當之機關為鑑定，或審查他人之鑑定。」因此，除了依法設置之鑑定委員會之委員可以從事行車事故之鑑定工作外，法官或檢察官亦可指派具有鑑定知識能力之醫院、學校或其他「相當之機關」進行車輛行車事故之鑑定。

至於事故鑑定覆議工作，根據道路交通事故處理辦法第 18 條規定：「當事人對鑑定結果有異議時，得於收受鑑定書之翌日起十五日內，敘明理由向該省(市)公路主管機關申請覆議，但以一次為限；原鑑定由司(軍)法機關囑託辦理者，應向囑託機關申請覆議。」，覆議鑑定委員會提供事故當事人對鑑定結果有異議時的陳情或取得不同見解之管道，但對先前之鑑定結果，並無絕對否決或推翻之權力。

行車事故鑑定組織最早之設置法源基礎為民國四十八年初訂之公路法之第 59 條，民國六十年以後則改為依循公路法第 67 條之規定：「省(市)公路主管機關，為處理車輛行車事故，得在各地設立車輛行車事故鑑定委員會，辦理車輛行車事故鑑定事項。其委員由當地公路主管機關與有關機關、團體指派富有經驗之專門人員及專家擔任之。前項鑑定委員會組織規程，由省(市)政府訂之。」因此鑑定委員會組織規程授權由地方政府自行訂定，並納入正式編制，成為常設機構。民國九十一年公路法第三次修訂通過，將組織規程之訂定權改為交通部與省(市)政府，而鑑定委員之組成亦修改為「由主管機關聘請相關學者專家擔任」。

### 3.2 我國行車事故鑑定相關組織現況

#### 一、省府組織變革

精省後臺灣省政府之組織建制如圖 3.1 所示。依九十一年十二月十一日行政院核定發布之臺灣省政府組織暫行規程第二條：「臺灣省政府為行政院派出機關，受行政院指揮監督，辦理下列事項：一、監督縣(市)自治事項，二、執行本府行政事務，三、其他法令授權或行

政院交辦事項」；第五條：「本府設．．經建組．．督導臺灣省各區車輛行車事故鑑定事項」；第十四條：「本府為辦理車輛行車事故鑑定事宜，分十二區設車輛行車事故鑑定委員會；其組織規程另定之」。

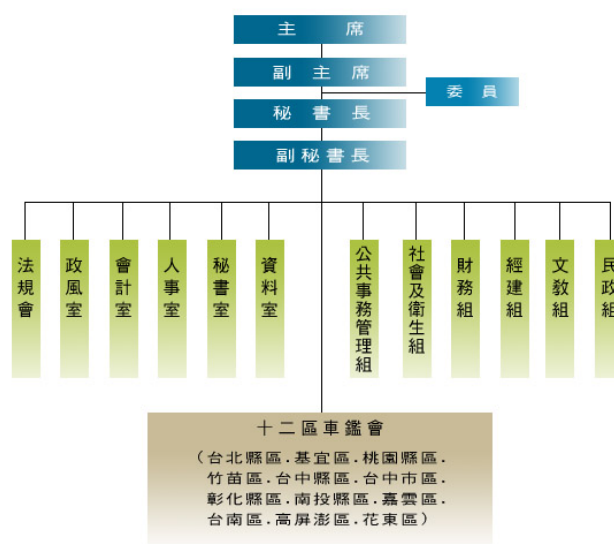


圖 3.1 精省後臺灣省政府之組織建制

## 二、交通部組織變革

依「交通部組織法」規定，交通部於部長、政務次長、常務次長下設路政司、郵電司、航政司等三業務司及秘書室、技監室、參事室、總務司、人事處、政風處、會計處、統計處、道路交通安全督導委員會、法規委員會暨訴願審議委員會等十一個幕僚單位，負責政策、法令、規章之釐訂和業務執行之督導；另為因應業務需要，分別於六十九年六月三日、七十二年一月十九日、八十一年十月九日奉行政院核准成立科技顧問室、管理資訊中心、交通動員委員會。九十一年一月三十一日交通部組織法修正通過，將精省後留存之中部辦公室納入編制，另設交通事業管理小組。

目前交通事業管理小組有職員 67 人，技工 9 人，工友

7 人，合計 83 人，依交通部交通事業管理小組設置要點(交通部九十一年七月五日函)，該小組置執行秘書及副執行秘書各一人，下設六科，職掌為：

(1)辦理精省後留存本部中部辦公室業務；依交通部授權事項辦理下列事項：

- a.臺鐵、專用鐵路及貨物搬運公司各項業務之督導查核事項。
- b.縣市橋梁管理系統及管線埋設之督導與協辦民意代表建議及人民陳情省縣鄉道案件之研處事項。
- c.汽車運輸業、公路監理服務品質、汽車代檢及駕訓班申請派督考案件之督導查核事項。
- d.公共停車場之補助興建及營運、管理事項。
- e.商港之經營、漁港客貨碼頭及航政督導事項。
- f.各縣市執行道路交通安全相關業務之督導及查核事項。
- g.人事、會計、政風、統計、秘書、總務、研考、資訊等事項。

(2)辦理交通事業民營化後留存業務。

(3)辦理本部交辦業務。

### 三、現行省府之車輛行車事故鑑定組織

現行之車輛行車事故鑑定與覆議組織均為委員會型式，由委員與承辦人員組成，其中，委員由主管機關遴聘各相關之專家、學者擔任；承辦人員之組成，依臺灣省各區車輛行車事故鑑定委員會暫行組織規程(省府發布，九十年一月一日施行)，及臺灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會設置要點(省府發布，九十年十月一日生效)等之規定，分別為：

- (1)鑑定會：各區鑑定會置主任委員一人，綜理會務，由本府指派適當人員兼任之(第三條)」；各區鑑定會置秘書一人，承主任委員之命處理日常事項，並得置技士、書記(第六條)；各職稱之官等、職等及員額，另以暫行編制表定之(第七條)。
- (2)覆議會：臺灣省政府為處理臺灣省車輛行車事故鑑定案件覆議工作，設臺灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會(第一點)；本會置主任委員一人，由本府派兼之(第二點)；本會置執行秘書一人，承主任委員之命綜理本會事務。幹事七人，均由本府派兼之，辦理本會經常事務(第四點)；本會置下列各組，分別掌理各有關事項(第五點)：
- a.事故調查組：肇事現場之勘測及蒐集事證、肇事事實調查分析。
  - b.事故鑑定組：事故鑑定分析與覆議意見書之撰擬。
  - c.秘書作業組：覆議資料之提供及相關行政文書處理等事宜。

由以上的規定知，臺灣省十二區鑑定會為獨立機關，除主委由省府派兼外，秘書及技士、書記等均為專任之職員；覆議會則為省府之任務編組單位，其人員包括主任委員、執行秘書及幹事等均由省府派兼。由此知，省府經建組不但要督導各區鑑定會，其部分組員更兼辦覆議會業務。

### 3.3 我國行車事故鑑定制度之作業方式

#### 3.3.1 行車事故鑑定組織之人員編制

精省後，「臺灣省各區車輛行車事故鑑定委員會暫行組織規程」第四條規定：各區鑑定會置委員六人，任期為二年，期滿得續聘一年，由臺灣省政府就各區鑑定會轄區內具下列專長之專家、學者聘兼之；其中學者人數不得少於委員總數三分之二：

- 一、具有行車事故鑑定相關領域之技師證照者，或專業技術及能力足被公眾所信賴之專家且為非相關主管機關（含交通執法、交通管理、交通工程、道路工程、公路監理等）之現職人員。
- 二、公私立大專校院具交通管理、交通工程、道路工程、汽車（機械）工程或法律專長之學者；無上開專長之學者時，得就各該類相關專長之高級職業學校教師聘兼之。

此一規程於民國八十八年七月一日實施，臺灣省各區鑑定會委員人數及專職人員員額減少且排除公務機關代表。目前因省府人事精簡，已有臺北縣區、桃園縣區、竹苗區、台中縣區與台中市區五區共缺五位員工，且遇缺不補，造成人力無法負荷。（如表 3.2 所示）

表 3.2 現況各地區車輛行車事故鑑定委員會員額表

職稱 地區		主任 委員	委員	秘書	技士	書記	合計 專任 (兼任)	現有缺額
台 灣 省	臺北縣區	(1)	(6)	1	3	1	5(7)	1
	桃園縣區	(1)	(6)	1	2	1	4(7)	1
	竹苗區	(1)	(6)	1	2	1	4(7)	1
	台中縣區	(1)	(6)	1	2	1	4(7)	1
	台中市區	(1)	(6)	1	1	1	3(7)	1
	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)	(6)	1	2	1	4(7)	--
	台南區	(1)	(6)	1	2	1	4(7)	--
	高屏澎區	(1)	(6)	1	2	1	4(7)	--
	基宜區	(1)	(6)	1	1		2(7)	--
	花東區	(1)	(6)	1	1		2(7)	--
	總計	(12)	(72)	12	21	9	42(84)	5
臺北市		1	(14)	1	2	1	10(20)	--
高雄市		1	(6)	1	2	1	5(8)	--

註：1.臺灣省各區鑑定會編制表溯自民國 88 年 7 月 1 日實行。

2.臺北市尚包含技正、組員、兼任會計員與人事管理員等人員，合計專任 10 名，兼任 6 名；高雄市另含兼任會計員與人事管理員，合計專任 5 名，兼任 8 名。

覆議委員會委員之資格與地區鑑定會大致相同，其組織之人員編制如表 3.3 所示。

表 3.3 臺灣地區各行車事故覆議鑑定委員會組織表

職稱 地區	主任委員	委員	總幹事	幹事
臺北市	(1)	(10)		(2)
高雄市	(1)	(6)		(2)
臺灣省	(1)	(10)	(1)	(7)
合計	(3)	(26)	(1)	(11)

註：( )表示目前該職位人員為兼任形式與數量

### 3.3.2 車輛行車事故鑑定案件之數量

近期臺灣省政府及北高兩市公設行車事故鑑定委員會之業務量均逐年增加，以臺灣省政府所屬各區車鑑會之總合為例，於民國八十二年之鑑定案件總數為 8,011 件而至九十二年度其鑑定案件總數已達 16,679 件，鑑定案件數增加一倍以上且正逐年增加中詳如表 3.4 所示，民國九十二年臺灣省 12 個地區鑑定會如以現有之 37 位專任人員計算，每位專任人員每年平均需處理 450 件鑑定案件，其工作量之負擔確實相當繁重，其中又以桃園縣區與台中市區之業務量為最重，每位專任人員每年平均處理之案件均超過 600 件。

臺北市行車事故鑑定委員會從民國八十二年至八十五年每年約鑑定事故案件 1,200 件，從民國八十六年起由於個人申請案件每件收取 3,000 元鑑定費，鑑定案件也因此而大量減少，民國八十八年全年僅鑑定 479 件，但自九十年度起其鑑定案件數即又逐年以 16.2% (前三年之成長平均值) 增加之趨勢回升，已由八十五年收費前之 40% 回升至 62%，預估至九十三年度約可回升至收費前之 70% 左右。

高雄市行車事故鑑定委員會鑑定案件數逐年成長之趨勢明顯，民國九十二年之鑑定案件已達 2,280 件，其中個人申請案件幾近 90%，與臺北市之情況有極為明顯之差異。其原因除了鑑定案件收費外，可能因為臺北市已全面推動由車禍處理小組處理交通事故，簡易之事故證明書可能已足以滿足事故當事人在保險與理賠上之需要，而使輕微傷害之申請鑑定案件大為減少所致。

表 3.4 臺灣省各區車輛行車事故鑑定會鑑定案件數統計

年度 區別	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	現有人力
臺北市	1,380	1,464	1,265	681	491	479	489	506	657	781	10
高雄市	996	997	1,179	1,363	1,497	1,612	1,651	1,731	2,084	2,280	5
臺灣省	8,249	9,262	9,151	10,541	11,199	12,173	11,968	13,734	15,434	16,679	37
臺北縣區	908	978	1,082	942	996	1,009	1,048	1,631	1,808	2,133	4
桃園縣區	862	1,110	1,032	1,207	1,318	1,228	1,561	1,500	2,146	1,863	3
竹苗區	680	940	875	1,011	1,060	1,118	1,107	1,349	1,531	1,437	3
台中縣區	631	708	808	904	1,050	1,027	931	1,083	1,171	1,293	3
台中市區	604	689	668	675	739	758	771	801	1,274	1,333	2
彰化縣區	240	574	634	725	892	876	758	902	853	1,148	4
南投縣區	698	278	250	293	373	409	454	440	449	442	2
嘉雲區	732	864	851	946	1,080	1,119	1,214	1,533	1,515	1,545	4
台南區	973	959	1,100	1,396	1,105	1,515	1,470	1,538	1,500	1,765	4
高屏澎區	1,115	1,195	1,334	1,374	1,297	1,844	1,418	1,501	1,566	1,919	4
基宜區	477	559	299	534	586	613	638	752	802	869	2
花東區	329	408	454	534	648	645	598	704	819	932	2

### 3.4 我國行車事故鑑定制度之執行現況與問題分析

綜觀行車事故鑑定制度所面臨之問題，包括法規、組織編制、人員、經費設備、市場、品質等層面，分述如下：

#### 一、法規面

依法省府不應辦理自治事項，現行省府所設之鑑定與覆議組織與業務，主要係承襲精省前之舊制而成，其雖有公路法之法源，但省府在民國八十七年組織精簡後已不具地方自治團體地位，不享有地方自治事務權限。考量國家政治制度之改變，省既已不具自治地位，仍辦理自治事項，確有不當，宜早解決。另就目前之政府權責劃分，鑑定業務應回歸交通部轄管。

#### 二、組織編制面

依目前鑑定組織的設計，在個別事故鑑定程序中，對照司法體制，委員相當於法官，其集體決策決定最後的鑑定結果，承辦人員相當於檢查官，負責蒐證、分析，並提出初判供委員會議裁決。由於各鑑定會或覆議會的委員均係二年一聘，且均為相關領域的專家學者，其組成之水準應不分高下，因此，決定各鑑定組織的鑑定品質者，係承

辦人員的組成與編制。

車輛行車發生事故，經現場事故記錄、鑑定、覆議，至法院判決確定，往往耗時多日，而距事故發生時間愈遠，蒐證愈為困難，愈難獲得接近真相的資訊，換言之，在鑑定與覆議的二級程序中，為求蒐證之真實與完整，鑑定組織理應較覆議組織配置更為完備的承辦人力。但依目前省的鑑定組織法規，省覆議會設有事故調查、事故鑑定、秘書作業等三組，編制較為完備，十二區鑑定會編制上卻只有書記與技士，嚴重缺少蒐證及鑑定分析之能量，對照臺北市車輛行車事故鑑定會較為完備的組織編制區分

1. 鑑定組：肇事現場之勘測及蒐集事證、肇事事實之調查分析及鑑定、鑑定意見書之製作與鑑定及覆議會議資料之提供等事項；
2. 調查組：肇事現場處理、調查、報告及鑑定資料之提供等事項；
3. 外事組：涉外案件筆錄之製作與翻譯及會場通譯事項，員額總計十位(如圖 3.2)。

另臺灣省所轄各區鑑定會之轄區範圍約為臺北市之 132 倍，各會並無任何組織架構之專責分工，以鄰近同時負責基隆與宜蘭二縣市之基宜區鑑定會為例，編制員額僅有二位，更說明其編制明顯不符實務上之需要。

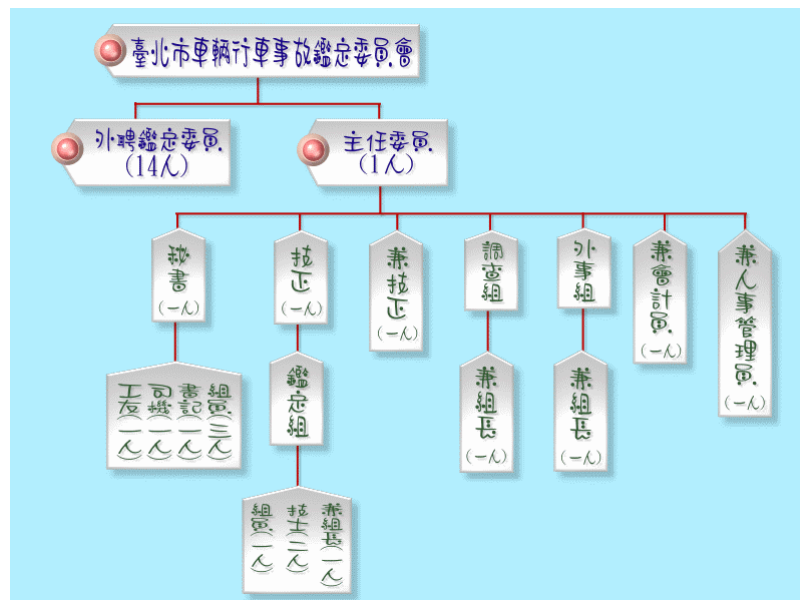


圖 3.2 臺北市車輛行車事故鑑定委員會編制圖

此外，現行制度下，省各區鑑定會及北、高二直轄市鑑定會均設計為獨立之行政機關，北、高二市及省的覆議會，其組織位階雖在鑑定會之上，並有公路法第 67 條為其法源，但至今卻仍為任務編組的單位，人員均為兼任性質。對於業務量龐大之省覆議會，其配置之人員雖名為兼任，但實必專任，反映其組織設計不甚合理。

### 三、人員面

人員包括鑑定委員及專任人員兩部分。在鑑定委員方面，現行鑑定制度之鑑定委員多屬兼任制，由於委員本身職務已相當繁重，加上每月僅集會一至二次，每次所需處理之案件量相對較多。因此，委員僅能投入有限時間審閱案件資料，可能影響其鑑定品質。

專任人員方面依目前之作業規定，待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，若有必要時亦可至事故現場進行履勘，待案情摘要製作完成後，再發與開會通知聯絡各鑑定委員開會。經鑑定完成後之案件，再由祕書人員針對結論完成鑑定書稿，並發函送回囑託單位或當事人。專任人員缺乏良好工作環境，又面臨大量鑑定案件事前準備與事後整理之工作壓力，造成許多隱性之問題。由於專業人員所做之案情摘要為鑑定之重要依據，若專任人員於幕僚作業時無法摘錄案情之主要關鍵，則委員易受其影響，造成鑑定結果產生偏差。

現行臺灣省十二區鑑定會於民國九十二年共處理 16,679 件(每月平均處理 40~180 件)，覆議 2,912 件(每月平均近 260 件)，如表 3.5。未來收費後案件成長率如以臺北市 92 年案件數為收費前的 62% 計算，估計全年鑑定件數亦達 10,341 件，覆議件數亦有 1,810 件。相對的，其編制人力卻過於精簡，缺額亦久未補齊，反映其現況工作負荷過重，除嚴重打擊工作人員士氣外，更說明現制下根本無法進行鑑定技術之研發，直接影響鑑定品質，造成事故當事人權益之傷害。

表 3.5 現有各區鑑定業務數量彙整表

地區別	現有人力	91 年		92 年	
		件	件 / 月	件	件 / 月
臺北市	10	657	55	781	65
高雄市	5	2,084	174	2,280	190
臺北縣區	4(1)	1,808	151	2,133	178
桃園縣區	3(1)	2,146	179	1,863	155
竹苗區	3(1)	1,531	128	1,437	120
台中縣區	3(1)	1,171	98	1,293	108
台中市區	2(1)	1,274	106	1,333	111
彰化縣區	4	853	71	1,148	96
南投縣區	2	449	37	442	37
雲嘉區	4	1,515	126	1,545	129
台南區	4	1,500	125	1,765	147
高屏澎區	4	1,566	131	1,919	160
基宜區	2	802	67	869	72
花東區	2	819	68	932	78
臺灣省合計	37	15,434	1286	16,679	1390
省覆議會	6	3,140	262	2,921	243

註：括號內數字表出缺未補人數。

#### 四、經費設備面

鑑定業務移撥省府後，因精省預算逐年遞減，致影響事故實地勘察，且案件每年均以百分之 10 至 15 業務量成長，需加開會議消化案件，另為解決廳舍問題，每年均由業務費勻 100 萬至 200 萬作為遷移辦公室整修費用，致使各區經費使用益加拮据。

民國九十年後人力凍結，導致人力嚴重不足造成案件積壓，各區均在趕辦案件，實有影響鑑定品質，且任何提升鑑定品質之新作法（如電腦動態模擬分析等）均無法推動辦理。另地區警方所送資料中，仍多有疏漏，因此肇事現場路況勘查無法避免，自九十二年起省府規定，主任委員差旅費在各地區車鑑會核銷，因此差旅費在扣除主任委員差旅費後，職員之差旅費呈現不足狀況，致以選擇性方式勘查現場。

在設備方面，受限於預算經費限制，對於在目前行政作業財務運作已有困難的情況下，添購科學設備更難達成。而設備充分與否會影響鑑定工作之科學化及結果之公信力。且部分辦公廳舍係附屬於交通部公路總局內，造成

同仁之不安定感。

## 五、市場面

由於保險理賠制度之不儘健全，保險公司無提供當事人所需的協助，致使一些原本可透過保險機制解決之案件被迫移送至鑑定機關處理，造成鑑定案件數量增加及工作負荷加重。另外，保險公司亦可能因自身利益迴避理賠而要求當事人申請鑑定，也會使鑑定案件數量增加。

## 六、品質面

國內目前缺乏事故現場處理之科學蒐證設備，以及蒐證技術研發仍未成熟。處理員警若蒐證不足，恐難獲得日後事故鑑定所需之資訊，進而影響鑑定品質。此外，事故發生後，警察單位抵達現場勘驗存有時差的落差，事故現場若無法保持初發生時之狀態，亦難蒐集完整之事故資料，易造成日後重建工作之困難性，影響鑑定結果。

另歷年來申請鑑定案件數呈現逐年增加之趨勢，自民國八十六年起，每年更超過萬件。而鑑定會人員編制並未相對擴編，僅依靠不足 200 人之兼任與專任人員，繁重之工作量對鑑定品質造成相當大之影響。

綜合上述分析結果，目前我國行車事故鑑定制度確實存在一些問題，進而影響鑑定品質。由於制度功能不佳，可能使交通安全回饋機制無法運作，更因此造成惡性循環，導致鑑定案件量持續增加，當事人權益無法充分保障，所增加之社會成本難以估計。

行車事故鑑定品質低落關係到當事人權益至深，為使當事人權益能獲得真正保障，具體建立一套完善之鑑定制度刻不容緩。因此，本研究後續將針對我國行車事故鑑定制度進行研擬與評估，以徹底改善我國鑑定制度之體質，真正發揮公平正義之精神。

## 第四章 各國行車事故鑑定制度

有鑑於許多國外行車事故鑑定制度行之多年，相關組織制度與人力管理已臻成熟，對於鑑定與技術研發更是不遺餘力，本章將概述美國、加拿大、日本、英國、澳洲之鑑定制度，以作為後續鑑定制度長期規劃之參考。

### 4.1 美國事故鑑定制度

#### 一、事故現場處理

美國各州對於地方（市及郡）和州警政機關之事故調查與事故報告均訂有明確之規範，專責分工。在市及郡地區發生之事故，由市及郡政府警政機關負責處理，州警政機關則處理市及郡未管轄地區及州際公路所發生之事故。所有事故報告均需送至州政府運輸部進行年度統計。

依美國法規，事故分為「需通報（reportable）」和「不需通報（non-reportable）」兩種類型，前者為有人傷亡或拖吊車赴事故現場支援之事故，為年度統計報告之事故來源；後者係指僅有財損且無人員傷亡之事故，無須向警察機關報告，雖然有時亦會通知警方前往現場處理，但其無須提供事故分析報告，此種案件亦不列入年度統計報告。

另外，美國聯邦法規規定：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可於 72 小時內向管轄之道路警察機關提出書面報告；其他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，以及通知保險公司記錄現場所有情況和取得事故偵察報告影本。

在事故現場處理時，巡邏員警協助交通管制，由警方專責事故處理小組從事蒐證與偵察工作，並初步判定形成事故原因之違規行為及法條、相關證據及證物、人車

路資料等。事故調查報告提供相關資料以分析事故發生原因與事故傷亡原因，作為政府部門改善交通工程、交通安全教育及交通執法之參考。負責處理交通事故之警察皆受過特殊之專業訓練，各州法規皆有原則性規範其訓練內容。

## 二、事故鑑定機制

若當事人發生賠償糾紛時，可將資料提供給對方之保險公司申請理賠，並各自收集有利於己之資料，經由調解、仲裁或法院判決解決。雙方可委請事故重建專業人員或公司來協助事故重建，評估責任歸屬及財務損失以進行訴訟，並提出重建報告，出席聽證會或出席陪審會議為當事人辯護。一般美國保險公司和大型運輸公司皆雇用交通事故重建專業人員，協助與公司車輛有關之交通事故進行事故重建，藉此保障公司權益。

事故重建人員於法院所提之專家證詞依據聯邦證據法（Federal Rule of Evidence）第 702 款：「在法院所提證詞，必須以科學性、技術性之見解，協助審理案件，對於具備有知識、技巧經驗、訓練或教育之專家，可以意見等方式陳述證詞。」，另外美國法院認定專家證詞原則為：

- (1) 相關性之判斷
- (2) 證據信賴度之判斷，包括證詞之科學性與正確性等，
- (3) 專家證詞為該領域專家所推演形成。
- (4) 證詞無不公平及被誤解、誤導形成之情形。

若所提證詞無科學依據，違背以上之原則者，將不被法院採行，因此大部分事故重建人員為求嚴謹，在重建過程中，多輔以電腦應用程式模擬分析，以具體生動之電腦模擬畫面來分析，提高其說服力。有關美國道路交通事故處理鑑定程序如圖 4-1 所示。

## 三、人員認證機制

在美國並無類似我國鑑定會之組織，重建工作是由重建專業人員所進行，其多受雇於當事人或律師，以進行

訴訟辯護，從事交通事故重建工作之專家證人並無證照制度之法律規定。美國交通事故重建認證委員會，係屬國際性非營利民間機構，為提供人員資格之認證機構。此外，民間有許多地區性重建協會，透過會員資格審查確保其會員之專業知識與技術，平日以舉辦各種研討會促使會員維持其專業領域發展。

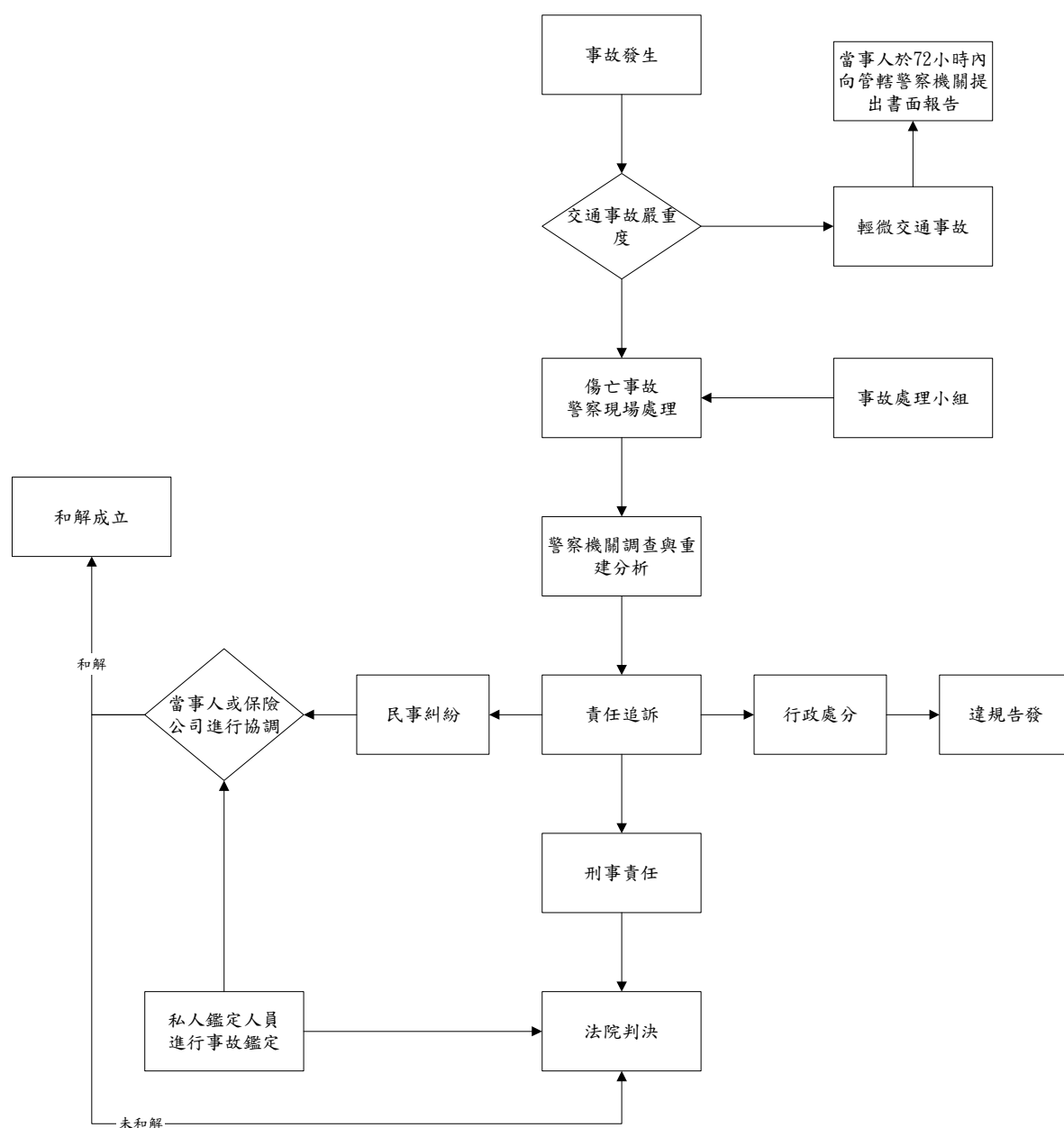


圖 4.1 美國道路交通事故處理鑑定程序

## 4.2 加拿大事故鑑定制度

### 一、事故現場處理

交通事故發生時，加拿大警方接獲通知即前往事故現場處理，大多數的處理員警都接受過特別的專業訓練，具有完全司法權和法律許可收集跡證。加拿大共有十個省和三個行政地區，中央層級並無編制警力從事交通事故調查，在每一省和地區則有加拿大皇家騎警隊（Royal Canadian Mounted Police；RCMP）負責郊區的交通事故。一般主要城市皆配置具有專業事故調查能力的警察人員處理交通事故，其組織和人力配置則根據每一地區人口數和交通事故發生頻率而定。此外，加拿大運輸部設有交通事故調查小組，奉派前往八個省的大學院校以演講方式宣導交通安全教育。

事故現場處理的警察其專業訓練大多於渥太華的加拿大警察學院（Canadian Police College；CPC），或於愛德蒙頓（Edmonton）的加拿大交通教育中心完成，其課程包括交通事故現場處理與蒐證、碰撞調查與重建等。事故調查專業訓練通常分為四級，第一級訓練為報告，此為所有加拿大警察的基本訓練；第二級訓練為事故現場調查，通常著重於精確的跡證收集、測量與解讀分析；第三級訓練為技術分析，包括損害評估、高等數學公式應用、判讀與分析時間和距離資料，和撞擊分析的相關主題；第四級訓練為討論任何形式撞擊的動能與動量分析。

### 二、事故鑑定機制

若當事人雙方發生賠償糾紛時，可各自收集有利之資料，經由調解、仲裁或法院判決責任歸屬。加拿大法律規定所有車輛必須保險，包括最低保額的責任險與財物損害險，而各省規定不同。當事人或可由保險公司尋找私人事故重建人員或公司機構進行交通事故調查。一般保險公司會聘雇交通事故重建人員，以調查事故的財務損失。

事故重建人員一般多由退休警察或機械工程師擔任。事故重建人員接受委託後，先向警察機關索取事故現場資料，獨立進行事故現場調查，以完成重建分析。事故重建人員的調查項目，包括：車燈情況、安全帶使用情形、力學相關問題等。事故重建人員不須顧慮事故當事人（保險人）是否有疏失，僅就其財務損失情形提出報告，並採取解決事故糾紛的訴訟程序處理後續事宜。法官審理交通案件不需經過特別訓練，其由一般律師受政府派任即可擔任且為終身職。

### 三、人員認證機制

加拿大交通事故重建人員並無法律強制其必須具有證照。事故重建人員大多是專業工程師，其專業資格由各地區所屬專業領域協會認定。例如汽車工程師協會（The Society of Automotive Engineers ;SAE），對於不具工程師背景的申請者，以透過該協會會員票選過方式決定是否接受其申請會員資格。而申請者必須具有足夠的知識與經驗，或達到具有會員資格的高標準才可通過。

私人事故重建人員受其所屬專業協會監督，協會訂有懲戒條文約束成員。當會員具有下列不當行為而損及協會聲譽時，包括偽證罪、惡意誤用學理以誤導調查結果、蓄意隱瞞或破壞跡證、偽造證據、非專業性判斷等事項，協會則可引用相關規定加以懲戒，其懲處結果包括喪失會員具有之選舉權和相關職務二年，期滿方可恢復職權，若會員於期限內拒絕或無法完成相關訓練課程以取得認證所需資格時，則將喪失會員資格。

## 4.3 日本事故鑑定制度

### 一、事故現場處理

在日本一旦發生交通事故發生，由派出所協助管制交通，並且警察署的交通課負責事故處理。警察機關設有專責交通事故鑑識單位，對於各項跡證的採集流程及保存均訂有明確規範。警察處理交通事故，除進行現場調查外，並包括跡證鑑識作業。警察組織編制健全，專責分工，警察具有良好而專業的學校教育和訓練，對於交

通事故現場處理具備相當知識。此外並設有警察科學研究所針對案件進行鑑識分析並從事撞擊。

## 二、事故鑑定機制

當事故處理完畢，當事人必須向保險單位報出險和申請事故發生證明，而日本全國普設事故調解委員會進行事故之調解，若調解不成則移送民事裁判所。法官依據警方提供之事故調查報告做判斷，若對分析報告有疑問，則將該部分移送學術研究機關或財團法人機構協助分析，以作為認定肇事鑑定責任比例參考。有關道路交通事故處理鑑定程序如圖 4-2 所示。

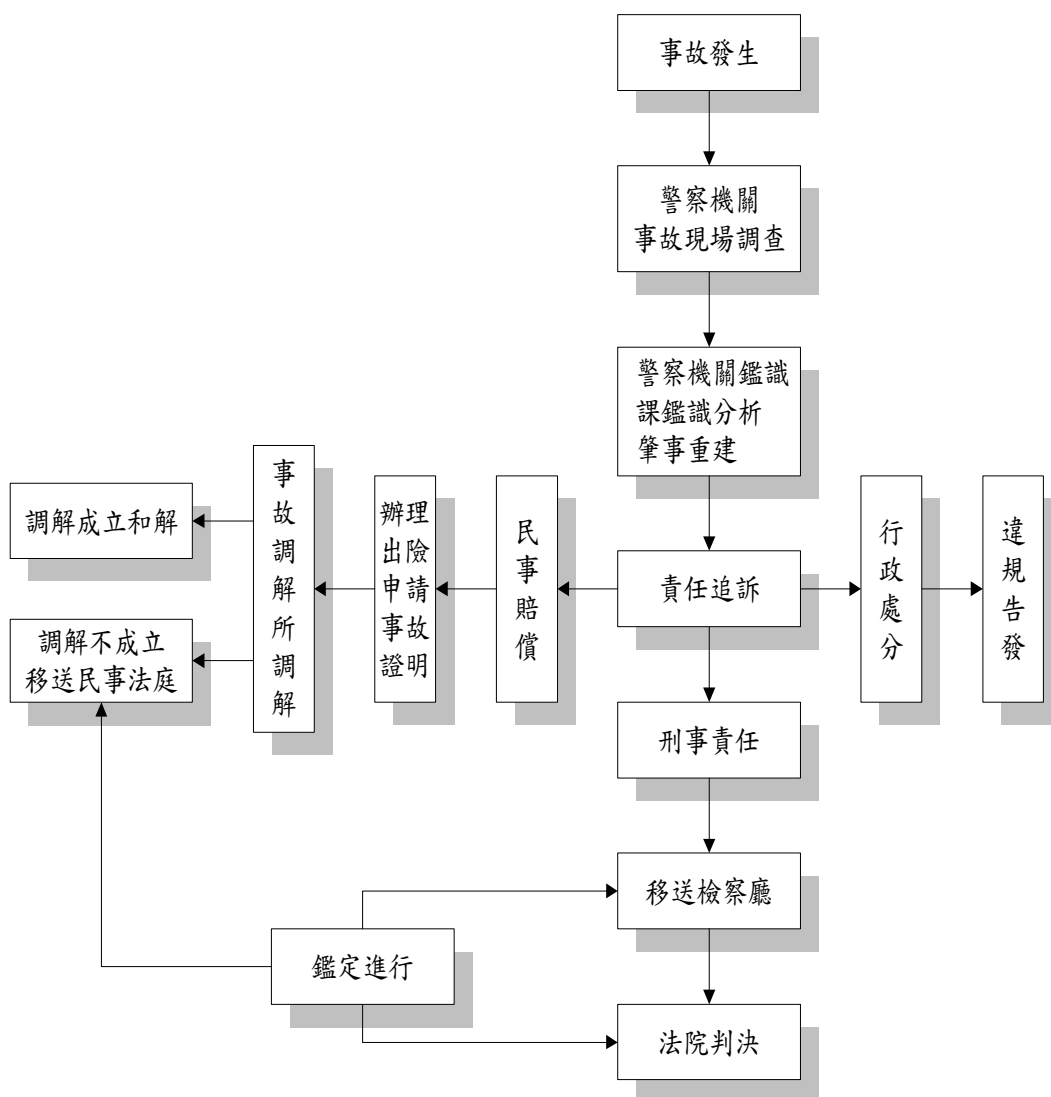


圖 4.2 日本道路交通事故處理鑑定程序

## 4.4 英國事故鑑定制度

### 一、事故現場處理

依英國法律規定，若發生無人傷亡之交通事故，當事人需交換保險明細後才能離開現場。若發生交通事故造成人員傷亡，警察單位必須抵達事故現場處理，並須提出事故分析報告。交通事故若造成嚴重傷亡或原因離奇時，警察則通報事故調查小組(Accident Investigation Unit; AIU)前來事故現場。

事故調查小組隸屬於警察局中之交通警察部門，其人員編制一般大約有二至八個成員（倫敦警察隊約有十四個成員）。而交通警察的數目約佔所有警力的百分之五至十，總人數約為一千二百人至三千人。通常交通警察與事故處理小組成員於警局之地區訓練中心接受基礎訓練，訓練課程包括：現場跡證維護和測量、痕跡分析、速度計算和撞擊角度原理等。事故調查小組成員皆曾接受特別訓練處理滑痕記錄和蒐證，有時運輸研究實驗室（Transport Research Laboratory, TRL）亦提供專業技術之訓練。

### 二、事故鑑定機制

交通事故一旦進入司法程序，被告有權雇用私人交通事故調查人員（accident investigator）對於警察提供的事務報告和碰撞分析過程提出意見。重建案件收費依據每個案件所投入的人力而定，一般收費約為每小時 45 英鎊至 80 英鎊之間。

在民事訴訟方面，保險公司對於責任歸屬與賠償金額有所爭議時，當事人可各自聘請交通事故調查人員進行事故重建，而後交換分析報告，提出同意和不同意之處，保險公司據此決定和解或訴訟。審理交通事故的法官，不需具備事故調查之專業訓練，但 TRL 有時以舉辦演講方式加強其此方面知識，增進交通案件審理能力。

### 三、人員認證機制

英國調查人員並無法律強制其必須具備證照。私人事

故調查人員常由為退休之交通事故處理警察、具有工程或車輛背景的工程師，或法庭專家擔任，其皆擁有本身領域的執照。英國設有交通事故調查人員協會，為一學術性之協會組織，透過會員資格來管理其會員維持其專業知識及技術。

## 4.5 澳洲事故鑑定制度

### 一、事故現場處理

澳洲包括由六個州和二個地區，每一州和地區設有警察局，各警察局設有交通大隊，其下編制交通事故調查小組，稱之為重大事故處理小組（Major Crash Investigation Units），處理交通事故。以南澳地區為例，該地區警察局大約配置 3600 位警察，其中包括數百名交通警察。重大事故處理小組負責處理重大傷亡事故，其他事故則由交通警察處理。如果事故不具刑事責任時，僅需提交事故碰撞報告。澳洲其他地區事故處理情形與南澳洲相似。重大事故處理小組編制三個調查小隊，每小隊有七位調查人員。小組之中有兩位成員具有機械專才負責重大死傷的車輛事故，另外兩位成員則負責事故重建工作。

當事故發生若有人員受傷時，警方將到達事故現場處理；如果無人員受傷，但車輛或財損超過澳幣 600 元時，當事人必須在事故發生 24 小時內向警方報案。重大事故處理小組負責調查所有死傷和重大的交通事故，包括危險駕駛、酒醉或吸毒、超速或任何備受新聞媒體注意的事件（如名人或政治人物為駕駛人或因車禍身亡）。如果事故僅涉及單一駕駛人或單一車輛，該小組並不會到達現場處理，該小組僅處理涉及兩人以上死亡或僅有一人生還的車禍案件。其調查目的為判決事故當事人是否違反交通法規和起訴違法者，提供法醫調查報告以確定人員死亡原因。另外，該小組對於駕駛人因危險駕駛致人於死，則以謀殺罪或過失殺人罪予以起訴。

一般警察調職至重大事故處理小組之前，必須先接受四週的訓練課程，包括與交通事故處理相關法令、筆錄製作和訪談技術、攝影技術、繪製平面圖和事故調查技

術等。員警在調任小組成員至少一年後，可接受高等事故調查課程。課程內容為碰撞重建的基本課程，員警學習如何由不同的現場跡證以判定車輛行駛速度，包括：滑行痕跡、偏離曲線痕跡、翻覆、動能、車輛滑動與行人遭撞擊時的移動情形等。

## 二、事故鑑定機制

在澳洲並無特別要求私人交通重建人員來執行相關服務。若事故發生產生糾紛時，當事人雙方可各自雇用事故鑑定人員協助提供事故重建報告。以南澳洲為例，私人事故重建人員之中，有些受雇於保險公司或律師，一部份則自行成立公司並接受保險公司和私人委託提供車輛碰撞調查報告。西澳洲並無相關人員從事事故重建工作，因此該地區有時以工程師負責事故調查；有時警方亦聘僱其協助調查事故案件。

澳洲保險制度規定車輛必須向州政府登記，並且車輛必須強制保險以保障乘客、其他車輛的駕駛人或乘客、行人、與腳踏車騎士等。若事故當事人提出損害賠償要求時，保險公司則要求事故重建人員提供調查報告。

另外，在法院審理交通事故案件時，法官是否採信事故重建人員的證詞端賴其經驗。澳洲法院體系與英國相似：最低階為地方法院，由地方法官審理及裁定較輕微的犯罪案件。地方法官由曾經擔任律師者指派擔任。中央區刑事法院審理和裁定犯罪起訴案件，例如危險駕駛致人於死。案件判決由一位法官和十二位陪審員組成的陪審團決定。除了警察與重罪犯之外，年齡超過十八歲的市民皆有資格擔任陪審員。最高法院負責審理最嚴重的起訴案件，如謀殺罪。

## 三、人員認證機制

澳洲交通事故重建人員並無法律強制其必須具備證照，亦即任何人皆能從事事故重建工作。通常私人事故重建人員由具有交通事故處理經驗的退休警察、具有工程背景的工程師，或法庭專家擔任。而 The Australasian and South Pacific Association of Collision Investigators

(ASPACI) 為重建人員協會，協會以會員資格審核確保其會員具有足夠之專業知識和技術。

## 4.6 各國行車事故鑑定制度之比較

本節整理各國之行車事故鑑定制度與相關組織，並比較各國實施經驗，藉以作為我國未來鑑定制度改善方向之借鏡與參考。有關各國行車事故鑑定制度比較表如表 4.1 所示。

綜觀各國之事故處理與鑑定制度，雖然作法上略有差異，但其處理交通事故與維護行車安全之實施方式有許多類似之處。其中可發現許多國家並無類似我國有公設鑑定會之組織機構，而多以民間協會自行管理，可提供我國研擬制度時之參考。本研究歸納出以下幾點：

### 一、事故現場處理

- (1) 各國在發生交通事故時，皆由警政機關轄區警察或與事故處理小組進行現場處理。現場處理的警察皆接受過專業訓練，具有事故現場處理之基本知識與技術，相關資料蒐集成為後續鑑定重建工作基礎。
- (2) 事故發生後依其嚴重度區分，將事故分級處理，輕微案件由一般警察進行調查，重大事故則由交通事故處理小組作更專業之現場蒐證。
- (3) 在事故處理完成後，除輕微案件依規定無須報告外，其餘交通事故須提出交通事故調查報告，供當事人或法院作為責任判定之參考依據。
- (4) 警察所做之專業事故調查報告可減少許多鑑定需求，其更積極目的可改善交通安全，預防事故再發生。

### 二、事故鑑定機制

- (1) 將事故處理與鑑定之資料進行整理及研究，建立專家資料庫，作為鑑定技術研發，及鑑定品質提昇之基礎。
- (2) 日本由財團法人與學術研究機構來從事事故重建分析，其可避免民間公司之商業氣息，另外，其在全國普設事故調解會，更避免弱勢族群之權益受到損害。

- (3) 美國、英國、加拿大、澳洲皆由私人事故鑑定人員或公司提供事故鑑定報告，透過民間鑑定組織機構之會員資格管理，加上市場競爭機制之運作，使得參與鑑定事務之人員皆須持續求精進，以維持其專業知識，更提昇鑑定工作之品質與效率。
- (4) 美國、英國、加拿大、澳洲皆採行鑑定收費制度。
- (5) 當有糾紛時，各國皆可向法院請求訴訟，私人鑑定人員為獲勝訴定會積極求取新知與技術，為此機制之其中一項優點。
- (6) 各國之保險機制較為健全，保險公司多能協助提供當事人處理與調解事故糾紛。

表 4.1 各國行車事故處理與鑑定制度比較表

	美國	加拿大	日本	英國	澳洲	我國
事故現場處理	● 轄區警察處理 ● 轄區現場處理小組	● 轄區警察處理 ● 轄區現場處理小組	● 派出所管轄 ● 交通事故處理單位現場處理	● 轄區警察處理 ● 轄區現場處理小組 (AIU)	● 轄區警察處理 ● 轄區現場處理小組	● 大部分縣市由轄區分駐(派出)所現場處理 ● 少部分縣市由交通隊或車禍處理小組現場處理
事故分級處理	是	是	是	是	是	否
事故調查分析報告	是	是	是	是	是	是
事故鑑定機制	私人事故鑑定人員 (民間公司)	私人事故鑑定人員 (民間公司)	財團法人或學術機構	私人事故鑑定人員 (民間公司)	私人事故鑑定人員 (民間公司)	公設鑑定會
採行鑑定收費制度	是	是	否	是	是	否 (目前僅臺北市採行收費制度)
救濟制度	法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟	● 覆議會 ● 法院訴訟
認證機制法律規定	無	無	—	無	無	—
民間認證機構	ACTAR	無	—	無	無	—
民間鑑定組織機制	事故鑑定人員協會之會員制	事故鑑定人員協會之會員制	—	事故鑑定人員協會之會員制	事故鑑定人員協會之會員制	—

備註：1.各國私人鑑定人員皆可參與他國之鑑定協會，並可取得他國認證協會之資格認證。例如，以加拿大而言，因加國與美國技術交流頻繁，故其鑑定人員常取得美國 ACTAR 之資格認證。

2.臺灣省各區鑑定會與高雄市均於 93 年 8 月開始收費，

## 第五章 行車事故鑑定業務分析

### 5.1 行車事故鑑定組織人力配置

臺灣省政府所屬各區車鑑會自民國七十五年正式納編後編制員額均未隨業務量之增減而所有消長，且主委係兼任而包含綜理會務之祕書其編制人數僅 2~5 人，在業務大量增加且有行政程序法規定鑑定時程不得超過 2 個月，車鑑會部份員工因無法承受如此沉重之壓力，紛紛求去，缺員單位更加無法承受負荷而向主管機關臺灣省政府求助，臺灣省政府即於九十一年組成診斷小組對各區車鑑會之合理員額以最嚴苛的方式每人每天要工作八小時來評估，其評量基準如表 5.1 所示。各區車鑑會之鑑定業務係隨其鑑定案件數之多寡而成比例之消長，但一般行政業務及研發業務各單位所花費之時間相近，不隨鑑定案件之改變而增減，每年以 48 週計算，每週所需之鑑定業務時間為  $9.55 * N$  ( $N$  係每週鑑定案件數) + 一般行政業務  $29.5 + 0.25 * M$  ( $M$  係每週公文件數) + 研發業務時間 10 小時，加總前述三項即可獲每週所需之工作時間，再除以 40 (每週 5 天每天 8 小時) 即得合理員額數。

表 5.1 臺灣省公設鑑定委員會合理員額計算基準

壹、鑑定業務	業務內容	時/案	時/週	$9.55 * N$
一、受理申請	1. 法院囑託案件之收發登錄。 2. 個人申請案件之收發登錄(含接受申請人詢問、輔導如何填寫申請表、協助影印證件)。 3. 向處理警局洽取肇事資料。	0.5	$0.5 * N$	$N$ 為每週鑑定之案件數，每案需 0.5 小時
二、審閱資料	1. 檢查有無雙方(或家屬)筆錄。 2. 檢查有無繪製現場圖。 3. 檢查有無車損或現場照片。 4. 分析現有跡證是否充足。 5. 如有不足則再函請提供。 6. 重覆案件之辨識。	1	$1 * N$	$N$ 為每週鑑定之案件數，每案需 1 小時
三、案情摘要製作	1. 囑託機關、日期、文號。 2. 肇事時間、地點、當事人、關係人及證人。 3. 一般狀況。 4. 參考資料。 5. 肇事經過。 6. 特別狀況(警憲訊、檢訊、院訊等筆錄)。	2	$2 * N$	$N$ 為每週鑑定之案件數，每案需 2 小時
四、投影片	1. 影印案卷現場圖並製成投影片。	0.25	$0.25 * N$	$N$ 為每週鑑

製作	2.在現場圖塗上不同顏色來區分車輛。 3.查證並繪出各車輛之行向。 4.區分當事人之編號(A、B...或甲、乙...)。 5.描繪清楚的車道線、雙黃線、路邊線及劃分島。			定之案件數，每案需0.25小時
五、摘要校對與修訂	1.校對打字有無錯誤。 2.有無遺漏關係人及證人。 3.當事人有無駕照及酒精濃度測試值。 4.校對照片上的車損與摘錄是否相符。	0.8	0.8*N	N為每週鑑定之案件數，每案需0.8小時
六、會議排程	1.排訂會議之案件順序。 2.製作當事人及委員開會通知單。 3.製作當事人及委職員之簽到記錄表。 4.製作委員鑑定意見簽署表。 5.製作被通知與會人員之郵寄信封。	0.25	0.25*N	N為每週鑑定之案件數，每案需0.25小時
七、現場勘查	1.勘查幹支線之號誌、標誌、標線。 2.勘查左轉專用道、專用燈及號誌運作順序。 3.勘查有無分向限制線、劃分島、行人穿越道、天橋。 4.勘查車道數及案發地周圍環境。 5.丈量路寬與撞擊點、碎片掉落物、煞車痕、刮痕、輪痕等至路邊線、中心線、路口或標地物之距離。 6.勘查及比對車損部位、深淺方向、內擠或外翻。 7.繪製勘查記錄表。	4*2	4*2*N/4	平均每4案有1案需勘查現場，每次需2人前往1人交管1人丈量，每案需4小時
八、召開會議	1.會前佈置。 2.辦理報到。 3.依案件順序引導當事人進出會場。 4.播放投影片及照片。 5.記錄當事人之發言內容與委員之決議結果。 6.報告案情。	0.25	0.25*N	N為每週鑑定之案件數，每案需15分鐘
九、製作、校對與修訂鑑定意見書	1.囑託機關與當事人。 2.一般狀況(含時間地點、天候、路況、車損與傷亡)。 3.肇事經過。 4.肇事分析。 5.其他證據。 6.鑑定意見。	2	2*N	N為每週鑑定之案件數，每案需2小時
十、案件裝訂及歸檔	1.製作案件目錄及檔案封面。 2.裝訂摘要、現場圖、與會人員之發言單、鑑定意見簽署表及鑑定意見書、警方所提供之案件資料、當事人所提供之照片及證據、申請書與囑託函。 3.登載鑑定案件(含申請書、資料索取...)於檔案局。 4.歸檔。	0.5	0.5*N	N為每週鑑定之案件數，每案需0.5小時
貳、行政業務		時/次	時/週	29.5+0.25*M
一、公文處理	含人事、會計、總務(財產及採購)、出納等公文收發、處理、歸檔與檔案報廢銷毀。	0.25	0.25*M	平均每週M件，每件處理時間

				0.25 小時
二、郵寄	1.一般公文的郵寄(掛號時需填大宗掛號函件執據)。 2.案件郵寄(向警方索取資料函、委員及當事人的開會通知單、鑑定意見書、覆議會索取案件)。	1	5	每週 5 次每次需時 1 小時
三、系統維護	1.電話系統的維護。 2.電腦及作業系統的維護。 3.播音系統的維護。 4.事務機器系統(實物提示機、投影機、放影機、電視機、叫號機、簡報機、影印機、印表機)的維護。	0.5	2.5	每週 5 次每次需時 0.5 小時
四、影印	1.當事人部份(開會通知單、鑑定意見書)。 2.委員部份(鑑定意見書、現場圖、摘要)。 3.適用的法規。 4.法院附卷內之照片。 5.當事人遺失再重新申請鑑定意見書。	2.5	5	平均每週 2 次每次需時 2.5 小時
五、財產管理與採購	1.財產管理(添購財產之填報、不堪使用且已過年限之報廢、財產結算)。 2.日常用品、文具用品、清潔用品、鑑定用品(如模型車、雷射筆)的採購。 3.設備部份的採購(詢價、估價、比價、驗收)。	2	4	平均每週 2 次每次需時 2 小時
六、參加會議及終身學習課程	參加會議或研討會及公務人員終身學習課程。	6	4.5	平均每週 0.75 次每次 6 小時
七、查詢進度與抱怨之處理	1.民眾及法院電話查詢進度。 2.民眾對鑑定結果及法規或理賠問題之抱怨。	0.5	2.5	每週 5 次每次 0.5 小時
八、人事業務	薪俸、健保、公勞保、退撫基金、互助金之處理與管制。	4	1	每週 0.25 次每次 4 小時
九、會計業務	零用金支撥清單、傳票、帳冊、總分類帳、電腦支出明細登錄、協助經費控管。	2	2.5	每週 1.25 次每次 2 小時
十、出納業務	開支票、支出明細分類帳、赴銀行領款及繳款	2	2.5	每週 1.25 次每次 2 小時
參、研發業務		時/次	時/週	10
一、統計	1.委員出席率之統計。 2.已完成鑑定案件數之統計。 3.鑑定時效之統計。 4.提出覆議之案件數之統計。 5.在覆議案件中結果相同與否之統計。 6.法院判決書採信與否之統計。 7.鑑定會與覆議會意見不同時法院採鑑定會之比率。	1	5	每週 5 次每次 1 小時
二、分析	1.分析肇事原因該歸咎於不守法或管理不當。 2.分析標誌、標線、號誌有無設置不當。 3.分析案發現場之硬體設施(道路彎度、離心設置、路面寬度、坡度設計、周圍環境	1	2	每週 2 次每次 1 小時

	等)有無不當。 4.分析相似案件產生不同的鑑定結論之因素。 5.分析現用之交通法規有無不適用。			
三、提案改善	1.發現不當標誌、標線、號誌提供給權責單位改善。 2.易肇事路段之改善建議提供管理單位改善。 3.有爭議性、該設未設之交通法規提供權責單位參考	1	3	每週3次每次1小時

- 註記：1.每天每人以8小時計算，則每週每人為40小時，即所需人力為每週所需時數/40=合理人力。  
2.會議次以每年48次計，每週案件數即為年度平均案件數除以48次會議數。  
3.上述計算之工作人力不包含主任委員與秘書。  
4.鑑定案件係隨數量之多寡而成比例消長，而行政業務與研發業務則各會所需時間相同。

以表 5.1 之評量基準並採近三年之平均量來換算各車鑑會所需之合理員額如表 5.2 所示(採用三年平均值之理由係九十二年度各區鑑定會之案件互有消長，並非全部成長，但全省之總量仍呈正成長)，因 93 年 8 月 3 日臺灣省政府實施鑑定作業之收費制度，因此表 5.2 中亦歸納鑑定案件收費後剩餘之鑑定案件量所需之合理員額。

而臺北市車鑑會九十二年之鑑定案件數為收費前之 62%，故採前三年平均之鑑定案件數收費後剩餘 62%來計算以獲得各車鑑會收費後所需合理員額如表 5.2。由表 5.2 顯示臺灣省部份收費後其合理員額可由 102 人降為 72 人而減少 30 人，但與現有人力 37 人比較仍不足 35 人。

表 5.2 臺灣省公設鑑定委員會採三年平均數計算合理員額

車鑑會	90 年至 92 年之平均案件數	所需合理人力	編制人力	現有人力	估實施收費後剩 62%之案件數	估收費後所需合理人力
臺北市	648	6(6)	10(20)	10(20)	648	6(6)
高雄市	2,032	13(6)	5(8)	5(8)	1,260	8(6)
臺灣省	15,282	102(84)	42(84)	37(84) 缺員 5 人	9,475	72(84)
臺北縣區	1,857	12(7)	5(7)	4(7) 缺技士 1 人	1,152	8(7)
桃園縣區	1,836	11(7)	4(7)	3(7) 缺技士 1 人	1,138	8(7)
竹苗區	1,439	9(7)	4(7)	3(7) 缺書記 1 人	893	7(7)
台中縣區	1,182	8(7)	4(7)	3(7) 缺書記 1 人	733	6(7)
台中市	1,136	8(7)	3(7)	2(7) 缺書記 1 人	704	6(7)
彰化縣區	968	7(7)	4(7)	4(7)	600	5(7)
南投縣區	444	4(7)	2(7)	2(7)	275	3(7)
雲嘉區	1,531	10(7)	4(7)	4(7)	949	7(7)
台南區	1,601	10(7)	4(7)	4(7)	993	7(7)
高屏澎區	1,662	11(7)	4(7)	4(7)	1,030	7(7)
基宜區	808	6(7)	2(7)	2(7)	501	4(7)
花東區	818	6(7)	2(7)	2(7)	507	4(7)

註：( ) 兼任人力

## 5.2 現有行車事故鑑定制度案件成本分析

以現況臺北市、高雄市與臺灣省車鑑會之九十二年單位預算除上其鑑定之案件量，可得各單位鑑定每一案件之鑑定成本，如表 5.3 所示。由表中得知，臺北市每件約需花費 16,645 元，臺灣省各區每件成本約 4,481 元，高雄市每件約需花費 3,381 元。

表 5.3 現況單位鑑定案件成本分析

車鑑會	92 年案件數	現有人力	92 年單位預算	單位鑑定案件數之成本
臺北市	781	10	1300 萬	16,645
高雄市	2,280	5	770.8 萬	3,381
臺灣省	16,679	37	7473.6 萬	4,481

另依前節計算之合理員額為計算基準，再輔以現況十二區車鑑會之預算成本為計算基礎來估算案件之鑑定成本，其中總成本下分為直接成本、間接成本、其他成本三類。而直接成本內又分成人工成本、設備成本與其他成本（耗材、通訊、郵遞等），而間接成本內亦有隨案件量增減之人工成本、設備與維護成本（桌椅、房舍器具）等，而在其他因素成本為文具與紙張之使用隨案件量之增減而有所改變。

直接人工成本是車鑑會之委員出席費及職員之薪資（人員薪資採其現有編制職等之最高俸額）總合，職員之薪資以月薪 $\times 14.5$ 月（12月+1月績效+1.5月年終獎金）來計量，而委員之出席費則以每年出席48次，每次出席費為2000元來計算。

設備成本為電腦設備、會議室設備、勘察現場儀器設備、電腦軟體費及設備維護等。其他成本則包含水費、電費、郵資費、影印費、電話通訊費、網路費、警察見證費等。

由以上直接成本中之人工成本、設備成本、其他合計成本與間接成本中之人工成本、設備及維護成本、租金成本及其他因素成本之成本分析比較中，得知以直接成本中之人工成本隨案件數之改變而增減幅度較其他為大，而總合計算以上各項成本結果如表5.4，以上詳細分析內容請參閱附錄一。

表 5.4 合理員額單位鑑定案件成本分析

車鑑會	90 年至 92 年 平均案件數	單位鑑定案 件數之成本	估實施收費後 剩 62% 之案 件數	單位鑑定案 件數之成本	M1:職員總數 M2:跨區會數
臺北市	648	19,285	648	19,285	M1=16；M2=0
高雄市	2,032	4,959	1,260	7,504	M1=8；M2=0
臺灣省	15,282	4,616	9,475	6,951	M1=54；M2=6
臺北縣區	1,857	3,727	1,152	6,117	M1=6；M2=0
桃園縣區	1,836	3,369	1,138	5,424	M1=5；M2=0
竹苗區	1,439	4,177	893	6,852	M1=5；M2=1
台中縣區	1,182	4,969	733	8,270	M1=5；M2=0
台中市區	1,136	4,316	704	7,045	M1=4；M2=0
彰化縣區	968	5,670	600	9,565	M1=5；M2=0
南投縣區	444	8,606	275	14,412	M1=3；M2=0
嘉雲區	1,531	3,974	949	6,495	M1=5；M2=1
台南區	1,601	3,836	993	6,243	M1=5；M2=1
高屏澎區	1,662	3,724	1,030	6,048	M1=5；M2=1
基宜區	808	5,269	501	8,562	M1=3；M2=1
花東區	818	5,211	507	8,470	M1=3；M2=1

註：M2=1 表示需要跨區開會的鑑定會

由表 5.4 中顯示臺北市車鑑會每單位鑑定案件數之成本最高為 19,285 元(臺北市車鑑會已從 86 年度實施收費)，而高雄市與臺灣省部份在收費前每單位鑑定案件數之成本約 5,000 元，收費後則每單位鑑定案件數之成本約為 7,500 元，增加約 2,500 元左右。

以使用者付費之觀念而言大多數之民眾皆能接受，況且臺北市車鑑會已實施收費多年，在政府整體施政之一致性上，理應全國統一較為適當，以臺灣省為例每個鑑定案件於收費前之成本約為 5,000 元而收費後雖提高至 7,500 元，以現有之體制及預算不變之下，每案收費 3,000 元，因此與現況比較國庫每年將有 2842 萬(=3000\*9475)元左右之增加收入，此外收費後亦可減少鑑定案件量可提昇鑑定品質，進而提昇政府為民服務之良好形象。

收費減量後對各區車鑑會人力嚴重不足之問題亦可稍獲舒解，鑑定案件數減量即有較充足的時間至各地危險路段進行實地勘查並提改善提案供相關單位作為參考之用，進而達到防患於未然，亦是百姓之福。

### 5.3 行車事故鑑定業務委由民間辦理之可行性分析

#### 5.3.1 民間辦理事故鑑定服務之作業成本與收費

本研究依據道路交通事故鑑定業務之內容，及其所衍生之工作與活動項目，按所需之人事、設備、耗材及相關之業務費用估算一個事故鑑定事務所(或公司)一年所需之開銷，並依其一年所能承辦之案件數，求算在不同人力配置及不同年承接案件數下，平均每一事故鑑定案件之最低辦理成本如表 5.4 所示。此項作業成本之人事費用係以鑑定師每月 80,000 元、研究員每月 50,000 元，每年支付 14.5 個月之情況計算(即 12 個月之薪資、1.5 個月之年終獎金、及 1.0 個月之考績獎金計算)，而整體之作業成本中尚不包括研發費用及公司應有之營業利潤，因此稱其為之平均每案件之最低辦理成本。表 5.5 所呈現之平均每案件之最低辦理成本中，如以一位事故鑑定技師搭配四位研究員，一年約可完成 1,200 件簡單之事故重建案，其每件之平均辦理成本為 4,990 元。如果事故之案情較為複雜者，則其每年所能完成之件數可能減至原來之三分之一，而每件之平均辦理成本也將提升為三倍之 14,970 元。較多之鑑定技師參與鑑定，應可提昇事故之鑑定品質，惟其每件之平均辦理成本也將大幅提昇。以四位事故鑑定技師搭配七位研究員之大型事故鑑定公司為例，一年約可完成 1920 件簡單型之事故重建案，而其每件之平均辦理成本將為 6,394 元；如果事故之案情較為複雜些，則每件之平均辦理成本將會更高。(詳細分析內容詳附錄二)

綜合以上之事故鑑定辦理成本分析，我們可以發現在事故鑑定業務開放民間經營後，每個簡單之案件就得支付 5,000 元以上之鑑定費用。如果考慮案情稍微複雜些，再加以私人鑑定公司對合理利潤之要求，每一個案件之基本收費恐難低於 10,000 元。此項收費將比臺北市目前每件 3,000 元之收費標準高出甚多，而較過去三年竹苗區行車事故鑑定委員會之每案平均鑑定成本 4,177 元亦高出很多。

表 5.5 不同人事配置之鑑定公司在不同市場需求下之平均每  
案件最低辦理成本(單位：元/件)

人員配置		每年受理件數							
鑑定技師	研究員	240	480	720	960	1200	1440	1680	1920
一名	1	12,554	-	-	-	-	-	-	-
	2	15,612	8,209	5,741	-	-	-	-	-
	3	18,669	9,738	6,760	5,272	-	-	-	-
	4	21,726	11,266	7,779	6,036	4,990	-	-	-
二名	1	-	10,644	-	-	-	-	-	-
	2	-	12,172	8,384	6,489	-	-	-	-
	3	-	13,701	9,403	7,254	5,964	-	-	-
	4	-	15,230	10,422	8,018	6,575	5,614	-	-
三名	1	-	-	10,007	-	-	-	-	-
	2	-	-	11,026	8,471	6,938	-	-	-
	3	-	-	12,045	9,235	7,549	6,426	-	-
	4	-	-	13,064	10,000	8,161	6,935	6,059	-
四名	1	-	-	-	9,688	-	-	-	-
	2	-	-	-	10,453	8,523	7,237	-	-
	3	-	-	-	11,217	9,135	7,747	6,755	-
	4	-	-	-	11,981	9,746	8,256	7,192	6,394
竹苗車鑑會 90-92 年平均處理案件數				1,439 件		每件平均成本為： 4,177 元			

### 5.3.2 司法人員事故鑑定業務民營化之意見調查

本研究透過通訊問卷調查，計得到六十七位法官與檢察官之回覆（問卷內容詳附件三）。針對事故鑑定業務民營化後，是否民間專業之事故重建報告書會更加詳實有用？受訪之司法人員大都不表樂觀態度，其中超過五成的司法人員甚至認為民營公司相較於目前由鑑定會所提供之鑑定報告會更差(如表 5.6 所示)。多數司法人員認為事故鑑定師之專業能力與訓練是影響事故鑑定報告品質良窳之最關鍵因素，因此如何規範事故鑑定師之專業能力與職業道德，將是影響事故鑑定業務民營化能否成功之重要因素之一。另由於事故雙方之當事人分別委託不同之事故鑑定師(或公司)進行事故重建分析，雙方均從對自己較為有利之角度出發，所提出之主張與理由勢必會產生極大之差異，對法官應該採信何者之說法將產生極大之考驗。此外，民間參與事故鑑定後事故鑑定師將會協助委託人出庭做事故重建分析之答辯，而且對立雙方之陳述與主張將極為不同，在求勝之要求下甚且會使出誤導資訊以左右判決，而讓人會有公信力不足的想法。

表 5.6 司法人員認為民營化後事故重建報告書相較於現有鑑定會之報告書品質

絕對更好	會更好	差不多	會更差	絕對更差
0.00%	18.33%	23.33%	<b>51.67%</b>	6.67%

本研究進一步對事故鑑定業務民營化後可能帶來之問題，徵詢司法人員之意見後發現，約有 90% 以上的司法人員認為事故鑑定業務民營化會對「經濟能力較弱者」不利，因此有約八成的司法人員認為應該有必要設置公設辯護人為「經濟能力較弱者」服務(如表 5.7 所示)。另外有關事故鑑定業務民營化後，是否會因雙方委託事故重建專家或技師之辯論與不服繼續上訴而拉長審判時效之問題，則有超過 80% 之司法人員認為肯定地表達「會拉長審判之時效」。至於事故鑑定業務民營化後，是否會因申請事故鑑定收費而讓許多受損不大之小事故取消鑑定需求，進而減少「受損不大之交通事故傷害訴訟案件數量」？則仍有近半數之受訪司法人員抱持不甚樂觀之看法。

表 5.7 司法人員對鑑定業務民營化後可能產生問題的看法

調查問題	絕對會	會	可能會	不太會	絕對不會
1. 會不會對「經濟能力較弱者」不利	27.69	46.15	21.54	4.62	0.00
2. 是否會因雙方委託事故重建專家或技師之辯論與不服繼續上訴而拉長審判時效？	19.05	65.08	15.87	0.00	0.00
3. 是否會因此而減少受損不大之交通事故傷害訴訟案件數量	1.59	17.46	31.75	39.68	9.52
4. 是否有必要設置公設辯護人為「經濟能力較弱者」服務	絕對需要	需要	有點需要	不太需要	絕對不需要
	11.29	61.29	6.45	20.93	0.00

(單位：%)

綜合以上之問卷調查結果顯示，道路交通事故鑑定業務民營化後所可能產生之(1)公信力問題、(2)審判時間拖長問題、(3)資料來源問題、(4)弱勢族群之公平性問題、及(5)考驗司法官交通事故重建專業問題等都得到司法人員之認同。本研

究為進一步瞭解以上諸問題在司法人員心目中之重要性，乃在問卷中設計問題請受訪之司法人員勾選各問題之重要性，其調查結果經統計如表 5.8 所示。司法人員認為最重要的議題為「公信力的問題」，也就是民營化後事故鑑定報告書的可信度是司法人員最擔心的。其次為「資料來源」以及「族群公平性」，因為鑑定業務民營化之後，是否事故鑑定技師或公司仍然可以輕易地從警方獲得完整之事故資料，將會嚴重影響事故重建報告之內容與品質。而「族群公平性」的發生也是司法人員非常關心之課題，因為有錢人可以多方尋找對其最為有利之事故重建報告，進而讓經濟弱勢之族群在交通事故之訴訟中處於較為不利之地位。也因此有相當比率之司法人員支持「設置公設辯護人之必要性」。至於審判時效拉長，增加司法人員之工作負荷，及對司法官事故重建專業知識之考驗也都得到相當比例司法人員之重視。

**表 5.8 司法人員認同鑑定業務民營化可能產生問題之重要性**

鑑定報告之公信 力	資料來源	族群公平 性	審判時間拖 長	法官事故重建專業 考驗
85.71	53.97	53.97	31.75	22.22

(單位：%)

### 5.3.3 事故鑑定業務民營化之服務品質與民眾接受度

根據前節中有關事故鑑定業務開放民間經營後之辦理成本及收費標準分析，我們將可發現以目前北、高兩市及臺灣省十二個地區鑑定會之鑑定需求量看，即使每個事故案件均有雙方提出鑑定之需求，每個地區也只需要一個至三個大型之事故鑑定公司就足以應付目前之需要。如果進一步考慮事故鑑定收費後許多事故當事人或關係人將打消其申請鑑定之意願後，恐怕每一地區只需一至二家稍具規模之事故鑑定事務所(三至四位鑑定技師搭配六至七位研究人員)就以足以應付各地區之事故鑑定需求。

本研究為進一步瞭解事故當事人或關係人對事故鑑定業務開放民間經營之看法與接受程度，乃進一步對事故當事人或關係人進行問卷調查以蒐集所需之資料。在事故當事人或關係人之調查方面，本研究以臺北市、竹苗區、及桃園區等三個地區鑑定會為研究對象，受調查訪問之事故當事人或關

係人計分兩類，其中一類為過去一個月內完成事故鑑定(已收到事故鑑定報告)之事故當事人或關係人，另一類則為正排隊準備進入事故鑑定會場之事故當事人或關係人(問卷內容詳附錄四與附錄五)。前者之問卷係以郵寄方式送達，請求其完成填寫後寄回。惟經一個月之等待後，寄送問卷之 150 位事故當事人或關係人中，僅有 10 位將填答之問卷寄回，回收率不及一成，因回收樣本數實在太少，本研就並未將其納入分析。而對後者之調查則由工作人員至各地區之車輛行車事故鑑定委員會，以面對面之方式親自訪談填答，計收回有效樣本 126 份，其中臺北市 42 份、竹苗區 57 份、桃園區 27 份，是為本研究之主要分析研究素材。

### 一、事故當事人或關係人申請鑑定之原因

根據調查結果之資料顯示(如表 5.9 所示)，受訪者前來出席行車事故鑑定會議之原因以法院檢察署之申請(31.75%)為最高，事故之對方申請鑑定(28.57%)與自己提出鑑定申請次之(25.40%)，自己向法院要求鑑定(7.14%)與保險公司要求鑑定(7.14%)再次之。受訪者對於行車事故鑑定之最主要期望為責任的釐清(佔 93.65%)，而更仔細探究各受訪者認為自身應負的肇事責任為何時，大部分之受訪者都認為自己是無辜的，認為自己應無肇事責任者為最多(佔 55.56%)，認為應僅負小部分肇事責任者次之(佔 18.25%)、不清楚自己應負之肇事責任者再次之(佔 16.67%)，認為自己應負一半以上之事故責任者僅佔 9.53%(如表 5.10 所示)。受訪者一般認為光憑事故雙方之說詞與主張並無法解決整件事故的糾紛，多數之事故當事人或關係人均希望能透過事故鑑定之方式來對整件行車事故做一公正合理的責任釐清，以便決定雙方之責任負擔及後續的賠償或是法律問題。

表 5.9 受訪者前來鑑定會之原因分配比率

自己提出 鑑定申請	保險公司 要求鑑定	自己向法院 要求鑑定	法院檢察 署要求鑑定	對方申請 鑑定
25.40	7.14	7.14	31.75	28.57

(單位：%)

表 5.10 受訪者認為自身應負之肇事責任

應負全部 肇事責任	應負大部 分肇事責任	同為肇事 原因	應負小部 分肇事責任	應無肇事 責任	不清楚
1.59	5.56	2.38	18.25	55.56	16.67

(單位：%)

## 二、臺北市事故當事人或關係人對鑑定收費之看法

至於事故當事人對鑑定收費之看法，本研究首先就已實施鑑定收費之臺北市進行分析。目前臺北市之收費辦法係由提出申請鑑定之當事人支付全部費用，以避免肇事雙方鑑定費用分攤不清之糾紛。而受訪之事故當事人或關係人中，認為此收費制度為合理與很合理的佔 66.67%，認為不合理的佔 33.33% (如表 5.11 所示)。這是因為有些人還是認為自己在此行車事故中是受害或是有理的一方，理應不需再多負擔這筆額外的鑑定費用，而此費用應該是由理虧的對方來負擔。但這種想法就是許多事後鑑定費用分攤不清之主要原因，所以在規劃未來鑑定制度的同時，也應好好的思考其收費方式，以避免費用分攤不清之糾紛。而當臺北市之受訪者被問及「是否贊成以鑑定收費之方式來減少不必要之鑑定需求(例如小擦撞之糾紛)，而讓鑑定工作能專心協助重大事故案件之責任分析？」時，有約七成之受訪者表示支持(如表 5.12 所示)。

表 5.11 臺北市受訪者認為申請者付費制度是否合理意見分配

調查項目	百分比		
	很合理	合理	不合理
目前臺北市係由提出申請鑑定之當事人支付全部費用，以避免肇事雙方鑑定費用分攤不清之糾紛，您認為合理嗎？	26.19	40.48	33.33

(單位：%)

表 5.12 臺北市受訪者對利用鑑定收費以減少鑑定需求之看法

調查項目	百分比				
	非常贊成	贊成	無意見	反對	非常反對
您是否贊成以鑑定收費之方式來減少不必要之鑑定需求(例如小擦撞之糾紛)，而讓鑑定工作能專心協助重大事故案件之責任分析？	26.19	43.65	19.05	10.32	0.79

(單位：%)

### 三、桃、竹、苗地區事故當事人或關係人對鑑定收費之看法

當桃、竹、苗地區域事故當事人或關係人被問及「對臺北市目前實施事故鑑定每件收取 3000 元費用之看法」時，超過三分之二之受訪者認為「貴了些」(如表 5.13 所示)，認為合理或便宜者僅佔 32.54%。由此看來，要推動事故鑑定收費，甚或開放民間經營，仍有待對民眾之接受程度進行大幅度之宣導與教育。

表 5.13 桃、竹、苗地區受訪者對臺北市目前鑑定收費之看法

調查項目	民眾滿意度（百分比）				
	太貴	有點貴	合理	便宜	太便宜
目前臺北市已實施鑑定收費制度，每件收取 3000 元之鑑定費，您認為所收費用？	26.98	40.48	31.75	0	0.79

（單位：％）

由於目前只有臺北市已經採取收費制度，因此本研究認為臺北與非臺北民眾對於臺北的收費制度可能會有不同的感認。因此在這裡將不同區域與對臺北收費制度的感認作交叉分析，統計結果  $p\text{-value} = 0.042$ ，小於  $\alpha = 0.05$ ，故拒絕虛無假設，即不同區域與對收費制度之感認有相關性。從數據中可以看到臺北地區的民眾認為臺北目前收費算是貴的比例約有五成，但是非臺北地區約有超過七成的民眾認為貴，本研究認為會有這種相關性是因為臺北地區已經實施了這種收費制度，如果認為太貴，除非因為被強制要求作鑑定，否則他們就不會去作鑑定，但是這種被強制的比例並不高。也就是受訪者的民眾已經先經過收費門檻的篩選了，因此會去做鑑定的民眾普遍都是可以接受這種收費。

進一步對桃、竹、苗之事故當事人或關係人之事故鑑定收費調查結果顯示，如果像臺北市一樣對每件事故鑑定申請案收取 3000 元之費用時，受訪者中有 43.37% 表示「將不會申請鑑定」，而願意支付 3000 元來進行鑑定者則佔 56.63%（如表 5.14 所示）。如果鑑定費提高至每件 5000 元，則僅剩 1.21% 之受訪者願意支付此項收費申請鑑定。如果鑑定費提高至每件 8000 元，則將無民眾願意支付此項收費申請鑑定。

表 5.14 桃、竹、苗地區受訪者對不同鑑定收費意見調查

調查項目	民眾願意支付費用之比率					
	我就不鑑定了	3000 元	5000 元	8000 元	10000 元	20000 元
如果本鑑定會也採取鑑定收費之制度，依您此次的事故狀況，您願意支付多少費用來協助您釐清事故責任？	43.37	55.42	1.21	0.00	0.00	0.00

(單位：%)

#### 四、鑑定業務民營化後對服務品質之影響

根據調查結果品質之要求則以(1)收費之高低；與(2)能否迅速完成事故責任分派最受關心。對於事故鑑定業務委由民間辦理，有 55.29%之受訪者認為「這樣作對雙方都會很公平」(如表 5.15 所示)；約有六成之受訪者(59.35%)表明「會看收費之高低再決定是否申請鑑定服務」；而有近八成之受訪者表明「最關心能否很快幫我解決問題」。

表 5.15 事故當事人或關係人對鑑定業務民營化相關議題意見

調查項目	次數統計(百分比)				
	非常同意	同意	無意見	不同意	非常不同意
這樣作對雙方都會很公平	10.57	44.72	28.46	10.57	5.69
我會看費用高低再決定是否鑑定	9.76	49.59	31.71	4.88	4.07
我最關心能否很快幫我解決問題	32.52	47.15	16.26	1.63	2.44

(單位：%)

民營之事故鑑定服務主要在提供事故重建分析，提供一份能讓事故當事人或關係人在法庭上之主張，其所提供之事故重建報告並不像現有鑑定會所作之事故責任分派意見，而必需進一步借助法官之判決始具法律上之效

力。因此，事故鑑定業務委由民間辦理後，在協助事故當事人或關係人解決問題之時效上將較目前由鑑定會執行行為差。而事故鑑定服務費用之收取無非又再給服務品質打了另一個折扣。

#### 5.3.4 事故鑑定業務民營化對事故鑑定技術之提昇效果

事故鑑定業務開放民間經營後，我們將預期民間之事故鑑定師將因市場之競爭而極力爭取鑑定技術之提昇。然從上述之鑑定成本分析及民眾對收費之接受程度顯示，民眾願意像聘請律師般地支付五、六萬元以尋求事故重建分析協助之機會並不高，且收費對鑑定服務需求之衝擊，將使民間經營事故鑑定業務之利潤大打折扣，更談不上有餘裕之利潤去投資鑑定技術之研發，進而達到全面提昇事故鑑定技術之目標。

#### 5.3.5 小結

事故鑑定業務開放民間應是讓部份有特別技術服務需求之事故當事人或關係人有接受特別服務之機會，而非強迫所有之大小案件均轉由民間之專業技師服務。

事故鑑定業務民營化（私人鑑定公司），未如公設鑑定機關之公正立場，其鑑定結果可能會偏向委託付費之當事人，因此其鑑定結果未必公正公平。因此若將全部之案件委由私人鑑定公司從事鑑定，對於弱勢團體及無力付出龐大費用的當事人而言，將降低社會公平正義。

此外現有地區事故鑑定委員會之職工，在事故鑑定業務民營化之過程中也不可能一夕之間消失，況且他們多年所累積之專業技術無法被充分使用也將十分可惜。

事故鑑定業務民營化雖可減少政府每年大筆經費之支出，惟在民眾對事故鑑定收費極度敏感且服務品質無法達到現有鑑定會之水準下，私人之事故鑑定事務所或公司之生存條件並不優渥，事故鑑定業務開放私人鑑定公司辦理之市場需求可能不如預期。且受限軍司法囑託及民眾申請案件之不同屬性，在市場及利潤均有限之情況下，以私人鑑定公司提昇

事故鑑定品質技術及研發水準之期許可能性亦不高。因此並不宜將鑑定業務全數委由民間辦理。

## 5.4 行車事故鑑定業務委由法人辦理之可行性分析

我國民法總則將法律上的「人」分為「自然人」及「法人」兩個概念。法人是自然人以外，由法律所創設，得為權利及義務主體的團體，具有民事權利能力和民事行為能力，依法享有民事權利和承擔民事義務的組織。也就是說法人是一個組織，跟自然人不同，不是以生命存在為特徵，而是由個人聯合、集體聯合或者個人與集體聯合而建立起來的社會組織體。簡言之，法人存在的四個條件：(1)依法成立；(2)有必要的財產和經費；(3)有自己的名稱、組織機構和場所；(4)能夠獨立承擔民事責任。

嚴格說來，我國民法條文上並沒有「財團法人」這個用語，而是用「財團」二字。「財團」與「社團」是民法上所規定的二種法人型態，公司即是屬於以營利為目的的社團法人。茲將社團法人和財團法人詳細比較如表 5.16 所示。

表 5.16 社團法人與財團法人之比較

	社 團 法 人	財 團 法 人
成立的基礎	社團法人是結合「社員」的組織，也就是以「人」為設立基礎，組織本身與組成人員（社員）明確分離，團體與社員均保持其獨立的主體性。團體的行為由機關為之，機關的行為就是團體的行為。	財團法人是集合「財產」的組織，也就是以「財產（基金）」為主體，為達成一定目的而加以管理運用。財團並無組成分子的個人，捐助章程所揭櫫的設立目的，即為該財團法人的目的。為確保該捐助財產，得以達成公益目的，一般認為財團法人可從事某種程度的收益事業或從事附帶的營利事業，但收益必須使用於公益目的。
成立的方式	設立社團法人必須要有一定人數以上的自然人，共同以成立社團法人之意思表示，並依相關法令組織社團的共同行為。	財團法人則可由自然人或法人，一人單獨捐助設立，為單獨行為。但亦可數人共同為之。
主管機關許可之必要性	法人的設立須經主管機關登記。（民法第三十條）	法人的設立須經主管機關登記。財團的設立，應得主管機關的許可。（民法第三十條、五十九條）
社員及捐助 人與法人間 的關係	社團的組成人對於社團擁有社員權，為社團之構成員，社員大會為社團的最高意思機關，社員出資的社費或股份，雖然已經為社團所有，但轉化為社員權或股東權，為個人財產的延伸。	財團法人的捐助人，對於財團法人並未擁有類似社員權的權利，其並非財團之構成員，所捐助的財產，於捐助行為完成時，亦已脫離捐助人的財產範圍，也未以任何形式成為個人財產的延伸。
組織上的差別	社團需有社員總會，社員透過總會參與團體意思的形成，並監督機關的行為。總會為最高意思機關，以理事（會）作為法人之意思決定機關及執行機關。依據民法第五十條規定：「社團以總會為最高機關。（第一項）左列事項應經總會之決議：(1) 變更章程；(2) 任免董事及監察人；(3) 監督董事及監察人職務之執行；(4) 開除社員。但以有正當理由時為限。」	財團法人則無社員也無總會，無最高意思機關，董事（會）為財團法人之意思決定機關及執行機關，於捐助章程所定目的及職權範圍內，忠實管理財產，代財團法人對外為意思表示，並執行為達成財團法人捐助目的所需之各種行為，以維護不特定人的公益並確保受益人之權益。

鑑定機關如以社團法人之組織成立，因社團法人是結合「社員」的組織，而行車事故當事人均為不特定的自然人，其組成社團法人之可行性不高。

關於「財團法人」依我國民法之立法解釋為「因為特定與繼續之目的，所使用財產之集合而成立之法人是也。」財團法人成立的要素，包括：(1)特定之目的；(2)一定之財產；(3)活動之機關；(4)捐助章程之訂立。換言之，財團法人需有

一定之捐助財產，按照捐助章程規定，由活動之機關（董事會），依特定之目的，管理該特定之財產。藉由財團法人的制度，使得一定財產獨立化，成為權利主體，得享受權利，負擔義務，並經由其機關（董事會）而行為。一定的財產，經由人格化而有獨自的法律生命，不受捐助人的支配，不因人事變遷而影響其財產的存在與目的事業之經營，則法人成立的目的可望長期繼續，不致中斷。

若以財團法人設置之依據作為分類標準，目前我國現存的財團法人，大抵可分為三種類型，詳如表 5.17 所列。

表 5.17 財團法人設置依據之分類

類型	設置依據	特性	案例
第一種	依據一般民法設置之財團法人。	採取許可主義，一般我們常見的財團法人多屬此類。	消費者文教基金會、董氏基金會、伊甸社會福利基金會等。
第二種	受事業目的特別法規範的財團法人。	這類財團法人所從事的目的是事業性質特殊，對於社會公益有相當影響，而由政府特立特別法，予以鼓勵、協助並進行監督，此亦採許可主義。	關於此種類型的特別法甚多，例如：私立學校法、醫療法、少年福利法、兒童福利法、老人福利法等。
第三種	依據特別的設置條例（法律）而設置成立。	(1)這類的特殊財團法人，乃是採取特許主義。不論就其核准設立、捐助章程之擬定、經費來源、主管機關、董事及監察人組成，都依照該特殊設置條例來決定，與其他類型的財團法人有很大的不同。 (2)由政府編列預算捐助成立及維持的特殊財團法人，具有協助政府行使公權力的功能，其設置、組織以及其管理、監督均依其特殊設置條例而定之，具有較大的特殊性，主管機關可透過設置條例的規定介入此類財團法人的營運。	工研院、國家衛生研究院、國家文藝基金會等。

目前我國各財團法人的主管機關對財團法人進行分類時，並未採前述以「設置依據」的分類方式，而係依「捐助人性質」分類，是以成立基金是否包含政府出資為標準，而於各財團法人之設立及監督準則中，創造出「政府捐助之財團法人」與「民間捐助之財團法人」二種不同的概念。主要區

別意義在於，對所謂「政府捐助之財團法人」施以較嚴格的行政監督，而「民間捐助之財團法人」，則施以較低度的行政監督。這種分類方法，乃是將政府對於財團法人的捐助，當作對「國營事業」的出資一樣處理，希望藉由各財團法人之設立及監督準則，將所謂「政府捐助之財團法人」視為國家財產的延伸，由行政機關介入管理。

財團法人為執行達成捐助目的所需之各種行為，以維護不特定人的公益並確保受益人之權益，一般認為其可從事某種程度的收益事業或從事附帶的營利事業，以確保該捐助財產，得以達成公益目的。由於事故鑑定之結果具有極高之裁判性質，屬於高度公權力倚賴性之業務，且具有止紛息爭之公益功能，執行團體更不應屬於構成員的個人財產延伸，而使其運作受到影響或牽制；從上述法人分類與特性分析來看，事故鑑定業務應以財團法人較社團法人適合運作。國內之車輛研究測試中心（Automotive Research and Testing Center, ARTC）係由經濟部工業局出資捐助 25.6% 推動，加上整車廠、機車廠、輪胎廠及其他民間單位之捐資，成立於民國七十八年。中心成立宗旨為「提供具國際公信力之車輛及零組件檢測與認證服務，並從事相關之技術研發與產品品質改善發展業務，以達成保障行車安全，維護消費者權益，與協助輔導車輛及零組件工業升級發展」。由於政府是車輛研究測試中心的主要出資者，即屬於前段所述「政府捐助之財團法人」，中心董事會成員包含經濟部、交通部、環保署等政府單位代表，對於確保其設立時所揭槩之公益目的有實質作用。

以下將以財團法人為基礎，從各個角度來分析行車事故鑑定業務委由法人機構辦理之方案。

#### 5.4.1 財團法人鑑定報告之公信力與參考價值

鑑定品質嚴重影響對司法審判之衝擊。法人屬於規模較大的民營化單位，且某種程度上可以由行政機關介入管理，品質的控管遠比（個人）民營化有較高之公信力和信賴度。若政府就鑑定業務只輔導成立單一法人，則在調適期後，鑑定品質與其公信力應有極大機會獲得肯認。惟若成立數個法人機構且無區域劃分，市場會逐步淘汰不適任的法人機構，但是過渡期間的社會代價恐怕太高；另一方面就地區特性而

言，跨越遙遠區域執行鑑定業務，本質上會影響鑑定人員對遠地道路熟悉度，進而帶來案情認定的誤差。

就本研究司法人員問卷調查結果顯示，超過一半以上（52.54%）的受訪法官、檢察官表示，鑑定機構財團法人化後，所提供之鑑定報告相對於目前制度會更詳實有用。因為財團法人為一有組織、目的之團體，比政府機關更能專業的判別，而且其本身擁有之公益色彩，不受營利與否而影響評鑑結果，並且擁有更多之專業人員，以達到更公正及客觀之判定。除此之外，也有較健全物力。另外也可提供事故的重建，這是目前鑑定會所沒有提供，而被司法人員所期待者。但是受訪者也表示，鑑定人員的素質該如何的維持，以保持鑑定的公正、客觀，避免遭遇到特定人士的把持，而造成立場不公正，產生公信力喪失的情況發生，以及如何在人民、司法機關間建立信賴度皆是很重要的議題。民眾調查結果則顯示，更高的公信力認可（57.72%），而表示願意以法人鑑定結果進行和解的比例更超過六成（60.16%）。

#### 5.4.2 財團法人收費與服務品質

以財團法人運作特質而言，其作業成本將如同民間辦理。所有受囑託、委託案件均應收費，個人委託案由個人支付費用，囑託案件由囑託機關支付費用。若政策性由政府委託辦理（如公路監理業務中之車輛委託民間保養廠代為檢驗），或採取部分補貼，則可以免費或優惠定額提供簡易案件之鑑定意見書（筆事責任裁定書）；尤以過渡取代現有行車事故鑑定委員會階段，政府應可就移轉本項業務過程中所樽節之預算（粗估臺灣省部分每年約新台幣壹億肆仟萬元），提撥若干比例數額用來挹注補貼，以達到確保公共任務之妥善實施。

而根據本研究民眾問卷調查結果顯示，雖然問卷並未指明收費額度的範圍，有一半的受訪者表示非常同意或同意，財團法人辦理事故鑑定的收費會是合理的。呼應前一節民眾對於法人鑑定結果的信賴，可以推斷社會上一般民眾對於財團法人執行特定公益目的有高度的信心。

### 5.4.3 財團法人技術之研發與推動

以本章所述及之財團法人車輛研究測試中心而言，除服務性之測試、認證業務外，其每年均政策性提撥固定比率經費投注於本身相關技術研發，以維持在全世界車輛零組件認證體制下之地位。財團法人非以營利為目的，而係因為特定與繼續之目的，所使用財產之集合而成立之法人，其年度盈餘依法自應反饋投入設立之初的目的，也就是事故鑑定技術之研發、提昇與應用。

### 5.4.4 行政法人化之檢討

依據「行政法人法」草案總說明略以：行政院為落實經發會共識，已依總統府政府改造委員會建議成立「行政院組織改造推動委員會」（以下簡稱組改會），推動行政院組織改造各項工作之規劃、協調及執行作業。為能建構行政院合理職能及組織，組改會業已通過機關業務檢討原則，並朝「去任務化」、「地方化」、「法人化」、「委外化」四大方向同步進行改革。其中推動法人化之目的，主要為提昇政府施政效率，同時確保公共任務之妥善實施，爰參考世界主要先進國家之機關組織，有朝向公法人制度規劃者，亦即將原來由政府組織負責之公共服務自政府部門移出，以公法人來專責辦理之經驗，創設一個新的行政組織型態，即為「行政法人制度」，讓不適合或無需由行政機關推動之公共任務由行政法人來處理，打破以往政府、民間體制上之二分法，俾使政府在政策執行方式之選擇上，能更具彈性，並適當縮減政府組織規模，同時可以引進企業經營精神，使這些業務之推行更專業、更講究效能，而不受現行行政機關有關人事、會計等制度之束縛。至仍須由政府機關推動之公共任務，在人事法制鬆綁方面，考試院已擬具「聘任人員人事條例」草案於民國九十一年八月二日送請立法院審議。至於行政法人制度之內涵，是藉由鬆綁現行人事、會計等法令之限制，由行政法人訂定人事管理、會計制度、內部控制、稽核作業及相關規章據以實施，並透過內部、外部適當監督機制及績效評鑑制度之建立，以達專業化及提升效能等目的。另一方面，行政法人亦參採企業化經營理念，提昇經營績效，另透過制度之設計，使政府對於行政法人之補助、行政法人財產之管理及舉借債務，能正當化、制度化及透明化。此外，對於機關（構）改制行政法人時，其現職公務人員之權益保障，

採「保留身分、權益不變」方向規劃，期以「溫和漸進」方式達到改制之目的。

「行政法人法」草案雖已於九十二年四月二十二日由行政院與考試院會銜送請立法院審議，姑不論其將於何時三讀通過而正式實施；就該法保障現職公務人員（車鑑會同仁）權益，看似是最好的選擇；惟以法人化之後係能夠達到：1、提高生產力，2、提升服務品質，3、提升競爭力，這是法人化政策之核心所在，亦是政府再造與企業精神的積極目標，但當這些目標不能落實在行政法人時，耗費巨大精神的法人化又有何存在價值？以行政法人法其立法目的性言，又不盡相符車鑑業務，蓋行政法人法以企業管理的角度來說，不是將機關轉化為「獨立性的利潤中心」賦予該機關更大的自主空間，以創造更多的利益及更高的附加價值。而法人化的核心價值就是「績效」，車鑑會的業務（案源）係來自於車禍肇事者主動申請，講白一點是看肇事者過日子，如同法院不能主動爭取訴訟案件一樣，在疏減案源都唯恐來不及了，焉能為了績效爭取業績，所以行政法人化對車鑑業務言，是無法以利潤中心為導向，爰此鑑定會並不宜行政法人化。

#### 5.4.5 小結

現行法令並未限制民間機構辦理行車事故鑑定業務，故「法人化」目前並未設限，惟由於鑑定業務涵蓋司法案件特性及相關專業技術，在達到「公平性」「公正性」之目標前提下，受限各項問題及隱憂，於短期內將全國所有鑑定案件全數委由「財團法人」來運作並不可行。

綜合考量公信力、民眾接受度、社會公平正義與鑑定技術之提升等項目，長期而言，未來鑑定制度應以現有公設鑑定會搭配「財團法人」（具財損保險理賠機制或可做鑑定調查工作）同步存在的方式辦理，如此可以經由民間的市場優勢提高的故鑑定工作的效率與品質，而公設鑑定機關則以客觀公正的專業鑑定技術，維護民眾的權益，兩者互相搭配。「財團法人」並可配合從事行車事故資料蒐集與分析、交通安全教育宣導、交通執法以及道路工程之改善研究與發展等交通事故防制以及交通安全改進的工作與被保險人形成良性循環。

## 5.5 整併現有行車事故鑑定組織之方案分析

本節將以臺灣省政府短期朝整併組織之方向，合併十二區鑑定會為北、中、南、東四區車鑑會之建議，針對減併所產生之優缺點分析如下。

合併十二區車鑑會為北、中、南、東四區車鑑會，此項重大整併組織方案之優點說明如下：

### 一、人力彈性運用

當前十二區車鑑會編制太小，致未正常發揮行政功能，如將一般行政、人事、會計及總務合併作業可節省人力，整併後組織變大，人力運用調配較具彈性，更能發揮鑑定效益。

### 二、業務權責分工明確

兼辦之人事、會計、出納、檔案與資訊管理等業務可由專人辦理，可解決目前由鑑定業務人員兼辦一般行政業務所產生權則分工混亂的工作問題。

合併十二區車鑑會為北、中、南、東四區車鑑會，此項重大整併組織方案之缺點說明如下：

### 一、鑑定案件數量並未減少

車鑑會目前人力狀況確有嚴重不足之情形，若依行政院人力評鑑團建議，減併車鑑會，因為案件的存在現況是固定的，合併後並無法減少鑑定申請案件數，與鑑定有關之業務並未能相對減少。

### 二、人力需求並未減少

依臺灣省政府各區鑑定委員會員額設置評量表，十二區鑑定委員會人力大部分均運用於鑑定業務(佔 87%)，小部分運用於行政及研發業務(佔 13%)。整併後仍需有部分行政及研發業務存在可節省人力有限。而整併成四區合

理員額仍需 65~68 人，若無法達到增加基本作業人力之前題，根本無法解決目前人力嚴重不足的問題。

### 三、辦公房舍問題

目前各區車鑑會使用之辦公廳舍無一堪敷使用，如覓地處理，產生需另覓適當辦公處所之棘手問題，在目前經費拮据狀況下，省府勢必無法自行處理，必須依靠中央單位協助，方有可能解決之機會。如維持原分區地點辦公，又與現況相同。

### 四、增加作業工時

92 年臺灣省十二區鑑定案件數 16,679 案（比 90 年 13,734 案又成長 18%），收費後以臺北市 92 年案件數為收費前 62% 計算，估計 10,341 案，如整併為四區，東區（基宜及花東估計年約 1000 案），餘三區（北、中、南），每區 3,114 案/年，全年開會 48 週，每週需處理 65 案，每案開會 15 分鐘計，需時 975 分鐘（16.5 小時），勢必無法以一組工作人員及委員運作。如以分組運作方式處理，則與目前分區運作模式相當，可節省的人力及物力非常有限。每次開會 5.5 小時，討論 21 案，每週需開會三天；如開會時間為 4 小時，討論 17 案，每週需開會四天。案件如未減量為 62%，或減量後再逐年增加，運作將更困難。因轄區幅員可能橫跨四至六縣市，更增加鑑定會委員、現場處理員警及鑑定會工作人員之現場勘驗時間，及民眾（尤其事故受傷之當事人）參加鑑定會、會務人員赴法院說明等之行程不便，更增加工時與作業成本。

### 五、增加業務相關費用

若將十二區合併為四個區，委職員開會、勘查現場、委職員出席法庭作證所需之交通、旅運費、現場處理員警出席鑑定會議之「見證費」均需大幅增加，以目前政府預算逐年減少之現況，恐將難以支應。

## 六、工作意願問題

合併後人員因離鄉背井故產生交通、住宿以及照顧家庭等因素，可能有人會萌生辦理優退或調職之心，在人力出缺不補之狀況下，影響業務推動，且合併後依目前鑑定會的編制，職務上會產生重疊、重置的衝突在現有出缺不補、人力不足狀況下，勢必造成工作意願問題。

## 七、案件審理進度延宕

合併後鑑定案件將隨之合併，依目前各區鑑定會受理的案件數推算，合併後審理與鑑定案件的時效與品質將會降低，積案勢必遽增，案件難以消化，終究引起民眾及囑託機關之抱怨。

## 八、審理案件效率降低

合併為四區以後之開會方式，無論是「分縣市輪流召開鑑定會議」或是「分縣市同時段、不同人馬召開鑑定會議」，非但不能減少工時反而增加工時，無形中工作效率大幅降低。

## 九、委員延聘困難度增加

增加聘請委員之困難度，需長途赴會，增加委員往返及開會時間，必會影響其本職業務或學校課程，亦可能因為時間上難以配合而減少出席，嚴重者將影響案件審理之預定進度，甚至影響鑑定委員接受遴聘之意願。

## 十、委員鑑定負荷問題

因應轄區合併，故委員由三組變成一組成員，委員每週審議案件量絕對無法承受，開會時間勢必延長。若增加委員名額新增一組委員，則與原組織架構之差異性不大。

## 十一、影響鑑定作業品質

因鑑定案件數量增加，則委員之討論時間將相對減少，基本經費及人力不足亦無法落實現場勘驗工作，將導致鑑定品質低落。

## 十二、民眾便利性問題：

目前政府政策，多以增加設置為民服務據點，擴大為民服務工作，以滿足民眾所需，鮮少聽聞減少服務據點、減少服務窗口等悖離民意之倒退施政，徒增遠到民眾洽辦業務、出席鑑定會議之不便。

綜合前述各項分析，各區車鑑會配置基本人力嚴重不足，且同時負擔鑑定業務及一般行政業務，倘省府所轄各區合併，並無法解決各會目前所面臨之各項問題，爰此各區鑑定會並不宜整併為北中南東四區。

## 5.6 國道鑑定案件是否須獨立辦理分析

國道之鑑定與覆議業務由交通部指定所屬機關辦理係公路法第六十七條第一項條文所規定，惟配合「鑑定及覆議規費收費辦法」實施後，各區案件數量應會相對減少，因此在各區車鑑會已減輕業務量壓力下，並在「公路法」可配合修正之前題下，國道鑑定暨覆議業務應可由各區車鑑會繼續辦理。國道鑑定暨覆議業務繼續由各區車鑑會辦理之優缺點說明如后。

優點：

- 一、以現有國道行車事故鑑定案件，每年僅 1000 多件，現行仍委臺灣省各區車輛行車事故鑑定委員會辦理。國道案件分散各區不造成各會案件壓力。因此實無獨立辦理之必要性。
- 二、目前高速公路均有通過各區轄內，且現今仍送由各區車鑑會鑑定，若採行收費後，在一般道路發生肇

事之案件數減少情形下，交由各區車鑑會繼續辦理，則有駕輕就熟，且不必再成立臨編單位、聘用委員以及增加委員出席費用之支出，且分屬各區對民眾有其便利性。

缺點：

- 一、就鑑定專業層面而言，國道行車事故案件，因車速快，通常傷亡慘重，國道成立專責鑑定單位對事故重建的品質應可提升。
- 二、高速公路肇事案件，車損或傷亡較為嚴重，因此不會因為採行收費制度而減少申請鑑定。

就業務量層面而言，配合「鑑定及覆議規費收費辦法」實施後，各區鑑定會之案件數已減輕業務量壓力下，國道鑑定暨覆議業務應無需另設專責機關人力，可併由各區車鑑會繼續辦理，另分屬各區對民眾亦有其便利性。

在政府組織再造的原則下，短期之內不宜再增設新的組織。另就未來性而言，如省府所屬車鑑業務移撥由交通部主管，無論就法令規定、案件數或便民措施，均無成立國道專責鑑定單位之必要。



## 第六章 我國行車事故鑑定制度之規劃方案

本章將探討我國行車事故鑑定制度之短、中、長期規劃方案，以為推動改革行車事故鑑定組織與制度之施政參考。

### 6.1 行車事故鑑定制度之長期策略

事故鑑定作業係根據肇事後所蒐集之現場跡證及相關資料，透過分析比對及肇事重建之技術，以推論事故發生的真相，藉此協助排解當事人糾紛。因此，世界各國之事故鑑定工作，無論其運行機制之不同與組織架構之差異，均以維護社會公平正義與社會資源有效運用兩項功能為基本前題。

#### 6.1.1 長期策略推動目標

行車事故鑑定制度所牽涉之範圍相當廣泛，其內容包括政府之政策、主管與主辦單位、警方之蒐證體制、司法之仲裁體系、保險與理賠制度、學術研發及交通安全教育等課題。因此要建立完整的行車事故鑑定制度，必須先要有明確之目標。

行車事故鑑定制度之設計與建置為一公共政策之探討議題，是以政策目標不僅是制度方案設計之最高指導原則，同時也是規範制度及方案評估準則之標竿。行車事故鑑定工作除了可排解事故當事人間之糾紛、維護交通法規的公權力以匡正國人之用路行為外，更可透過事故鑑定過程中對事故發生之瞭解，檢討並改善相關之工程與管理措施，以提昇交通環境之安全品質。就行車事故鑑定制度之長期發展而言，一個良好之行車事故鑑定也應具備吸引優秀人才投入、發展自主性高、且財務健全之永續經營條件，以免到處制肘而無法發揮應有之功能。綜合以上分析，一套理想之行車事故鑑定制度理該具備達成如下的目標：

一、保障行車事故鑑定之品質。

二、鑑定過程與結果能獲大眾之信任。

三、藉由鑑定回饋機制，促進道路交通安全。

四、制度之設計與執行符合永續經營之理念。

行車事故鑑定單位之設置，依其性質基本上分為兩種：公設鑑定機關具有公信力，可維護社會公平正義與保障弱勢團體之權益；而私人鑑定公司則因其具有競爭性，可提升鑑定之品質，惟其缺點為業者如以營利為目的，無法保障弱勢團體。本研究依此公私性質參考國內外制度歸納出行車事故鑑定之長期策略。

### 6.1.2 國外鑑定制度

國外各先進國家之保險機制較為發達，一般民眾也較有分散風險之觀念，因此國外先進國家普遍來說，例如美國、英國、德國及法國等，其強制性的車輛保險皆已包含一部分之基本財產損失責任險，並由保險公司從事大多數之車禍調解理賠業務，以節省社會資源之浪費，以下簡述美國與日本二國之車禍鑑定機制。

#### 一、美國鑑定制度

美國之鑑定制度中所有車輛皆必須投保基本責任險（含財損理賠）。若當事人發生賠償糾紛時，爭議性小或賠償金額小的事故即可將資料提供給對方之保險公司申請理賠，因此在美國，大部分事故案件之調解，賠償皆已藉由保險理賠之管道處理，以節省社會資源。然若爭議性大或賠償金額大的事故，則雙方可委請肇事重建專業人員或公司來協助處理，蒐集有利於己之資料，經由調解、仲裁或法院判決解決。因此，一般美國保險公司與大型運輸公司皆雇用交通肇事重建專業人員，協助與公司車輛有關之交通事故，進行肇事重建，藉此保障公司權益。若有較特殊或難度較高之案件亦可委請公設機關或法人組織，透過深入嚴謹之科學分析與鑑定，提供法院判決參考。例如國際知名之刑事鑑定專家李昌鈺博士創辦之「康州刑事鑑定研究所」即為以公正、超然與客觀之立場從事相關之鑑定工作。因此美國之制度係利用保險業者與私人鑑定公司互相競爭的機制，以提升

鑑定品質及有效分配社會資源，惟保險公司與私人鑑定公司若以營利為目的，則較缺乏對於弱勢團體的保障（如圖 6.1 之美國鑑定制度）。

## 二、日本鑑定制度

日本之交通事故當事人必須向保險單位報出險和申請事故發生證明，再由廣設各地的保險法人調查事務所進行事故原因分析，並據以理賠，但若對分析報告有疑問，則可送請學術研究機關或財團法人機構協助分析，以作為認定肇事責任與理賠比例之參考。因此日本之制度係將鑑定案件全部委由保險公司設立之保險法人辦理，爭議案件或較複雜之案件可委由私人之鑑定公司或學術研究機關辦理（如圖 6.1 之日本鑑定制度）。

然而依據日本實施多年的經驗，委由保險法人辦理行車事故案件之分析鑑定，因其亦有公信力不足之缺點，因此日本亦曾派員前來我國考察學習我國之公設鑑定機關運作方式，並於西元 2002 年修訂其強制責任保險法，新設立一處直接由政府監督之紛爭處理機構，以補其不足。

### 6.1.3 我國現行鑑定制度

我國現行之鑑定制度，係依公路法第六十七條之規定，由政府成立公設之機關辦理所有之鑑定案件，少數具爭議案件法院亦可委託由相關學術專業機構辦理（如圖 6.1 之我國現行制度）。

就目前現況而言，警察機關於事故現場調查蒐證後，所做的簡易事故肇因判定表，已可解決部分的爭端，當事人可依據肇因判定表自行和解或向產險公司申請理賠。和解不成或無法達到理賠需求者，才會轉向調解委員會、公設鑑定會或法院尋求正義。而在實質上產險公司對投保任意險的車輛事故多依據警察機關的肇因判定表做成調解理賠。民國九十二年全年第三責任財損理賠案件數已高達 179,000 件（如表 6.1），相對於公設鑑定會九十年申請鑑定 15,000 案件數來說，產險公司（公會）在行車事故的處理上，已扮演舉足輕重

之角色。惟產險公司在考慮處理成本以及法律授權之情況下，對於未投保任意險的車輛並不主動提供服務，造成目前產險公司於鑑定作業中扮演之角色功能不彰。

表 6.1 汽車保險賠案統計表

項 目 年 份	汽車保險第三責任 險傷害責任險理賠 件數	汽車保險第三責任 險財損責任險理賠 件數	汽車保險成案理賠 件數
89	17,664	178,377	469,779
90	15,600	171,583	493,276
91	15,826	169,465	504,688
92	23,897	179,000	544,328

單位：件數

資料來源：財團法人保險事業發展中心

舉例而言，倘發生事故之甲乙兩造當事人皆僅投保「強制汽車責任險」，則因強制汽車責任險僅保障人體傷亡部分，倘事故案件較輕微，僅涉及財損，則產險公司將不會積極主動出面協調，造成此類案件必須自行調解，或送到調解委員會，或送往公設之鑑定會，甚或送請法院處理，增加政府之負擔與社會資源之浪費。另一方面，倘甲乙兩造當事人其中之一或雙方，投保有任意險，則保險公司為保障公司及保戶之權益，即會積極出面，主動協調理賠事宜，以化解雙方之爭議，因此，雙方當事人可減少申請鑑定或法院訴訟之冗長過程，並可迅速獲得賠償。

綜觀我國行車事故鑑定制度目前所面臨之問題，包括適法性、組織人員編制不足、經費設備不足、市場機制不健全、鑑定品質不佳等層面，且歷年來申請鑑定案件數逐年增加，於民國九十年已達一萬五千件，造成惡性循環，導致當事人權益無法充分保障，所增加之社會成本難以估計。

而未來之鑑定制度無論是採取收費制度或是民營化，其結果僅是將鑑定需求轉嫁給其他之機關，例如當鑑定機關每件鑑定案件收費 3000 元時，部分不願付費的當事人則可能轉向法院或調解委員會等機關申訴，反而增加更多的處理時間

與社會成本。另我國雖無強制的車輛事故財損責任險，但實質上產險公司（公會）目前對投保有任意險的車輛事故，已在各地設有保險理賠人員，甚至提供 24 小時服務，於協調兩造爭議方面，已扮演舉足輕重之角色，而且參考歐、美、日等國家之保險公司已多能利用其廣大的服務網，協助提供當事人處理與調解事故糾紛。在我國車輛數與車禍案件逐年增加之情況下，民國九十年警政署登錄之車禍案件（含 A1 死亡案件、A2 受傷案件與 A3 財損案件）已高達 19 萬 3 千多件（如表 6.2），造成公設鑑定機關申請案件數量屢創新高，因此產險公司更應積極發揮其應扮演之角色。

因此就長期而言，未來鑑定制度之思考方向，除考量現行相關之調解及鑑定機關外，尚應包含產險業者，強化其車輛財損保險之機制，利用其廣大的服務網，協助處理簡易的財損案件，以求社會資源之合理有效運用。

表 6.2 近年來各類道路交通事故發生狀況統計表

年份	A1 類死亡事故			A2 類受傷事故		A3 車損	總計 (件數)
	死亡人數	受傷人數	件數	受傷人數	件數	件數	
87	2,507	2,007	2,720	33,810	27,714	56,631	87,065
88	2,392	1,636	2,487	36,225	29,647	53,879	86,013
89	3,388	1,541	3,207	65,146	49,782	112,064	165,053
90	3,344	1,490	3,142	79,122	61,122	129,493	193,757

資料來源：內政部警政署

#### 6.1.4 公私並行制度

參考美國、日本等先進國家與我國現行之制度，保險公司的加入可使部分簡易案件透過保險機制解決，不需再移送至鑑定機關處理，可減少鑑定機關鑑定案件數量與國家資源之浪費。此外保險公司及私人鑑定公司為了替自己公司的當事人爭取權益，因此大型公司多願意投入研發，提昇鑑定技術，以獲得更多的利益。然而保險公司以及私人鑑定公司之設立，未如公設鑑定機關之公正立場，其鑑定結果可能會偏向委託付費之當事人，因此其鑑定結果未必公正公平。因此若將全部之案件委由保險公司以及私人鑑定公司從事鑑定，對於弱勢團體及無力付出龐大費用的當事人而言，反而降低

了社會公平正義，造成無限傷害。

另根據 5.3.3 節之收費調查分析結果顯示，民眾對事故鑑定收費相當敏感，4 成左右之受訪者表示如果每件收取 3000 元鑑定費用，將不會申請鑑定；另如果鑑定費提高至每件 5000 元，則僅剩約 1%之受訪者願意支付。此項調查結果顯示事故鑑定業務開放民間辦理（私人鑑定公司）之市場需求可能不如預期。且受限軍司法囑託及民眾申請案件之不同屬性，在市場及利潤均有限之情況下，寄望完全藉由美國模式，即以私人鑑定公司提昇事故鑑定品質技術及研發水準之期許可能性不高。

此外，我國現行法令並未限制民間機構辦理行車事故鑑定業務，故法人組織參與鑑定工作目前並未設限，惟依日本長期採用法人之經驗，仍有公信力不足之缺點，且當財團法人不以賺錢為目的時，若缺乏私人鑑定公司參與鑑定工作與財團法人互相競爭，則財團法人鑑定技術之提昇將趨於緩慢，另單就法人與保險公司從事鑑定工作做比較，法人有其缺失：

- 一、法人與公設機關形態類似，均係屬被動式服務（由民眾主動申請）；而保險公司為降低成本增加收益，係屬主動式服務。
- 二、被保險人本身即須向保險公司詢問相關出險及理賠事宜，因此由保險公司兼辦協調及鑑定工作，可以事半功倍，提高效率。
- 三、法人之服務據點少；而保險公司現況已有多處之服務據點，僅為增加一些兼辦業務，因此保險公司對民眾之便利性高。
- 四、保險公司可積極提供安全駕駛訓練等服務，將與被保險人形成良性之循環，減低理賠成本，增加公司收益。

根據民國九十年由交通部運輸研究所與國立交通大學合作辦理的「提昇行車事故鑑定品質及建立交通事故鑑定師制

度之研究」中，調查了專家學者以及事故當事人對於未來不同方案之意見，包括：延續鑑定機關制度（圖 6.1 之我國現行公設鑑定制度）、完全轉為私人鑑定公司（圖 6.1 之美國私人鑑定制度）、或另外成立財團法人鑑定機構（圖 6.1 之日本法人鑑定制度）與採用公設鑑定機關搭配私人鑑定公司的公私並行制（圖 6.1 之公私並行制度）等四項方案。此四項方案根據受訪專家學者的評估結果，「公私並行」為未來事故鑑定制度之最佳方向，亦為受訪之事故當事人所能接受的制度。

在私人鑑定公司缺乏市場誘因之情況下，為兼顧永續經營、社會公平與資源有效運用，將爭議案件由公設鑑定機關辦理，簡易案件由保險公司辦理之公私並行制，可為我國鑑定制度長期規劃的方向。公私並行制度中，公設鑑定機關辦理爭議案件，具有公信力，並可維護公平正義保障弱勢團體；保險公司辦理簡易案件，可縮短理賠時間，減少國家資源之浪費，且保險公司可與公設鑑定機關於爭議案件上互相比較，對於提昇鑑定技術及品質亦有相當助益，兩者截長補短，相輔相成（如圖 6.1 之公私並行制度）。公私並行制的優點如下：

- 一、公設鑑定機關可以客觀公正的專業鑑定技術，維護民眾權益與社會公平。
- 二、保險業者可以其廣大的服務網提供高效率服務，合理有效運用社會資源。
- 三、經由民間（保險公司）的競爭機制，提高事故鑑定品質。
- 四、創造政府公設鑑定機關（案件數減少）、保險業者（提供服務增加保戶）、事故當事人（縮短理賠時效）之三贏成果。
- 五、保存現有公設鑑定機關之回饋機制，促進道路交通安全。

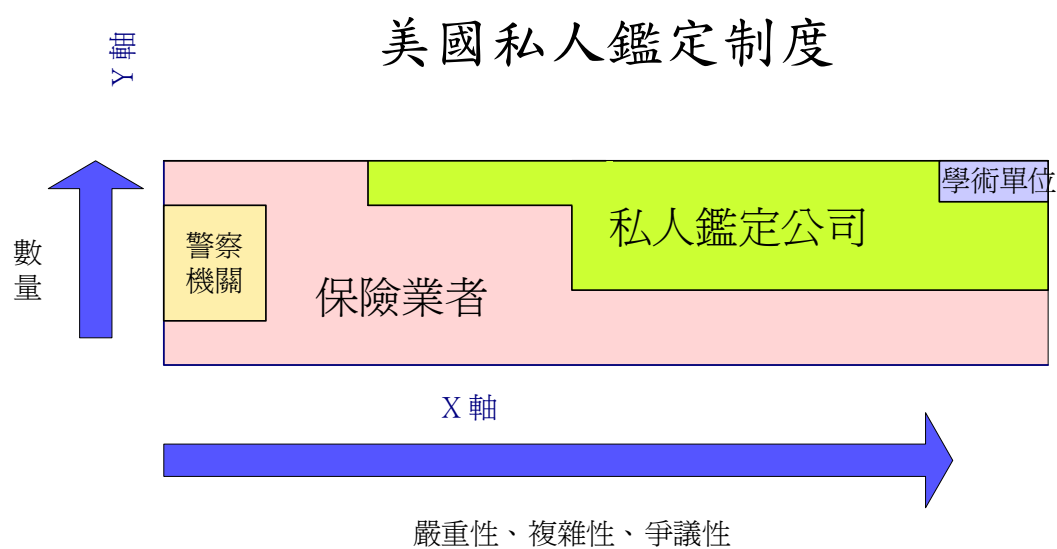
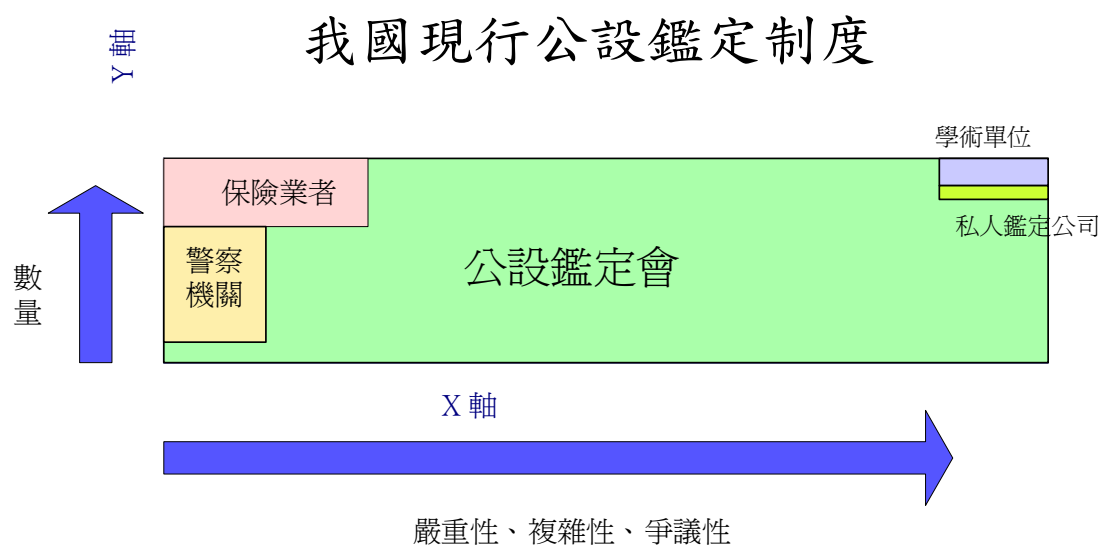


圖 6.1 鑑定制度長期方案案件分配示意圖

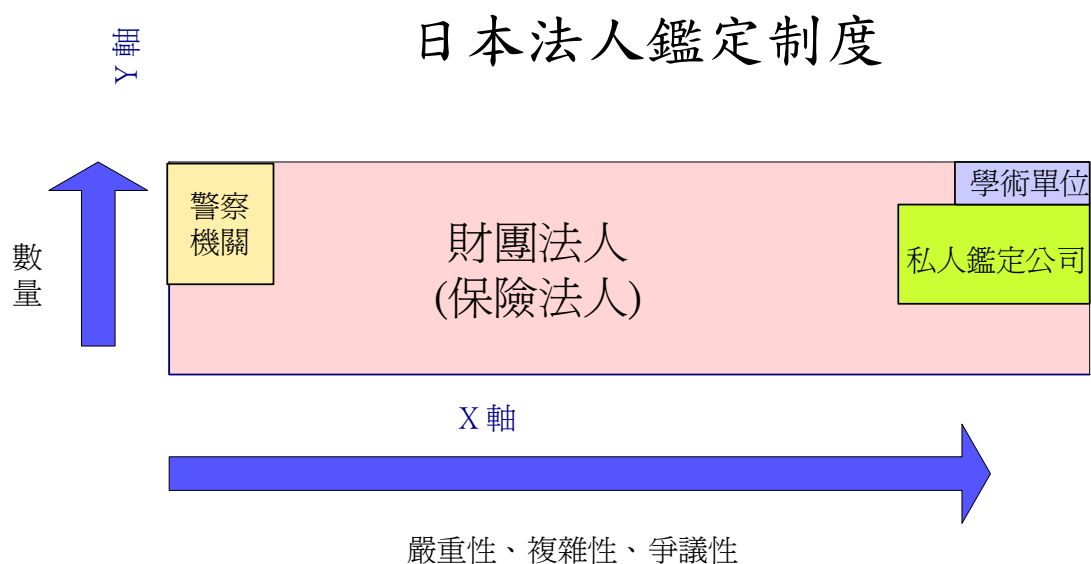
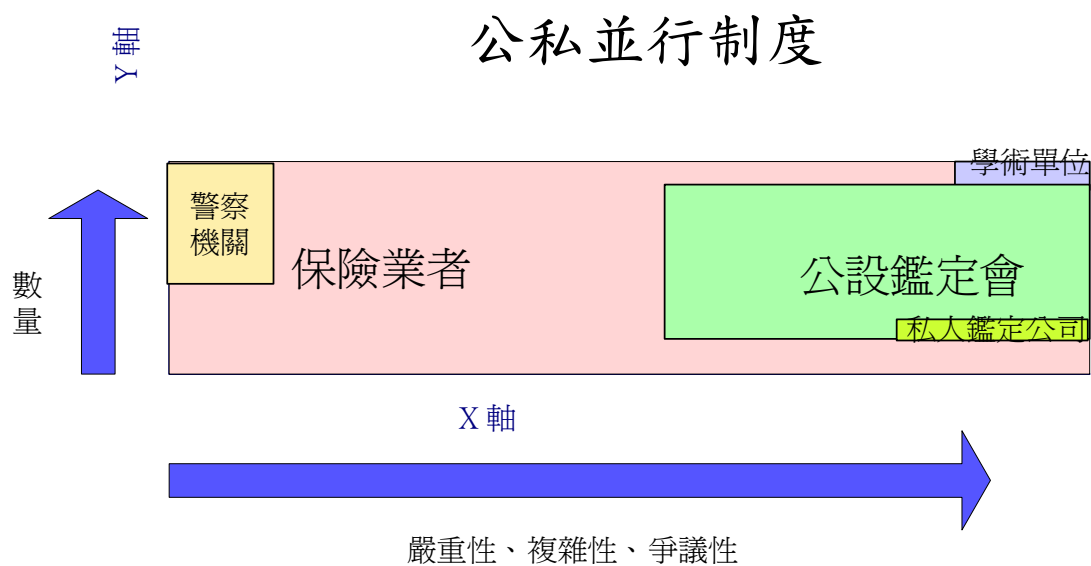


圖 6.1 鑑定制度長期方案案件分配示意圖（續）

綜合考量公信力、民眾接受度、社會公平正義、有效運用資源與鑑定技術之提昇等項目，本研究建議未來之鑑定制度應以公設車輛行車事故鑑定機關與產險公司（具財損保險理賠機制或可做鑑定調查工作）同步存在的公私並行制的方向去規劃與設計，亦即將行車事故鑑定的保險理賠兩項機制融合納入長期之鑑定制度規劃方案。私的部分可逐步由保險業者負責。至於公的部分，則是有現行的公設鑑定機關制度，調整機關組織並加以逐步改良。

此種公私並行制度係由產險公司從事大部份的行車事故鑑定工作，而公設的鑑定機關則只鑑定較複雜或有爭議的傷亡與重大財損的事故案件。如此可以經由民間的市場優勢提高事故鑑定的效率與品質，而公設鑑定機關則以客觀公正的專業鑑定技術，維護民眾的權益。產險公司亦可成立基金或財團法人組織從事行車事故資料蒐集與分析、交通安全教育宣導、交通執法以及道路工程之改善研究與發展等交通事故防制以及交通安全改進的工作與被保險人形成良性循環。

另外，保險機制之強化亦為未來發展之重要方向之一，目前我國車輛僅強制投保人體傷亡的「強制汽車責任險」，因此產險公司對於財損理賠之案件並不積極參與，造成公設鑑定機關鑑定案件數高居不下，爰此未來應於強制汽車責任險中，增加基本財損責任險，強制車輛投保，除可刺激產險業者之積極性外，亦自然而可減少鑑定案件數量，以創造政府公設鑑定機關（案件數減少）、保險業者（增加服務客戶）、民眾（縮短理賠時效）三贏之成效。

### 6.1.5 保險制度納入之公私並行制度方案

#### 一、保險制度方案說明

鑑定之主要目的是在釐清雙方當事人之責任，因此發生行車事故之車輛若都有投保汽車任意險時，則大部分的事故案件皆可由保險公司處理，甚至於有些保險公司還強調 24 小時的事故處理服務。因此，若保險公司的人員能於事故發生後，即時幫助駕駛人處理鑑定財損事故的原因以及理賠額度等工作，則可以縮短理賠時程，提昇車險之服務品質，同時減少當事人爭端及社會成本支出。此外，保險公司人員若能強化其鑑定專業領域之技能，則不僅能有效地處理財損事故案件，教育民眾正確的認知，更能夠保障保險公司的權益。

然而國內目前並非所有的車輛皆投保任意汽車責任險。而強制汽車責任險是採取無盈無虧的經營方式，而其保費中又無行車事故調查費用，且其理賠範圍只賠償人員傷亡部分，不包括財損部分，因此保險公司基於處理成本以及法律授權的考慮下，即便有心幫助駕駛人鑑定事故原因以及理賠額度，但對於未投保任意汽車責任險的車輛有所保留。

日本的強制汽車責任險亦採取無盈無虧的經營方式，並成立「自動車保險料率算定會」負責計算其保險費率。日本的強制汽車責任險並非採用無過失定額理賠主義，而是由自動車保險料率算定會下的調查事務所，調查車禍狀況與損害內容，並據以核定賠償金額。調查事務所分為三級制，擔負車禍之調查、鑑定與歸責的任務。而日本強制汽車責任險的保險費率中亦編有損害調查費的項目，作為調查經費之來源。

我國「強制汽車責任保險法」之保費中並無行車事故調查費用。而依該法成立的財團法人汽車交通事故特別補償基金是為使汽車交通事故之受害人均能獲得基本保障而成立的，其業務項目亦未涵蓋交通事故之調查與鑑定等工作。然為達到「強制汽車責任保險法」維護道路交通安全之目的(該法第一條條文)，不宜將保費之使用

侷限於行車事故後之保障工作，更應積極進行行車事故之調查分析與防制的工作，以減少行車事故的發生。

目前保險公司(公會)已處理部分僅有財損的行車事故案件。而保險公司具備人力、財力、立即理賠、以及重新核定保費等優點，且就長期而言，對於司法機關涉訟案件之辯護制度工作亦將有所助益，因此可為行車事故鑑定案件的轉移對象之一。惟應考慮其鑑定之公平性以及法律效力等問題。

## 二、相關配套措施

### 1.公設鑑定機關部分

(1)修正「公路法」以健全未來公設鑑定機關組織並建立案件分案制度之依據。

(2)修訂「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」，將保險業納入考量。

### 2.保險部分

(1)修正「強制汽車責任保險法」增加基本財損責任險及持續強化「保險輔助人」(包括保險代理人、保險經紀人、保險公證人管理規則及相關規定)管理机制以建立保險業參與鑑定作業制度之依據。

(2)訂定「鑑定師」法源，建立專業人員管理及作業相關依據。

(3)強化交通事故理賠申訴案件之專業處理。(目前「行政院金融監督管理委員會保險局」設置「申訴科」負責此項業務)

(4)賡續推動強制汽車責任保險(財政部與交通部共同推動)

### 三、重要法規之研修與推動

1. 「公路法」
2. 「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」（由交通部會同內政部、法務部訂之）
3. 「行車事故鑑定委員會組織規程」
4. 「行車事故鑑定覆議委員會設置要點」
5. 「保險法」
6. 「強制汽車責任保險法」（由財政部會同交通部訂之）
7. 「保險業管理辦法」
8. 「財團法人汽車交通事故特別補償基金管理辦法」（由財政部會同交通部訂之）
9. 「財團法人汽車交通事故特別補償基金捐助章程」（由財政部會同交通部訂之）
10. 「財團法人保險安定基金管理辦法」

### 四、分析說明

1. 「強制汽車責任保險法」配合完成修法作業，增加基本財損責任險。
2. 「強制汽車責任保險法」配合完成修法作業，提撥部份「交通事故特別補償基金」或「保險安定基金」，作為執行「行車事故鑑定業務」之相關費用。
3. 目前「財團法人保險事業發展中心」組織內部設立「綜合業務處」，轄下設立「保險申訴組」，該組業務其初期先行辦理產險和壽險上有關理賠爭議的申訴案件

，未來才將一般申訴案件納入綜合業務處的業務範圍。為提昇理賠申訴調處作業的效率，該組轄下設置「保險申訴調處委員會」已製作申訴調處作業手冊。申訴人可填具申請調處書向委員申請調處，委員會之利益儘速作出調處決定。為突顯申訴案件類型各項問題，將定期進行申訴案件的統計分析與公布，以作為將來研究與修訂之參考。期望委員會調處決爭賠問的可能性。此外，由於目前保險申訴的業務僅限於理賠等爭議案件，因此有關保費的爭議或對於保單的其他申訴案件和保險諮詢服務。保險申訴調處委員會」秉持服務保戶大眾及保險業之目的，所有申訴案件均不收費，不遠的將來將此一制度更加提昇，應可成為專業的「保險仲裁機構」。

- 4.「財團法人汽車交通事故特別補償基金管理辦法」係依據「強制汽車責任保險法」第三十六條第二項規定訂定之。本基金受理汽車交通事故之受害人或其繼承人依規定請求補償之案件，應確實調查審核，並確定符合請求補償之法定要件後，始得給付。前述補償請求、調查、審核及給付發放業務，或處理有關之求償、和調解、調解、仲裁、訴訟及其他相關業務時，應由具適當專長之人員處理；必要時，並得委託經營強制汽車責任保險之保險業或其他適當之機構代為處理。（本法自民國八十六年十二月一日起施行，以上整理依據管理辦法第1、3、4條文。）

- 5.「行政院金融監督管理委員會組織法」係行政院為健全金融機構業務經營，維持金融穩定及促進金融市場發展，特設立該組織，其中主管金融市場及金融服務業之發展、監督、管理及檢查業務。所稱金融服務業包括金融控股公司、金融重建基金、中央存款保險公司、銀行業、證券業、期貨業、保險業、電子金融交易業及其他金融服務業。該委員會並設置「保險局」負責掌理保險市場及保險業之監督、管理及其政策、法令之擬訂、規劃、執行等事項。（本法自民國九十三年

年七月一日起施行)

- 6.「行政院金融監督管理委員會保險局暫行組織規程」係依據「行政院金融監督管理委員會組織法」第三十條第一項規定訂定之，其業務掌理包括保險業及強制汽車責任保險之監督及管理。(本規程自民國九十三年七月一日起施行)
- 7.「行政院金融監督管理委員會保險局」，為因應金融監理一元化，「行政院金融監督管理委員會組織法」於九十二年七月十日經立法院臨時會三讀通過，並於七月二十三日經總統令公布，該法明定日出條款，自九十三年七月一日起施行，行政院金融監督管理委員會於九十三年七月一日成立，下設銀行局、證券期貨局、保險局及檢查局。九十三年七月一日將前財政部保險局提升為保險局，改隸行政院金融監督管理委員會，下設四組十二科，以提升組織效能，創造更高的監理效率。
- 8.自一九八六年中美貿易諮商談判以來，我國保險市場即採漸進開放政策，十五年來我國保險市場中，財產保險業(含保險合作社)由15家增為25家，人身保險業由8家增為30家，專業再保險業因業務特性目前仍為1家，合計56家。其中本國保險業37家，外國保險業18家，對提升國內保險專業水準，因應國際化及自由化之趨勢，已有相當之助益。
- 9.健全保險申訴制度，保障消費大眾權益

保險申訴調處委員會自九十一年一月一日成立已屆滿一年，據統計過去一年保險申訴調處委員會共受理申訴案件1,518件，未來將督促該委員會參酌過去辦理成效檢討內部作業規章及作業流程，期加強其處理案件之效率及建立公信力，務使保險消費爭議案件得於合理期間內得到解決，俾保戶之權益更可獲得保障。

消費者保護法已增定有關爭議調解之規定，賦予調解委員得依職權提出解決事件方案之權及對於小額之消費爭議，賦予調解委員在當事人之一造無正當理由，不於調解期日到場者，有權提出解決事件之方案。財政部將協調財團法人保險事業發展中心與行政院消費者保護委員會共同研議配套措施，加強地方消保官之保險專業訓練，以落實保險消費爭議案件得以在當地迅速解決，俾消費者之權益可透過訴訟外之程序快速妥適處理。

#### 6.1.6 未來建議方向

綜上所述，本研究對於我國鑑定制度採公私並行之建議如後：

- 一、鑑定案件轉移到保險公司（公會）的主要癥結在於保險公司考慮處理成本以及法律授權，對於未投保任意汽車責任險的車輛不主動提供服務。因此本研究建議長期而言，應積極推動修訂「強制汽車責任保險法」，增加基本財損責任險，同時提撥「交通事故特別補償基金」或「保險安定基金」其中一部分，成立基金或財團法人組織從事行車事故資料蒐集與分析、交通安全教育宣導、交通執法以及道路工程之改善研究與發展等交通事故防制以及交通安全改進的工作。
- 二、公私並行制度將可創造出政府公設鑑定機關（案件數減少）、保險業者（增加服務客戶）、民眾（縮短理賠時效）三贏之成效。

### 6.2 行車事故鑑定制度之中期策略

本節行車事故鑑定制度中期策略之檢討，係架構在公路法、組織法等相關法令配合修正之前題下進行，檢討分析目前公辦鑑定作業可能改善之方向與綜合研提中期改善建議。

### 6.2.1 中期策略推動目標

為達到長期以公私並行之方向目標，在保險制度未納入之前，公設鑑定機關仍為國內行車事故鑑定所倚賴之主流機制與作業系統。中期而言除必須積極推動保險等相關法規之修正外，將公設鑑定機關之組織定位釐清，建置在適當之位，亦為中期必須推動之工作項目，完善之公設鑑定機關須包含以下之特性：

- 一、具有準調查機關之特性：不論軍、司法機關囑託之司法案件或民眾申請案件，鑑定與覆議作業均需審查案件資料之完整性，如有調查蒐證之必要，依現行相關作業規定，配合進行人車路各項調查蒐證工作，以完成完整之鑑定報告。以目前臺灣省政府十區鑑定會民國八十六至九十年辦理司法機關囑託之鑑定案件為例，其提出之鑑定意見書經司法機關函復採信、據以起訴或判決之比率係年年提昇，民國九十年更高達百分之九十八。由此可知，鑑定與覆議機關的決議，絕大多數的狀況下會決定當事人的責任歸屬，故實質上，其組織已具備準調查機關之特性。
- 二、須有獨立進行的工作條件：由於每一行車事故案件之成因包含人、車、路各種因素，其責任歸屬不但涉及一般民眾、汽車製造商，亦可能牽涉主管公路之機關，基於此，鑑定與覆議機關必須具有獨立進行之筆事鑑定業務之工作條件，在不受各級行政的干擾下，方能在公平、公正、公開的原則下，保障民眾生命財產之權益，維護社會公平與正義。此亦係目前臺北市、高雄市及臺灣省十二區鑑定會均以獨立機關建制的主要原因。

由於鑑定及覆議業務實質上具備調查蒐證之特性，其業務之執行須符公平、公正、公開的原則，因此未來公設鑑定機關之設計，組織應以獨立機關建制，並著重考量行政機關角色定位、便民性與民眾負擔合理性等問題，以避免因鑑定組織之設計不良，造成鑑定品質降低與民怨增加。

綜上，公設鑑定機關之組織定位未來有許多適當位階可以考量，例如行政院、交通部、法務部或是內政部，皆可為未來公設鑑定機關之組織架構定位方案。

現立法院於九十三年六月十一日三讀通過「中央行政機關組織基準法」，並經九十三年六月二十三日總統華總一義字第 09300118311 號令制定公布，明定部的總數以十三個為限，委員會的總數以四個為限，中央三級機關署、局之總數，除地方分支機關外以五十個為限，另相當中央二級的獨立機關總數將以五個為限。法案中並特別規定行政院應於該法公布後三個月內，檢討調整行政院組織法修正草案及行政院功能業務與組織調整暫行條例草案，函送立法院審議；至其他各機關之組織法規或其他相關法規，與該法規規定不符者，由行政院限期修正，並於行政院組織法修正公布後一年內函送立法院審議。

中央行政機關組織基準法第二十九條：

「行政院依下列各款劃分各部主管事務：一、以中央行政機關應負責之主要功能為主軸，由各部分別擔任綜合性、統合性之政策業務。二、基本政策或功能相近之業務，應集中由同一部擔任；相對立或制衡之業務，則應由不同部擔任。三、各部之政策功能及權限，應儘量維持平衡。部之總數以十三個為限。」

中央行政機關組織基準法第三十條：

「各部組織規模建制標準如下：一、業務單位設六司至八司為原則。二、各司設四科至八科為原則。前項司之總數以一百零四個為限。」

中央行政機關組織基準法第三十一條：

「行政院基於政策統合需要得設附屬機關委員會。各委員會組織規模建制標準如下：一、業務單位以四處至六處為原則。二、各處以三科至六科為原則。第一項委員會之總數以四個為限。」

中央行政機關組織基準法第三十二條：

「相當二級機關之獨立機關組織規模建制標準如下：一、業務單位設四處至六處為原則。二、各處設三科至六科為原則。前項獨立機關總數以五個為限。第一項以外之獨立機關，其內部單位之設立，依機關掌理事務之繁簡定之。」

中央行政機關組織基準法第三十三條：

「各部為處理技術性或專門性業務需要得設附屬機關署、局。各部附屬機關署、局之組織規模建制標準如下：一、業務單位以四組至六組為原則。二、各組以三科至六科為原則。相當二級機關之獨立機關為處理第一項業務需要得設附屬機關局，其組織規模建制標準比照前項規定。第一項及第三項署、局之總數除地方分支機關外，以五十個為限。」

本法施行後機關總量將受到限制，在此變革下我國政府之業務執掌將重新調配，因此交通部之組織亦將會有重大變革，此一變革亦將牽涉到公設鑑定機關與覆議會之組織架構與定位。

在組織與業務執掌重整之情況下，未來我國公設鑑定機關之設置除可設置於交通部體系之下外，或可參照「飛航安全委員會」之編制設置在行政院下，將陸海空合併成立「運輸安全委員會」；亦可考量設在法務部，檢察官偵查階段亦須參考鑑定意見；或由內政部成立交通專業警察局（類似刑事警察局）及其附屬鑑識單位（裁撤鑑定會、覆議會），由交通專業警察負責事故現場處理與資料蒐集後，提供事故初步分析結果。此項亦為未來公設鑑定機關可行方案之一，惟目前受限於政策尚未明朗，前述方案，建議行政院研考會納入行政院組織再造整體考量評估。

### 6.2.2 設於交通部位階下之行車事故鑑定組織中期方案

就目前我國政府機關之權責性劃分，省府精省後已不宜承辦行車事故鑑定業務，爰此省府所屬之車鑑業務應移撥由交通部主管，另就法源規定、業務量或便民措施等因素考量，均無單獨成立國道專責鑑定及覆議單位之需求。

目前民間之事故鑑定組織並不完備，人員素質良莠不齊，鑑定結果亦欠缺社會之公信力。為免經濟弱勢之事故當事人在訴訟程序上呈現弱勢，導致無法保護應有之權益，在未建立行車事故受害人保護之完整社會機制前，故短期內公辦鑑定仍應為目前國內行車事故鑑定所倚賴之主流機制與作業系統。

改善公辦鑑定作業現存之問題，應從鑑定組織來進行，良好的鑑定品質必須建立在良好的鑑定組織上。未來公辦事事故鑑定組織，其設計應著重在行政機關角色定位、便民性與民眾負擔合理性等問題，進而避免因鑑定組織之設計不良，造成鑑定品質降低與民怨增加。

為使我國行車事故鑑定作業更具公正性與公信力，並能提昇鑑定之品質，同時亦考量組織變革可能之衝擊，在重構鑑定與覆議組織時，應考慮下列因素：(1)便民性；(2)二級鑑定組織之上下層行政關係；(3)鑑定之公正性與公信力；(4)鑑定品質與技術之提昇；(5)與隸屬機關相容性；(6)修法複雜性。

本研究在研擬未來設於交通部位階下之鑑定組織方案時，係假設各方案之鑑定組織人力均為既有省鑑定、覆議組織移撥，不足部分則由隸屬機關補充，此外，改隸交通部方案者，係指由交通部委任所屬其交通事業管理小組辦理。

本研究設於交通部位階下之中期策略共提出六個方案，其中方案一、二係鑑定、覆議組織隸屬同一機關；方案三、四係鑑定會隸屬公路主管機關，覆議會隸屬非公路主管機關；方案五為鑑定、覆議組織均隸屬公路主管機關；方案六為方案四與方案五的混合。茲說明各方案內容如下：

#### 方案一：各區鑑定會、覆議會改隸交通部

目前臺灣省十二區鑑定會其業務係依行政轄區範圍來劃分，且已行之多年，故考慮組織變動幅度最小之情形下，不變更各區鑑定會之行政管轄範圍，逕將其全部改隸交通部，並撤銷現行之省府行車事故鑑定會及覆議會編制，改於交通部(交通事業管理小組)設置「行車事故

鑑定覆議委員會」。

#### 方案二：各區鑑定會、覆議會改隸交通部運研所

原十二區鑑定會改隸交通部運研所，成為運研所下屬機關，運研所本部則設置「行車事故鑑定覆議委員會」。

#### 方案三：公路總局、高公局成立鑑定會，交通部成立覆議會

將原十二區鑑定會管轄之國道部分劃出，於高公局下設置「國道行車事故鑑定委員會」；原十二區鑑定會改名「一般道路行車事故鑑定委員會」，並改隸公路總局；交通部(交通事業管理小組)設置「行車事故鑑定覆議委員會」負責所有覆議工作。

#### 方案四：公路總局、高公局成立鑑定會，運研所成立覆議會

除「行車事故鑑定覆議委員會」改由運研所設置外，其餘與方案三同。

#### 方案五：公路總局、高公局分別成立鑑定會與覆議會

將原十二區鑑定會管轄之國道部分劃出，於高速公路局下設置「國道行車事故鑑定委員會」，局本部設置「國道行車事故鑑定覆議委員會」；原十二區鑑定會改名「一般道路行車事故鑑定委員會」，並改隸公路總局之下，同時於公路總局本部成立「一般道路行車事故鑑定覆議委員會」。

#### 方案六：公路總局、高公局與運研所分別成立鑑定會與覆議會

除「國道行車事故鑑定覆議委員會」改由運研所設置外，其餘規劃與方案五同。

本研究考量便民性、二級鑑定組織之上下層行政關係、鑑定之公正性與公信力、鑑定品質與技術之提昇、與隸屬機關相容性與修法複雜性等因素，以綜合評點最大來研選適當之方案，詳表 6.3 所示（詳細之分析內容詳附錄六），建議中期鑑定組織採行方案一，其綜合評點為 56 分。

方案一係將現行之覆議會與十二區鑑定會改隸交通部(交通事業管理小組)。此方案下，雖交通部組織法第二十六條已有「交通部因業務需要，得報請行政院核准，設各種委員會」之規定，於既有之員額內可設置各種委員會，惟因另涉及十二區鑑定會、覆議會既有人力之移撥，仍應修訂交通部組織法，擴編移撥員額後即能繼續執行鑑定及覆議業務。本方案只是行政隸屬的不同，與現行制度幾無差異。

表 6.3 設於交通部位階下各中期方案之綜合比較

項 目	方 案	一	二	三	四	五	六
	鑑 定	交通部 (中辦)	運研所	公路 局、 高公局	公路 局、 高公局	公路 局、 高公局	公路 局、 高公局
	覆 議	交通部 (中辦)	運研所	交通部 (中辦)	運研所	公路 局、 高公局	公路 局、 運研所
1.便民性		10	10	9	9	9	9
2.上下層行政關係		10	10	10	7	10	9
3.公正性與公信力		10	10	10	10	7	8
4.品質與技術之提昇		7	7	7	7	7	10
5.與隸屬機關相容性		10	5	10	5	10	9
6.修法複雜性		9	9	8	7	8	7
合 計		56	51	54	45	51	52

註：得點愈高，表愈有利。

### 6.2.3 行車事故鑑定組織設於交通部位階下之中期方案配套措施

交通部各所屬機關成立鑑定會或覆議會相關之配套措施詳如附件七至附件十。本節僅就有關臺灣省十二區車輛行車事故鑑定委員會及臺灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會業務移由交通部（交通事業管理小組）辦理乙案（方案一），說明目前組成方式及未來業務移撥相關配套措施：

#### 一、目前組成方式

- 1.臺灣省十二區車輛事故鑑定委員會係依「臺灣省各區車輛行車事故鑑定委員會暫行組織規程」成立，各區鑑定委員會主任委員係由臺灣省政府以現職人員派兼，目前各區共有秘書、技士及書記等職員三十七人及工友十二人。此外，委員則選聘適當學者、專家擔任之。
- 2.臺灣省車輛行車事故鑑定覆議委員會係依「臺灣省車輛行車事故鑑定覆議委員會設置要點」成立之任務編組，其主任委員（一人）、執行秘書（一人）及幹事（二人）均由臺灣省政府以現職人員兼任（另有約僱人員三人），委員則選聘適當學者、專家兼任之。

#### 二、未來配合措施

- 1.臺灣省十二區鑑定會業務未來如由交通部交通事業管理小組辦理，需將目前臺灣省十二區鑑定會人員納編於交通部編制內，並依交通部組織法第二十六條規定設置各區車輛行車事故鑑定委員會，俾分別定期召開該區鑑定會議。另每年需相對編列足夠之經費。
- 2.臺灣省車輛行車事故鑑定覆議委員會業務未來如由交通部交通事業管理小組辦理，建議一併將該會現任執行秘書（本職為專員）及兩位幹事（本職為技正及科員）納編於交通部編制內，並依交通部組織法第二十六條規定設置車輛行車事故鑑定覆議委員會俾定期召開覆議鑑定會議。另每年亦需相對編列足夠之經費。

## 6.2.4 建立案件分案制度

為達社會資源合理分配之政策目標，就中期而言，應修正「公路法」與「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」將保險業納入考量，並建立案件分級處理之制度，由產險公司從事大部份的行車事故鑑定工作，而公設的鑑定機關則只接受法院之囑託，鑑定較複雜或有爭議的傷亡與重大財損的事故案件，案件分案制度之優缺點如表 6.4 所示。希冀藉由案件分案處理之制度，達到社會資源有效分配之政策目標。

表 6.4 部分事故案件轉移保險業者辦理方案優缺點分析比較表

項 目 單 位	優 點	缺 點
保 險 業 者	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.縮短體傷及財損理賠的時程，提昇車險之服務品質。</li> <li>2.即時處理時效提昇，減少事故當事人爭端及訴訟案件。</li> <li>3.強化保險專業領域，培養民間單位之鑑定專業人才。</li> <li>4.配合採取收費制度，建立使用者付費觀念，增加保險公司收費收入。</li> <li>5.增加理賠機制，教育民眾正確認知。</li> <li>6.協助鑑定作業並強化經驗學習交流，提昇整體鑑定品質。</li> <li>7.逐步建立民間市場，增加就業機會。</li> <li>8.縮短整體鑑定作業時程，減少社會成本支出。</li> <li>9.事故當事人權益容易保障。</li> <li>10.減少鑑定案件量，降低鑑定會作業負擔。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.欠缺將案件轉移至保險業者之法律依據，須由保險業者（公會）自律。</li> <li>2.增加保險公司成本支出。</li> <li>3.增加當事人(被保險人)成本支出。</li> <li>4.對於未保任意險者，理賠協調作業較為困難。</li> <li>5.理賠協調未成立者仍申請鑑定。</li> <li>6.對當事人之權益保障，較不具公信力。</li> </ol>

### 6.2.5 推動車輛強制財損保險機制

目前我國之法令規定，所有之車輛均需投保「強制汽車責任險」，但因此保險係屬「無過失」賠償人體傷亡，所以產險公司不需調解此部分有關事故當事人人體傷亡之理賠，至於車損之部分，因係由當事人自付，因此產險公司在考量處理成本及法律授權下，對於僅投保「強制汽車責任險」但未投保任意險的車輛，並不主動提供服務亦不積極參與調解，造成目前產險公司於鑑定作業中扮演之角色功能並不彰顯。

舉例而言，倘發生事故之甲乙兩造當事人皆僅投保「強制汽車責任險」，則因強制汽車責任險僅保障人體傷亡部分，倘事故案件較輕微，僅涉及財損，則產險公司將不會積極主動出面協調，造成此類案件必須自行調解，或送到調解委員會，或送往公設之鑑定會，甚或送請法院處理，增加政府之負擔與社會資源之浪費。另一方面，倘甲乙兩造當事人其中之一或雙方，投保有任意險，則保險公司為保障其公司及保戶之權益，即會積極出面，主動協調理賠事宜，以化解雙方之爭議，因此，雙方當事人可減少申請鑑定或法院訴訟之冗長過程，並可迅速獲得賠償。

惟現況實質上產險公司（公會）對投保有任意險的車輛事故已扮演舉足輕重之角色，當交通事故發生時，產險公司對於投保有任意險的車輛為保障產險公司及保戶之權益，已主動提供服務，因此，未來倘所有車輛皆投保車輛強制財損保險，產險公司將對所有交通事故當事人主動提供服務，調解事故紛爭，縮短理賠時效，則可達到社會資源有效運用之目的，同時亦可減少公設鑑定機關之案件數量。因此建議中期應積極研擬強制性車輛財產損失責任保險制度之相關法規，逐步推動強制車輛財損保險機制，以達成事故鑑定制度政策規劃之目標。

## 6.3 行車事故鑑定制度之短期策略

現階段在符合現有公路法法令規定之限制與鑑定業務得以順利推動之條件下，特研擬我國行車事故鑑定制度之短期

措施。

鑑定業務移撥省府後，因精省預算逐年遞減，致影響事故實地勘察，且案件每年均以百分之十至十五業務量成長，臺灣省十二區鑑定委員會八十二年鑑定案件數 8,011 件，九十二年鑑定案件數 16,679 件相較成倍數成長，需加開會議消化案件，另為解決廳舍問題，每年均由業務費勻支 100 萬至 200 萬作為遷移辦公房舍整修費用，無非雪上加霜致使各區經費使用益加拮据。

員額自民國九十一年起凍結出缺不補，各區員工因工作繁重職等低，又因職缺凍結無升遷機會，員工缺額情形自九十二年起加速發生。至 93 年 5 月底止已缺額達技士 2 人，書記 4 人。導致人力嚴重不足，造成案件積壓，各區因應時限均在加速處理積壓案件，實有影響鑑定品質，且任何提升鑑定品質之革新作法（如電腦動態模擬分析等）均受限人力及物力之嚴重不足而無法推動辦理。

以臺北縣區鑑定會為例，九十二年鑑定完成 2,100 案，但仍留案 467 案，每案均需等候 3 個月以上方能鑑定完成，嚴重影響民眾權益及政府為民服務形象。

為解決此燃眉之急，特研擬以下幾點短期方案：

#### 一、組織定位與整併問題之處理

行政院人力服務評鑑團建議臺灣省政府短期朝整併組織之方向，然經由合併十二區鑑定會為北、中、南、東四區車鑑會，然經由本研究 5.5 節之分析，因整併後事故當事人洽公辦理申請作業、查詢案件或出席鑑定會議將造成民眾行程的不便，尤其對體傷之當事人更造成嚴重困擾，故民眾之接受度程度低。再輔以整併後各區行車事故鑑定委員會之所管轄之幅員遼闊，各委員們無法全盤掌握地理環境，經費及人力均顯不足（路程及時間均加長）無法完成現場勘驗、蒐集跡證相關之鑑定業務前置作業，易導致鑑定品質低落，公信力不足。另如僅整併轄區範圍及鑑定案件數而不考慮整併後之合理的員額，則對整併後之各區車鑑會之員工將造成更加沉重的壓

力衝擊，爰此，仍以維持現行之十二區鑑定會為宜。

另有關行政院人力服務評鑑團建議國道案件委託十二區鑑定機關業務辦理部分，在政府組織再造精減人事成本的原則下，現行並不宜再新增設機關單位。另就業務量層面而言，民國九十二年臺灣省十二區鑑定案件數16,679案，配合「鑑定及覆議規費收費辦法」實施後以臺北市九十二年案件數為收費前62%計算，估計約10,341案，其中國道案件約占總案件量之7%~9%，是以年僅約730案至930案，若以業務量評估，在各區車鑑會之案件數已減輕業務量壓力下，國道鑑定暨覆議業務應無需另設專責機關人力，可併由各區車鑑會繼續辦理，另分屬各區對民眾亦有其便利性。

短期而言，為符合「公路法」第六十七條之規定，可考慮以下三種可行方案：

- (1)方案一：維持現行省府各區鑑定會、覆議會處理全部之事故鑑定及覆議案件（國道部分由交通部委託省府辦理）。
- (2)方案二：依照交通部原先之規劃，現行省府各區鑑定會、覆議會處理省道、縣道、鄉道、專用公路及市區道路之案件，國道案件由高速公路局與運輸研究所分別辦理國道案件之鑑定與覆議。
- (3)方案三：現行省府各區鑑定會、覆議會處理省道、縣道、鄉道、專用公路及市區道路之案件，國道案件由交通部（交通事業管理小組）分別成立鑑定會與覆議會。

就法源層面而言，方案一無須修正任何之法源。方案二高速公路局與運輸研究所目前之組織與業務執掌皆未包含國道之鑑定與覆議業務，因此需修正前開二機關之組織法；另方案三由交通部（交通事業管理小組）分別成立鑑委會與覆議會，因交通部組織法第二十六條已有「交通部因業務需要，得報請行政院核准，設各種委

員會」相關規定，應修法之需要，惟方案二與方案三均尚需考量現行交通部（交通事業管理小組）、高速公路局與運輸研究所三機關之員額負擔能否因應之實際問題。

綜合以上各項論述，因此建議短期採方案一，在「公路法第六十七條」修正之前，交通部暫先依據行政程序法第十五條或第十九條之規定，委託省府所屬十二區車輛行車事故鑑定委員會與覆議委員會繼續承接交通部委託辦理國道案件鑑定工作，代辦所需行政作業經費，請交通部編列年度預算撥付。因公路法第六十七條並未明定國道鑑定會與覆議會之成立期限，因此應暫無違反公路法之虞，惟就中長期而言，交通部仍應針對公路法第六十七條研提修正草案，以謀求整體解決之道。

行政程序法第十五條：

「行政機關得依法規將其權限之一部分，委任所屬下級機關執行之。行政機關因業務上之需要，得依法規將其權限之一部分，委託不相隸屬之行政機關執行之。前二項情形，應將委任或委託事項及法規依據公告之，並刊登政府公報或新聞紙。」

行政程序法第十九條：

「行政機關為發揮共同一體之行政機能，應於其權限範圍內互相協助。行政機關執行職務時，有下列情形之一者，得向無隸屬關係之其他機關請求協助：一、因法律上之原因，不能獨自執行職務者。二、因人員、設備不足等事實上之原因，不能獨自執行職務者。三、執行職務所必要認定之事實，不能獨自調查者。四、執行職務所必要之文書或其他資料，為被請求機關所持有者。五、由被請求機關協助執行，顯較經濟者。六、其他職務上有正當理由須請求協助者。」

前項請求，除緊急情形外，應以書面為之。

被請求機關於有下列情形之一者，應拒絕之：一、

協助之行為，非其權限範圍或依法不得為之者。二、如提供協助，將嚴重妨害其自身職務之執行者。被請求機關認有正當理由不能協助者，得拒絕之。

被請求機關認為無提供行政協助之義務或有拒絕之事由時，應將其理由通知請求協助機關。請求協助機關對此有異議時，由其共同上級機關決定之，無共同上級機關時，由被請求機關之上級機關決定之。被請求機關得向請求協助機關要求負擔行政協助所需費用。其負擔金額及支付方式，由請求協助機關及被請求機關以協議定之；協議不成時，由其共同上級機關定之。」

## 二、實施收費制度

現行保險理賠制度之不儘健全，保險公司無提供當事人所需的協助，致使一些原本可透過保險機制解決之案件被迫移送至鑑定機關處理，造成鑑定案件數量增加及工作負荷加重，收費制度實施後，可改善此一部分之問題。

「臺灣省車輛行車事故鑑定及覆議收費辦法」於九十三年八月三日正式實施，鑑定案件每件收費 3,000 元，覆議案件每件收費 2,000 元，期藉由收費制度，以降低申請鑑定案件數量。惟部份當事人將轉向法院或調解委員會申訴。

## 三、改善目前工作環境

### 1.房舍問題改善

有關辦公房舍之問題，財政部於九十三年一月十五日「研商臺灣省政府所屬七區車輛行車事故鑑定委員會使用交通部公路總局各監理站所辦公房舍事宜」會議中決議事項如下：

- (1)臺灣省十二區車輛行車事故鑑定委員會業務之歸屬，在臺灣省政府功能業務與組織調整前，業經行政院核定劃歸臺灣省政府，經省後臺北縣區等七區車鑑會使

用交通部公路總局經管之國有房地應隨同業務移交臺灣省政府接管，請臺灣省政府會同公路總局先確定該七區車鑑會使用範圍後，辦理管理機關變更登記為臺灣省政府。至使用範圍非屬單獨之基地及建號者，得以持分方式辦理管理機關變更。

(2)據交通部代表表示，公路總局各監理站現使用之辦公房舍已顯不足，惟其長期整體規劃利用需要，請臺北縣區等七區車鑑會積極另覓適當辦公場所，於騰空現使用房地後，同意由公路總局辦理撥用。

辦公房舍為工作的基礎環境，不能因為組織調整或國庫財政狀況不佳而不予處理，因此短期雖無急迫性之問題，惟長期仍建議應作整體之規劃。

## 2.經費問題改善

鑑定業務移撥省府後，因精省預算逐年遞減，致影響事故實地勘察，且案件每年均以百分之10至15業務量成長，需加開會議消化案件，另為解決廳舍問題，每年均由業務費勻100萬至200萬作為遷移辦公室整修費用，致使各區經費使用益加拮据。

因應國道業務委託省府辦理，故交通部應每年以經費補助方式協助省府辦理鑑定業務，惟有效解決方式應由交通部協助臺灣省政府向相關主計單位據理力爭，要求調整年度預算經費，重新加以確實編列，以維持鑑定業務順利推展。

另有關鑑定人員的年度教育訓練及相關業務進修工作，建議由交通部持續適當加以補助。

## 3.人力問題改善

國內目前缺乏事故現場處理之科學蒐證設備，以及蒐證技術研發仍未成熟。處理員警若蒐證不足，恐難獲得日後事故鑑定所需之資訊，進而影響鑑定品質。此外歷年來申請鑑定案件數呈現逐年增加之趨勢，而鑑定會

人員編制並未相對擴編，僅依靠不足 40 人之專任人員，繁重之工作量對鑑定品質造成相當大之影響。

現行臺灣省十二區鑑定會民國九十至九十二年每年處理 15,285 件。未來收費後，案件成長率如以臺北市九十二年案件數為收費前的 62% 計算，估計全年鑑定件數亦達 9,475 件。相對的，其編制人力卻過於精簡，缺額亦久未補齊，反映其現況工作負荷過重，除嚴重打擊工作人員士氣外，更說明現制下根本無法進行鑑定技術之研發，直接影響鑑定品質，造成事故當事人權益之傷害。

雖案經人事行政局於九十三年五月四日召開研商「臺灣省十二區車輛行車事故鑑定委員會組織及員額」會議，決議出缺職務暫以契僱方式進用人力，所需經費請交通部及主計處協助，惟此契僱方式進用人力並非長久之計，建議行政院人事行政局儘速解除臺灣省十二區鑑定委員會人事凍結之命令。

另現行臺灣省十二區鑑定委員會之編制分別為秘書、技士、書記三種職位，因秘書與書記係屬一般行政人員，技士則屬技術人員，因職系不同與職等不連續不能調升，人事結構有違組織管理之原理，影響工作士氣，因此建議行政院人事行政局應正視此一問題，並應尋求解決之道。

#### 四、引進保險機制

目前我國之法令規定，所有之車輛均需投保「強制汽車責任險」，但因此保險係屬「無過失」賠償人體傷亡，所以產險公司不需調解此部分有關事故當事人人體傷亡之理賠，至於車損之部分，因係由當事人自付，因此產險公司在考量處理成本及法律授權下，對於僅投保「強制汽車責任險」但未投保任意險的車輛，並不主動提供服務亦不積極參與調解，造成目前產險公司於鑑定作業中扮演之角色功能並不彰顯。

舉例而言，倘發生事故之甲乙兩造當事人皆僅投保「強制汽車責任險」，則因強制汽車責任險僅保障人體

傷亡部分，倘事故案件較輕微，僅涉及財損，則產險公司將不會積極主動出面協調，造成此類案件必須自行調解，或送到調解委員會，或送往公設之鑑定會，甚或送請法院處理，增加政府之負擔與社會資源之浪費。另一方面，倘甲乙兩造當事人其中之一或雙方，投保有任意險，則保險公司為保障公司及保戶之權益，即會積極出面，主動協調理賠事宜，以化解雙方之爭議，因此，雙方當事人可減少申請鑑定或法院訴訟之冗長過程，並可迅速獲得賠償。

惟現況實質上產險公司（公會）對保有任意險的車輛事故已扮演舉足輕重之角色，當交通事故發生時，產險公司對於投保有任意險的車輛為保障產險公司及保戶之權益，已主動提供服務，因此，未來在鑑定案件實施收費制度以後，將會有部分之簡易鑑定案件因不願支付鑑定規費移轉至產險公司處理，產險公司扮演之角色將更加重要。

因此本研究建議，短期應協調產險公會，鼓勵產險公司積極提供僅投保「強制汽車責任險」車輛之行車事故案件調解賠償服務，並透過產險公會協調產險公司達成共識，增訂「財產保險業協助行車事故案件調解賠償辦法」，使產險公司可以主動協助事故當事人處理行車事故案件之調解賠償相關事宜，引導產險公司間良性的競爭，以減少事故當事人之紛爭與培養產險公司從事交通調查、分析、鑑定、調解、理賠等作業能量，奠定日後推動強制汽車財損責任保險之基礎。

而就中長期觀之，應積極推動鑑定案件之分案制度，並積極推動強制汽車財損責任保險之立法，以追求社會資源合理分配之政策目標。

## 五、提昇鑑定品質

鑑於交通事故肇事責任之釐清為善後處理之重要事項，而國內目前主管肇事鑑定係屬政府機關，一般人民及司法機關等皆仰賴提供此項鑑定服務，因公務預算及人力有限，如欲提昇其專業鑑定品質，則有必要大力推

動相關研發與專業人才培訓工作並導引民間機構共同參與，方屬永續的作法。

交通部自九十二年度起補助中央大學、交通大學、逢甲大學與成功大學四所國內大專院校設置「車輛行車事故鑑定研究中心」，其任務包含：研發交通事故鑑定技術並辦理技術移轉、舉辦鑑定技術學術研討會、回饋相關計畫之成果供相關機關參考使用等，俾結合鑑定知識理論及實務經驗之結合，以提昇國內事故鑑定技術品質與能量。

短期公設鑑定組織可經由與車輛行車事故鑑定研究中心合作，藉由「加強會前之幕僚作業」、「編訂行車事故鑑定作業手冊」及「鑑定作業準則法制化」等措施著手，提昇部分之鑑定品質；惟就鑑定制度長遠之發展而言，除應從整體之制度面，健全公私之組織制度著手外，更應積極於短期內推動行車事故相關公設機關鑑定人員和民間從業人員之教育訓練，有計畫的培養鑑定專業人才，方能徹底提昇鑑定品質。



## 第七章 結論與建議

### 7.1 結論

本研究從我國現行車輛行車事故鑑定機構之合理人力需求與成本等方面著手，作為後續推估各種可能之事故鑑定組織方案之市場可行性分析的依據。此外本研究更針對事故鑑定業務全面委由民間辦理、委由法人辦理、及將十二個地區鑑定會裁併成四個區域事故鑑定委員會等分析，研擬我國車輛行車事故之長期發展方案。研究之結論分別說明如后。

- 一、基於「維護社會公義」與「回饋安全改善」兩大前提，無論任何鑑定制度作業機制，必以能滿足各階層民眾之需求為最優先之考量，且過程作業應充分滿足公權力之程序正義，賦予當事人尋求保護自我權益之權利。此外為避免社會資源之不當與重複浪費，鑑定制度應設立案件受理之門檻，並於機制內建立知識與經驗累積之回饋功能。
- 二、由於精省作業後，原臺灣省所屬各區鑑定會暨覆議會失去足夠人力與經費資源，以致嚴重影響業務的正常推動，其中最主要的為辦公房舍問題、人力問題以及經費問題。
- 三、目前臺灣省覆議會及各區鑑定會之法源基礎為「臺灣省政府功能業務與組織調整暫行條例」，而後續的組織定位不明，因此，直接嚴重地影響鑑定會工作人員的工作心態及效率，並間接影響鑑定作業品質及當事人的權益保障。
- 四、鑑定委員會組織編制不符實際需求，其問題包括：目前鑑定委員屬兼任制，且任期受限僅能二任，遴聘困難，專任人員職系編制不合理，且人力嚴重不足，加

以欠缺鑑定人員培育管道，造成鑑定品質不易提昇。

五、近年來鑑定案件不斷成長，而鑑定會的人力並未相對增加，其沈重的案件量壓力，對於鑑定會及覆議會而言，已達無法負荷之狀況，進而影響到鑑定作業品質以及當事人的權益。

六、由於缺乏鑑定人員的培育管道，其鑑定技術多依靠個人素養與經驗，以及資深人員的經驗傳承，加以案件量過多，遂造成鑑定技術無法提昇，影響鑑定品質。

七、臺灣省政府短期朝整併組織之方向，合併十二區鑑定會為北、中、南、東四區車鑑會之建議，因整併後事故當事人洽公辦理申請作業、查詢案件或出席鑑定會議將造成民眾行程的不便，尤其對體傷之當事人更造成嚴重困擾，故民眾之接受度程度低。再輔以整併後各區行車事故鑑定委員會之所管轄之幅員遼闊，各委員們無法全盤掌握地理環境，經費及人力均顯不足（路程及時間均加長）無法完成現場勘驗、蒐集跡證相關之鑑定業務前置作業，易導致鑑定品質低落，公信力不足。另如僅整併轄區範圍及鑑定案件數而不考慮整併後之合理員額，則對整併後之各區車鑑會之員工將造成更加沉重的壓力衝擊。

八、國道之鑑定與覆議業務由交通部指定所屬機關辦理係公路法第六十七條第一項條文所規定，惟配合「鑑定及覆議規費收費辦法」實施後，各區案件數量應該會相對減少，因此在各區車鑑會之案件數已減輕業務量壓力下與考量便民性和未來性，國道鑑定暨覆議業務應無需另設專責機關人力，可併由各區車鑑會繼續辦理。

九、本研究對桃、竹、苗之事故當事人或關係人之鑑定收費調查結果顯示，民眾對事故鑑定收費相當敏感，受訪者中有 43.37%表示「如果每件收取 3,000 元之鑑定

費，將不會申請鑑定」。如果鑑定費提高至每件 5,000 元，則僅剩 1.21% 之受訪者願意支付此項收費申請鑑定。此項調查結果顯示事故鑑定業務開放民間辦理（私人鑑定公司）之市場需求可能不如預期，本研究初步評估無法滿足鑑定專業之民間市場，換言之市場評估不盡理想。且受限軍司法囑託及民眾申請案件之不同屬性，在市場及利潤均有限之情況下，寄望藉由私人鑑定公司以提昇事故鑑定品質技術及研發水準之期許可能性不高。

十、現行法令並未限制民間機構辦理行車事故鑑定業務，故「法人化」目前並未設限，惟由於鑑定業務涵蓋司法案件特性及相關專業技術，在達到「公平性」「公正性」之目標前題下，受限各項問題及隱憂，於短期內將公設鑑定會法人化處理並不可行。

十一、參考美國、日本等先進國家與我國現行之制度，保險公司的加入可使部分簡易案件透過保險機制解決，不需再移送至鑑定機關處理，可減少鑑定機關鑑定案件數量與國家資源之浪費。

十二、保險公司以及私人鑑定公司之設立，未如公設鑑定機關之公正立場，其鑑定結果可能會偏向委託付費之當事人，因此其鑑定結果未必公正公平。因此若將全部之案件委由保險公司以及私人鑑定公司從事鑑定，對於弱勢團體及無力付出龐大費用的當事人而言，反而降低了社會公平正義，造成無限傷害。

十三、在私人鑑定公司缺乏市場誘因之情況下，為兼顧永續經營、社會公平與資源有效運用，將爭議案件由公設鑑定機關辦理，簡易案件由保險公司辦理之公私並行制，可為我國鑑定制度長期規劃的方向。公私並行制度中，公設鑑定機關辦理爭議案件，具有公信力，並可維護公平正義保障弱勢團體；保險公司辦理簡易

案件，可縮短理賠時間，減少國家資源之浪費，且保險公司可與公設鑑定機關於爭議案件上互相比較，對於提昇鑑定技術及品質亦有相當助益，兩者截長補短，相輔相成。

## 7.2 建議

本研究經上述各議題之分析研究，對我國長期事故鑑定之可能組織進行探討後，茲提供以下之建議，以作為進行實質組織設計之參考。

我國行車事故鑑定制度之發展規劃具體措施時程表相關之具體措施與主協辦機關詳如表 7.1。本研究建議未來的行車事故鑑定組織與制度應朝向「公私並行制度」的方向規劃與設計，私的部分可逐步建立由產險公司（公會）負責部份事故之調查、鑑定、調解及理賠，以引進民間參與機制，合理有效運用社會資源。至於公的部分，則保有現行公設行車事故鑑定機關制度，並加以逐步改進，建立其科學分析與鑑定能量，俾維護社會公平正義，最終創造政府、民眾與產險業者三贏之理想目標。

為使我國未來之鑑定制度朝公私並行制度之方向規劃，短期內應維持現行省府各區鑑定會與覆議會制度，改善目前鑑定機關之相關人事、房舍與經費等問題，並採行收費制度，以減少案件量及提高鑑定品質。另就業務量與便民之考量，國道鑑定業務由交通部託省府辦理。此外，更應積極推動行車事故鑑定技術研究與教育訓練，培養政府及民間鑑定專業人才。保險業短期應增訂「財產保險業協助行車事故案件調解賠償辦法」，使產險公司可以主動協助事故當事人處理行車事故案件之調解賠償相關事宜，以奠定日後推動強制汽車財損責任保險之基礎。

就中期而言，應修訂公路法，建立案件分級制度，將簡易案件移轉產險業者辦理，並研擬強制性的汽車財產損失責任保險制度之相關法規及配套措施。至公設鑑定組織之歸屬方面，建議行政院研考會納入行政院組織再造整體考量評估，配合「中央行政機關組織基準法」，檢討我國公設鑑定機關之鑑定業務功能，歸屬適當的中央機關辦理。

長期而言，應積極建立產險業者辦理行車事故調查、分析、鑑定、調解、理賠等作業的完整制度，與實施強制性的汽車財產損失責任保險制度。並配合調整公設行車事故鑑定機關之組織與功能，建立其科學分析與鑑定之能量，以維護社會公平正義與符合社會資源合理分配，達到政府、民眾、產險業者三贏之政策目標。

表 7.1 我國行車事故鑑定制度之發展規劃具體措施時程表

期 程	具 體 措 施	主（協）辦機關
短期 (一年)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.維持現行省府各區鑑定會、覆議會制度，而國道鑑定業務則由交通部委託省府辦理。</li> <li>2.各鑑定會、覆議會配合「規費法」規定，採行收費制度。</li> <li>3.改善目前各區鑑定會、覆議會工作環境： <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)改善辦公房舍問題。</li> <li>(2)改善經費不足，與逐年刪減之問題。</li> <li>(3)改善人力不足、編制不足與出缺不補等問題。</li> </ol> </li> <li>4.強化汽車保險整體機制之發揮，協助行車事故發生後之調解賠償。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)產險公會增訂「財產保險業協助行車事故案件調解賠償辦法」。</li> </ol> </li> <li>5.推動行車事故鑑定技術研究與教育訓練，培養鑑定專業人才，提昇鑑定品質。</li> </ol>	<p>交通部、臺灣省政府</p> <p>臺灣省政府、高雄市政府</p> <p>臺灣省政府（交通部、國有財產局、主計處、人事行政局）</p> <p>交通部、金管會、金管會保險局、產險公會、產險公司、臺灣省政府</p> <p>交通部（內政部、金管會保險局）</p>
中期 (三年)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.依據「中央行政機關組織基準法」，檢討將鑑定業務改歸適當的中央機關，例如：運輸安全委員會、交通部、或內政部警政署，並配合修訂公路法。</li> <li>2.修訂公路法，建立案件分級制度，將簡易案件移轉保險業者辦理。</li> <li>3.研擬強制性的汽車財產損失責任保險制度之相關法規與章程。</li> </ol>	<p>行政院研考會、交通部（內政部）</p> <p>交通部（金管會保險局、產險公會、產險公司）</p> <p>金管會保險局、交通部</p>

<p>長期 (七年)</p>	<p>1.建立產險業者辦理行車事故調查、分析、鑑定、調解、理賠等作業的完整制度。</p> <p>2.實施強制性的汽車財產損失責任保險制度。</p> <p>3.調整公設事故鑑定機關之組織與功能，並建立其科學分析與鑑定之能量。</p>	<p>金管會保險局（交通部）</p> <p>金管會保險局（交通部）</p> <p>行政院研考會（運輸安全委員會、交通部）</p>
--------------------	---	--



## 參考文獻

- [1] 刑事訴訟法。
- [2] 公路法，交通管理常用法令彙編，交通部道安委員會、臺北市監理處編印，民國 91 年 12 月。
- [3] 強制汽車責任保險法法令彙編，財政部保險司編印，民國 93 年 5 月。
- [4] 中央行政機關組織基準法。
- [5] 張新立，如何加強我國行車事故鑑定作業之功能，全國車輛行車事故鑑定、分析與處理技術研討會論文集，交通部運研所，民國 80 年 11 月，p57-p68。
- [6] 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。
- [7] 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。
- [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] 赴日考察「道路交通事故鑑定作業實務」出國報告書，交通部運輸研究所，民國 88 年 6 月。
- [10] 林健立，赴美研習電子收費、車輛號牌、及行車事故管理制度出國報告書，交通部，民國 88 年 8 月。
- [11] 張新立等，「行車事故鑑定制度改善方案與相關運作機制研擬之探討」，89 道路交通安全與執法研討會論文集，p163-p176，民國 89 年 6 月。
- [12] 提升行車事故鑑定品質及建立交通事故鑑定師制度之研究，交通部運輸研究所，民國 90 年 7 月。
- [13] 運輸安全法制、組織與政策運作機制之研究，交通部運

輸研究所，民國 92 年 4 月。

- [14] 事故鑑定組織改革之建議，交通部運輸研究所，民國 93 年 7 月。
- [15] 椎木綠司著，陳國璋譯，汽車事故損害賠償之理論與實際，財團法人保險事業發展中心，民國 82 年 10 月。
- [16] 賴曜賢、徐當仁，美國汽車保險制度之研究－兼論中美汽車保險制度之比較，臺北市產物保險商業同業公會，民國 77 年 10 月。
- [17] 廖述源、胡宜仁、姜麗智，日本汽車保險制度之研究－兼論中日兩國汽車保險制度之比較，臺北市產物保險商業同業公會，民國 77 年 7 月。

## 附記

本研究建議我國未來的行車事故鑑定組織與制度應朝向「公私並行制度」的方向，逐步改進現行公設行車事故鑑定機關制度並引進民間參與機制，建立產險公司（公會）負責部份事故之調查、鑑定、調解及理賠，以合理有效運用社會資源與維護社會公平正義，最終創造政府、民眾與產險業者三贏之理想政策目標。

惟考量目前推動之時機尚未成熟，建議中長期之發展規劃視未來「行政院組織法」、「行政院功能業務與組織調整暫行條例」及「中央政府機關總員額法」之立法進度，予以配合調整，再伺機研議推動。至於報告中所提短期之具體措施部分，臺灣省各區車鑑會及覆議會已於93年8月3日依據「規費法」採行收費制度，執行以來申請鑑定及覆議之案件均大幅減少（約減少50%），相關之人力、物力不足問題已略有改善，因此目前應優先推動提升鑑定技術，並進一步促成與相關保險單位和業者洽談增訂「財產保險業協助行車事故案件調解賠償辦法」，以助中長期工作之推動。

於研究過程中，本所藉由發函和舉辦座談會之方式，蒐集臺灣省政府經建組、各區鑑定會與覆議會提供寶貴意見（詳附錄十一與附錄十二），並多次與行政院金融管理委員會保險局、財團法人保險事業發展中心和交通部法規會、人事處與路政司等單位研商相關之推動細節，使得本研究得以完成，並順利陳報交通部和行政院，在此一併感謝。

其次要感謝所內各位長官與同仁的鞭策與指導，尤其是黃所長德治於研究期間給予的啟發與指導，乃為本研究最大之助力。報陳行政院期間，亦承蒙行政院與行政院研究發展考核委員會等相關單位提供寶貴意見與建議（附錄十三），使得本研究更臻完善。（本所回覆意見詳附錄十四）

最後感謝行政院黃參議進興給予本案最大的支持與協助，在此希望本研究之相關議題能有再深入探討之機會，並盼

本研究能成為政策推動、實務運作與相關研究之參考依據，  
以共創我國美好的將來。

# 附 錄



## 附錄一 現有行車事故鑑定制度下之單位鑑定案件成本分析

以現況十二區車鑑會之預算成本是由其會內軟硬體設備設置費與會務人員薪資及維護費構成車鑑會總成本，在總成本下分為直接成本、間接成本、其他成本三類。而直接成本內又分成人工成本、設備成本與其他成本（耗材、通訊、郵遞等），而間接成本內亦有隨案件量增減之人工成本、設備與維護成本（桌椅、房舍器具）等，而在其他因素成本為文具與紙張之使用隨案件量之增減而有所改變。

### 1.1 直接成本之人工成本

直接人工成本是車鑑會之委員出席費及職員之薪資（人員薪資採其現有編制職等之最高俸額）總合，職員之薪資以月薪 $\times 14.5$ 月（12月+1月績效+1.5月年終獎金）來計量，車鑑會各職等人數以 Ma 表示主任委員數，Mb 以表示委員數，Mc 以表示秘書數，以 Md 表示技正數，以 Me 表示組長數，以 Mf 表示技士數，以 Mg 表示組員數，以 Mh 表示辦事員數，以 Mi 表示書記數，以 Mj 表示雇員數，Mk 以表示技工（司機）數，以 Ml 表示工友數。而委員之出席費則以每年出席 48 次，每次出席費為 2000 元來計算，因此每年出席費為 96000 元。則直接成本之人工成本分析計算基準如表 1-1 所示。

表 1-1：直接人工成本分析計算基準表

人工成本						
	職 稱	薪 資	人 數	計 量	元/案	備 註
	主任委員	96,805	Ma	14.5	$96,805 \times 14.5 \times Ma / N$	N 為全年案件數
	委員	2,000	Mb	48	$2,000 \times 48 \times Mb / N$	全年開會 48 次，委員每次出席費 2000 元
	秘書	68,925	Mc	14.5	$68,925 \times 14.5 \times Mc / N$	
	技正	62,585	Md	14.5	$62,585 \times 14.5 \times Md / N$	
	組長	68,925	Me	14.5	$68,925 \times 14.5 \times Me / N$	
	技士	57,245	Mf	14.5	$57,245 \times 14.5 \times Mf / N$	
	組員	57,245	Mg	14.5	$57,245 \times 14.5 \times Mg / N$	
	辦事員	50,220	Mh	14.5	$50,220 \times 14.5 \times Mh / N$	
	書記	42,625	Mi	14.5	$42,625 \times 14.5 \times Mi / N$	
	雇員	25,124	Mj	14.5	$25,124 \times 14.5 \times Mj / N$	
	技工(司機)	31,435	Mk	14.5	$31,435 \times 14.5 \times Mk / N$	
	工友	29,715	Ml	14.5	$29,715 \times 14.5 \times Ml / N$	

表 1-2：臺灣省公設車鑑會計算單位鑑定案件直接人工成本分析

車鑑會	90 年至 92 年平 均案件數	單位鑑定案件數 之直接人工成本	估實施收費後剩 62%之案件數	單位鑑定案件數 之直接人工成本	主任委員： 北高兩市為專任 Ma=1 臺灣省為兼任 Ma=0
臺北市	648	16743	648	16743	Ma=1;Mb=14;Mc=1;Md=1; Mf=2;Mg=4;Mi=1;Mk=1;Ml=1
高雄市	2032	3642	1260	5874	Ma=1;Mb=8;Mc=1;Mf=1; Mh=2;Mi=1;Mj=2;Mk=1;Ml=1
臺灣省	15282	3080	9475	4968	Ma=0;Mb=72;Mc=12; Mf=21Mi=9;Ml=12
臺北縣區	1857	2380	1152	4440	Ma=0;Mb=6;Mc=1; Mf=3;Mi=1;Ml=1
桃園縣區	1836	2034	1138	3765	Ma=0;Mb=6;Mc=1; Mf=2;Mi=1;Ml=1
竹苗區	1439	2596	893	4798	Ma=1;Mb=6;Mc=1; Mf=2;Mi=1;Ml=1
臺中縣區	1182	3159	733	5845	Ma=0;Mb=6;Mc=1; Mf=2;Mi=1;Ml=1
臺中市區	1136	2685	704	4907	Ma=0;Mb=6;Mc=1; Mf=1;Mi=1;Ml=1
彰化縣區	968	3860	600	7141	Ma=0;Mb=6;Mc=1; Mf=2;Mi=1;Ml=1
南投縣區	444	5760	275	10314	Ma=0;Mb=6;Mc=1; Mf=1;Ml=1
嘉雲區	1531	2440	949	4515	Ma=1;Mb=6;Mc=1; Mf=2;Mi=1;Ml=1
臺南區	1601	2333	993	4315	Ma=0;Mb=6;Mc=1; Mf=2;Mi=1;Ml=1
高屏澎區	1662	2248	1030	4160	Ma=0;Mb=6;Mc=1; Mf=2;Mi=1;Ml=1
基宜區	808	3164	501	5661	Ma=0;Mb=6;Mc=1; Mf=1;Ml=1
花東區	818	3123	507	5594	Ma=0;Mb=6;Mc=1; Mf=1;Ml=1

在臺灣省十二區車鑑會目前編置主任委員十二人、委員七十二人（每區六人）、秘書十二人、技士二十一人、書記九人、工友十二人，而各區車鑑會之員額人數詳如表 1-2 所示。且依表 1-1 臺灣省公設鑑定委員會案件量估算出 90 至 92 年三年之各區案件平均值及假若收費後案件數為收費前 62%來計算直接人工成本如表 1-2 所示。如以臺北縣區車鑑會編制有兼任主任委員 1 人、兼任委員 6 人(Mb=6)、秘書 1 人(Mc=1)、技士 3 人(Mf=3)、書記 1 人(Mi=1)、工友 1 人(Ml=1)經人工成本計算基準表演算單位鑑定案件之人工成本為 2380 元及收費後預估剩 62%案件量之人工成本為 4440 元，在實施收費後單位鑑定案件數之直接人工成本較收費前多出 1731 元至 4554 元。

## 1.2 直接成本之設備成本

設備成本為電腦設備、會議室設備、勘察現場儀器設備、電腦軟體費及設備維護等，其各項設備之細目基本配備及單價如表 1-3。其中會議室設備、勘察現場儀器設備、電腦軟體費皆為固定其項總成本各為 206300 元、128000 元、2660000 元，而電腦設備之個人電腦是隨人員配置量而有增減，設備維護成本是以考量各設備之使用年限及維修費用按其金額來分攤概編為每年 200000 元，且各項基本設備皆有使用年限，並依其使用年限來分攤，分攤成本是以

該項設備成本除以使用年限為基準，並依全年案件數來計算單位鑑定案件之直接成本之設備成本分析基準表如表 1-4 所示。表中個人電腦數是隨職員人數而改變，以 M1 表示該車鑑會之職員數。

表 1-3：直接成本基本設備項目及單價

設備別	項 目	單 價	設備別	項 目	單 價
電腦設備	個人電腦	35,000	勘察現場儀器設備	數位相機	20,000
	電腦伺服器	100,000		雷達測速儀	64,000
	印表機	80,000		雷射測距槍	18,000
會議室設備	錄影設備	5,800		衛星定位儀	16,000
	錄音設備	4,000		反光背心等	10,000
	提示機	60,000	電腦軟體費	鑑定作業系統	2,500,000
	單槍投影機	67,000		一般電腦軟體	100,000
	現場模擬磁性螢幕	20,000		作業系統維護費	60,000
	電視機	20,000	設備維護		200,000
	放映機	4,500			
	叫號機	25,000			

表 1-4：直接設備成本分析計算基準

設備成本						
電腦設備						
	項 目	單價	數量	使用年限	元/案	備 註
	個人電腦	35,000	M1	4	$35,000 \times M1/4/N$	N 為全年案件數且分 4 年攤， M1 為職員數
	電腦伺服器	100,000	1	4	$100,000/4/N$	N 為全年案件數且分 4 年攤
	印表機	80,000	1	5	$80,000/5/N$	N 為全年案件數且分 5 年攤
會議室設備						
	錄影設備	5,800	1	8	$5,800/8/N$	N 為全年案件數且分 8 年攤
	錄音設備	4,000	1	8	$4,000/8/N$	N 為全年案件數且分 8 年攤
	提示機	60,000	1	5	$60,000/5/N$	N 為全年案件數且分 5 年攤
	單槍投影機	67,000	1	8	$67,000/8/N$	N 為全年案件數且分 8 年攤
	現場模擬磁性螢幕	20,000	1	6	$20,000/6/N$	N 為全年案件數且分 6 年攤
	電視機	20,000	2	6	$20,000 \times 2/6/N$	N 為全年案件數且分 6 年攤
	放映機	4,500	1	8	$4,500/8/N$	N 為全年案件數且分 8 年攤
	叫號機	25,000	1	5	$25,000/5/N$	N 為全年案件數且分 5 年攤
勘察現場儀器設備						
	數位相機	20,000	1	5	$20,000/5/N$	N 為全年案件數且分 5 年攤
	雷達測速儀	64,000	1	10	$64,000/10/N$	N 為全年案件數且分 10 年攤
	雷射測距槍	18,000	1	5	$18,000/5/N$	N 為全年案件數且分 5 年攤
	衛星定位儀	16,000	1	10	$16,000/10/N$	N 為全年案件數且分 10 年攤
	反光背心等	10,000	1	2	$10,000/2/N$	N 為全年案件數且分 2 年攤
電腦軟體費						
	鑑定作業系統	2,500,000	1	10	$2,500,000/10/N$	N 為全年案件數且分 10 年攤
	一般電腦軟體	100,000	1	5	$100,000/5/N$	N 為全年案件數且分 5 年攤
	作業系統維護費	60,000	1		$60,000/N$	N 為全年案件數
	設備維護	200,000		1	$200,000/N$	N 為全年案件數

再依 90 至 92 年三年之各區案件平均值及假若收費後案件數為收費前 62% 案件量來計算直接設備成本如表 1-5 所示。以臺北縣區車鑑會編制職員 6 人經設備成本計算基準表演算共 452096 元，按 90 至 92 年平均案件數為 1857 件，則需單位鑑定案件之設備成本為 243 元及收費後預估剩 62% 案件量為 1152 件之設備成本為 392 元。在實施收費後單位鑑定案件數之直接設備成本較收費前較多出 149 元至 589 元。

表 1-5：臺灣省車鑑會計算單位鑑定案件直接設備成本分析

車鑑會	90 年至 92 年平均案件數	單位鑑定案件數之直接設備成本	估實施收費後剩 62 %之案件數	單位鑑定案件數之直接設備成本	M1(職員數)
臺北市	648	1236	648	1236	M1=16
高雄市	2032	360	1260	580	M1=8
臺灣省	15282	345	9475	556	M1=54
臺北縣區	1857	243	1152	392	M1=6
桃園縣區	1836	241	1138	390	M1=5
竹苗區	1439	308	893	496	M1=5
臺中縣區	1182	375	733	605	M1=5
臺中市區	1136	383	704	617	M1=4
彰化縣區	968	458	600	739	M1=5
南投縣區	444	960	275	1549	M1=3
嘉雲區	1531	290	949	467	M1=5
臺南區	1601	277	993	446	M1=5
高屏澎區	1662	267	1030	430	M1=5
基宜區	808	527	501	850	M1=3
花東區	818	520	507	840	M1=3

### 1.3 直接成本之其他合計成本

在其他合計成本中含有水費、電費、郵資費、影印費、電話通訊費、網路費、警察見證費等，水費以每月 500 元計，而電費每月以 2500 元計，電話費每月以 5000 元計，網路通路費每月以 2500 元計，但郵費及影印費是與案件量相依，影印費每案需 53 元，每件案件從申請鑑定到郵寄鑑定意見書需郵資費 235 元。其計算單位鑑定案件之直接成本之其他成本分析基準表如表 1-6 所示。並依 90 至 92 年三年之各區案件平均值及假若收費後案件數為收費前 62% 來計算直接其他成本如表 1-7 所示。以臺北縣區車鑑會 90 至 92 年平均案件數為 1857 件，則需單位鑑定案件之設備成本為 583 元及收費後預估剩 62% 案件量為 1152 件之設備成本為 624 元，各區車鑑會在實施收費後單位鑑定案件數之直接設備成本較收費前較多出 41 元至 174 元。

表 1-6：臺灣省車鑑會計算單位鑑定案件直接其他成本分析基準

其他合計					
項 目	單 價	數量(月)	元/案	備 註	
水費	500	12	$500 \times 12 / N$	N 為全年案件數	
電費	2,500	12	$2,500 \times 12 / N$		
郵資費	235		235		
影印費	53		53		
電話費	5,000	12	$5,000 \times 12 / N$		
網路費	2,500	12	$2,500 \times 12 / N$		
警察見證費	200		200		

表 1-7：臺灣省車鑑會計算單位鑑定案件直接其他成本分析

車鑑會	90 年至 92 年平均案件數	單位鑑定案件數之直接其他成本	估實施收費後剩 62 % 之案件數	單位鑑定案件數之直接其他成本	備 註
臺北市	648	531	648	531	
高雄市	2032	520	1260	523	
臺灣省	15282	614	9475	675	
臺北縣區	1857	583	1152	624	
桃園縣區	1836	584	1138	626	
竹苗區	1439	603	893	656	
臺中縣區	1182	622	733	687	
臺中市區	1136	626	704	694	
彰化縣區	968	645	600	725	
南投縣區	444	799	275	973	
嘉雲區	1531	597	949	648	
臺南區	1601	594	993	642	
高屏澎區	1662	591	1030	637	
基宜區	808	671	501	766	
花東區	818	669	507	764	

## 1.4 間接成本之人工成本

間接成本內分為人工成本、設備與維護成本、房舍租金成本等。其人工成本為案件勘察現場費用、委員跨區車馬費及員工上下班交通費補助等費用。主任委員差旅費（每週皆需從臺灣省政府至各區車鑑會開會）每年臺灣省各區車鑑會編列為 125000 元，十二區車鑑會共 1500000 元，而案件勘查費用隨案件增加而增加，設定每四案件勘查一件來計量，且為求勘查現場人員安全，以每次勘查以二人次計，於現場量測及拍照時一人指揮交通一人執行量測，而委員跨區車馬費，目前有六區（竹苗區、嘉雲區、臺南區、高屏澎區、基宜區及花東區）

車鑑會必須跨縣開鑑定會議，而給參與開會委員車馬費，其 M2 表示跨區會議數。每年勘查件數則為全年案件量除以四為基準來計算單位鑑定案件之間接成本之人工成本分析基準表如表 1-8 所示。以臺北縣區車鑑會且依 90 至 92 年三年之案件平均值及假若收費後案件數為收費前 62% 來計算間接人工成本如表 1-9 所示。以臺北縣車鑑會 90 至 92 年平均案件數為 1857 件，則需單位鑑定案件之間接人工成本為 420 元及收費後預估剩 62% 案件量為 1152 件之間接人工成本為 509 元，則各區在實施收費後單位鑑定案件數之直接設備成本較收費前較多出 82 元至 272 元。

表 1-8：臺灣省車鑑會計算單位鑑定案件間接人工成本分析基準

間接成本之人工成本						
項 目	單價	人數/數量	計量	元/案	備 註	
主任委員差旅費	125,000	1	1	125,000/N	N 為全年案件數	
勘察現場費用	550	N/4	2	550×N/4×2/N	每四個案件勘查一次，每次 2 人勘查	
跨區委員車馬費	500	M3	M2	500×M2×M3/N	M2 為跨區會數， M3 委員數	
員工上下班交通費	2,000	M1	12	2,000×M1×12/N	M1 為職員總數	

表 1-9：臺灣省車鑑會計算單位鑑定案件間接人工成本分析

車鑑會	90 年至 92 年平均 案件數	單位鑑定案件數之 間接人工成本	估實施收費後剩 62 %-之案件數	單位鑑定案件數之 間接人工成本	M1:職員總數 M2:跨區會數
臺北市	648	517	648	517	M1=16;M2=0
高雄市	2032	344	1260	387	M1=8;M2=0
臺灣省	15282	425	9475	516	M1=54;M2=6
臺北縣區	1857	420	1152	509	M1=6;M2=0
桃園縣區	1836	408	1138	490	M1=5;M2=0
竹苗區	1439	545	893	711	M1=5;M2=1
臺中縣區	1182	482	733	609	M1=5;M2=0
臺中市區	1136	470	704	589	M1=4;M2=0
彰化縣區	968	528	600	683	M1=5;M2=0
南投縣區	444	719	275	991	M1=3;M2=0
嘉雲區	1531	529	949	685	M1=5;M2=1
臺南區	1601	518	993	667	M1=5;M2=1
高屏澎區	1662	509	1030	653	M1=5;M2=1
基宜區	808	697	501	956	M1=3;M2=1
花東區	818	692	507	948	M1=3;M2=1

## 1.5 間接成本之設備與維護成本

設備與維護成本含辦公室會議室設備費（冷氣機、飲水機、檔案櫃、資料櫃、辦公室桌椅、機車、會議室桌椅）及辦公室會議室維護費（每年會議室設備維護費 10000 元、辦公廳舍維護費 40000 元），其各項細目價格如表 1-10，在會議室及辦公室需冷氣機三台，檔案櫃需二十個，資料櫃需十個，則設備與維護成本共需 400000 元，其中各項基本設備皆有使用年限，並依其使用年限來分攤，分攤成本是以該項設備成本除以使用年限為基準。其計算單位鑑定案件之直接成本之其他成本分析基準表如表 1-11 所示。並由 90 至 92 年三年之案件平均值及假若收費後案件數為收費前 62% 來計算間接人工成本如表 1-12 所示。以臺北縣區車鑑會 90 至 92 年平均案件數為 1857 件，則需單位鑑定案件之設備與維護成本為 58 元及收費後預估剩 62% 案件量為 1152 件之設備與維護成本為 93 元，則各區車鑑會在實施收費後單位鑑定案件數之直接設備成本較收費前較多出 35 元至 148 元。

表 1-10：間接成本基本設備項目及單價

設備別	項 目	單(組)價
辦公室、會議室設備	冷氣機	20,000
	飲水機	30,000
	檔案櫃	4,000
	資料櫃	2,000
	辦公室桌椅	60,000
	機車	40,000
	會議室桌椅	60,000
會議室設備維護費		10,000
辦公廳舍維護費		40,000

表 1-11：臺灣省車鑑會計算單位鑑定案件間接設備成本分析基準

設備成本合計						
辦公室、會議室設備費						
		單價	數量	使用年 限	元/案	備 註
	冷氣機	20,000	3	5	20,000/5/N	N 為全年案件數，且 分 5 年攤
	飲水機	30,000	1	3	30,000/3/N	分 3 年攤
	檔案櫃	4,000	20	10	4,000/10/N	分 10 年攤
	資料櫃	2,000	10	10	2,000/10/N	分 10 年攤
	辦公室桌椅	60,000	1	10	60,000/10/N	分 10 年攤
	機車	40,000	1	3	40,000/3/N	分 3 年攤
	會議室桌椅	60,000	1	10	60,000/10/N	分 10 年攤
辦公室會議室維護費						
	設備維護費	10,000	1		10,000/N	
	辦公廳舍維護費	40,000	1		40,000/N	

表 1-12：臺灣省車鑑會計算單位鑑定案件間接設備成本分析

車鑑會	90 年至 92 年平均案件數	單位鑑定案件數之 間接設備成本	估實施收費後剩 62 %-案件數	單位鑑定案件數之 間接設備成本	備 註
臺北市	648	166	648	166	
高雄市	2032	53	1260	85	
臺灣省	15282	84	9475	136	
臺北縣區	1857	58	1152	93	
桃園縣區	1836	58	1138	94	
竹苗區	1439	75	893	120	
臺中縣區	1182	91	733	146	
臺中市區	1136	94	704	152	
彰化縣區	968	111	600	179	
南投縣區	444	242	275	390	
嘉雲區	1531	70	949	113	
臺南區	1601	67	993	108	
高屏澎區	1662	65	1030	104	
基宜區	808	133	501	214	
花東區	818	131	507	212	

## 1.6 間接成本之租金成本

臺灣省十二區車鑑會在其鑑定範圍之當地租借民間房舍，目前只有臺中縣區車鑑會一個會，租金每月 18000 元。則其計算每單位鑑定案件數為 18000 元除以全年案件數為其每件案件之租金成本，其他各車鑑會此租金成本則以 0 元計量。

## 1.7 其他因素成本

其他因素成本為各區車鑑會會務內使用之文具與紙張的成本，其使用量隨案件之多寡而有所變異，當案件量增加，其成本亦隨之增加，紙張單價以 0.2 元每月消耗 4100 元來計量。其計算單位鑑定案件之其他因素成本之其他成本分析基準表如表 1-13 所示。並依 90 至 92 年三年之案件平均值及假若收費後案件數為收費前 62% 來計算其他因素成本如表 1-14 所示。以臺北縣區車鑑會 90 至 92 年平均案件數為 1857 件，則需單位鑑定案件之其他因素成本為 42 元及收費後預估剩 62% 案件量為 1152 件之其他因素成本為 59 元，其在實施收費後單位鑑定案件數之直接設備成本較收費前較多出 16 元至 68 元，鑑定案件在收費前後差距不大。

表 1-13：臺灣省車鑑會計算單位鑑定案件其他因素成本分析基準

其他因素成本					
	項 目	單價	數量(月)	元/案	備 註
	文具等	4,100	12	$41,00 \times 12 / N$	N 為全年案件數
	紙張	0.2	80	$0.2 \times 80 \times N$	每案 80 張

表 1-14：臺灣省車鑑會計算單位鑑定案件其他因素成本分析

車鑑會	90 年至 92 年平均案件數	單位鑑定案件數之其他因素成本	估實施收費後剩 62 %之案件數	單位鑑定案件數之其他因素成本	備 註
臺北市	648	92	648	92	
高雄市	2032	40	1260	55	
臺灣省	15282	55	9475	78	
臺北縣區	1857	42	1152	59	
桃園縣區	1836	43	1138	59	
竹苗區	1439	50	893	71	
臺中縣區	1182	58	733	83	
臺中市區	1136	59	704	86	
彰化縣區	968	67	600	98	
南投縣區	444	127	275	195	
嘉雲區	1531	48	949	68	
臺南區	1601	47	993	66	
高屏澎區	1662	46	1030	64	
基宜區	808	77	501	114	
花東區	818	76	507	113	

由以上直接成本中之人工成本、設備成本、其他合計成本與間接成本中之人工成本、設備及維護成本、租金成本及其他因素成本之成本分析比較中，得知以直接成本中之人工成本隨案件數之改變而增減幅度較其他為大，而總合計算以上各項成本結果如表 1-15 所受理之案件數較少的各區車鑑會其單位鑑定成本較高。

表 1-15：臺灣省公設車鑑會採三年案件平均數計算單位鑑定案件成本分析

車鑑會	90 年至 92 年平均 案件數	單位鑑定案件數 之成本	估實施收費後剩 62 %-之案件數	單位鑑定案件數 之成本	M1:職員總數 M2:跨區會數
臺北市	648	19285	648	19285	M1=16；M2=0
高雄市	2032	4959	1260	7504	M1=8；M2=0
臺灣省	15282	4616	9475	6951	M1=54；M2=6
臺北縣區	1857	3727	1152	6117	M1=6；M2=0
桃園縣區	1836	3369	1138	5424	M1=5；M2=0
竹苗區	1439	4177	893	6852	M1=5；M2=1
臺中縣區	1182	4969	733	8270	M1=5；M2=0
臺中市區	1136	4316	704	7045	M1=4；M2=0
彰化縣區	968	5670	600	9565	M1=5；M2=0
南投縣區	444	8606	275	14412	M1=3；M2=0
嘉雲區	1531	3974	949	6495	M1=5；M2=1
臺南區	1601	3836	993	6243	M1=5；M2=1
高屏澎區	1662	3724	1030	6048	M1=5；M2=1
基宜區	808	5269	501	8562	M1=3；M2=1
花東區	818	5211	507	8470	M1=3；M2=1

由表 1-15 中顯示臺北市車鑑會每單位鑑定案件數之成本最高為 18139 元(臺北市車鑑會已從 86 年度實施收費)，而高雄市與臺灣省部份在收費前每單位鑑定案件數之成本約 5000 元，收費後則每單位鑑定案件數之成本約為 7500 元，增加約 2500 元左右。



## 附錄二 行車事故鑑定業務委外辦理之成本分析

行車事故鑑定業務委外辦理後，其軟硬體設備設置費與鑑定師及高級專業助理薪資及維護費所構成總成本，在總成本下分為直接成本、間接成本、其他成本三類。而直接成本內又分成人工成本、設備成本與其他成本（耗材、通訊、郵遞等），而間接成本內亦有隨案件量增減之人工成本、設備與維護成本（桌椅、房舍器具）等，而在其他因素成本為文具與紙張之使用隨案件量之增減而有所改變。高級專業助理之職責為幫助鑑定師作案件收辦登記、收取費用記錄、案件資料取得、配合鑑定師勘驗、連絡申請與當事人之行政及庶務工作，與案件歸檔建置存放保管。

### 2.1 直接人工成本

#### (1) 人事成本

行車事故委外辦理後之人事成本為鑑定師及其所委任之高級專業助理之薪資總合，其鑑定師之月薪以 80000 元計，全年度則以 14.5 月（12 月+1 月績效+1.5 月年終獎金）乘以月薪來計量，人數以 Mm 表示，而高級專業助理之月薪以 50000 元計，全年度則以 14.5 月（12 月+1 月績效+1.5 月年終獎金）乘以月薪來計量，人數以 Mn 表示，則直接成本之人工成本分析計算基準如表 2-1 所示。

表 2-1：人工成本分析計算基準

人事成本						
	職 稱	薪 資	人 數	計 量	元/案	備 註
	鑑定師	80,000	Mm	14.5	$80,000 \times 14.5 \times Mm / N$	N 為全年案件數
	高級專業助理	50,000	Mn	14.5	$50,000 \times 14.5 \times Mn / N$	

以一人鑑定師配合一至四位高級專業助理人員，與二人鑑定師配合二至五位高級專業助理人員，與三人鑑定師配合三至六位高級專業助理人員，與四人鑑定師配合四至七位高級專業助理人員等來比較其單位鑑定成本之差異，及以一位鑑定師與一位高級專業助理人員之全年最高鑑定案件數為 240 件來計算，每增一人可提高 240 件來做分析如表 2-2。

表 2-2：直接人工成本分析

鑑定師	助理	240 件	480 件	720 件	960 件	1200 件	1440 件	1680 件	1920 件	備註
一人	一人	7854								
	二人	10875	5438	3625						
	三人	13896	6948	4632	3474					
	四人	16917	8458	5639	4229	3383				
二人	二人		7854							
	三人		9365	6243	4682					
	四人		10875	7250	5438	4350				
	五人		12385	8257	6193	4954	4128			
三人	三人			7854						
	四人			8861	6646	5317				
	五人			9868	7401	5921	4934			
	六人			10875	8156	6525	5438	4661		
四人	四人				7854					
	五人				8609	6888	5740			
	六人				9365	7492	6243	5351		
	七人				10120	8096	6747	5783	5060	

由以上可知鑑定師人數增加及高級助理人員人數增加時，若所委任之鑑定案件數未能提高時，則直接人工成本相對提高，申請之當事人或單位則需負擔較高之成本。

## (2)設備成本

設備仍以電腦設備、會議室設備、勘察現場儀器設備、電腦軟體費及設備維護等，其各項設備之細目、基本配備仍依其使用各區車鑑會所規定年限來分攤，其單位鑑定案件之直接成本之設備成本分析基準亦參如各區車鑑會。表中個人電腦數是隨鑑定師及高級助理之人數總合而改變，以 M1 表示總人數。而試算出之直接成本之設備成本分析結果如表 2-3。

表 2-3：直接設備成本分析

鑑定師	助理	240 件	480 件	720 件	960 件	1200 件	1440 件	1680 件	1920 件	備註
一人	一人	1717								M1=2
	二人	1754	877	585						M1=3
	三人	1790	895	597	447					M1=4
	四人	1826	913	609	457	365				M1=5
二人	二人		895							M1=4
	三人		913	609	457					M1=5
	四人		931	621	466	373				M1=6
	五人		950	633	475	380	317			M1=7
三人	三人			621						M1=6
	四人			633	475	380				M1=7
	五人			645	484	387	323			M1=8
	六人			657	493	394	329	282		M1=9
四人	四人				484					M1=8
	五人				493	394	329			M1=9
	六人				502	402	335	287		M1=10
	七人				511	409	341	292	256	M1=11

由表中可知直接設備成本是隨案件之增加而單位鑑定成本隨之減少，但其中個人電腦部份設備成本，是隨人數增加而增加。

### (3)其他合計成本

在其他合計成本中含有水費、電費、郵費、影印費、電話通訊費、網路費、警察見證費等，水費以每月 500 元計，而電費每月以 2500 元計，電話費以每 5000 元計，網路通路費以每月 2500 元計，但郵費及影印費是與案件量相依，影印費每案需 53 元，每件案件從申請鑑定到郵寄鑑定意見書需郵費 235 元。其計算單位鑑定案件之直接成本之其他成本分析基準表如各區車鑑會。而試算出之直接成本之設備成本分析結果如表 2-4。

表 2-4：直接其他合計成本分析

鑑定師	助理	240 件	480 件	720 件	960 件	1200 件	1440 件	1680 件	1920 件	備註
一人	一人	1040								
	二人	1040	778	690						
	三人	1040	778	690	646					
	四人	1040	778	690	646	620				
二人	二人		778							
	三人		778	690	646					
	四人		778	690	646	620				
	五人		778	690	646	620	603			
三人	三人			690						
	四人			690	646	620				
	五人			690	646	620	603			
	六人			690	646	620	603	590		
四人	四人				646					
	五人				646	620	603			
	六人				646	620	603	590		
	七人				646	620	603	590	581	

由表中可知直接其他合計成本之郵費、影印費及見證費是隨案件之增加而增加，而水費、電費、電話費及網路費等皆設為固定編列，其單位鑑定案件成本隨案件量增加而減少。

## 2.2 間接成本

間接成本內分為人工成本（勘查現場所需費用）、辦公室及會議室之設備與維護成本、房舍租金成本等項。

### (1) 人工成本

人工成本為案件勘察現場費用。而案件勘查現場費隨案件增加而增加，設定每四案件勘查一件來計量，且為求勘查現場人員安全，以每次勘查以二人次計，於現場量測及拍照時可相互關照交通上安全。鑑定師之間接人工成本分析如表 2-5。

表 2-5：間接人工成本分析

鑑定師	助理	240 件	480 件	720 件	960 件	1200 件	1440 件	1680 件	1920 件	備註
一人	一人	275								
	二人	275	275	275						
	三人	275	275	275	275					
	四人	275	275	275	275	275				
二人	二人		275							
	三人		275	275	275					
	四人		275	275	275	275				
	五人		275	275	275	275	275			
三人	三人			275						
	四人			275	275	275				
	五人			275	275	275	275			
	六人			275	275	275	275	275		
四人	四人				275					
	五人				275	275	275			
	六人				275	275	275	275		
	七人				275	275	275	275	275	

因每次勘查現場為二人，所以不分鑑定師及高級專業助理人數，由此可見每單位鑑定案件之現場勘查成本為 275 元，其現場勘查成本不論所委任之案件數為何，而每件所需金額皆為一定。

## (2)設備與維護成本

設備與維護成本含辦公室會議室設備費（冷氣機、飲水機、檔案櫃、資料櫃、辦公室桌椅、機車、會議室桌椅）及辦公室會議室維護費（設備維護費、辦公廳舍維護費），其各項細目價格如表 1-13，其中各項基本設備皆有使用年限，並依其使用年限來分攤，分攤成本是以該項設備成本除以使用年限為基準。其計算單位鑑定案件之直接成本之其他成本分析基準表如各區車鑑會。鑑定師之間接設備與維護成本分析如表 2-6。

表 2-6：間接設備維護成本分析

鑑定師	助理	240 件	480 件	720 件	960 件	1200 件	1440 件	1680 件	1920 件	備註
一人	一人	447								
	二人	447	224	149						
	三人	447	224	149	112					
	四人	447	224	149	112	89				
二人	二人		224							
	三人		224	149	112					
	四人		224	149	112	89				
	五人		224	149	112	89	75			
三人	三人			149						
	四人			149	112	89				
	五人			149	112	89	75			
	六人			149	112	89	75	64		
四人	四人				112					
	五人				112	89	75			
	六人				112	89	75	64		
	七人				112	89	75	64	56	

由表中可知直接設備成本是隨案件之增加而單位鑑定成本隨之減少，不隨人員數而有所變動，如委任 240 件時，其單位鑑定案件成本為 447 元，至受理 1920 件時，其單位鑑定案件成本減少至 56 元。

### (3)租金成本

租金成本為租借辦公室及會議室，以供文書作業及提供當事人及委託單位申請之場所，其租金以每月 20000 元計算。鑑定師之間接租金成本分析如表 2-7 所示。

表 2-7：間接租金成本分析

鑑定師	助理	240 件	480 件	720 件	960 件	1200 件	1440 件	1680 件	1920 件	備註
一人	一人	1000								
	二人	1000	500	333						
	三人	1000	500	333	250					
	四人	1000	500	333	250	200				
二人	二人		500							
	三人		500	333	250					
	四人		500	333	250	200				
	五人		500	333	250	200	167			
三人	三人			333						
	四人			333	250	200				
	五人			333	250	200	167			
	六人			333	250	200	167	143		
四人	四人				250					
	五人				250	200	167			
	六人				250	200	167	143		
	七人				250	200	167	143	125	

由表中可知直接設備成本是隨案件之增加而單位鑑定成本隨之減少，也不隨人員數而有所變動，如委任 240 件時，其單位鑑定案件成本為 1000 元，至受理 1920 件時，其單位鑑定案件成本減少至 125 元。

## 2.3 其他因素成本

其他因素成本為辦公所使用之文具與紙張的成本，其使用量隨案件之多寡而有所變異，當案件量增加，其成本亦隨之增加，紙張單價以 0.2 元來計算，而文具以每月消耗 4100 元來計量。其計算單位鑑定案件之其他因素成本之其他成本分析基準表如各區車鑑會所示。鑑定師之其他因素成本分析如表 2-8 所示。

表 2-8：其他因素成本分析

鑑定師	助理	240 件	480 件	720 件	960 件	1200 件	1440 件	1680 件	1920 件	備註
一人	一人	221								
	二人	221	119	84						
	三人	221	119	84	67					
	四人	221	119	84	67	57				
二人	二人		119							
	三人		119	84	67					
	四人		119	84	67	57				
	五人		119	84	67	57	50			
三人	三人			84						
	四人			84	67	57				
	五人			84	67	57	50			
	六人			84	67	57	50	45		
四人	四人				67					
	五人				67	57	50			
	六人				67	57	50	45		
	七人				67	57	50	45	42	

由表中可知直接設備成本是隨案件之增加而單位鑑定成本隨之減少，不隨人員數而有所變動，如委任 240 件時，其單位鑑定案件成本為 221 元，至受理 1920 件時，其單位鑑定案件成本減少至 42 元。

## 2.4 小結

由以上直接成本中之人工成本、設備成本、其他合計成本與間接成本中之人工成本、設備及維護成本、租金成本及其他因素成本之成本分析比較中，得知以直接成本中之人工成本隨案件數之改變而增減幅度較其他為大，而總合計算以上各項成本結果以表 2-9 表示分析之，其所受理之案件數少且有多位鑑定師，其單位鑑定成本相對較高。

表 2-9：單位鑑定案件成本分析

鑑定師	助理	240 件	480 件	720 件	960 件	1200 件	1440 件	1680 件	1920 件	備註
一人	一人	12,554	—	—	—	—	—	—	—	
	二人	15,612	8,209	5,741	—	—	—	—	—	
	三人	18,669	9,738	6,760	5,272	—	—	—	—	
	四人	21,726	11,266	7,779	6,036	4,990	—	—	—	
二人	二人	—	10,644	—	—	—	—	—	—	
	三人	—	12,172	8,384	6,489	—	—	—	—	
	四人	—	13,701	9,403	7,254	5,964	—	—	—	
	五人	—	15,230	10,422	8,018	6,575	5,614	—	—	
三人	三人	—	—	10,007	—	—	—	—	—	
	四人	—	—	11,026	8,471	6,938	—	—	—	
	五人	—	—	12,045	9,235	7,549	6,426	—	—	
	六人	—	—	13,064	10,000	8,161	6,935	6,059	—	
四人	四人	—	—	—	9,688	—	—	—	—	
	五人	—	—	—	10,453	8,523	7,237	—	—	
	六人	—	—	—	11,217	9,135	7,747	6,755	—	
	七人	—	—	—	11,981	9,746	8,256	7,192	6,394	



### 附錄三 司法人員問卷內容

您好：

本單位受交通部運輸研究所委託辦理「我國行車事故鑑定制度之長期規劃」，為瞭解司法人員處理交通事故相關案件所面臨之問題及改善建議，以及對於現行與未來鑑定制度的看法，懇請您撥冗協助填答，以供後續相關研究及研擬改善措施之參考，謝謝您的協助與合作！

國立交通大學運輸科技與管理學系 張新立教授

聯絡人：周長志 林翰廷

聯絡電話：(03)5712121-57238

➤ 請回答以下問題，並在適當答案□中打✓

第一部份：基本資料

1. 性別：☐男 ☐女
2. 年齡：☐25 以下 ☐26~35 ☐36~45 ☐46~55 ☐55~65 ☐66 以上
3. 服務年資：☐一年(含)以下 ☐二至四年 ☐五年至七年 ☐八年至十年 ☐十年(含)以上
4. 是否曾審理交通事故相關案件：☐是 ☐否
5. 服務單位：\_\_\_\_\_
6. 職別：\_\_\_\_\_

第二部份：請您就承辦車輛行車事故案件之經驗，請針對目前之制度回答下列問題：

1. 警方提供之偵訊筆錄內容：☐很滿意 ☐滿意 ☐尚可 ☐不滿意 ☐很不滿意
2. 警方提供之採證照相：☐很滿意 ☐滿意 ☐尚可 ☐不滿意 ☐很不滿意
3. 警方提供之事故調查報告表：☐很滿意 ☐滿意 ☐尚可 ☐不滿意 ☐很不滿意
4. 鑑定會所作之鑑定報告品質：☐很滿意 ☐滿意 ☐尚可 ☐不滿意 ☐很不滿意

第三部份：請依您的個人經驗及看法回答以下問題：

1. 您審理或分析車輛行車事故案件之知識主要來自：(請以 1、2、3、4、5 排序)  
☐學校師長傳授 ☐業務講習 ☐長官指導 ☐自我充實或經驗累積  
☐同事間相互學習 ☐其他\_\_\_\_\_
2. 您認為目前司法人員對於判定肇事責任之能力：  
☐非常不足(接第 3 題) ☐不足(接第 3 題) ☐尚可(接第 3 題)  
☐充足(接第 4 題) ☐非常充足(接第 4 題)
3. 您認為目前司法人員應加強哪些相關之專業知識：  
\_\_\_\_\_
4. 您認為法官是否應接受有關行車事故鑑定之專業訓練，為什麼：  
☐是\_\_\_\_\_
- ☐否\_\_\_\_\_
5. 目前車輛行車事故鑑定委員會所製作之鑑定報告書對於審理交通事故案件：  
☐非常有幫助 ☐有幫助 ☐有一點幫助 ☐不太有幫助 ☐沒有幫助

6. 就您過去承辦車輛行車事故案件之經驗，採信目前鑑定會所完成之鑑定報告作為您判定肇事責任依據之比例約為多少，為什麼？

☐95% (含)以上    ☐90% ~94%    ☐80% ~89%    ☐70% ~79%    ☐69% (含)以下

其原因為：\_\_\_\_\_

7. 您希望從鑑定報告書中得到哪些資訊，以作為您判定事故責任之依據：

\_\_\_\_\_

8. 您認為目前鑑定報告書是否提供足夠之資訊以判定肇事責任。若否，您認為缺乏些什麼？

☐是    ☐否 \_\_\_\_\_

9. 您對目前行車事故鑑定制度之看法及改善建言：

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

第四部份：本大題主要是徵詢您對於本研究所研擬「我國行車事故鑑定制度之長期規劃方案」（如下所示）之意見，以作為後續相關研究之參考：

我國行車事故鑑定制度之長期規劃方案

	方案一	方案二
鑑定機關歸屬	事故鑑定師 (民間公司)	法人 (社團、財團法人)

方案一：執行鑑定工作的單位可以為個人、鑑定技師事務所或顧問公司等類似律師事務所之型態或公司行號。若發生車輛行車事故賠償糾紛時，事故當事人可委請民間之事故鑑定公司進行事故重建，來評估責任歸屬及財物損失，以進行訴訟。鑑定技師事務所或顧問公司除製作事故重建報告書外，必要時亦可出庭為當事人辯護。民間事故鑑定公司之特性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。根據本研究之粗估，委託民間事故鑑定公司完成一份事故重建報告至少將收取一萬元之費用，至於出庭為事故當事人辯護將再加收服務費用。

方案二：本方案之社團法人類似「中華民國車禍關懷協會」或技師公會，以公正客觀之角度進行事故重建與鑑定工作，藉由民間力量提供事故重建服務、相關技術研發、及事故資訊諮詢服務等。財團法人則為一定財產之集合體，經設立、許可及登記而成之獨立體。財團法人具有法人人格，以公益為服務範圍。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之不足；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之工作，如鑑定工作、牽涉國家賠償之爭議、從事學術研究或技術開發等，類似消基會或工研院等形式。政府在必要時亦可編列預算或專案研究經費補助此機構執行事故鑑定工作、進行事故鑑定技術研發，以全面提升我國之車輛行車事故之鑑定品質。

1. 依據上述「我國行車事故鑑定制度之長期規劃」之方案一(民間公司)，請問您認為此方式所產生之事故重建報告對於您分析與審理案情之參考性，會較目前由鑑定會所提供之鑑定報告更加詳實有用嗎？

☐絕對更好 ☐會更好 ☐差不多 ☐會更差 ☐絕對更差

- 您填答上述答案之理由為何？

---

---

2. 如果採用方案一(民間公司)，

- (1) 您認為會不會對「經濟能力較弱者」不利？

☐絕對會 ☐會 ☐可能會 ☐不太會 ☐絕對不會

- (2) 您認為是否有必要設置公設辯護人為「經濟能力較弱者」服務？

☐絕對需要 ☐需要 ☐有點需要 ☐不太需要 ☐絕對不需要

- (3) 您認為是否會因雙方委托事故重建專家(或技師)之辯論與不服，而拉長審判時效？

☐絕對會 ☐會 ☐可能會 ☐不太會 ☐絕對不會

- (4) 您是否認為會因此而減少受損不大之交通事故傷害訴訟案件數量？

☐絕對會 ☐會 ☐可能會 ☐不太會 ☐絕對不會

- (5) 您認為此種新制度會有那些優點與缺點，並將衍生那些新問題待亟解決？

優點：\_\_\_\_\_

缺點：\_\_\_\_\_

新衍生之問題：\_\_\_\_\_

3. 依據上述「我國行車事故鑑定制度之長期規劃」之方案二(財團法人)，請問您認為此方式所產生之事故重建報告對於您分析與審理案情之參考性，會較目前由鑑定會所提供之鑑定報告更加詳實有用嗎？

☐絕對更好 ☐會更好 ☐差不多 ☐會更差 ☐絕對更差

- 您填答上述答案之理由為何？

---

---

4. 請問如果評鑑機構民營化以後，您覺得會帶來什麼樣的議題？

☐民間機構所提出之報告公信力問題 ☐案件審查時間的拖長 ☐民間機構資料來源的法律問題 ☐社會弱勢族群公平性問題 ☐法官之專業鑑定知識受到考驗

☐其他\_\_\_\_\_

5. 您認為採用方案二(財團法人)會有那些優點與缺點，並將衍生那些新問題待亟解決？

優點：\_\_\_\_\_

缺點：\_\_\_\_\_

新衍生之問題：\_\_\_\_\_

6. 您對「我國行車事故鑑定制度之長期規劃」還有那些建議嗎？



## 附錄四 鑑定會現場民眾問卷內容

親愛的先生、小姐您好：

這是一份研究「我國行車事故鑑定制度長期規劃」的問卷，目的在於瞭解民眾對於現行行車事故鑑定制度及未來制度調整之看法，誠摯的感謝您的協助與配合。 敬祝您  
身體安康 諸事順心

國立交通大學 運輸科技與管理學系

### 一、基本資料

1. 您是事故當事人嗎？  
A. ☐是；  
B. ☐否；那您與事故當事人之關係為？ a. ☐親友 b. ☐委託人 c. ☐其他\_\_\_\_\_。
2. 您的教育程度為：☐國中(含)以下 ☐高中職 ☐大學(專) ☐研究所以上。
3. 年齡：☐18歲以下 ☐18~29歲 ☐30~39歲 ☐40~49歲 ☐50~59歲 ☐60歲以上。
4. 您的居住地為：\_\_\_\_\_縣/市
5. 在此車輛事故中，您或所代表的當事人(方)所使用的交通工具為：  
☐步行 ☐腳踏車 ☐機車 ☐自用小客車 ☐小貨(卡)車 ☐大貨(卡)車  
☐聯結車 ☐大客車 ☐計程車 ☐其他\_\_\_\_\_。
6. 此次鑑定的行車事故中：  
(1) 您或所代表的當事人(方)之人員傷亡狀況為：  
☐無人受傷 ☐有人輕微受傷 ☐有人嚴重受傷 ☐有人死亡。  
(2) 您或所代表的當事人(方)之車體損毀狀況為：☐為步行故無法填答  
☐車體輕微擦傷 ☐車體嚴重損壞，但修理後還可以使用 ☐已經無法再使用了  
(3) 此次車輛行車事故是否為單一車輛碰撞事故（即沒有對方）？  
☐是  
☐否，則對方之人員傷亡為：☐無人受傷 ☐有人輕傷 ☐有人重傷 ☐有人死亡。
7. 您或所代表的當事人(方)認為在此次事故中，自己的肇事責任為何？  
☐應負全部肇事責任 ☐應負大部分肇事責任 ☐同為肇事原因 ☐應負小部分肇事責任  
☐應無肇事責任 ☐不清楚 ☐其他(請說明)\_\_\_\_\_。
8. 您或所代表的當事人(方)在此次事故中所蒙受之財務損失(含醫療及車體維修費用)約為：  
\_\_\_\_\_元。

### 二、對目前事故鑑定制度的看法

9. 您或所代表的當事人(方)今天為什麼前來本車輛行車事故鑑定委員會：  
☐自己提出申請 ☐保險公司要求 ☐自己向法院要求鑑定 ☐法院檢察署要求 ☐對方申請

10. 本事故案在提出申請後幾天才排上鑑定？\_\_\_\_\_天。(如為對方申請或法院主動申請則不用填)
11. 對鑑定的期望：☐責任的釐清 ☐責任無所謂，希望趕快結案 ☐其他\_\_\_\_\_。
12. 您覺得今天到這裡來出席說明，在時間之安排上是否方便？  
☐很不方便 ☐不方便 ☐還好 ☐方便 ☐很方便
13. 您覺得今天到這裡來出席說明，在地點之安排上是否方便？  
☐很不方便 ☐不方便 ☐還好 ☐方便 ☐很方便
14. 目前臺北市已實施鑑定收費制度，每件收取 3000 元之鑑定費，您認為所收費用？  
☐實在太貴 ☐有點貴 ☐尚稱合理 ☐便宜 ☐太便宜了
15. 目前臺北市係由提出申請鑑定之當事人支付全部費用，以避免肇事雙方鑑定費用分攤不清之糾紛，您認為合理嗎？☐很合理 ☐尚稱合理 ☐不合理。  
如果您認為不合理，那您的看法為\_\_\_\_\_
16. 如果本鑑定會也採取鑑定收費之制度，依您此次的事故狀況，您願意支付多少費用來協助您釐清事故責任？☐我就不鑑定了 ☐3,000 元 ☐5,000 元 ☐8,000 元 ☐10,000 元 ☐20,000 元
17. 您是否贊成以鑑定收費之方式來減少不必要之鑑定需求(例如小擦撞之糾紛)，而讓鑑定工作能專心協助重大事故案件之責任分析？☐非常贊成 ☐贊成 ☐無意見 ☐反對 ☐非常反對
18. 如果由民間機構(事務所、公司等)之專業事故分析技師來幫您分析事故案情，並在後續之法律訴訟過程中，出庭為您或所代表之事故當事人(方)辯護，則依照此次的事故狀況，您願意支付多少費用來協助爭取並保護您的權益？☐我就不鑑定了 ☐10,000 元 ☐20,000 元  
☐30,000 元 ☐50,000 元 ☐100,000 元
19. 將來如果成立車輛行車事故鑑定諮詢機構，您覺得那些諮詢服務項目對您最為需要？請依序填寫 1,2,3,4,：\_\_\_\_法規諮詢；\_\_\_\_鑑定申請手續講解；\_\_\_\_事故責任分派；\_\_\_\_調解糾紛；\_\_\_\_建立判決案例資料庫提供查詢；\_\_\_\_其他(如：\_\_\_\_\_)。
20. 如果以後政府不再提供事故鑑定服務，民眾有需要時可委託民間機構(事務所、公司等)之專業事故分析技師來協助分析事故案情，並在後續之法律訴訟過程中，出庭為事故當事人(方)辯護，就如同律師般地為事故當事人提供收費之服務。以您此次之情況，對這種由事故雙方均聘請專家協助分析案情並進行辯論之作法，您是否同意下列之說法：
- (1) 這樣作對雙方都會很公平：☐非常同意 ☐同意 ☐無意見 ☐不同意 ☐非常不同意
- (2) 我會看費用高低再決定是否鑑定：☐非常同意 ☐同意 ☐無意見 ☐不同意 ☐非常不同意
- (3) 我最關心能否很快幫我解決問題：☐非常同意 ☐同意 ☐無意見 ☐不同意 ☐非常不同意
21. 如果建立一個像「消費者文教基金會」一樣的「民間非營利團體」，出來為民眾提供收費之事故鑑定服務，其收費標準按事故案情之複雜度決定，但不會提供出庭為事故當事人(方)辯護之服務。以您此次之情況，對這種服務您是否同意下列之說法：
- (1) 我會相信它的公信力：☐非常同意 ☐同意 ☐無意見 ☐不同意 ☐非常不同意
- (2) 我願意以它鑑定之結果進行和解：☐非常同意 ☐同意 ☐無意見 ☐不同意 ☐非常不同意

- (3) 我相信它的收費會是合理的：☐非常同意 ☐同意 ☐無意見 ☐不同意 ☐非常不同意
- (4) 我認為現行之鑑定作業比它可信：☐非常同意 ☐同意 ☐無意見 ☐不同意 ☐非常不同意



## 附錄五 事後當事人問卷內容

親愛的先生、小姐您好：

本系與交通部運輸研究所合作，正進行「我國行車事故鑑定制度之長期規劃」研究。因此透過各地區鑑定會之協助代寄，擬對曾經申請行車事故鑑定之當事人進行問卷調查，以瞭解當事人(或家屬代表、或委託人)接受鑑定服務後之滿意程度及所困擾之事情是否獲得解決。本研究之目的在檢討現行事故鑑定之服務品質，以作為日後推動各項改進措施之參考。本問卷為純學術之研究，研究團隊在尊重個人隱私權之情況下，並未擁有當事人之相關資料，請放心作答。填寫完畢後，請折好並就近投入郵筒即可。您的協助與合作將會使更多之事故當事人，在遭遇與您相同處境時能獲得更好之服務與協助。敬祝您

身體安康 諸事順心

國立交通大學 運輸科技與管理學系教授 張新立 敬上

### 一、填答者基本資料

2. 您是該申請事故鑑定案件之事故當事人嗎？  
A. ☐ 是；  
B. ☐ 否；那您與事故當事人之關係為？ a. ☐ 親友 b. ☐ 委託人 c. ☐ 其他\_\_\_\_\_。
2. 您的教育程度為： ☐ 國中(含)以下 ☐ 高中職 ☐ 大學(專) ☐ 研究所以上。
3. 年齡： ☐ 18 歲以下 ☐ 18~29 歲 ☐ 30~39 歲 ☐ 40~49 歲 ☐ 50~59 歲 ☐ 60 歲以上。
4. 您的居住地為： \_\_\_\_\_縣/市
5. 在該車輛事故中，您或所代表的當事人(方)所使用的交通工具為：  
☐ 步行 ☐ 腳踏車 ☐ 機車 ☐ 自用小客車 ☐ 小貨(卡)車 ☐ 大貨(卡)車  
☐ 聯結車 ☐ 大客車 ☐ 計程車 ☐ 其他\_\_\_\_\_。
6. 該次鑑定的行車事故中：  
(1) 您或所代表的當事人(方)之人員傷亡狀況為：  
☐ 無人受傷 ☐ 有人輕微受傷 ☐ 有人嚴重受傷 ☐ 有人死亡。  
(2) 您或所代表的當事人(方)之車體損毀狀況為： ☐ 為步行故無法填答  
☐ 車體輕微擦傷 ☐ 車體嚴重損壞，但修理後還可以使用 ☐ 已經無法再使用了  
(3) 該車輛行車事故是否為單一車輛碰撞事故(即沒有對方)？  
☐ 是  
☐ 否，則對方之人員傷亡為： ☐ 無人受傷 ☐ 有人輕傷 ☐ 有人重傷 ☐ 有人死亡。
7. 您或所代表的當事人(方)在該次事故中所蒙受之財務損失(含醫療及車體維修費用)約為：  
\_\_\_\_\_元。
8. 您或所代表的當事人(方)認為在該次事故中，自己的肇事責任為何？  
☐ 應負全部肇事責任 ☐ 應負大部分肇事責任 ☐ 同為肇事原因 ☐ 應負小部分肇事責任  
☐ 應無肇事責任 ☐ 不清楚 ☐ 其他(請說明)\_\_\_\_\_。

9. 您或所代表的當事人(方)在該次事故鑑定案之鑑定結果中，其肇事責任之分派為何？  
☐應負全部肇事責任 ☐應負大部分肇事責任 ☐同為肇事原因 ☐應負小部分肇事責任  
☐應無肇事責任 ☐不清楚 ☐其他(請說明)\_\_\_\_\_。
10. 您或所代表的當事人(方)是否同意地區鑑定會對該事故之鑑定結果？  
☐非常同意 ☐同意 ☐勉強接受 ☐不同意 ☐非常不同意 ☐其他(請說明)\_\_\_\_\_。
11. 您或所代表的當事人(方)是否再度申請「覆議鑑定」？  
☐ 否  
☐ 是，您或所代表的當事人(方)是否同意覆議鑑定會對該事故之「覆議鑑定結果」？  
☐非常同意； ☐同意； ☐勉強接受； ☐不同意； ☐非常不同意； ☐其他(請說明)\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_。
12. 您或所代表的當事人(方)對該車輛行車事故所造成之困擾(如賠償、和解、訴訟等問題)，是否因鑑定結果而獲得解決？  
☐ 是 ☐否；為什麼未獲解決？(請說明)\_\_\_\_\_。

## 二、對目前事故鑑定制度與服務之看法

13. 您或所代表的當事人(方)係在何種情況下，被通知出席車輛行車事故鑑定會議：  
☐自己提出申請 ☐保險公司要求 ☐自己向法院要求鑑定 ☐法院檢察署要求 ☐對方申請
14. 本事故案在提出申請後幾天才排上鑑定？\_\_\_\_\_天。(如為對方申請或法院主動申請則不用填)
15. 對事故鑑定的期望：☐責任的釐清；☐責任無所謂，希望趕快結案；☐其他\_\_\_\_\_。
16. 鑑定會之時間安排，對您是否方便？  
☐很不方便 ☐不方便 ☐還好 ☐方便 ☐很方便
17. 鑑定會開會地點之安排上是否方便？  
☐很不方便 ☐不方便 ☐還好 ☐方便 ☐很方便
18. 您對鑑定會職員及鑑定委員之服務態度是否滿意？  
(a) 對鑑定會職員之服務態度：☐很滿意 ☐滿意 ☐尚可 ☐不滿意 ☐很不滿意  
(b) 對會議中鑑定委員之服務態度：☐很滿意 ☐滿意 ☐尚可 ☐不滿意 ☐很不滿意  
如有不滿意，其理由為：\_\_\_\_\_。
19. 目前臺北市已實施鑑定收費制度，每件收取 3000 元之鑑定費，您認為所收費用？  
☐實在太貴 ☐有點貴 ☐尚稱合理 ☐便宜 ☐太便宜了
20. 目前臺北市係由提出申請鑑定之當事人支付全部費用，以避免肇事雙方鑑定費用分攤不清之糾紛，您認為合理嗎？☐很合理 ☐尚稱合理 ☐不合理。  
如果您認為不合理，那您的看法為\_\_\_\_\_。

21. 如果全國統一採取鑑定收費之制度，依該次之事故狀況，您願意支付多少費用來協助您釐清事故責任？ ☐ 我就不鑑定了 ☐ 3,000 元 ☐ 5,000 元 ☐ 8,000 元 ☐ 10,000 元 ☐ 20,000 元
22. 您是否贊成以鑑定收費之方式來減少不必要之鑑定需求(例如小擦撞之糾紛)，而讓鑑定工作能專心協助重大事故案件之責任分析？ ☐ 非常贊成 ☐ 贊成 ☐ 無意見 ☐ 反對 ☐ 非常反對
23. 如果由民間機構(事務所、公司等)之專業事故分析技師來幫您分析事故案情，並在後續之法律訴訟過程中，出庭為您或所代表之事故當事人(方)辯護，則依照您該事故之狀況，您願意支付多少費用來協助爭取並保護您的權益？ ☐ 我就不鑑定了 ☐ 10,000 元 ☐ 20,000 元 ☐ 30,000 元 ☐ 50,000 元 ☐ 100,000 元
24. 將來如果成立車輛行車事故鑑定諮詢機構，您覺得那些諮詢服務項目對您最為需要？請依序填寫 1,2,3,4,： \_\_\_\_法規諮詢； \_\_\_\_鑑定申請手續講解； \_\_\_\_事故責任分派； \_\_\_\_調解糾紛； \_\_\_\_建立判決案例資料庫提供查詢； \_\_\_\_其他(如：\_\_\_\_)。
25. 如果以後政府不再提供事故鑑定服務，民眾有需要時可委託民間機構(事務所、公司等)之專業事故分析技師來協助分析事故案情，並在後續之法律訴訟過程中，出庭為事故當事人(方)辯護，就如同律師般地為事故當事人提供收費之服務。以您該次之情況，對這種由事故雙方均聘請專家協助分析案情並進行辯論之作法，您是否同意下列之說法：
- 甲、 這樣作對雙方都會很公平： ☐ 非常同意 ☐ 同意 ☐ 無意見 ☐ 不同意 ☐ 非常不同意
- 乙、 我會看費用高低再決定是否鑑定：☐ 非常同意 ☐ 同意 ☐ 無意見 ☐ 不同意 ☐ 非常不同意
- 丙、 我最關心能否很快幫我解決問題：☐ 非常同意 ☐ 同意 ☐ 無意見 ☐ 不同意 ☐ 非常不同意
26. 如果建立一個像「消費者文教基金會」一樣的「民間非營利團體」，出來為民眾提供收費之事故鑑定服務，其收費標準按事故案情之複雜度決定，但不會提供出庭為事故當事人(方)辯護之服務。以您此次之情況，對這種服務您是否同意下列之說法：
- (1) 我會相信它的公信力： ☐ 非常同意 ☐ 同意 ☐ 無意見 ☐ 不同意 ☐ 非常不同意
- (2) 我願意以它鑑定之結果進行和解：☐ 非常同意 ☐ 同意 ☐ 無意見 ☐ 不同意 ☐ 非常不同意
- (3) 我相信它的收費會是合理的： ☐ 非常同意 ☐ 同意 ☐ 無意見 ☐ 不同意 ☐ 非常不同意
- (4) 我認為現行之鑑定作業比它可信：☐ 非常同意 ☐ 同意 ☐ 無意見 ☐ 不同意 ☐ 非常不同意
27. 您對行車事故鑑定尚有意見嗎？請寫下來，或許我們能幫忙解決。如果您願意，請留下您的大名及連絡電話，讓我們有機會為您服務。



## 附錄六 鑑定制度中期隸屬交通部方案分析

目前民間之事故鑑定組織並不完備，人員素質良莠不齊，鑑定結果亦欠缺社會之公信力。為免經濟弱勢之事故當事人在訴訟程序上亦為弱勢，導致司法裁判之不正義，在短期內仍無道路事故受害人協助之社會機制建立前，公辦鑑定仍將成為國內社會對車禍事故鑑定所倚賴之主流機制或系統。本附錄檢討分析公辦鑑定作業可能之改善方向，並提出可行方案。

### 6.1 未來組織架構設計之考量因素

改善公辦鑑定作業現存之問題，應從鑑定組織來進行，良好的鑑定品質必須建立在良好的鑑定組織上。未來公辦事故鑑定組織，其設計應著重在行政機關角色定位、便民性與民眾負擔合理性等問題，進而避免因鑑定組織之設計不良，造成鑑定品質降低，與民怨增加。

為使我國行車事故鑑定作業更具公正性與公信力，並能提昇鑑定之品質，同時亦考量組織變革可能之衝擊，在重構鑑定與覆議組織時，應考慮下列因素：

#### (1) 便民性

公辦事故鑑定並非公權力之行使，而係一種對民眾的服務，其機關所在，將直接影響民眾使用之方便性。基於此，未來鑑定組織重構時，應以民眾便利性為考量基礎，避免造成民眾形成不便的問題。

#### (2) 二級鑑定組織之上下層行政關係

鑑定與覆議若分屬不同機關，不但無法解釋覆議的意義，二級之間全無行政層級關係，更將造成一、二級鑑定業務間之行政扞格。故基於組織與作業之合理性考慮，鑑定與覆議應以設置於同一行政機關系統下為宜。

#### (3) 鑑定之公正性與公信力

行車事故之責任可歸為人、車、路三方面，鑑定既在為當事之各方尋求事故發生之事實過程與發覺真相，本需由當事人以外之公正第三者為之，始具公信力。公路主管機關若負責鑑定工作，則當事故之發生與公路本身之設施設計或管理維護欠缺有關時，極可能產生護短之舉，難免令人質疑其有球員兼裁判之嫌，進而影響鑑定之公正性與公信力。

#### (4) 鑑定品質與技術之提昇

鑑定工作係屬專業之技術，未來鑑定組織需具有一定之研發能力，結合理論與實務，方能有效提昇鑑定技術與品質。目前既有鑑定機關的人力嚴重不足，須增補足夠的人力，並配置相關研究人才，使其有餘裕及能力從事鑑定技術之研發，方能改善此一問題。

#### (5) 與隸屬機關相容性

未來鑑定組織如需改隸，必須考量與隸屬機關之相容性。在目前每年約 15,000 件鑑定案件，約 3,000 件覆議案件的規模下，任何鑑定組織即便有心進行細部分析，亦只能擇特殊個案為之，絕大多數案件仍只能以現行的行政作業方式處理，換言之，未來隸屬機關勢必處理額外大量的行政業務，如與其機關本質不符，必產生極大的杆格。

#### (6) 修法複雜性

鑑定組織之變革涉及公路法及鑑委會、覆議會隸屬機關組織法之修正。前者只要鑑定組織及人力全數移撥交通部，不論採用那一方案均勢必修法；後者目前除交通部組織法第二十六條已有「交通部因業務需要，得報請行政院核准，設各種委員會」相關規定，無修法之需要外，其餘改在其他部屬機關新設之鑑委會或覆議會，均將牽動各該機關之組織法修正，考慮目前法律修正之困難與緩慢，牽涉修法愈多者，其複雜性即愈高。

## 6.2 未來組織架構設計之方案研擬

本研究在研擬未來鑑定組織方案時，係假設各方案之鑑定組織人力均為既有省鑑定、覆議組織移撥，不足部分則由隸屬機關補充，此外，改隸交通部方案者，係指由交通部授權其交通事業管理小組辦理。

本研究共提出六個方案，其中，方案一、二係鑑定、覆議組織隸屬同一機關；方案三、四係鑑委會隸屬公路主管機關，覆議會隸屬非公路主管機關；方案五為鑑定、覆議組織均隸屬公路主管機關；方案六為方案四與方案五的混合。茲說明各方案內容如下：

#### (1) 方案一：各區鑑委會、覆議會改隸交通部

目前臺灣省十二區鑑委會其業務係依地域範圍來劃分，並已行之多年，故考慮組織變動幅度最小之情形下，不變更各區鑑委會之管轄範圍，逕將其全部改隸交通部，並撤銷現行之省行車事故鑑定覆議會編制，改於交通部(交通事業管理小組)設置「行車事故鑑定覆議委員會」。

(2) 方案二：各區鑑委會、覆議會改隸交通部運研所

原十二區鑑委會改隸交通部運研所，成為運研所下屬機關，運研所本部則設置「行車事故鑑定覆議委員會」。

(3) 方案三：公路總局、高公局成立鑑委會，交通部成立覆議會

將原十二區鑑委會管轄之國道部分劃出，於高公局下設置「國道行車事故鑑定委員會」；原十二區鑑委會改名「一般道路行車事故鑑定委員會」，並改隸公路總局；交通部(交通事業管理小組)設置「行車事故鑑定覆議委員會」負責所有覆議工作。

(4) 方案四：公路總局、高公局成立鑑委會，運研所成立覆議會

除「行車事故鑑定覆議委員會」改由運研所設置外，其餘與方案三同。

(5) 方案五：公路總局、高公局分別成立鑑委會與覆議會

將原十二區鑑委會管轄之國道部分劃出，於高速公路局下設置「國道行車事故鑑定委員會」，局本部設置「國道行車事故鑑定覆議委員會」；原十二區鑑委會改名「一般道路行車事故鑑定委員會」，並改隸公路總局之下，同時於公路總局本部成立「一般道路行車事故鑑定覆議委員會」。

(6) 方案六：公路總局、高公局與運研所分別成立鑑委會與覆議會

除「國道行車事故鑑定覆議委員會」改由運研所設置外，其餘與方案五同。

## 6.3 鑑定組織短期變革之方案評析與研選

本節將逐一評析各方案在前述六項考量因素之得點，再綜合研選較佳方案。

### 6.3.1 方案得點評析

各方案在各考量因素之評點如表 3-1，茲分析說明如下：

#### (1) 便民性

本項以現況為衡量基準。由於覆議會不論如何改隸，均只設一處，故各方案的差異主要決定於各區鑑委會的設置地點。據此，保持十二區分區設置的方案一、方案二均得 10 點；將國道鑑定集中於高公局的方案三、方案四、方案五、方案六，按國道案件占總鑑定案件 7~9%比例，評給 9 點。

## (2) 上下層行政關係

本項以是否屬同一行政系統，可將覆議與鑑定組織架設成上下行政層級關係者為衡量基準。據此，方案一、方案二、方案三、方案五均得 10 點；方案四因覆議與鑑定組織分別隸屬於平行機關，完全沒有上下層級的關係，但依運研所在交通部扮演的協調與專業諮詢功能，尚能與公路總局及高公局建立較為密切的合作關係，故評給 7 點；方案六按國道案件占總鑑定案件 7~9%比例，評給 9 點。

## (3) 公正性與公信力

由於即便是由公路主管機關執行第一級鑑定，但其第二級之覆議如為非公路主管機關，對於民眾公正性的質疑尚有充分的補救機制，故本項以是否由公路主管機關執行第二級之鑑定覆議工作為衡量基準。據此，方案一、方案二、方案三、方案四均評給 10 點。方案五因第一、二級鑑定均為公路主管機關，故得點最低，惟移請鑑定的事故案件，絕大部分的肇事責任係當事人或車，可以歸責於路的案件，比例甚微(應不到 5%)，換言之，最差的方案得點不應低於 9.5，但因本項影響的不只是實質的案件個數，而是民眾的信心，故方案五評給 7 點；方案六因 7~9%鑑定案件(屬國道)可免除不公正的質疑，故評給 8 點。

## (4) 品質與技術之提昇

本項以能否獲得技術研發直接支援為衡量基準。方案六運研所直接承辦國道事故鑑定的覆議，因其業務量不會過大，覆議會承辦人員可有部分人力進行品質提升的相關研究，亦可獲得所本部運輸安全組的研究支援，而在從事鑑定的覆議作業時，必會發掘第一級鑑定的相關問題而提供改善，亦即覆議技術的提升可以擴及無隸屬關係的第一級鑑定業務，故評給 10 點；方案二與方案四，因運研所承辦所有覆議案件，每年高達 3,000 件的規模將迫使承辦人力須全數投入會議的準備工作，難有餘裕從事相關研究，且大量人力的投入可能耗用其運輸安全研究的能量，故反而對提升品質與技術相當不利，簡言之，這種狀況下，運研所與其他機關並無太大差異，故方案一至方案五得點相同，均評給 7 點。

## (5) 與隸屬機關相容性

本項以現況為衡量基準。由於十二區鑑委會不論如何改隸，均假設仍為獨立機關，對所隸機關之衝擊不大，故各方案之差異主要決定於覆議會的隸屬。方案一、方案三、方案五因覆議會所隸者原即係行政機關，增加常態性行政業務並不改變其機關的本質，故均得 10 點；方案二、方案四因運研所係以研究發展為機關本質，主要工作項目為個案研究，與既有鑑定及覆議會成員的背景與業務性質有相當大的差異，增加數量龐大的常態性

行政業務勢對其機關的本質有相當大的衝擊，故評給最低的 5 點；方案六因國道鑑定案只占總鑑定案件的 7~9%，亦即其案件數係方案二、方案四的十分之一以下，故評給 9 點。

#### (6) 修法複雜性

本項以只需修公路法者得 10 點，每需要增修一項法律，扣 1 點。據此，方案一需修交通部組織法 1 項，評給 9 點；方案二需修運研所組織條例 1 項，評給 9 點；方案三、方案五需修公路總局、高公局組織條例 2 項，評給 8 點；方案四、方案六需修公路總局、高公局、運研所組織條例等 3 項，評給 7 點。

表 3-1 各短期方案之綜合比較

項 目	方案	一	二	三	四	五	六
	鑑定	交通部 (中辦)	運研所	公路局、 高公局	公路局、 高公局	公路局、 高公局	公路局、 高公局
	覆議	交通部 (中辦)	運研所	交通部 (中辦)	運研所	公路局、 高公局	公路局、 運研所
1.便民性		10	10	9	9	9	9
2.上下層行政關係		10	10	10	7	10	9
3.公正性與公信力		10	10	10	10	7	8
4.品質與技術之提昇		7	7	7	7	7	10
5.與隸屬機關相容性		10	5	10	5	10	9
6.修法複雜性		9	9	8	7	8	7
合 計		56	51	54	45	51	52

註：得點愈高，表愈有利。

### 6.3.2 方案研選

本研究將各考量因素之評點加總，以綜合評點最大來研選適當之方案。茲建議未來組織方案如下：

- (1) 方案一係將現行之覆議會與十二區鑑定會改隸交通部(交通事業管理小組)。此方案下，雖交通部組織法第二十六條已有「交通部因業務需要，得報請行政院核准，設各種委員會」之規定，於既有之員額內可設置各種委員會，惟因另涉及十二區鑑定會、覆議會既有人力之疑撥，仍應修訂交通部之組織法，擴編移撥員額後即能繼續執行既有業務。本方案只是行政隸屬的不同，與現行制度幾無差異。

- (2) 方案三係綜合評點次之的可行方案，其只是將國道鑑定業務分出，增加一個「國道行車事故鑑定委員會(隸屬高公局)」，與現行組織差異並不大。
- (3) 方案二、方案五與方案六係綜合評點較差的三個方案，均不宜輕率採用。其中，方案二對運研所的機關本質有相當大的衝擊，方案五則有鑑定公正性上的疑慮，此二方案對提升鑑定品質亦均無明顯助益；方案六雖在品質及技術提升上獲得較高評等，惟與現制比較，該方案會增加一個「國道行車事故鑑定委員會(隸屬高公局)」與「國道行車事故鑑定覆議委員會(隸屬運研所)」，係較複雜的組織變革方案，且在鑑定公正性上仍有疑慮，故評等較差。
- (4) 方案四為綜合評點最差的方案，其二級鑑定組織分屬平行機關，更需修改三個既有機關的組織法，對提升鑑定品質亦無實質助益，不宜採行。

## 附錄七 交通部交通事業管理小組辦理鑑定暨覆議業務配套措施

有關臺灣省十二區車輛行車事故鑑定委員會及臺灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會業務擬移由交通部（交通事業管理小組）辦理乙案，謹就上開兩會目前組成方式及未來業務移撥相關配套措施說明研議如次：

### 一、目前組成方式

- （一）臺灣省十二區車輛事故鑑定委員會係依「臺灣省各區車輛行車事故鑑定委員會暫行組織規程」成立，各區鑑定委員會主任委員係由臺灣省政府以現職人員派兼，目前各區共有秘書、技士及書記等職員三十七人及工友十二人。此外，委員則選聘適當學者、專家擔任之。
- （二）臺灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會係依「臺灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會設置要點」成立之任務編組，其主任委員（一人）、執行秘書（一人）及幹事（二人）均由臺灣省政府以現職人員兼任（另有約僱人員三人），委員則選聘適當學者、專家兼任之。

### 二、未來配合措施

- （一）臺灣省十二區鑑定會業務未來如擬由交通部辦理，需將目前臺灣省十二區鑑定會人員（職員合計三十七人）納編於交通部編制內，並依交通部組織法第二十六條規定設置臺灣省各區車輛行車事故鑑定委員會，俾分別定期召開該區鑑定會議。另預估十二區鑑定會業務及人員移撥交通部每年需相對編列經費預算七千三百餘萬元。
- （二）臺灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會業務未來如擬由交通部交通事業管理小組辦理，建議將一併將該會現任執行秘書（本職為專員）及兩位幹事（本職為技正及科員）納編於交通部編制內，並依交通部組織法第二十六條規定設置臺灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會俾定期召開覆議鑑定會議。另預估每年需相對編列業務費預算三百萬元。



## 附錄八 交通部公路總局評估車輛行車事故鑑定委員會未來機關定位 歸屬案分析報告

### 壹、背景說明：

查臺灣省十二區車輛行車事故鑑定委員會（以下簡稱車鑑會）原與本局同為前臺灣省政府交通處所屬機關，於本局各區監所、站設置辦公處所辦理業務，並由各所、站長兼任主任委員，係為任務編組制，設有秘書、技士等三至五位員額，另外聘專家學者委員六位；至臺灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會（以下簡稱覆議會）係設置於前臺灣省政府交通處第一科，亦為任務編組制。然省府組織精簡後，本局暨所屬機關改隸交通部，原車鑑會及覆議會業務於八十八年九月十五日由臺灣省政府接辦，本局各區監理所、站長業自八十九年七月一日起免兼各該鑑定會主任委員。

貳、交通部運輸研究所為研究車鑑會及覆議會未來機關定位歸屬，請本局分析如未來其相關業務劃歸本局之優缺點，並提供關資訊俾利進行整體評估，經彙整意見分陳如后：

#### 一、優點：

前省政府時期本局各區監理所、站與各區車鑑會間物力、人力之配合，人、路、車之管理事權集中，車輛規格及駕駛人資料之提供或蒐集較靈活，公路等專業諮詢面較易等；惟在時空條件已轉換，未來相關配套措施（包括相關組織法源修正及困難度、房舍準備、人力增加等）窒礙難行情況下，原來之優點幾已不復存在。

## 二、缺點：

- (一) 鑑於以往各區車鑑會僅係設置於本局各區監理所、站辦公處所內，並由各所、站長兼任主任委員，已遭社會輿論指責係「球員兼裁判」，進而導致對行車鑑定結果是否公正有所質疑，未來如劃歸本局承接車鑑會及覆議會等相關鑑定業務，在權衡目前本局掌管各項監理業務與多數運輸業者、代檢廠、駕訓班等業者保持相當聯繫關係，其鑑定之公正性恐仍將遭致外界質疑，將失去設置鑑定會之基本意義。
- (二) 由於本局自八十七年起配合財政部接辦舉發違反強制汽車責任保險事件裁決等相關業務及八十八年起承接交通違警裁罰業務後，致業務量激增，造成各區監理所、站原有辦公處所已嚴重不敷使用，如未來再接管鑑定業務，勢必將面臨雪上加霜之窘境。
- (三) 又現行本局及本局各區監理所、站之人員編制及預算經費，均已施行精簡控管制度，在員額有限及經費緊絀之情形下，如未增加員額及作業經費，實無餘力再接掌督導相關車輛事故鑑定業務。
- (四) 未來車鑑會如欲劃歸本局，按現行規定須修正本局組織條例及各區監理所組織通則有關職掌事項始有法源依據，並須先報交通部提法規委員會審議通過，送行政院 審查，再轉送立法院經三讀通過後，由總統公布，法案修正之程序曠日費時。

參、結語：

查「中央行政機關組織基準法」業經總統九十三年六月二十三日公布，行政院機關數將採總量管制，未來交通部將整合提昇為通訊運輸部，屆時交通部亦將進行部屬間各局之整併事宜，故如擬將現階段規劃由本局接掌車鑑會及覆議會等事宜，在缺乏相關人力、經費與法規等配合措施下，恐非合適時宜，似應由中央規劃成立獨立超然之專責事故鑑定委員會，除收事權統一及組織精簡之效，更使各項鑑定過程更公開、透明，以正視聽。



## 附錄九 高公局成立「國道車輛行車事故鑑定委員會」配套措施

### 一、 由本局成立車鑑會之問題分析

#### (一) 車鑑會的定位與本局立場的衝突

車輛行車事故鑑定委員會的功能，在於當事故雙方當事人對於責任歸屬產生爭議時，提供一個公平而合理的評斷機制。其鑑定結果雖僅提供當事人或其他申請鑑定單位（如法院）參考，不具有強制力，惟為求鑑定過程公正與公開，宜由具有「仲裁」功能的單位辦理較為適宜。

為使雙方當事人能夠接受鑑定結果，車鑑會最重要的即在於立場之「超然」與「公正」，然而本局為國道管理單位，未來可能成為行車事故當事人之一方（例如另一方主張事故之發生係因國道設施不良所致之情形），如由本局設置國道車鑑會（不論是獨立機關或任務編組方式，皆於本局之下運作），雖亦會秉持超然與公正之原則運作，惟恐仍將遭受民眾質疑有「球員兼裁判」之嫌。

#### (二) 人力調派的困境

隨近年來新建國道陸續通車，本局管轄之國道里程，由最初 382 公里，至目前達 912 公里，養護里程倍增 2.4 倍，而本局預算員額僅由原有 1,345 人增加為 1,360 人（增加 15 人）。而包括北宜高速公路後續通車路段，未來接管里程將達到 1000 公里以上。然各類員額反遭裁減 1.5%，本局遭裁減 17 人，且未來尚須再裁減，對原已不足之人力更是雪上加霜。

本局既有組織條件之編制並未涵蓋國道車輛行車事故鑑定業務所需之人力，以本局現行人力負責因管轄里程倍增而急遽增加之業務量，已有捉襟見肘之情形，加上未來仍需裁減人力，如再以「任務編組」方式抽調人力成立車鑑會，必定無法負荷。

#### (三) 鑑定服務品質維持的難題

現行車輛事故案件鑑定，雖聘請專業人士擔任委員進行鑑定，但鑑定前需由會務人員先行進行資料、事證蒐集，並加以分析後作成案卷，而鑑定品質和事前資料蒐集之完整、周詳與否有極大之關聯，因此需要具有專業之技術（如機械工程、車輛工程、交通工程、公路工程等）與業務（如交通行政、法規等）人員辦理，然如以任務編組方式抽調現有人員組成，實難以保證人員之專業素養可符合車鑑會業務之所需。

再者，現行北、高兩市與臺灣省 12 區鑑定會之會務人員，均為累積多年經驗，方能順利推動鑑定業務，使鑑定品質有一定之水準，並使鑑定時程在最短時間內完成。而本局若成立車鑑會，可預見初期受限於專業與經驗不足，為維持一定之鑑定品質，可能會使鑑定時程受到一定程度的影響，並影響為民服務之品質。

#### （四）便民服務不易達成的困擾

鑑定品質雖然在初期可能不盡理想，但相信在本局車鑑會會務人員的努力之下，當能漸漸趕上其他車鑑會之水準，惟受限於「組織再造、員額精簡」之政策，本局並無法比照現行臺灣省區分縣市設置 12 區及北、高兩市合計 14 區之車鑑會，勢須擇定一處為辦公會址，因此遠地民眾不論申請鑑定或出席鑑定會議，皆須南北奔波，造成金錢與時間的浪費，不僅對民眾極為不便，且有引發民怨之虞。

#### （五）與行政院人力評鑑結論相違

92.5.20.行政院曾函交通部，略以：經人力評鑑團訪查臺灣省所屬車鑑會，其結論除建議臺灣省於短期內先合併 12 區為北、中、南、東四區外，並建議長期則朝委外辦理或法人化方向規劃，另現行交通部委託各區車鑑會辦理之國道鑑定業務，現階段仍應委託各區車鑑會辦理，不宜另設機關，並會同臺灣省修訂公路法相關規定。

雖然本局曾研議以任務編組方式成立，但初步預估以未來一年將近 1500 件之鑑定需求，業務量大、繁瑣且需專業性之人員，考量本局人力不足，並為維持為民服務品質，已向上級機關請增人力辦理該項業務，如此又與行政院之指示及「組織再造、員額精簡」之政策相違。

#### （六）組織調整與民眾適應問題

目前政府正推動組織再造，一旦政府再造相關法案（行政院組織法、中央政府及機關組織基本法、總員額法）通過後，未來政府組織勢必有較大幅度之變動，而車輛行車事故鑑定與覆議的機關，亦必配合一併調整。另目前交通部已有計畫擇定數所大專院校，規劃辦理事故鑑定的相關事宜，並已進行中，未來即具有委外辦理的對象。

雖然政府再造法案審議通過時程未知，但若現階段採任務編組方式成立國道車鑑會，國道行車事故鑑定業務由各區鑑定會轉移過來，一旦法案通過，鑑定單位隨政府組織再造重新調整，又需再轉移一次。如此一來，不僅增加行政程序處理及單位開辦所需之人力與金錢成本支出，且對於民眾而言，必須一再調適洽辦鑑定業務的變革，亦有違便民服務之宗旨。

### 二、若本局成立車鑑會之配套措施

若交通部要求本局成立國道車鑑會，則所需之基本配套措施包括：

#### （一）組織條例修正

本局現行組織條例（如附件一）並無國道車輛行車事故鑑定業務項目，故原先規劃之編制亦未涵蓋該項業務所需之人力，亦無明訂須設置相關單位之條文，由於隨國道後續路網陸續完工通車所轄路線範圍加倍、業務量加重，本局人力已嚴重不足。因國道車輛行車事故鑑定委員會係新增單位，業務量大、繁瑣且需專業性之人員，如由本局設置，考量為民服務品質，勢必需新增人力以

辦理該項業務，因此有必要針對組織條例中有關單位設置、人力配置之相關條文予以修正。

## （二）人力需求

本局前曾依交通部指示規劃評估成立國道車鑑會及研擬其組織規程（如附件二），其中人力評估如下：

### 1. 推估方式

以 90 年案件數，按未來國道里程長度推估案件數量，再以每一案件行政流程計算人力時數推估人力需求。

### 2. 推估結果

(1) 國道車輛行車事故鑑定案件約 1500 件左右。

(2) 國道車輛行車事故鑑定委員會約需 27 人（不含委員、人事管理員、會計員）：

1) 鑑定與研發業務 20 人。

2) 行政業務 7 人。

### 3. 規劃之人力編制

(1) 主任委員、會計員、人事管理員為兼任。

(2) 其餘 26 名人員再縮減為 25 名，其中專任人員為 15 名，兼任人員為 8 名，2 名（雇員）委外發包。

(3) 編制表規劃如下

職稱	主任委員	委員	秘書	副工程司	幫工程司	工程員	專員	科員	辦事員	雇員	會計員	人事管理員	合計
專任				1	1	1	2	4	6				15
兼任	1	6-8	1	1	1	1			1	3	1	1	17-19

備註：負責文書性之行政業務之雇員 2 名以勞務外包方式辦理。

## （三）人員訓練

目前國內辦理行車事故鑑定業務者，主要在北、高市及臺灣省各區之車鑑會，本局以往無車鑑會組織，人員皆無事故鑑定之經驗，亦缺乏相關方面專業人才。

若成立國道車鑑會，恐難以立即召集足額的具專業能力及經驗的人力，因此勢必需要實施訓練，本局前亦曾就訓練課程加以了解，並曾計畫實施初期訓練，後因人事行政局函交通部暫緩本局成立車鑑會，此一初期訓練乃暫停。

有關人員訓練的課程需求，主要包括相關法規、車輛原理、交通及車流相關理論、事故原因分析及車鑑會組織及運作方法等方面，此部份亦參考運研所提出之計畫課程。

## （四）物力需求

本局前曾參訪臺北市及臺灣省部份車鑑會，參考其所有之設備，初步規劃成立車鑑會所需之設備需求如附件三。

(五) 辦公廳舍設置

有關成立車鑑會所需之辦公廳舍，前係以於局本部所在地成立一處為原則，規劃利用現有辦公廳舍經調整後，依據車鑑會之辦公需求加以內部整修運用。

(六) 運作經費

有關運作所需經費，除設備需求有初步預估外，本局尚無預估所需經費資料。

(七) 其他

前揭資料係以於局本部成立一處車鑑會為基礎進行評估，尚未考量是否為用路人便利性，分北、中、南區或其他方式分區成立。

三、 由本局成立車鑑會之結論與建議

- (一) 綜合前述，現階段由本局以任務編組成立國道車鑑會，成立初期鑑定服務品質可能不易達到現有其他車鑑會之水準，同時公正及客觀性易受質疑，加上民眾洽辦鑑定過程的不便，實易生民怨。

另一方面，除對本局人力的運用造成相當的困擾，且與「組織再造、員額精簡」之政策相違外，由於未來鑑定單位勢必配合政府組織再造法案的通通重新調整，產生鑑定業務的重複移轉，將造成政府行政人力與金錢成本支出的增加，及民眾調適不同洽辦方式的問題。

因此本局建議，現行仍委託由臺灣省各區及北、高兩市之車鑑會依轄區辦理，可以達到最大的便民效果。至於未來，則配合政府組織再造，再進行整體之考量（如另設獨立於與事故有利害關係之道路主管機關以外之機構，或以委外辦理或法人化方向規劃）。

- (二) 長期而言，建議考量仿效國外，回歸司法體制，如需專業之事故原因鑑定技術支援，則委由民間或學術、研究單位所成立的專業組織辦理（如目前交通、中央、逢甲及成功等四所大學，即已分別成立「車輛行車事故鑑定研究中心」）。

附件一

交通部臺灣區國道高速公路局組織條例

中華民國六十七年七月二十一日 制(訂)定

第一條

交通部為辦理臺灣區國道高速公路之養護、拓建及管理等業務，設臺灣區國道高速公路局（以下簡稱本局）。

第二條

本局掌理左列事項：

- 一、 國道高速公路之養護及拓建工程事項。
- 二、 國道高速公路之交通管理及行車安全維護事項。
- 三、 國道高速公路通行車輛工程受益費之徵收事項。
- 四、 國道高速公路路邊設施之營運管理事項。
- 五、 國道高速公路沿線環境之整理與維護事項。
- 六、 國道高速公路用地、房屋與其他財物之備置、保管、運用及財務處理事項。
- 七、 國道高速公路之研究發展及其他有關事項。

第三條

本局設五組，分掌前條所列事項，並得分科辦事。

第四條

本局設秘書室，掌理文書、議事、印信、事務、出納及其他不屬於各組事項。

第五條

本局置局長一人，綜理局務，並指揮監督所屬人員及機關；副局長一人，襄理局務。

第六條

本局置總工程司一人，主任秘書一人，副總工程司二人或三人，專門委員一人或二人，主任工程司一人或二人，組長五人，副組長五人，室主任一人，督察一人或二人，秘書二人或三人，科長二十人至二十六人，正工程司十五人至十九人，副工程司十三人至十七人，稽核二人或三人，專員四人至六人，幫工程司二十四人至二十八人，科員二十二至三十人，工程員二十人至二十六人，材料管理員一人，助理工程員三人至五人，繪圖員五人至七人，辦事員十六人至二十二人，打卡員一人或二人，雇員十四人至二十人。

前項組長二人，由主任工程司兼任，副組長二人，由正工程司兼任，科長六人，由正工程司或副工程司兼任。

第七條

本局設人事室及會計室，各置主任一人，依法律規定，分別辦理人事、歲計、會計及統計事項。

前項各室所需工作人員，應就前條所定員額內派充之。

第八條

本局為辦理國道高速公路之養護及管理，設北區、中區、南區工程處。各區工程處各置處長一人，副處長一人，課長三人，其中二人由正工程司或副工程司兼任。正工程司五人至七人，副工程司八人至十二人，幫工程司十三人至十七人，臺長三人或四人，工程員十八人至二十二人，助理工程員八人至十二人，繪圖員一人或二人，督導一人至三人，課員六人至十人，材料管理員一人，辦事員四人至八人，材料員二人至四人，雇員七人至十三人。

各區工程處，各設人事室及會計室；人事室置主任一人，副主任一人，會計室置主任一人，依法律規定，分別辦理各該區工程處人事、歲計、會計及統計事項，所需工作人員應就前項所定員額內派充之。

#### 第九條

本局為辦理國道高速公路工程受益費業務，得於本路適當地點設收費站。各收費站各置站長一人，副站長一人或二人，稽查員一人，機械工程員一人，電子工程員一人，站務員二人或三人，雇員一人。

各收費站各置人事管理員一人，人事助理員一人，會計員一人，會計佐理員一人，依法律規定分別辦理各收費站人事、歲計、會計及統計事項。

#### 第十條

本局人員之任用，適用交通事業人員任用條例之規定。

第五條至第九條所定各職稱人員之資位，依交通事業人員資位職務薪給表（國道高速公路）之規定。

前項交通事業人員資位職務薪給表，由考試院會同行政院定之。

#### 第十一條

本局為辦理國道高速公路拓建工程，必要時得設新工單位，於任務完竣時撤銷之。

#### 第十二條

各區工程處為辦理工程業務，得設若干工務段（所）；所需工作人員，應就各該區工程處所定員額內調派之。

#### 第十三條

各區工程處為保養車輛、機具，得設保養場一處，另設檢修班配屬於工務段；所需工作人員，應就各該區工程處所定員額內調派之。

#### 第十四條

各區工程處為辦理無線電通信，得設若干電臺；所需工作人員，應就各該區工程處所定員額內調派之。

#### 第十五條

本局得依警察法之規定，商准內政部設國道高速公路警察機構。

#### 第十六條

本局及所屬各機構辦事細則，由局擬訂，報請交通部核定之。

#### 第十七條

本條例自公布日施行。

附件二

國道車輛行車事故鑑定委員會組織規程草案總說明

新修正公路法業經總統九十一年二月六日華總一義字第09100025620號令公布，依據新修正公路法第六十七條第一項：「國道之車輛行車事故由交通部或其指定之所屬機關設立車輛行車事故鑑定委員會與車輛行車事故鑑定覆議委員會，辦理車輛行車事故鑑定及覆議事項。其委員由交通部或其指定之所屬機關遴聘各相關之專家、學者擔任之。」，同條文第三項略以：「鑑定委員會與覆議委員會之組織規程，由交通部及省（市）政府分別訂之。」。為利本項業務推動，爰制定國道車輛行車事故鑑定委員會組織規程，並分別就委員會之設置、工作項目、成員及其資格限制、運作、經費等加以規範，本草案共計十三條，其要點如下：

- 一、訂定設置國道車輛行車事故鑑定委員會（以下簡稱本會）之機關。（第二條）
- 二、為使本會業務項目明確，爰規定委員會之工作項目。（第三條）
- 三、為辦理行車事故鑑定，爰規定本會主管職稱、權責及委員人數、具備之條件或資格、權責、任期等。（第四條）
- 四、為利本會各項業務之推動，爰規定委員會所需之工作人員職稱、資位、員額及進用方式等事宜。（第五至八條）
- 五、為利本會會議之進行，爰規定會議之運作方式。（第九條）
- 六、本會之運作需有相關經費支應，爰規定經費來源。（第十條）
- 七、明訂本會委員、兼任人員及受邀列席專業人員之相關費用支領依據。（第十一條）
- 八、明訂本會之分層負責明細表訂定及核定單位。（第十二條）

國道車輛行車事故鑑定委員會組織規程草案

條 文	說 明
第一條 本規程依公路法第六十七條第三項規定訂定之。	說明訂定本組織規程之法源依據。
第二條 為辦理國道車輛行車事故案件之鑑定，交通部臺灣區國道高速公路局（以下簡稱高速公路局）設置國道車輛行車事故鑑定委員會。	一、交通部 91.8.21 交人字第 0910008127 號函指定高速公路局設立國道車輛行車事故鑑定委員會辦理國道車輛行車事故鑑定業務。 二、明訂設置國道車輛行車事故鑑定委員會之機關。
第三條 國道車輛行車事故鑑定委員會（以下簡稱本會）掌理下列事項： 一、行車事故現場勘查、事證蒐集事項。 二、行車事故分析及鑑定事項。 三、鑑定意見書之製作事項。 四、行車事故鑑定案件之統計事項。 五、車輛行車事故案件覆議資料提供事項。 六、其他有關事項。	明訂本會之工作項目。
第四條 本會置主任委員一人，由高速公路局派員兼任，綜理會務。 本會置委員六至八人，由本會就具有法學、汽車工程、交通工程、交通管理、公路工程等相關之學者、技師、專家聘兼之，其中學者人數不得少於委員總額三分之一。 前項委員負責國道車輛行車事故案件鑑定相關事宜，任期為二年，任期內出缺時，得補行聘之，其任期至原任期屆滿之日為止。	一、明訂本會之主管職稱及其權責。 二、公路法第六十七條第一項規定：委員由交通部或其指定之所屬機關遴聘各相關之專家、學者擔任之。故依據公路法及參酌現行各鑑定會之規定，明訂委員人數、具備之條件或資格、任期等規定。
第五條 本會置秘書、副工程司、專員、幫工程司、科員、工程員、辦事員、雇員，所需人員以高速公路局派員兼任及專任方式進用。	明訂本會之工作人員職稱及進用方式。
第六條 本會置會計員，由高速公路局派員兼任，依法辦理歲計、會計及統計事項。	為撙節人事費用，比照現行各鑑定委員會之規定，由高速公路局派員兼任。

條文		說明
第七條	本會置人事管理員，由高速公路局派員兼任，依法辦理人事管理事項。	為撙節人事費用，比照現行各鑑定委員會之規定，由高速公路局派員兼任。
第八條	本規程所列各職稱之員額，另以編制表定之。 各職稱之資位，依交通事業人員資位職務薪給表之規定。	明訂本委員會各職稱之資位及員額。
第九條	本會每週開會一次，必要時得召開臨時會議。	參照現行各鑑定委員會之規定，明訂委員會之運作方式。
第十條	本會所需經費，由高速公路局編列國道公路建設管理基金年度預算支應。	明訂本會之經費來源。
第十一條	本會委員及兼任人員得依規定支給交通費或出席費，受邀列席專業人員亦同。	明訂本會委員、兼任人員及受邀列席專業人員之交通費、出席費支領依據。
第十二條	本會分層負責明細表，由本會明訂，報請高速公路局核定，並轉報交通部備查。	明訂本會之分層負責明細表訂定及核定單位。
第十三條	本規程自發布日施行。	明訂施行日期。

國道車輛行車事故鑑定委員會編制表（草案）			
職稱	員額	備考	說明
主任委員	(一)	由 <u>高速公路局</u> 派員兼任。	為撙節人事費用，由 <u>高速公路局</u> 派員兼任。
委員	(六)	法學、汽車工程、交通工程、交通管理、道路工程等相關學者、技師、專家。	依據 <u>路法</u> 第六十七條第一項規定，委員均為聘任。
秘書	(一)	由 <u>高速公路局</u> 派員兼任。	為撙節人事費用，由 <u>高速公路局</u> 派員兼任。
副工程司	(一)	專任及 <u>高速公路局</u> 派員兼任。	為撙節人事費用，部分人員為專任、部分為由 <u>高速公路局</u> 派員兼任。

國道車輛行車事故鑑定委員會編制表（草案）				
幫工程司	一（一）	專任及高速公路局派員兼任。	為撙節人事費用，部分人員為專任、部分為由高速公路局派員兼任。	
工程員	一（一）	專任及高速公路局派員兼任。	為撙節人事費用，部分人員為專任、部分為由高速公路局派員兼任。	
專員	二	專任。		
科員	四	專任。		
辦事員	六（一）	專任及高速公路局派員兼任。	為撙節人事費用，部分人員為專任、部分為由高速公路局派員兼任。	
雇員	（三）	由高速公路局派員兼任。	為撙節人事費用，由高速公路局派員兼任。	
會計員	（一）	由高速公路局派員兼任。	為撙節人事費用，比照現行各鑑定委員會之規定，由高速公路局派員兼任。	
人事管理員	（一）	由高速公路局派員兼任。	為撙節人事費用，比照現行各鑑定委員會之規定，由高速公路局派員兼任。	
合計	十五（十七—十九）		一、專任人員為十五人。 二、兼任人員為十七至十九人（上述人員包含六至八名聘兼之委員）。	

**附件三 國道車輛行車事故鑑定委員會設備需求預算表**

項次	品名	單位	數量	單價	總價	備註
1	會議桌	張	21	6,000	126,000	現有設備 (拓建處接收設備)
2	會議椅	張	23	3,500	80,500	現有設備 ( " )
3	會議用麥克風	支	22	10,000	220,000	現有設備 ( " )
4	冷氣機	台	2	25,000	50,000	現有設備 ( " )
5	簡報用布幕	組	1	16,800	16,800	現有設備(電動式)( " )
6	辦公桌	張	5	7,000	35,000	現有設備 ( " )
7	辦公椅	張	5	2,500	12,500	現有設備 ( " )
小計					540,800	
8	個人電腦	台	5	35,000	175,000	請技術組檢討是否可調撥
9	錄音設備	組	1	30,000	30,000	
10	印表機	台	1	36,900	36,900	A3 中階雷射印表機
11	傳真機	台	1	53,000	53,000	雷射 A3 以上
12	掃描器	台	1	25,000	25,000	彩色 A3
13	實物投影機	台	1	45,900	45,900	380 萬畫素內建燈箱
14	單槍投影機	台	1	95,000	95,000	2400ANSI 流明(含)以上
15	監視器	組	1	60,000	60,000	含攝影機, Monitor, 監錄設備
16	數位相機	台	2	25,000	50,000	
17	電腦桌	張	5	3,500	17,500	
18	電腦椅	張	5	2,000	10,000	
19	公文櫃	個	10	6,500	65,000	
20	檔案櫃	個	20	8,000	160,000	
21	影印機	台	1			租賃使用
22	道路模型檯	座	1	90,000	90,000	依會議室現場訂製
23	各型車輛模型	個	20	500	10,000	
24	等候區用椅	張	20	600	12,000	
25	開飲機	台	2	5,000	10,000	
26	電話器材	副	5	2,000	10,000	
小計					955,300	
合計					1,496,100	



## 附錄十 交通部運研所成立國道覆議委員會工作計畫書

### 一、國道車輛行車事故鑑定覆議委員會之組成

修改交通部運輸研究所組織條例，將國道車輛行車事故鑑定覆議委員會（以下簡稱國道覆議會）納入交通部運輸研究所組織條例內。

### 二、國道車輛行車事故鑑定覆議委員會組織

本所前曾依交通部指示規劃評估成立國道覆議會及研擬其組織規程（如附件一）。

#### （一）委員會之籌組：

國道覆議會設主任委員一人綜理會務，由運輸研究所副所長兼任；另遴選七至九名學者、技師、專家擔任委員，負責行車事故鑑定覆議相關事宜。

#### （二）會務人員：

國道覆議會設執行秘書一人、副執行秘書一人與秘書五人，其中執行秘書、副執行秘書與二位秘書由運輸研究所同仁派兼，另為因應業務之需要設置專任秘書三人。（人力評估詳附件二）

會務人員負責辦理鑑定業務、會議業務與研發業務等工作，並監督受委託單位執行指定業務。

#### （三）行政人員：

兼任人員 4 人，含會計員、人事管理員與由二位兼任幹事（會計、政風）均運輸研究所同仁負責兼辦；另專任人員 2 人負責採購（兼財產管理）、採購（兼零用金）、檔案（兼監印）、出納業務、總收、總發、事務設備等工作。

### 三、國道車輛行車事故鑑定覆議委員會作業方式

#### （一）作業原則：

主任委員定期召開覆議會議。會前由運輸研究所派兼人員所組成之會務團隊，執行受理申請、審閱資料、摘錄案情、製作會議資料、現場勘查等事宜，會後並製作與修訂鑑定覆議意見書，以及定期進行相關統計、分析，提出交通安全之改善建議等。部分覆議業務以勞務委外方式，委託民間單位（公司或法人機構）辦理。

#### （二）辦公處所：

設於交通部運輸研究大樓，含當事人休息室、報到處、檔案室、警衛室、會議室、辦公室等。

(三) 開辦時程：

俟本組織規程奉核定及辦公場所及設備均完成整備後方開辦。

(四) 經費需求：

歲出預估為 2880.4 萬元(詳附件三)。覆議工作必須於資金到所後方可開辦。

# 國道車輛行車事故鑑定覆議委員會組織規程草案總說明

新修正公路法業經總統九十一年二月六日華總一義字第09100025620號令公布，依據新修正公路法第六十七條第一項：「國道之車輛行車事故由交通部或其指定之所屬機關設立車輛行車事故鑑定委員會與車輛行車事故鑑定覆議委員會，辦理車輛行車事故鑑定及覆議事項。其委員由交通部或其指定之所屬機關遴聘各相關之專家、學者擔任之。」，同條文第三項略以：「鑑定委員會與覆議委員會之組織規程，由交通部及省（市）政府分別訂之。」。為利本項業務推動，爰制定國道車輛行車事故鑑定覆議委員會組織規程，並分別就委員會之設置、工作項目、成員及其委員資格、運作、經費等加以規範，本草案共計十三條，其要點如下：

- 一、訂定設置國道車輛行車事故鑑定覆議委員會（以下簡稱本會）之機關。（草案第一條）
- 二、為使本會業務項目明確，爰規定委員會之工作項目。（草案第二條）
- 三、為辦理行車事故鑑定，爰規定本會主管職稱及權責、委員人數、具備之條件或資格、權責、任期等。（草案第三條）
- 四、為利本會各項業務之推動，爰規定委員會工作人員職稱及員額。（草案第四至七條）
- 五、為利本會會議之進行，爰規定會議之運作方式。（草案第八條）
- 六、本會之運作需有相關經費支應，爰規定經費來源。（草案第九條）
- 七、明訂本會委員、兼任人員及受邀列席專業人員之相關費用支領依據。（草案第十條）
- 八、明訂本會之分層負責明細表訂定及核定單位。（草案第十一條）
- 九、明訂本會規程之實施日期。（草案第十二條）

# 國道車輛行車事故鑑定覆議委員會組織規程草案

條 文	說 明
<p>第一條 交通部為辦理國道車輛行車事故鑑定案件之覆議，依公路法第六十七條第三項之規定，於交通部運輸研究所（以下簡稱運研所）設置國道車輛行車事故鑑定覆議委員會（以下簡稱本會）。</p>	<p>一、說明訂定本組織規程之法源依據。</p> <p>二、交通部 91.8.28 交路字第 0910008379 號函指定運輸研究所設立國道車輛行車事故鑑定覆議委員會，辦理國道車輛行車事故覆議事項業務。</p> <p>三、明訂設置國道車輛行車事故鑑定覆議委員會之機關。</p>
<p>第二條 本會掌理下列事項：</p> <p>一、國道車輛行車事故鑑定之覆議事項。</p> <p>二、國道車輛行車事故之統計與分析。</p> <p>三、相關交通法規與交通安全之檢討與改善建議。</p> <p>四、車輛行車事故鑑定技術之研發與應用。</p> <p>五、其他有關行車事故鑑定覆議事項。</p>	<p>明訂本委員會之工作項目。</p>

條 文		說 明	
第三條	本會置主任委員一人，由運研所指派相當職務人員兼任，綜理會務。本會置委員七至九人，由本會就具有汽車工程、公路工程、交通工程、交通法規或管理、等相關之學者、技師、專家聘兼之，其中學者人數不得少於委員總額三分之二。 前項委員負責國道車輛行車事故案件覆議相關事宜，任期為二年，任期內出缺時，得補行聘之，其任期至原任期屆滿之日為止。	一、明訂本委員會之主管職稱及其權責。 二、公路法第六十七條第一項規定：委員由交通部或其指定之所屬機關遴聘各相關之專家、學者擔任之，明訂委員人數、具備之條件或資格、任期等規定。	
第四條	本會置執行秘書、副執行秘書、秘書、幹事，部分秘書及幹事由運研所指派相當職務人員兼任。	明訂本委員會之工作人員職稱。	
第五條	本會置會計員，由運研所派員兼任，依法辦理歲計、會計及統計事項。	明訂本委員會會計員之職掌。	
第六條	本會置人事管理員，由運研所派員兼任，依法辦理人事管理事項。	明訂本委員會人事管理員之職掌。	
第七條	本規程所列各職稱之員額，另以編制表定之。	明訂本委員會各職稱之員額。	
第八條	本會會議以每月開會一次為原則，必要時得召開臨時會議，均由主任委員召集之。 前項會議以主任委員為主席，主任委員因故不能出席時，由出席委員互推一人擔任主席。	參照現行各鑑定覆議委員會之規定，明訂委員會之運作方式。	
第九條	本會所需經費，由運研所編列年度預算支應。	明訂本委員會之經費來源。	
第十條	本會得支給委員及兼任人員出席費或兼職交通費，受邀列席專業人員亦同。	明訂本委員會委員、兼任人員及受邀列席專業人員之出席費、兼職交通費支領依據。	
第十一條	本會分層負責明細表，由本會擬訂，報請運研所核定。	明訂本委員會之分層負責明細表訂定及核定單位。	
第十二條	本規程自發布日施行。	明訂施行日期。	

國道車輛行車事故鑑定覆議委員會編制表（草案）				
職 稱	員 額	備 考	說 明	
主任委員	(一)		由運研所派員兼任。	
委員	(七—九)	汽車工程、公路工程、交通工程、交通法規或管理等相關學者、技師、專家	依據公路法第六十七條第一項規定，委員均為聘兼。	
執行秘書	一		專任。	
副執行秘書	一		專任。	
秘書	四 (二)		專任及由運研所派員兼任。	
幹事	一 (二)		專任及由運研所派員兼任。	
會計員	(一)		由運研所派員兼任。	
人事管理員	(一)		由運研所派員兼任。	
合 計	(十四—十六) 七			

**附件二 國道車輛行車事故鑑定覆議委員會員額設置評量表**

業務種類	作業細目	每週作業時數	說明
壹、鑑定業務		小計131.2小時	
一、受理申請	1. 法院囑託案件之收發登錄。 2. 個人申請案件之收發登錄(含接受申請人詢問、輔導如何填寫申請表、協助影印證件)。 3. 向處理警局洽取肇事資料。 4. 向原鑑定單位洽取原案資料。	0.5 x 10 =5	1.每週10件 2.每件0.5小時
二、審閱資料	1. 檢查有無雙方(或家屬)筆錄。 2. 檢查有無繪製現場圖。 3. 檢查有無車損或現場照片。 4. 分析現有跡證是否充足。 5. 如有不足則再函請提供。 6. 重覆案件之辨識。 7. 檢核原鑑定單位資料。	0.5 x 10 =5	1.每週10件 2.每件1小時
三、案情摘要製作	1. 囑託機關、日期、文號。 2. 肇事時間、地點、當事人、關係人及證人。 3. 一般狀況(含傷亡情形、車輛損壞情形、天候、光線、路況及其他)。 4. 參考資料。 5. 肇事經過。 6. 特別狀況(警憲訊、檢訊、院訊等筆錄)。 7. 分析原鑑定單位資料。 8. 研判比對新證據相關資料。	2 x 10 =30	1.每週10件 2.每件2小時
四、會議資料製作	1. 影印案卷現場圖並製成投影片。 2. 在現場圖塗上不同顏色來區分車輛。 3. 查證並繪出各車輛之行向。 4. 區分當事人之編號(A、B…或甲、乙…)。 5. 描繪清楚的車道線、雙黃線、路邊線及劃分島。	0.25 x 10 =2.5	1.每週10件 2.每件0.25小時
五、摘要校對與修訂	1. 校對打字有無錯誤。 2. 有無遺漏關係人及證人。 3. 當事人有無駕照及酒精濃度測試值。 4. 校對照片上的車損與摘錄是否相符。 5. 檢核原鑑定單位案情摘要報告資料。	1 x 10 =5	1.每週10件 2.每件1小時

業務種類	作業細目	每週作業時數	說明
六、會議排程	1. 排訂會議之案件順序。 2. 製作當事人及委員開會通知單。 3. 製作當事人及委職員之簽到記錄表。 4. 製作委員鑑定覆議意見簽署表。 5. 製作被通知與會人員之郵寄信封。	$0.25 \times 10 = 2.5$	1. 每週10件 2. 每件0.25小時
七、現場勘查	1. 勘查現場之號誌、標誌、標線。 2. 勘查專用燈及號誌運作順序。 3. 勘查有無分向限制線、劃分島、跨越橋等設施。 4. 勘查車道數及案發地周圍環境。 5. 丈量路寬與撞擊點、碎片掉落物、煞車痕、刮痕、輪痕等至路邊線、中心線、路口或標的物之距離。 6. 勘查及比對車損部位、深淺方向、內擠或外翻。 7. 協調國道公路警察局派員協助交通管制。	$7 \times 2 \times 10 \times 0.33 = 46.2$	1. 每週10件，平均勘查3件，每次勘查人數必須2人以上，每件平均7小時。
八、召開會議	1. 會前佈置。 2. 辦理報到。 3. 依案件順序引導當事人進出會場。 4. 播放投影片及照片。 5. 記錄當事人之發言內容 6. 報告案情。 7. 報告原鑑定單位之意見。 8. 記錄委員之決議結果。	$0.5 \times 4 \times 10 = 20$	每週開會一次，每週10件，同時4個人在進行，每件0.5小時。
九、製作與修訂鑑定覆議意見書	1. 囑託機關。 2. 當事人。 3. 一般狀況(含時間地點、天候、路況、車損與傷亡)。 4. 肇事經過。 5. 肇事分析(含駕駛行為、佐證資料、路權歸屬、法規依據、記錄肇事類型及型態)。 6. 其他證據。 7. 分析說明原鑑定單位意見之相異。	$1 \times 10 = 10$	1. 每週10件 2. 每件1小時
十、案件裝訂及歸檔	1. 製作案件目錄及檔案封面。 2. 裝訂摘要、現場圖、與會人員之發言單、鑑定意見簽署表及鑑定意見書、警方所提供之案件資料、當事人所提供之照片及證據、申請書與囑託函。 3. 登載記錄簿。 4. 歸檔。	$0.5 \times 10 = 5$	1. 每週10件 2. 每件0.5小時

貳、行政業務		小計 57.2小時	
業務種類	作業細目	每週作業時數	說明
一、公文處理	覆議案件含人事、會計、總務(財產及採購)、出納等公文收發、處理、歸檔與檔案報廢銷毀。	$0.25 \times 22.7 = 5.675$	平均每週22.7件，每件0.25小時 <sup>*</sup>
二、郵寄	1. 一般公文的郵寄(掛號時需填大宗掛號函件執據)。 2. 案件郵寄(向警方索取資料函、委員及當事人的開會通知單、鑑定意見書、覆議會索取案件)。	$1 \times 1 \times 5 = 5$	1. 平均每週5日，每日1次，每次1小時。
三、設備維護	1. 電話系統的維護。 2. 電腦及作業系統的維護。 3. 播音系統的維護。 4. 事務機器系統(實物提示機、投影機、放影機、電視機、叫號機、簡報機、影印機、印表機)的維護。	$1 \times 1 \times 5 = 5$	1. 平均每週5日，每日1次，每次1小時。
四、影印	1. 當事人部份(開會通知單、鑑定意見書)。 2. 委員部份(鑑定意見書、現場圖、摘要)。 3. 適用的法規。 4. 法院附卷內之照片。 5. 當事人遺失再重新申請鑑定覆議意見書。	$2.5 \times 2 = 5$	1. 平均每週2次，每次2.5小時
五、文書處理作業	1. 相關文件之電腦打字與繪圖。 2. 鑑定意見書之編輯。	$10 \times 3 = 30$	1. 每週10件 2. 每件3小時
六、財產管理與採購	1. 財產管理(添購財產之填報、不堪使用且已過年限之報廢、財產結算)。 2. 日常用品、文具用品、清潔用品、鑑定用品(如模型車、雷射筆)的採購。 3. 設備部份的採購(詢價、估價、比價、驗收)。	$2 \times 2 = 4$	平均每週2次，每次2小時。
七、查詢進度與人民陳請之處理	1. 民眾及法院電話查詢進度。 2. 民眾對覆議結果及法規或理賠問題之陳請。	$0.5 \times 1 \times 5 = 2.5$	平均每週5日，每日1次，每次0.5小時。
業務種類	作業細目	每週作業時數	說明
參、研發業務		小計 14.5小時	

<sup>\*</sup>以臺中縣市車鑑會 90 年收發文 1088 件為例，平均每週 22.7 件。

一、統計	1. 委員出席率之統計。 2. 已完成鑑定案件數之統計。 3. 鑑定時效之統計。 4. 提出覆議之案件數之統計。 5. 在覆議案件中結果相同與否之統計。 6. 法院判決書採信與否之統計。 7. 鑑定會與覆議會意見不同時法院採覆議會之比率。	$1 \times 1 \times 5 = 5$	1. 平均每週5日，每日1次，每次1小時。
二、分析	1. 分析肇事原因該歸咎於不守法或管理不當。 2. 分析標誌、標線、號誌有無設置不當。 3. 分析案發現場之硬體設施(道路彎度、離心設置、路面寬度、坡度設計、周圍環境等)有無不當。 4. 分析相似案件產生不同的鑑定結論之因素。 5. 分析現用之交通法規有無不適用。	$1 \times 2 = 2$	1. 平均每週2次，每次1小時。
三、覆議及交通改善建議	1. 發現不當標誌、標線、號誌提供給權責單位改善。 2. 易肇事路段之改善建議提供管理單位改善。 3. 檢討交通法規提供權責單位參考。 4. 研究鑑定技術，提昇覆議品質。	$1 \times 3 = 3$	1. 平均每週3次，每次1小時。
四、參加會議	1. 參加會議或研討會。	$6 \times 0.75 = 4.5$	平均每週0.75次，每次6小時。

註：本評量表係以每年 500 件覆議案件為基準。

1. 兼任人力：以每人每天兼辦 2 小時計算：

$$29.1/10=2.91$$

$$8.7/10=0.87$$

$$6.5/10=0.65$$

$$3人+1人+1人=5人（四位秘書、一位幹事）$$

2. 專任人力：以每人每天工作 8 小時計算：

$$102.1/40=2.55$$

$$48.5/40=1.21$$

$$8/40=0.20（由鑑定人員兼辦）$$

$$3人+2人+0人=5人（三位秘書、二位幹事）$$

3. 行政資源人力：會計二人，人事、政風各一人，由運研所派員兼任，共4人；

其餘採購（兼財產管理）、採購（兼零用金）、檔案（兼監印）、出納業務、總收、總發、事務設備等工作，皆由二位專任幹事負責。

### 附件三 國道車輛行車事故鑑定覆議委員會預算編列概估

單位：新臺幣千元

國道車輛行車事故鑑定覆議委員會			預算金額	28,804
計畫內容		預期成果		
1.辦理國道車輛行車事故鑑定之覆議事項。 2.辦理國道車輛行車事故之統計與分析。 3.辦理相關交通法規與交通安全之檢討與改善建議。 4.辦理車輛行車事故鑑定技術之研發與應用--「行車事故鑑定輔助決策支援系統之研究」。		1.完成國道車輛行車事故鑑定案件之覆議。 2.辦理事故鑑定技術相關研究，以提昇事故鑑定作業品質。 3.檢討交通安全相關法規，提供主管機關之參考以增進國道行車安全。 4.完成行車事故鑑定補助決策支援系統之研究。		
科目	金額	說明		
0100 人事費	1,613	人事費 1,613 千元：		
0103 法定編制人員待遇	313	1.主管加給費用 313 千元。		
0131 加班值班費	1,300	2.趕辦業務超時加班費 1300 千元。		
0200 業務費	16,691	業務費 16,691 千元：		
0201 教育訓練費	100	1.派員參加有關肇事重建專業技術學術研習報名費 100 千元。		
0203 通訊費	2,400	2.通訊費 2,400 千元：辦理國道鑑定網路通訊費、郵資、電話費等費用		
0213 其他業務租金	288	200,000/月×12 月=2,400,000 元。		
0221 稅捐及規費	48	3.其他業務租金 288 千元：影印機租金 12,000 元/月×2 台×12 月=288,000		
0231 保險費	56	元。		
0241 交通費	1,431	4.稅捐及規費 48 千元：車輛牌照稅及燃料使用費 14,000 元×2 輛+10,000		
0250 按日案件計資酬金	3,856	元×2 輛=48,000 元。		
0251 委辦費	2,000	5.保險費 56 千元：		
0271 物品	2,840	(1)辦公大樓保險 3,800 元/月×12 月=46,000 元。		
0279 一般事務費	1,840	(2)公務轎車保險 5,000 元×2 輛=10,000 元。		
0283 車輛及辦公器具養護費	39	6.交通費 1,431 千元：		
0284 設施及機械設備養護費	529	(1)兼職人員交通費 3,000 元/月×16 人×12 月=576,000 元。		
0291 台澎金馬地區旅費	1,026	(2)委員會勘、列席證人、警員之差旅費 1900 元×450 天/人=855,000 元。		
0294 運費	50	7.按日案件計資酬金：3,856 千元。		
0295 短程車資	80	(1)委員出席費 9 人×52 次×2,000 元=936,000 元。		
0299 特別費	108	(2)辦理國道車輛事故覆議事項各種資料處理與司機等勞務外包費用		
		2,420,000 元。		
		(3)辦理肇事重建軟體資料庫維護費 500,000 元。		
		8.委辦費 2,000 千元：辦理「行車事故鑑定輔助決策支援系統之研究」，		
		本計畫將蒐集相關資料庫並發展建置決策支援系統，對行車事故鑑定		
		將有相當之助益。本計畫所需經費費 2,000,000 元。		

		<p>9.物品 2,840 千元：</p> <p>(1)油料 210 公升×2 輛×19.5 元/公升×12 月＝98,000 元</p> <p>(2)文具紙張等消耗性物品 42,000 元。</p> <p>(3)辦公桌椅、公文櫃、電腦桌椅及辦理其他覆議業務等開辦費用所需非消耗性及消耗性物品 2,500,000 元。</p> <p>(4)製作安全反光背心、雨衣、雨鞋、安全帽等費用 200,000 元。</p> <p>10.一般事務費 1,840 千元：</p> <p>(1)警衛保全費用 50,000×12 月＝600,000 元。</p> <p>(2)辦公大樓清潔費 20,000×12 月＝240,000 元。</p> <p>(3)辦理各項印刷及其他雜支等 1,000,000 元。</p> <p>11.車輛及辦公器具養護費 39 千元：</p> <p>(1)車輛養護 8,313 元×2 輛＝16,626 元。</p> <p>(2)辦公室器具維護 1,048 元/年×21 人＝22,008 元。</p> <p>12.設施及機械設備養護費 529 千元。</p> <p>(1)辦公大樓電梯保養 40,000 元。</p> <p>(2)辦公大樓機電設施維護及耗材 234,000 元。</p> <p>(3)辦公大樓自動化監視系統操作 81,000 元。</p> <p>(4)辦公大樓自動化監視系統耗材 24,000 元。</p> <p>(5)工作站、個人電腦設備養護費 100,000 元。</p> <p>(6)機械設備維護費 50,000 元。</p> <p>13.台澎金馬地區旅費 1,026 千元：1,900 元×540 人/天＝1,026,000 元。</p> <p>14.運費 50 千元。</p> <p>15.短程車資 80 千元。</p> <p>16.特支費依據行政院標準編列 108 千元：9,000 元/月×12 月＝108,000 元。</p>
03 設備及投資	10,500	設備及投資 10,500 千元：
0304 機械設備費	1,000	1.機械設備費 1,000 千元：事故現場測繪、分析等事故蒐證儀器 1,000,000 元。
0305 運輸設備費	2,000	2.運輸設備費 2,000 千元：其他特殊用途車輛與次於部會首長座車 2,000,000 元。
0306 資訊設備費	3,000	3.資訊設備費 3,000 千元：
0319 雜項設備費	4,500	<p>(1)電腦設施、週邊設備之購置及裝置（含電腦套裝軟體與作業系統、掃描器、伺服器、主機、個人電腦、高階彩色雷射印表機、雷射印表機、燒錄器與程式設計等）、應用軟體等 1,000,000 元。</p> <p>(2)檔案公文管理軟體 1 套 2,000,000 元。</p> <p>4.雜項設備費 4,500 千元：數位攝影機 2 套、數位相機 3 套、投影機 1 套與實物投影機 1 套、會議室同步錄音設備 1 套、單槍投影機 1 套、投影螢幕 1 套、會議室撥放系統 1 套、檔案分類管理設備 1 套、錄放影設備 1 套、電視機 1 套等其他雜項設備費 4,500,000 元。</p>

## 附錄十一 臺灣省各區行車事故鑑定委員會意見彙整表

1.各區車鑑會配置人力不足，同時負擔鑑定業務及一般行政業務，建議省府所轄各區合併，能否解決各會目前所面臨之問題？對於鑑定或覆議作業及其他行政作業相關影響層面？

省 府：1.依本府各區鑑定委員會員額設置評量表，十二區鑑定委員會人力大部分均運用於鑑定業務(佔百分之 87)，小部分運用於行政及研發業務(百分之 13)。

2.整併後仍需有部分行政及研發業務存在可節省人力有限，反因轄區之加大，所需花費於勘察現場、赴法院說明之工時增加，造成委員、員警及事故當事人(尤其受傷當事人)之不便。

覆議會：各區鑑定會合併對覆議會之作業並無影響。

基宜區：車鑑會目前人力狀況確有嚴重不足情形，若朝合併車鑑會走向，其實就與鑑定有關之業務並未能相對減少，因為案件的存在現況是一定的。

竹苗區：合併可節省部份行政與研發業務時間約佔全部之 14%。

惟考量便民，若裁併至四區，必會造成民眾不便；整併成四區合理員額仍需 65~68 人，無法解決目前人力嚴重不足的問題。另委員之討論時間將更短，經費及人力亦不足無法現勘，導致鑑定品質低落，且亦立即發生現有之辦公場所更加不敷使用之窘境，於實際作業上實窒礙難行。

臺中市：無提供相關意見。

彰化區：同花東區。

嘉雲區：1.由於各區車鑑會編制少，辦公室空間不大，合併並無法節省電費、水費等一般什支，反而因合併後人員增加，致現有房舍空間不足，產生需另覓新辦公處所之問題，在政府經費拮据狀況下，是否允許？

2.若將十二區合併為四個區，合併後若要赴肇事現場路況勘查，在原先短差情況變成出長差，差旅費更嚴重不足且影響業務推行。

3.三區合併後並無法減少鑑定申請案件數。

4.委員由三組變成一組，委員每週審議案件能否承受？開會時間是否允許？若仍維持三組委員，則與維持原組織架構意義相同。

4.合併後人員必需遠離住處上班，因有交通、住宿以及照顧家庭等因素，而可能選擇調職或辦理優退，在現有出缺不補、人力不足狀況下，勢必造成鑑定案件嚴重積案情況。

臺南區：無提供相關意見。

高屏澎：無提供相關意見。

花東區：我國車輛行車事故鑑定制度之不完善，乃此項制度過去長期未受政府主管機關重視，未建立健全之機關組織，基礎不穩，制度不全，遑論其他改善。而完善有效之制度植基於健全之機關組織，含組織層級、架構、人力（人員）、物力（設備）、財力（經費）、技術（專業）、法規等，而後逐步推動，不斷進步，進而建立鑑定制度之公信力與權威性。

2.合併十二區車鑑會為北、中、南、東四區車鑑會，此項重大整併組織方案是否妥適？其優缺點為何？另是否有較佳整併方案？或其他方案？另其優缺點為何？

省 府：92 年臺灣省十二區鑑定案件數 16,679 案（比 90 年 13,734 案又成長 18%），收費後以臺北市 92 年案件數為收費前 62%計算，估計 10,341 案，如整併為四區，東區(基宜及花東估計年約 1000 案)，餘三區(北、中、南)，每區 3,114 案/年，全年開會 48 週，每週需處理 65 案，每案開會 15 分鐘計，需時 975 分鐘(16.5 小時)，無法以一組工作人員及委員運作。如以分組運作方式處理，則與目前分區運作模式相當，可節省的人力非常有限。每次開會 5.5 小時，討論 21 案，每週需開會三天；如開會時間為 4 小時，討論 17 案，每週需開會四天。案件如未減量為 62%，或減量後再逐年增加，運作將更困難。

整併為四區優點：

A、如有較廣闊之合適辦公廳舍，整併可充份利用辦公場所，節省辦公室之共用設備。

B、整併後組織變大，人力運用調配較具彈性。

整併為四區缺點：

A、因幅員跨四至六縣市，更增加委員、現場處理員警、民眾參加開會、工作人員勘察現場、赴法院說明等之不便，並增加工時與車資成本。

B、主任委員均為兼任除需瞭解案情，主持會議外，又需依新刑事訴訟法規定赴法院說明，如每週開會三至四天，恐無法負荷。

C、增加聘請委員之困難度，需長途赴會，增加委員往返及開會時間，必會影響其本職業務或學校課程，可能降低其擔任之意願。

D、目前均無可容納整併為四區後之大型廳舍及廣大停車場所，整併後勢必得另行覓地處理，如分地點辦公，又與現況同。

◎建議：整併方案應綜合考量案件量與幅員區域二項因素，案件量以每區每年 1000 至 1400 案為分區原則(規劃每次開會 17-21 案，每次開會時間 4.5 小時至 5.5 小時，全年開會 48 至 67 次，每週開會一至二次)。另縣市幅員以不超出三個縣市為分區原則，較符合實際需求。

依收費後三年平均案件量為依據，另考量縣市幅員做為分區標準，分為八區、十區都是可以考量的。

依上述原則分區優點：具量化依據，較無爭議。

依上述原則分區缺點：執行期間較長，恐無法配合政策需求。

覆議會：無提供相關意見。

基宜區：整併組織若是有關鑑定制度健全發展的必要途徑，不反對；但若是頭痛醫頭的解決方案，難以令人信服！整併組織後，民眾申請案件、參與不便、履勘現場所須經費亦會增加。建議暫維持現況，並由交通部做短中長程規劃，依規劃方向逐步落實。(需考量如何對民眾有利、現有會務人員的權益)

竹苗區：十二區合併成四區車鑑會，將出現弊多於利之窘況實不可行。

臺中市：優點：似可減少部分行政業務所需人力，但減少比例有限；依各區車鑑會主任委員係「派兼」之現況而言，可減少主任委員之派兼人數。

缺點：

1. 合併為四區以後之開會方式，無論是「分縣市輪流召開鑑定會議」或是「分縣市同時段、不同人馬召開鑑定會議」，非但不能減少工時反而增加工時。
2. 各區車鑑會之「秘書」，是整個鑑定工作的靈魂，將來合併以後，不論「主管」職缺變少，或者「主管」職缺數目不變，將來不無可能變成「兩個和尚抬水喝」，甚至「三個和尚沒水喝」之窘境，其他工作人員之狀況亦差不多，因為區域合併，各區有部分工作人員必須遠離家鄉，除上班往返費時、舟車勞頓，且家庭因素影響，將會嚴重打擊工作士氣，對鑑定業務之影響，實不容小覷！
3. 行政人員及鑑定委員若需分赴各縣市開鑑定會，旅途往返與勘查肇事現場增加之工時，相較於合併前絕對會「得不償失」。
4. 鑑定委員亦有可能因為時間上難以配合而減少出席，甚至影響鑑定委員接受遴聘之意願。
5. 委職員開會、勘查現場、委職員出席法庭作證所需之交通、旅運費、現場處理員警出席鑑定會議之「見證費」均需大幅增加，以目前政府預算逐年減少之現況，恐將難以支應。
6. 若鑑定會合併以後，即在鑑定會駐在地辦公、受理鑑定、開會，甚至就近遴聘「鑑定委員」，將其他人力、經費負擔減至最低，然而仍有轄區遼闊，勘查現場、出席法庭作證等必要之人力、經費增加支出。
7. 合併以後所需辦公廳舍增大，目前各區車鑑會使用之辦公廳舍無一堪敷使用，另覓合適辦公處所實有困難！
8. 目前車鑑會多有一會轄二、三縣市鑑定情形，人力已經精減到不能再精減。
9. 目前政府政策，多以增加設置為民服務據點，擴大為民服務工作，以滿足民眾所需，鮮少聽聞減少服務據點、減少服務窗口等悖離民意之倒退施政，徒增遠到民眾洽辦業務、出席鑑定會議之不便，目前二十一縣市設置「十二區車鑑會」，貿然再合併「車鑑會」，終必遭致民眾、民意代表反彈，屆時若屈服壓力下再增加設置「車鑑會」時，恐怕就不會只是「十二區」，而是「二十一區」了，建議三思而後行！

彰化區：同花東區。

嘉雲區：十二區合併為四區，實際運作上有窒礙難行之處，其優缺點臚陳如后：

優點：1.整併後，十二區主任委員只剩四位主任委員兼任，遴選主任委員可有較多考量。2.整併後主委差旅費不足之現象應可改善（惟合併後，因轄區幅員擴大，相對的職員赴肇事現場勘查差旅費增加。）3.兼辦之人事、會計、出納、檔案與資訊管理等業務可由專人辦理。

缺點：1.現有各地區辦公廳舍空間，無法容納合併後之人員，需另覓新辦公處所。2.因人事、會計、出納、檔案與資訊管理等業務由兼辦改成專任，合併後並無法多出人力，反而使職員離鄉背井，徒增交通、住宿以及照顧家庭困難等問題。3.合併後人員因離鄉背井，可能有人會萌生辦理優退或調職之心，在人力出缺不補之狀況下，影響業務推動。4.委員每週審議案件倍增，是否能負荷？5.合併後當事人及各有關人員需跨區到會說明，民眾是否會反彈？6.因合併後，處理警員跨越縣、市出席會議說明，致交通費或見證費用增加。

◎建議合併為四區，但在原車鑑會成立分會（例如成立南區車鑑會嘉雲區分會）嘉雲區案件，仍舊在原址上班以及召開鑑定會議，以便利民眾能在就近之所在地申請鑑定與到會場說明，此可減少民眾交通費用之支出與交通之不便，更能節省職員差旅費以及解決前述缺點。

臺南區：優點：當前十二區車鑑會編制太小，致未正常發揮行政功能，如將一般行政（人事、會計）合併作業可節省人力，妥善鑑定會組織編制，更能發揮鑑定效益。

缺點：裁併各區車鑑會集中至少數區作業、召開鑑定會議，當事人或其代理人赴各區申辦鑑定、開會，必會造成不便，有違政府便民服務之原則，浪費社會成本、資源。

高屏澎：優點：1.合併後人員集中，可將人事、會計等行政業務劃分專人處理，可解決目前由鑑定業務人員兼辦一般行政業務的工作負擔。

2.合併後可解決目前鑑定會辦公廳舍不足的問題。

缺點：1.合併後依目前鑑定會的編制，職務上會產生重疊、重置的衝突。

2.合併後鑑定案件亦隨之合併，依目前各區鑑定會受理的案件數推算，合併後審理與鑑定案件的時效與品質將會降低，機案遽增，難以消化。

3.合併後民眾洽公與出席會議，造成交通上的極大不便。

花東區：優點：

1.健全組織：可設置專任人事、會計、總務等專責人員，成為正式組織。

2.節省人力、時間：可節省部分行政業務辦理之時間。

缺點：

1.較不便民：民眾赴各區參加鑑定會議較為不便。

2.節省人力、時間有限：十二區整併成四區，則各區每週開會次數可能要增加，或委員人數要增加方得以正常運作，相對會務人員勢必增加。

3.勘查現場不易：合併後幅員遼闊，勘查現場不易，恐影響鑑定品質。

3.配合「規費法」公佈實施採行收費制度後，各區車鑑會暨覆意會案件數量可能相對減少，倘在「公路法」可配合修正之前題下，國道鑑定暨覆議業務是否具獨立辦理之必要性？請詳加說明利弊得失。

省 府：1.就案件量層面分析：92 年臺灣省十二區鑑定案件數 16,679 案，收費後以臺北市 92 年案件數為收費前 62%計算，估計 10,341 案，國道案件約占總案件量之 7%~9%，年僅約 730 案至 930 案，應無獨立辦理的必要，分屬各區對民眾有其便利性。

2.就未來性分析：隨著國道興建陸續完工通車，應觀察未來三年國道案件是否持續成長，因里程及車輛數均增加而增加事故案件，或因國道陸續通車，紓解原有國道車潮，反而降低事故案件量，均為重要的數據。另省府所屬車鑑業務如移撥交通部主管，則更無成立之必要。

3.就鑑定專業層面分析：國道行車事故案件，因車速快，通常傷亡慘重，成立專責鑑定單位對事故重建的品質應可大幅提升。

覆議會：本府「鑑定及覆議規費收費辦法」尚未奉准實施，實施後本會受理覆議案件數量是否減少尚需三年以上之時間統計評估。國道之鑑定與覆議業務由交通部指定所屬機關辦理乃本府自民國八十五年以來之一貫主張，且公路法第六十七條第一項條文因而修正通過。國道行車事故案件之覆議業務依據前開法規獨立辦理，對本會人力經費之負荷僅有利而無弊。

基宜區：若交通部收編各鑑定組織，則國道無增設鑑定暨覆議組織的前提。

竹苗區：國道之鑑定案件每年僅 1000 多件，實施收費後案件數將更少，因此實無獨立辦理之必要性。另在政府組織再造的原則下，實不宜再增設新的組織，且車鑑會之定位正在研究中，在結論出爐前不宜再增設新的組織。

臺中市：無提供相關意見。

彰化區：同花東區。

嘉雲區：配合「規費法」公佈實施採行收費制度後，各區案件數量應該會相對減少，因此在各區車鑑會之案件數減少狀況下，倘在「公路法」可配合修正之前題下，國道鑑定暨覆議業務應可由各區車鑑會繼續辦理。

優點：1.目前高速公路均有通過各區轄內，且現今仍送由各區車鑑會鑑定，若採行收費後，在一般道路發生肇事之案件數減少情形下，交由各區車鑑會繼續辦理，則有駕輕就熟，且不必再成立臨編單位、聘用委員以及增加委員出席費用之支出。2.肇事案情摘要鍵入、發函向警方調卷、分送給各委員之開會資料影印、撰寫鑑定意見書等事宜，交由各區車鑑會負責辦理，無須多浪費一組人力來辦理。

缺點：1.高速公路肇事案件，車損或傷亡較為嚴重，因此不會因為採行收費制度而減少申請鑑定。2.高速公路肇事案件，有時較為複雜，增加鑑定之困難性。

臺南區：1.以現有國道行車事故鑑定案件，仍由現行委臺灣省各區車輛行車事故鑑定委員會辦理應可行。國道案件分散各區不造成各會案件壓力。

2.在政府組織再造精減人事成本的原則下，整併車鑑會同時增設新的組織，似有矛盾。

3.國道行車事故鑑定案件，委由臺灣省各區車輛行車事故鑑定委員會辦理，唯代辦所需行政作業經費，應編列預算撥付。

高屏澎：以目前本會受理鑑定案件統計，國道案件約佔總鑑定案件的 15%，似無獨立辦理之  
必要性。

花東區：由主管機關決定。

4.前鑑定暨覆議案件分級制度雖無法源依據，請以實務經驗建議案件分級制標準或原則、案件審理程序、作業流程及方式等相關措施。

省 府：本案問題由各區車鑑會主答，本府不另陳述。

覆議會：本會之覆議作業係依據交通部、內政部與法務部 92 年 8 月 5 日會銜般定之「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」規定辦理，並無將案件分級辦理之情形；另本府將實施「鑑定及覆議規費收費辦法」任何案件均收取一致之規費，若採取任何依案件分級之不同而有不同之審理程序、作業流程及方式等措施，勢必引致民眾之質疑與詬病。

基宜區：每一個案站在民眾的立場皆非常重要！鑑定應一視同仁。且收費制度對輕微案件可能會產生自然淘汰情形，應不必太刻意強化分級的必要性。

竹苗區：目前最有爭議者仍是 A3 類案件，因警方僅依簡表登錄，原始跡證及基本資料多所遺漏，因此與其分級處理，倒不如不受理 A3 類案件。另案件分級後該如何收費？如因資料搜集不完整而做成錯誤鑑定，民眾是否可申請國賠？

臺中市：依目前相關交通法規均未明訂有違反道路交通案件處理區分標準，目前警政署雖訂有案件處理分類，係以人員傷亡、財損為區分標準，此為簡化處理程序之內部規定，然而重大爭議案件尚有其彈性之慎重處理方法，吾等貿然跟進，適法性絕對有問題。且實務上很難以人員傷亡、財損為區分標準分級辦理鑑定。另配合「規費法」短期內鑑定即將收費，不分傷亡、財損，每案均收費三千元，分級辦理鑑定亦屬沒有道理。

彰化區：同花東區。

嘉雲區：可將肇事鑑定案件類型分為三級：

(一)第一級：因涉個人財損理賠之申請鑑定案件，由處理警察機關依據證據與法規，做成鑑定意見，以供當事人作為保險理賠與調解之依據。

(二)第二級：不服第一級警察機關之鑑定或調解不成立案件，以及受理軍、司法機關囑託各地區車鑑會之鑑定。而個人財損理賠部份僅為二級制，非經由訴訟程序，不得送第三級鑑定。

(三)第三級：必需是對於第二級之各區車鑑會鑑定意見仍有異議者，而且必須是已進入司法程序者，方可送交現有由政府補助之交通大學、成大等四所大學所成立之研究中心覆議。

相關配套等措施臚列如后：

(一)第一級：個人財損理賠部分，由現場處理警察機關機鑑定案件：就現有各警察分局所成立之交通事件處理小組，強化其成員以及對肇事案件責任分析與判定能力以及肇事當事人所違反法規之訓練，可縮短民眾調解時間，以及減少各區車鑑會之個人財損申請鑑定案件，是政府以現有資源能立即推動可行之單位；亦可解決各地區車鑑會人力與經費不足之問題。(第一級以不收費用為原則)

(二)第二級：不服第一級警察機關之鑑定或調解不成立案件，必須經由訴訟，透過軍、司法機關囑託送各地區車鑑會鑑定(第二級以採收取費用為原則)。另覆議會至目前為止，仍屬臨編單位，且目前地區鑑定與覆議同屬臺灣省

政府，且鑑定委員之成員性質相同，可合併。

(三)第三級：對於第二級之各區車鑑會鑑定意見仍有異議者，且必須在進入司法程序後，始得送現有由政府補助之交通大學、成大：：：等四所大學所成立之研究中心覆議。(亦採收費制度為原則)。

臺南區：1.案件分級鑑定作業，本會已廢止，以肇事當事人立場，事故發生為不幸事件，並無大、小案件分別。回歸平等、公正鑑定每一案件。以符社會正義。如實施收費無法分辨 A1…A3，一律同等收費，建議案件不宜分級。

2.鑑定機能在於事故重建，避免相同事故不再發生，由每單一事故案件，研析、發覺事故危險因子，建請相關道路主管機關改善，應重視每單一案件，發揮每一事件資料，妥為分析比對以期減少肇事。

高屏澎：1.依目前警方處理交通事故的分級原則，如將警方 A3 類之事故鑑定交由警方依權責作成簡易裁決，一來可減少鑑定會事故鑑定的案件數，二來對民眾而言亦可迅速獲得仲裁，作為和解或告訴的依據。

2.本會建議分級制度可作成簡易交通事故(由處理警方負責)、一般交通事故(由地區鑑定會負責)、及重大交通事故(由學術研究機構負責)三方面加以規劃。

花東區：無必要，理由：

1.難以分級：目前行車事故鑑定工作之難易，全賴於警方處理之方式，各項事證蒐集齊全與否，而不在於有無傷亡、傷亡程度為何之分別，即不應以警方之區分（A1、A2、A3）為區分，故事先難以依難易程度分級。

2.財損金額差距大：部分 A3 案件財損金額亦相當龐大，民眾負擔嚴重，爭議極大，鑑定工作亦應等同視之。

5.「委外辦理」或「法人化」，執行時之實務技術面與行政作業面等可能面臨問題與解決之道。

省府：委外辦理：

1. 目前法令未禁止民間辦理鑑定業務，民事訴訟法規定司法機關得選任具有特別知識經驗者之人，或囑託醫院、學校或相當之機關辦理鑑定。
2. 民間機關辦理，可減輕公設鑑定單位之人事及業務預算支出成本，十二區車鑑會年度預算約 7 千萬元，其中含人事費 4 千萬，業務費及設備費 3 千萬元。另編列鑑定規費收入 3 千萬元。
3. 民間機構辦理，增加司法機關囑託成本，而刑事案件之囑託費用依法應由司法機關編列預算支應，以臺北市為例，在所有案件中約 75% 為囑託案，囑託案中約 80% 為刑事案件，則臺灣省十二區鑑定案，收費後約有 6 千案為刑事案件，以目前各大學之收費每案 1 萬元估計，司法機關每年需編列 6 千萬元預算支應，收費如超出 1 萬元，所需費用將更高。
4. 民間鑑定機關初期設立成本高，回收慢，收費成本高，民眾接受意願可能較低。
5. 依臺灣社會民情接受度，及司法機關之公信力而言，行車事故之鑑定業務具準司法性質，且目前證照制度(鑑定師)尚未建立，公信力可能不足。
6. 民間機構辦理，係以利益導向，無法照顧弱勢族群。
7. 綜上所述，綜合法令、成本、公信力等分析，鑑定業務委託民間辦理之可行性不高。

法人化：

1. 社團法人：鑑定機關如以社團法人之組織成立，因社團法人是結合「社員」的組織，而行車事故當事人均為不特定的自然人，其組成社團法人之可行性不高。
2. 財團法人：鑑定機關如經由政府捐助成立財團法人組織，經由行政機關介入管理，較具可行性，是否可能由各大學成立之鑑定技術研究中心以財團法人之組織運作，值得探討。
3. 行政法人：以目前政策推動之行政法人組織辦理鑑定業務，一方面因具公法人性質，執行鑑定業務具公信力，另一方面可提高營運上需求，又能兼顧現職人員之權益，應最有可行性，但其組織之設計，組織規程（含案件數量與人力之比率）之研訂，應作進一步探討。

覆議會：「委外辦理」或「法人化」乃當前政府改造之既定政策與終極目標，目前鑑定與覆議業務乃屬公共行政之一環，本會自當配合辦理。而「委外辦理」或「法人化」之優缺點、執行實務可能面臨之問題及因應解決之道於近年來有關之研究規劃報告中已有詳盡之分析論述，本會均欣表贊同，不再贅述。

基宜區：這是一項正義與超然的神聖工作，長期要委外辦理，請先確立進度時程，同時廣泛栽培相關領域人才，俾確保應有的鑑定品質。

竹苗區：

1. 公辦民營：仍須留置公設單位，來考核監督民營績效並接受民眾之陳情，與現況相差不大反而問題較多，公信力易受質疑。
2. 開放民營：  
優點：減輕公務機關業務負擔及相關之人事費用；訂價可開放自由競爭不受制於規費法；自由競爭下能提升事故重建技術。

缺點：公信力易遭社會質疑；收費成本高(每件約須 10000 元以上)，民眾之接受度低；成立初期經費龐大，成本回收慢，優存劣汰風險大；民間具公信足可委辦之單位少，無法完全取代鑑定會；鑑定技師執照尚未實施，對鑑定人能力考核之規範機制尚無標準。

◎委外並非不可行，惟時機尚未成熟，須待鑑定師證照普及，屆時再研究其可行性。

3.法人化：車鑑會法人化以「財團法人」較「社團法人」佳，且又以「政府捐助之財團法人」較「民間捐助之財團法人」可行。

臺中市：由於法律上的限制，並審視國內實際狀況，無論是「目前」或「可預見的未來」，「行車事故鑑定委託民間辦理」，完全不具可行性。

1.法律限制：法律上的「鑑定」是專有名詞，有無鑑定必要？「選任」或「囑託」之對象為何？均係取決於法官或檢察官之決定，因此涉及司法機關權限，不是吾等行政機關可以片面決定！另依道路交通事故處理辦法第十一條規定，交通事故現場處理係屬警察機關權責，「行車事故鑑定」所需之現場處理資料（包含現場圖、現場照片、偵查筆錄等）均由警察機關列管，所謂「案重初供」，當事人之偵查筆錄絕對是事故調查最重要的憑據之一，此一資料往往涉及「偵查，不公開之」（刑事訴訟法第二百四十五條第一項），除非依法執行職務之公務員確有知悉該偵查內容之必要者，否則不得調卷證參閱。若接受委託辦理事故鑑定之民間單位或個人，倘因「偵查不公開」之限制，而不能獲得全部現場處理資料時，如何辦理鑑定？

2.得不償失：牽涉「行政裁量」的「行車事故鑑定」，屬於公權力之認定及行使，依據行政程序法第十六條規定，行政機關僅得「將其權限之一部分」委託民間團體或個人辦理，尚不得全部委託，即**委託機關仍須負最終之行政責任**，由於「**行車事故鑑定**」牽涉爭議，動輒得咎，而且民間辦理的公正性必會受到質疑，委託民間辦理，主管機關恐怕未蒙其利先受其害！

3.國內尚無其他「具公信力、有能力且有能量」可受託辦理鑑定之團體或個人：依目前公設車鑑會之接案量，及公信力普遍尚能獲得肯定而日益受到「倚重」情形下，環顧國內現況，「目前」或「可預見的未來」，各機關、學校、民間團體等等，都沒有「有能力且有能量」接手辦理鑑定的任何跡象，所謂「未來委外辦理」，不知要「未來到何時」，必係「遙遙無期」矣！

4.«公設»成本低、具公信力、無爭議，「委託»成本高、公信力不足、爭議性高：公設「車鑑會」已運作多年，公信力高，受聘擔任「鑑定委員」者視為榮譽職，不計較待遇，目前每人僅支「出席費二千元」，費用成本低，收費以「案」計，不論案情繁簡難易一律收費三仟元，兼顧「成本」、「為民服務」雙重考量，雖不敷成本，唯無圖利之嫌。若係「委託鑑定」，委託者必須付費，受託者必係「成本加利潤」收費（依目前某國立大學接受委託鑑定，均由一人主持，多為研究生辦理，雖成本不見得較「公設」為高，然其收費係依「附卷數量多寡」計費，少則一萬，多則數萬元不等，若由其他民間辦理，收費應不會更低），將來「委託民間鑑定」時，受託者應具備資格能力如何？如何選定委託對象（考試、招標、議價、抽籤、輪流）？如何訂價？成本轉稼民眾或由政府補貼？民眾或民意機關接受嗎？…還有其他想不到的一連串問題如何解決？恐怕是「世界上最艱鉅的工程」，這才是委託機關大災難的開始！

彰化區：同花東區。

嘉雲區：「委外辦理」或「法人化」民間確實有能力來辦理，但重要的是其「公正性」！以及「民營」是否如地區鑑定會以學者專家合議制方式來實施鑑定？且其實施後可能面臨問題如後：

- 1.私人企業是以營利賺錢為目的，無法公正、客觀
- 2.花錢委託者，就是老闆，影響公正性
- 3.假法人團體名譽，製作鑑定報告，實質上由一個人來鑑定
- 4.易發生官、商勾結問題

臺南區：1.委外辦理早期研究結論：尚不可行。宜國人對交通安全法令有相當認知、且事故處理程序完善，民間具有鑑定實力，再將行車鑑定業務委外辦理。

- 2.政府機關業務委外前題，功能不彰、不符經濟效益，然當前車鑑會組織並無違背政府基本原則。
- 3.請廣納民意、保險業者、調解會、交通執法機關、司法機關等單位，對民間鑑定之接受程度。

高屏澎：優點：1.減少公務機關的人事及業務費用。2.提高鑑定品質與績效。

缺點：1.鑑定業務不同於一般行政業務，其涉及法律性及技術性等各層面甚廣，且事關人民權益與司法公信至鉅，故是否適宜民營或委外辦理，實有待審慎商榷。

2.以目前國內民主素養的發展未臻成熟，法人化後亦難免會有關說或行賄等弊端，宜審慎為之。

3.民營或委外後，其相關利益關係恐難堅持，日久勢將成為社會的隱憂。

花東區：由主管機關決定。

6.行政院以降低成本減少未來「委外辦理」或「法人化」之障礙及配合現階段整併組織之需求為由，訂定各區車鑑會職員及工有出缺不補，請就實務作業之整體影響層面詳加分析說明

省 府：出缺不補案已於九十三年五月四日由人事行政局召開研商「臺灣省十二區車輛行車事故鑑定委員會組織及員額」會議決議：同意出缺職務暫以契僱方式進用人力。

覆議會：無提供相關意見。

基宜區：試問委外辦理確切時程為何？若沒有確切時程無異是畫餅充飢。現階段造成案件處理延宕、民眾權益受損，試問責任誰負？

竹苗區：人事行政局僅考量委外或法人化時可減少安置人數而堅持出缺不補，但在尚未委外或法人化前出缺不補，鑑定業務如何繼續推行都是很大的考驗，更別提如何提昇品質；在政府無法儘速解決之現況下，有什麼事情是民間不能作的？政府部門是否全部可以委外或法人化？

建議委外或法人化前宜採緊急應變措施，先朝僱用短期人員來處理業務。若認定車鑑會無存在必要，則建請限期解散，人員儘早安置，但若認定尚不宜裁撤車鑑會，則建請儘速解決車鑑會人力、經費及辦公場所等相關問題。

臺中市：「人力評鑑團」關於車鑑會合併前後之人力計算，有「閉門造車」情況，而與事實不符。於政策渾沌不明下即貿然限制車鑑會員額出缺不補，難謂適當。同時，已然影響鑑定業務正常運作，損及民眾權益。

1.「行車事故鑑定」是否宜於「委外辦理」殊堪從長計議，應該慎謀遠慮，謀定而後動，如果短期未來「法律有限制」或「不宜」委外辦理時，則無論維持目前組織制度，或者朝向「行政法人化」變革，均無委外辦理時人員安置之顧慮（「行政法人化」時，現有人員均可移轉），則不應以將來人員安置問題，限制車鑑會之員額出缺不補，影響車鑑會業務之正常運作，造成作業耽延，損及民眾權益。

2.「評鑑團」既稱現有人力不足，工作負荷過重，其後卻稱人力應再精減，關於車鑑會合併後所需人力，其「信手捻來」之計算方式，神來生花妙筆一揮，立即化「不足」為「有餘」，確實令人有「不食人間煙火」之感，如此輕率決定攸關千萬民眾鑑定權益之決策，令人心寒澈骨。

彰化區：同花東區。

嘉雲區：1.出缺不補，在人力不足之情況下，導致鑑定案件大量積案。

2.未將有任用資格人員適時辦理分發或派任，導致最後冗員充斥。

◎建議在「法人化前」先辦理意願調查，將沒有意願繼續在「法人化」之單位留任，而有任用資格人員又未達退休年之人員，先予安置，而出缺不足之人力改以臨時契約工來替補，以減少「法人化」後之人事精減問題。

臺南區：無提供相關意見。

高屏澎：事故鑑定不僅僅是單一技術性的工作，其所另外衍生的法律、道德、正義及秩序等各層面的問題更是廣泛且影響深遠，故人員方面應朝專業、清廉及保障等三方向做長遠的規劃。

花東區：難以接受，業務難以正常推行，理由：

1. 政府機關人員出缺不補，應係該機關業務及功能明顯萎縮、組織即將裁併、任務已完成無存在必要等等，為免日後人員安置困難而採取之措施。以目前各區車鑑

會觀之，並無符合上述情形，各區車鑑會案件數年年成長，人力嚴重不足，業務並無萎縮反而增加，即使將來採行收費制度後，案件數減少，然僅是回歸正常運作狀態，並無多餘之人力。

2. 各區車鑑會編制人員為 2 至 5 人，每出缺 1 人形同減少 50% 至 20% 人力，業務如何正常運作。
3. 「委外辦理」或「法人化」係屬規劃階段，尚未進入規劃完成即將實施階段，同屬政府機關之公務人員，亦同樣從事為民服務工作，然卻遭受不平等之對待，令人難以接受。

7.執行鑑定相關業務時，是否尚有人事、行政、經費、管理、技術、作業等其他相關問題存在。

省 府：1.鑑定業務移撥省府後，因精省預算逐年遞減，致影響事故實地勘察，且案件每年均以百分之 10 至 15 業務量成長，需加開會議消化案件，另為解決廳舍問題，每年均由業務費勻 100 萬至 200 萬作為遷移辦公室整修費用，致使各區經費使用益加拮据。

2.90 年後人力凍結，導致人力嚴重不足造成案件積壓，各區均在趕辦案件，實有影響鑑定品質，且任何提升鑑定品質之新作法（如電腦動態模擬分析等）均無法推動辦理。

覆議會：本會係屬本府之任務編組單位，現有之人事、經費、行政與管理等問題乃屬本府內部之調派、調整問題，且與本府當前之人事、經費、行政與管理等問題息息相關。

基宜區：無提供相關意見。

竹苗區：無提供相關意見。

臺中市：無提供相關意見。

彰化區：同花東區。

嘉雲區：1.目前業務量是七十四年編制時之三至四倍，由於人員編制少，業務繁重情況下，目前又新增網路公文管理、檔案管理等業務，在捉襟見肘情況下，業務量負擔更加沉重。

2.由於鑑定時均通知各當事人與相關人員列席會議說明，在民意代表要求便民下，本會現在仍然分別在嘉義與雲林斗六兩處召開會議，因此在收文分案與管理上，除電腦建檔外，人工之簿冊記載仍不能免。

3.雲嘉地區警方所送資料中，仍多有疏漏，因此肇事現場路況勘查無法避免，自九十二年起省府規定，主任委員差旅費在各地區車鑑會核銷，因此差旅費在扣除主任委員差旅費後，職員之差旅費呈現不足狀況，致以選擇性方式勘查現場。

臺南區：1.車鑑會現有之行車事故鑑定業務量均呈快速成長，鑑於九十二年司法改革刑事訴訟修訂後交通刑事案件移送作業，大多先經鑑定後移送，已明顯增加鑑定作業量。

2.鑑定時程嚴重落後，如九十一年度平均鑑定案件處理工作日為 19 日，目前九十三年度已落後至案件處理工作日為 100 日。其原因為會務已超越工作能量。

高屏澎：無提供相關意見。

花東區：我國車輛行車事故鑑定制度未臻完善，牽涉層面廣泛，非公辦、民辦、委外辦理或法人化等即可解決，建議多管齊下，諸如：

1. 健全組織：逐步擴充「臺灣省各區車輛行車事故鑑定委員會」之組織架構、人力（人員）、物力（設備）、財力（經費）、技術（專業）。以健全之機關組織為改善、推動、革新、進步之基礎。

2. 設置專任委員：針對複雜、疑難案件進行個案研究、報告、鑑定；並從事各項鑑定技術之專業研究、蒐證與整理、宣導，回饋道路交通安全機制。

3. 充實鑑定內涵：鑑定意見內容應朝專業化、技術化發展（如車速、撞及力之大小、角度、車體結構等鑑定），充實內容，而非鑑定責任分配。

4. 完善交通法規：訂定整體而完善之交通法規（鑑定人員亦應參與修訂）。

5. 事故資料改善：警方之教育訓練應邀請各區車鑑會有關人員，針對警方處理事故

資料之缺失提出應行改進之處，從警方之第一手資料著手改善，始事半功倍。

6. 座談會：定期舉辦司法機關、鑑定機關、警察機關之聯誼座談，相互溝通、檢討。
7. 徹底檢討考照制度：考照制度缺失由來已久，包括公式化之駕訓班考照方式（徒具形式），有照者不會開車，有照者不知交通法規，無照駕車者比比皆是，有照、無照皆自實際上路開始學習真正駕車（危險性高）。
8. 教育宣導：由於行人、腳踏車、孩童等亦應遵守交通法規（非僅有照駕車者），然國內缺乏交通安全法規之教育宣導、養成機制，更遑論事故發生時之處理程序，故交通安全教育（含民眾事故處理程序）應列入學校教育中公民教育之正式課程。
9. 修正刑法、刑責、罰則：歐美先進國家對於酒醉、嗑藥、高速駕車而肇事者，通常均以「殺人罪」起訴並判刑；反觀國內一概以「過失致死」起訴並判刑，毫無遏阻作用，受害者家屬憤恨難平，社會公平正義難以伸張。

8.未來臺灣省政府所轄各地區鑑會組織定位調整時，建議歸屬單位？若調整時，建議可行方案？

省府：歸屬交通部

1. 公路法六十七條於九十一年二月六日修正公布實施(附件六)，規定國道之車輛行車事故，由交通部或其指定之所屬機關設立鑑定委員會及覆議委員會。省(市)政府，為處理省道、縣道、鄉道、專用公路及市區道路之車輛行車事故，得在各地設立鑑定委員會及覆議委員會，交通部為公路法之中央主管機關，歸屬交通部，統籌處理國道、縣道、鄉道、專用公路及市區道路之車輛行車事故鑑定業務，較為適法。
2. 鑑定業務屬交通業務範疇，且交通部可運用之預算、人力資源較多，回歸交通專業領域為其優點。
3. 有關臺灣省政府十二區鑑定委員會移撥交通部事宜，需考量該部之意願，交通部於92年7月18日交路字第0920045598號函復省府依公路法第六十七條規定鑑定業務仍歸省府主管(附件五)，無法回歸交通部辦理。故政策決定如移由交通部辦理時，宜併考量北高二市鑑定委員會之隸屬，且需修正公路法第六十七條。

歸屬臺灣省政府

1. 如政策方向考量將十二區鑑定委員會仍隸屬臺灣省政府，符合目前公路法第六十七條之規定，維持現況，變動最少。
2. 隸屬臺灣省政府，各區主任委員由省府指派簡任人員兼任，可充份利用省府目前之人力，惟本府簡任級人員逐年精簡，適合派兼人員亦逐年相對減少，將造成人力運用困難。
3. 隸屬臺灣省政府，由於派兼之主任委員與交通相關團體及地方人士等均無淵源，立場中立，較無關說壓力。

歸屬縣市政府

1. 如政策方向考量將十二區車鑑會移撥各縣市政府，基於北高二市之車鑑業務亦屬該市政府交通單位所屬，移撥各縣市政府為另一思考方向，但部分縣市案件數量少，各縣市政府是否有接受之意願為最主要的評估重點。
2. 如考量將十二區車鑑會移撥各縣市政府，則全省分設二十一區車鑑會為必然辦理之方式，整體而言，其設置及營運財務成本並未降低，反而可能提高。
3. 移撥各縣市政府，依目前地方政治生態，較難避免關說情形，易導致鑑定失去公平性。
4. 移撥各縣市政府，現有車鑑會員工多無意願。

◎若組織型態調整時，請建議朝「法人化」、「民營化」、維持現況或其他可行方案，並請詳述理由。

說明：組織調整建議方案優先次序：1.維持現況 2.行政法人化 3.財團法人化 4.民營化  
維持現況之理由：

- 1.車鑑業務每年預算7千萬,收費後每年可收入3千萬,政府以支出4千萬的成本辦理1萬件的行車事故鑑定，以整體中央總預算而言，其所占比例微乎其微。
- 2.公設鑑定會，具公信力，且鑑定案件60%是司法囑託刑事案件，對維護社會的公平正義具莫大效益。

3.行政法人化、財團法人化及民營化之分析已如上述說明。

覆議會：本會係屬本府之任務編組單位，不論各區車鑑會組織如何調整，均不影響本會現有組織之歸屬問題。且本會之業務執掌係辦理本省道路車輛事故之鑑定覆議作業其組織歸屬俾隨各區車鑑會組織歸屬調整，於其上級單位再行設立覆議組織。另有關鑑定及覆議長期制度之規劃調整究朝法人化、民營化、維持現狀或其他可行方案於運研所與交大合辦之「提升行車事故鑑定品質及建立交通事故鑑定師制度之研究」已有詳細之分析，本會均欣表贊同。

基宜區：無提供相關意見。

竹苗區：車鑑會之業務本屬交通部之業務範圍且宜全國一致性，不宜放置地方政府各唱各調推行，應回歸交通部。而車鑑業務牽涉國賠，公路管理或道路主管機關是否有設置不當或維護不當之處，如回歸隸屬交通部不宜安置在公路總局之下，以免遭人詬病有球員兼裁判之嫌。

組織型態必須調整時，建議以維持現況並調整合理員額為優先；但如堅持裁撤公設鑑定會，則以「政府捐助之財團法人」較適合，較能維持鑑定之公信力。

臺中市：一般皆以為「行車事故鑑定」係辦理地區性事務，認為鑑定委員會應該隸屬於地方，實則不然，「行車事故鑑定委員會」應隸屬於中央主管機關—交通部：

1. 關於中央與地方之權限，憲法第一百十一條明定「其事務有全國一致之性質者屬於中央」：「行車事故鑑定委員會」雖係依轄區辦理個別行車事故鑑定，然而「鑑定」均係以中央制定之交通法規為認定準據，遇有法規適用上之疑義，亦悉以中央主管機關—交通部之解釋為準，因此，鑑定業務應係屬於「有全國一致之性質之事務」，而且，相同之行車事故案例，其認定原則亦應全國一致，且鑑定之事例亦有對全國民眾交通安全教育，甚至形成「判例」而有影響交通決策的效果，如果任令各地區自行認定、解釋，不但「鑑定」易遭政治力介入而影響其公正性，且鑑定原則「一國多制」的結果，民眾終將無所適從，鑑定標準勢將趨於紛亂，政府公信力亦將受到戕害。
2. 依據公路法規定，我國道路系統可區分為國道、省道、縣道、鄉道等等，管理機關各有不同，如果將車鑑會劃歸各地方，則中央機關管理之國道、省道系統由誰辦理鑑定？不同兩縣間縣道、鄉道系統相銜接區域道路之鑑定權責？以及相互間之協調，必將產生爭議及紛擾，若由中央機關統籌辦理，以上問題均可迎刃而解。
3. 若由地方依縣市成立車鑑會，雖有利於各地區機關、民眾就近辦理鑑定，然而目前十二區車鑑會之單位數勢須增加為二十一區車鑑會，此與政府精減公務人員之決策背道而馳。
4. 鑑定業務從業人員（委員、會務人員）確有經常實施在職訓練、觀摩學習之必要，若由中央機關統籌辦理，其課程標準、鑑定原則較可趨於標準化，亦可節約人力、

經費成本。

5. 目前「覆議鑑定」業務係兩行省、兩直轄市各自成立，雖係任務編組，仍多有設置專人辦理現象，各省市之覆議案件數量亦不一，人力失衡，若鑑定業務歸屬中央辦理，「覆議鑑定」可以由中央統籌辦理，合併為一或二個「覆議會」，同時予以正式納編法制化，以符合公路法之法律規定。
6. 若將來政府對於「鑑定業務」決策有所重大變革時（例如「委外辦理」、「法人化」、「鑑定技師證照制度」等等），隸屬於中央之鑑定機關必將全力配合，政策容易落實。（若隸屬於地方縣市時，配合、聯繫，甚至政策施行，都可能因為政治或其他不可預期之因素而多有扞格。）
7. 為免「球員兼裁判」，影響「鑑定」之公信力，不應將「車鑑會」隸於道路工程施工及養護單位之下屬，為避免不當力量介入而影「鑑定」之公正客觀，應將「車鑑會」設置於相對干擾最少之位階。（例如：可隸屬於將來擬籌設之「運輸安全委員會」。或移撥「運輸研究所」人力，將目前「道安委員會」予以編實法制化，將全國（含北、高兩市）「車鑑會」集中改隸其下）

彰化區：無提供相關意見。

雲嘉區：建議歸屬中央（交通部），理由：1.各直轄市與省級可由交通部統一事權管理。2.若歸屬地方政府，由於地方之民意代表與樁腳眾多，不免影響其客觀性與公正性。政府機關所成立之委員制審議所作成之鑑定意見書，其「公正性」遠比民營單位所作之鑑定受到民眾所信賴。尤其各車鑑會在八十九年七月實施公職人員完全退出擔任鑑定委員後，其「公正性」與司法機關之判決如同皇后之貞操可比擬，是不容質疑的。未來將在採行鑑定業務收費制度以後，已可將佔用政府之財政預算降到最低，因此建議維持現狀。

按國外學者 Kent 研究民營化所作之定義型式有：1.出售政府企業；2.簽約外包；3.使用者付費；4.公共基金償付私部門服務。現在車鑑會已在推行「收費制度」，一件收費三仟元，以減少國庫負擔；建議應可維持原組織架構。

臺南區：1.車鑑業務為整體公路交通政策重要關鍵，將車鑑會排除於交通行政組織之外，建議修改。

2.善用鑑定資料庫，將車鑑會精簡後定位在交通部運輸研究所，是否為理想位置，請參考。

高屏澎：事故鑑定不僅僅是單一技術性的工作，其所另外衍生的法律、道德、正義及秩序等各層面的問題更是廣泛且影響深遠，故請在考量鑑定會的定位時，應以超然獨立及不受行政利益干擾為原則規劃。

花東區：無提供相關意見。

## 9.其他意見

基宜區：我們的未來，依舊茫然！現階段，拼死拼案件，我們很盡力！

臺中區：1.「行車事故鑑定」應將「事故重建」及「行政裁量」分開。

- 2.「事故重建」部分可開放民間有意願、有能力者成立「民間事故重建公司」或以個別「事故重建技師」之身分接受各當事人之委託替其辯護，讓事故的真象得以越趨明顯。由於這些「專家意見」都是接受某一方之付費委託而代表某一方之意見，因此「立場絕對難期客觀公正」，甚至「版本數量多多，本本言之成理」，反使真象「霧煞煞」，不過均可作司法機關司法判決，或行政機關行政裁定的參考。
- 3.牽涉「行政裁量」的「行車事故鑑定」，屬於公權力之認定及行使，應由公設鑑定委員會辦理為最佳。
- 4.若將公設之「行車事故鑑定委員會」予以「行政法人化」或許是直接公辦以外的最佳考慮方向，其面臨問題實與「委託民營」沒有兩樣！
- 5.目前司法制度對於弱勢者或未聘請律師之被告，為維護其權益，均設有公設辯護人制度，若將來「鑑定」必須由當事人自行付費聘請民間鑑定者為其「鑑定」，則「有錢鑑定輕鬆搞定，沒錢鑑定沉冤不明」，對於弱勢者相當不公平，因此「公設鑑定人」勢將有其必要性。



## 附錄十二 研商臺灣省所屬各區鑑定會暨覆議會組織定位問題座談會

### 會議記錄

壹、會議時間：九十三年六月三日（星期四）下午十四時

貳、會議地點：省府第一會議室

參、出席單位及人員：詳簽到單

記錄：張仲杰

肆、討論事項：

一、各區車鑑會配置人力不足，同時負擔鑑定業務及一般行政業務，建議省府所轄各區合併，能否解決各會目前所面臨之問題？對於鑑定或覆議作業及其他行政作業相關影響層面？

1. 人力評鑑建議合併各區鑑定會，雖然節省辦公廳舍之部分人力，但因轄區遼闊，將造成民眾洽公之不便，委員開會之不便，亦將增加開會會勘之成本（含油料、差旅費等）將得不償失。
2. 行政院委外辦理之項目有三大類別，鑑定業務與一般性行政檢查事務不同，並未包含於此三大類別中，鑑定業務民間單位並無法取代（例如取得現場稽證與鑑定之行政裁量），委外仍需設立單位監督，因此委外之制度未必會更好，反而可能會更麻煩。
3. 人力評鑑之計算基礎有誤，收費之後雖然件數會有降低，為以臺北市來看，雖收費後降低為原先之 60%，惟每年以 15% 成長，預估今年將成長到收費前之 72%；另臺灣區與都會區筆事之型態不同，以年度之平均成長量與收費後之件數實際估算，車鑑會應有之合理員額應為 78 人，目前編制僅 42 人，人員仍嚴重不足，會後將提供運算人力之基準供運研所參考。
4. 12 區鑑定會併為 4 區將造成民眾大不便，以臺北縣車鑑會為例，目前民眾由瑞芳到樹林開會已經造成民怨，更何況將轄區擴大合併為四區，建議將心比心，且這對講求政府便民服務之目的將是很大的負面之影響。
5. 人力評鑑以臺中縣件數為準並不合理，因臺中縣之件數低於平均數，更何況品質的問題。
6. 車鑑業務未來發展之可能方向為何？應先釐清。
7. 人事行政局、主計處與研考會之代表於 5 月 4 日開會時均認為委外辦理與法人化為既定政策，所以現在同意車鑑會暫時以短期契約方式補充人力。

**二、合併十二區車鑑會為北、中、南、東四區車鑑會，此項重大整併組織方案是否妥適？其優缺點為何？另是否有較佳整併方案？或其他方案？另其優缺點為何？**

1. 合併之後服務民眾之據點減少，人力與經費皆不見得減少，精省後也不見得有真正節省經費，建議可參考鄉鎮市區之調解委員會、就業服務中心、署立醫院與法院簡易庭之組織與便民之設置目的。
2. 長官怎麼決定就怎麼配合做，應先有時程規劃，且須保障車鑑會員工，現階段應先把員額補足並給足夠之預算。
3. 應先健全機關體制比較重要，組織健全後人事、經費方能健全才是長久之計，建議成立一全國制之鑑定總會，各分區設辦事處，並建議設立部分之專任委員，各地再聘請兼任委員。
4. 建議強調高屏澎區幅員廣大之不便民處。
5. 以高屏澎區而言，澎湖之案件平均每週約 2 件，安排之時間若太早，澎湖的民眾常趕不及，現行之作法為排在後面盡量讓當事人陳述意見，以免當事人大老遠坐飛機來只講幾句話，讓民眾有不尊重之觀感，目前合併在高雄開會，屏東之民眾、民代屢屢抗議，合併之缺點很多，且轄區擴大，案件數也擴大，委員將無法負荷，勘查之路程易耗費人力。
6. 目前多區鑑定會仍分別於各縣市分別開會，例如嘉雲區每月仍分別於嘉義（2 次）與雲林（2 次）二地開會、花東區每月仍分別於花蓮（3 次）和台東（受限旅費限制僅開 1 次，現在以開會時間延長因應）二地開會、基宜區仍分別於基隆（1 次）與宜蘭（3 次）二地開會；而高屏澎區與竹苗區雖集中於一處開會，惟屢遭民意代表與民眾之抱怨，因此並不宜貿然合併。
7. 建議鑑定技術部份可單獨委外，而鑑定會之公信力主結構無法取代，不宜委外。

**三、配合「規費法」公佈實施採行收費制度後，各區車鑑會暨覆意會案件數量可能相對減少，倘在「公路法」可配合修正之前題下，國道鑑定暨覆議業務是否具獨立辦理之必要性？請詳加說明利弊得失。**

1. 收費辦法草案目前 6 月 2 號發文報財政部。
2. 國道部分是否分離應該由政策決定。

四、目前鑑定暨覆議案件分級制度雖無法源依據，請以實務經驗建議案件分級制標準或原則、案件審理程序、作業流程及方式等相關措施。

1. 簡易流程並不宜另外訂定流程，因簡易案件可能是最難鑑定之案件。

五、「委外辦理」或「法人化」，執行時之實務技術面與行政作業面等可能面臨問題與解決之道。

1. 建議將「委外辦理」、「法人化」與「公設」皆列為未來可行方案之一，不要將「公設」之方案排除。
2. 無論法人化或委外政策面之決定都可以，前提是要保障現有員工之保障並須有配套措施。
3. 可做員工之調查，調查員工未來是否願意移撥至各地工作。
4. 強調委外辦理不可行，私人單位將會偏袒委託人，先前法院亦宣判某一私人單位之鑑定無效，因此一定要維持公法人和公設，公法人要有員工權益之配套措施。
5. 需優先思考交通事故需不需要由政府鑑定，另需思考如何永續經營。
6. 機關與機關之合併無太大問題，惟事故為每天之發生，合併車鑑會需考量如何完成鑑定、消化鑑定案件、便民服務才是問題。
7. 依據行政法人法草案總說明略以：行政院為落實經發會共識，已依總統府政府改造委員會建議成立「行政院組織改造推動委員會」（以下簡稱組改會），推動行政院組織改造各項工作之規劃、協調及執行作業。為能建構行政院合理職能及組織，組改會業已通過機關業務檢討原則，並朝「去任務化」、「地方化」、「法人化」、「委外化」四大方向同步進行改革。其中推動法人化之目的，主要為提昇政府施政效率，同時確保公共任務之妥善實施，爰參考世界主要先進國家之機關組織，有朝向公法人制度規劃者，亦即將原本由政府組織負責之公共服務自政府部門移出，以公法人來專責辦理之經驗，創設一個新的行政組織型態——即行政法人制度，讓不適合或無需由行政機關推動之公共任務由行政法人來處理，打破以往政府、民間體制上之二分法，俾使政府在政策執行方式之選擇上，能更具彈性，並適當縮減政府組織規模，同時可以引進企業經營精神，使這些業務之推行更專業、更講究效能，而不受現行行政機關有關人事、會計等制度之束縛。至仍須由政府機關推動之公共任務，在人事法制鬆綁方面，考試院已擬具「聘任人員人事條例」草案於民國九十一年八月二日送請立法院審議。至於行政法人制度之內涵，是藉由鬆綁現行人事、會計等法令之限制，

由行政法人訂定人事管理、會計制度、內部控制、稽核作業及相關規章據以實施，並透過內部、外部適當監督機制及績效評鑑制度之建立，以達專業化及提升效能等目的。另一方面，行政法人亦參採企業化經營理念，提昇經營績效，另透過制度之設計，使政府對於行政法人之補助、行政法人財產之管理及舉借債務，能正當化、制度化及透明化。此外，對於機關（構）改制行政法人時，其現職公務人員之權益保障，採「保留身分、權益不變」方向規劃，期以「溫和漸進」方式達到改制之目的。行政法人法草案雖已於九十二年四月二十二日由行政院與考試院會銜送請立法院審議，姑不論其將於何時三讀通過而正式實施；就該法保障現職公務人員（車鑑會同仁）權益，看似是最好的選擇；惟以法人化之後係能夠達到：1、提高生產力，2、提升服務品質，3、提升競爭力，這是法人化政策之核心所在，亦是政府再造與企業精神的積極目標，但當這些目標不能落實在行政法人時，耗費巨大精神的法人化又有何存在價值？以行政法人法其立法目的性言，又不盡相符車鑑業務，蓋行政法人法以企業管理的角度來說，是將機關轉化為「獨立性的利潤中心」賦予該機關更大的自主空間，以創造更多的利益及更高的附加價值。而法人化的核心價值就是「績效」，車鑑會的業務（案源）係來自於車禍肇事者主動申請，講白一點是看肇事者過日子，如同法院不能主動爭取訴訟案件一樣，在疏減案源都唯恐來不及了，焉能為了績效爭取業績，所以法人化對車鑑業務言，是無法以利潤中心為導向，更是一條死胡同。何況法人化是英國逐漸捨棄不用的制度。另車鑑業務需深具專業及人民信賴，唯有透過具公務人員身分始能辦理，方具公信力。蓋公務員在法令要求下戰戰兢兢做事，深怕觸法；否則，任令一般人所做鑑定，難免有「類似民間社團提供之鑑定意見書，係偽造的」後果再度發生，對廣大又無法律觀念者而言，是一大傷害。故就公信力言，車鑑業務仍應以維持現狀即公權力介入為宜，不應委外。否則刑事警察局及法務部調查局之鑑定業務是否亦可委託民間辦理？基於公信力，當然是不宜，其理甚明。又行政法人法草案第二條定義：「行政法人指國家及地方自治團體以外，由中央目的事業主管機關，為執行特定公共任務，依法律設立具人事及財務自主性之公法人。前項特定公共任務，以具有專業需求或須強化成本效益及經營效能，不適合由政府機關推動，亦不宜交由民間辦理，且所涉公權力行使程度較低者為限。」其構成要件中需「不適合由政府機關推動」，車鑑業務應交由政府機關辦理有如前述，職是，車鑑業務仍不宜委外及法人化。

六、行政院以降低成本減少未來「委外辦理」或「法人化」之障礙及配合現階段整併組織之需求為由，訂定各區車鑑會職員及工友出缺不補，請就實務作業之整體影響層面詳加分析說明。

1. 併第五題討論題綱一並討論。

七、執行鑑定相關業務時，是否尚有人事、行政、經費、管理、技術、作業等其他相關問題存在。

1. 公設單位為唯一可行，且不宜編制在警察機關、司法院皆有同一機關鑑定與裁判，建議需放在行政干擾最少的單位，例如行政院與法務部。
2. 各區車鑑會每年編列 7000 萬公務預算，為 2300 萬民眾服務便民有何不妥？倘未來能編制在其他單位能更保障員工權益與預算，亦未嘗不可。

八、未來臺灣省政府所轄各地區鑑會組織定位調整時，建議歸屬單位？若調整時，建議可行方案？

1. 交通事故依照衛生署之統計每年死亡 7000 餘人，車鑑會為每年死亡 7000 餘人爭取建議，未來鑑定會建議比照飛安會之編制設在行政院下。亦可考量設在司法院，鑑定意見書係提供司法做裁判，因此編制在司法院下非常適合。再來亦可考量設在法務部，檢察官偵查階段亦須參考鑑定意見。尚可考慮設置在交通部之本部或道安委員會、運研所。另外維持現狀省府之編制亦為方案之一。
2. 不宜設在縣市政府因民意之包袱太大；另不宜設在公路總局，以避免有球員兼裁判之嫌，皆會影響公信力。
3. 訂定鑑定會未來方向之時程比較重要。
4. 車鑑會經費與升遷之問題一定要呈現，主計處每年砍車鑑會經費 30% 非常不合理。
5. 在此變動大的社會，建議將規劃目標訂為 5 年。
6. 建議整合鑑定會之職系，使員工能有升遷之機會。

**伍、主席結論：**

- 一、感謝各位之出席，請運研所將各區鑑定會之意見納入，綜合考量。
- 二、各單位如仍有意見，亦可以電話、電子郵件提供運研所參考。

### 附錄十三 行政院研究發展考核委員會等相關單位意見

本院有關單位意見：

- 一、有關車輛行車事故鑑定制度之革新，攸關政府組織再造、國人交通安全、肇事責任釐清與民刑事責任問題，本研究報告之短、中、長期規劃各具體措施，宜請交通部會同有關機關研商，詳為訂定各項實施要項與具體作法，及預期目標與時程，以建立周延而健全之制度，以提昇鑑定業務之公信力、效率及品質。
- 二、有關本案現行公設行車事故鑑定機關制度，在中長期規劃部分，宜視未來「行政院組織法」修正草案、「行政院功能業務與組織調整暫行條例」草案及「中央政府機關總員額法」草案之立法進度，予以配合調整，請交通部妥為預擬因應。
- 三、有關本案擬請產險公司協助處理行車事故調查、分析、鑑定、調解、理賠作業一節，將衍生產險公司有關行車事故鑑定人員之專業能力培訓、資格及認證事宜、交通事故處理作業程序與審核制度、交通事故現場蒐證及證據保全、鑑定品質之監督機制等問題，應先行建立相關法制與配套措施，解決有關公權力之委託行使、資訊公開、行政程序及行政救濟等課題，予以整體審慎通盤考量。
- 四、另為保障民眾之權益，並減少訟累，有關行車事故鑑定責任之認定及判別基準，請交通部會同有關機關研議，建立各類具體案例類型資料，上網公告周知，以提供民眾及各機關於具體個案認定之判別參考。

## 我國行車事故鑑定制度之發展規劃研究報告研議意見

行政院研考會

93 年 12 月

本研究報告係交通部依據本(93)年5月4日本院人事行政局召開「研商台灣省十二區車輛行車事故鑑定委員會(以下簡稱車鑑會)組織及員額」會議結論「車鑑會相關業務組織及人力原則移撥改隸交通部主管，並請交通部併同行政院核定之車鑑會人力評鑑結論，於93年8月15日前通盤研議規劃報行政院核定」所提之研究報告，惟有關車鑑會之短期規劃並未依前開會議結論辦理，建請該部配合檢討調整；以下意見併請參酌：

### 一、表二(近年來各類道路交通事故發生狀況統計表)之A

1、A2、A3類事故欄位劃分有誤，建請交通部洽請內政部警政署提供最新資訊更正。

### 二、4.1公設鑑定機關部分：

(一)現行道路交通安全規則對於路權規定尚有許多模糊空間，機車比照4輪以上汽車之路權顯不符交通現況，造成肇事原因分析研判時之困擾，且各區鑑定會委員對於交通法規之認知與適用時機看法亦不一致，同一事故案件若由不同鑑定會鑑定，將可能有不同之鑑定結果，甚至主次肇因易位，建請該部重新檢討修正道路交通安全

共4頁第2頁

規則之路權規定，訂定鑑定分析準則，以提升鑑定品質。

- (二) 現行警察機關提供分析研判意見，與推動保險業者積極參與，可作為事故案件申請鑑定或訴訟之前置步驟，期能大量減少事故案件鑑定需求，將有助於提高鑑定會之鑑定品質。

三、案內擬推動強制性汽車財產損失責任保險制度，因涉及人民權利之限制，似宜循立法程序辦理，建議於公路法等相關法令中增列；另針對有限之行車事故鑑定人力，擬增加委外鑑定單位，其中擬由產險公司協助辦理部分，因制度設計與專業人才養成等問題將影響整體規劃之可行性，宜請再酌：

(一) 產險公司是否有足夠之專業能力負責行車事故調查、分析、鑑定等業務，且如何訓練及證明其專業性，應於計畫實施前完整規劃。

(二) 保險公司係保險契約之當事人，為汽車被保險人承擔賠償責任，而成為行車事故之關係人，如參與投保任意險案件之行車事故鑑定工作，是否涉及利益衝突與公正性，其雙方關係之界定，與是否受委託人信賴等因素，將影響整個鑑定制度之成敗。

(三) 如不涉及投保案件，而由保險業受委託從事行車

共4頁第3頁

事故之鑑定工作，是否得認屬與保險有關之業務，而得依保險法第 138 條第 3 項規定由主管機關核准例外兼營之，亦有待進一步研議。

EY24

EY24

共 4 頁第 4 頁

文號：0940080806 檔名：80806-0.TIF

第 5 頁 共 5 頁

## 附錄十四 本所針對行政院研究發展考核委員會等相關單位回覆意見

有關本所「我國行車事故鑑定制度之發展規劃」研究報告，經奉行政院核復：請照研究發展考核委員會及有關單位意見再加研議乙案，本所對於報告之內容重點及相關事宜初步彙整如后：

### 一、短期：

目前臺灣省各區車鑑會及覆議會已於 93 年 8 月 3 日依據「規費法」採行收費制度，執行以來申請鑑定及覆議之案件均大幅減少（約減少 50%），各區車鑑會統計案件詳如附圖與附表所示，短期而言「以價制量」已產生預期的效果。如未來能在年度預算經費及作業人力不致大幅縮減，配合收費制度以價制量，應可解決臺灣省各區車鑑會及覆議會對於人力、物力及業務的「燃眉之急」。換言之，短期內現行制度應無需作大幅調整。

### 二、中期：

自從精省以來，臺灣省政府已「虛級化」，如再承辦鑑定會及覆議會如此重大交通業務，似無法達到實質管理功效，故前述業務應朝向納入「交通部」統轄較為妥善周延，同時不論鑑定會或覆議會應採一致性（一元化）管理方式，正如同北、高兩市均由所屬之交通專責機構的「交通局」，負責行車事故鑑定及覆議所有

相關業務的組織功能架構及管理制度，以達到事權統一整體管理之目的。未來究係由交通部或其由所屬之公路總局、運研所或其他單位負責，宜由「交通部」配合「中央行政機關組織基準法」做政策規劃。

### 三、長期：

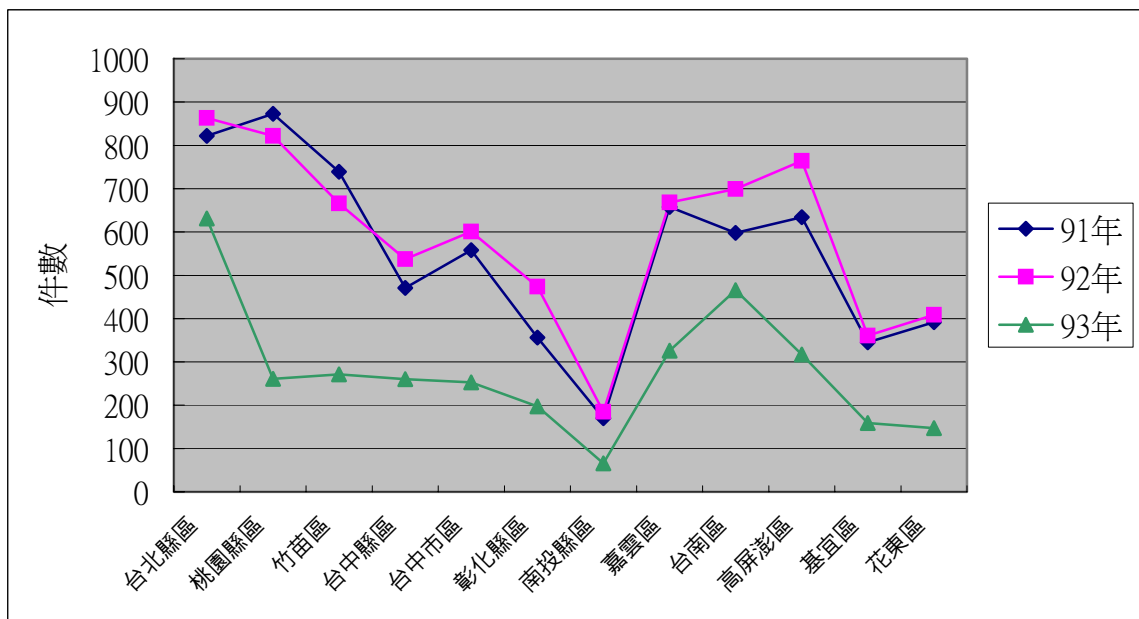
不論相關法令制度、鑑定專業技術、人員教育訓練、專業機構設立、鑑定組織民營化、提昇保險機制等各項目標，均為目前各先進國家已採行的相關配套做法；惟現階段考量立法進度、相關執行制度及作業模式均尚未整體建構及規劃，故前述相關配套做法，仍有待國內未來政策、法令、技術等各項介面功能逐步提昇至成熟階段後，再予細部規劃及整體推動。

### 四、行政院研考會所提研議意見「一、研究報告中表二之 A1、

A2、A3 類事故欄位劃分有誤……」乙節，本所已重新檢核相關資料數據，目前已完成表二全部的修正。

### 五、行政院研考會所提研議意見「三、案內擬推動強制性汽車財產損失保險制度，因涉及人民權力之限制，似宜循立法程序辦理，建議於公路法等相關法令中增列……」乙節，因本項

制度研議範疇尚涵蓋保險制度層面且較深遠，故立法程序整體而言建議應於「保險法」及「公路法」等相關法令中妥為增列較為嚴謹。有鑑於此，本所已將此建議納入本所研究報告之中長期方案中。



附圖：臺灣省各區鑑定會收費前後受理案件比較

附表：臺灣省各區鑑定會收費前後受理案件比較分析表

區別	91 年度 8-12 月	92 年度 8-12 月	93 年度 8-12 月	平均減少比率
臺北縣區	822	863	631	<b>25.10%</b>
桃園縣區	873	822	261	<b>69.20%</b>
竹苗區	739	666	271	<b>61.42%</b>
臺中縣區	471	537	260	<b>48.41%</b>
臺中市區	558	601	253	<b>56.34%</b>
彰化縣區	356	474	197	<b>52.53%</b>
南投縣區	170	185	66	<b>62.82%</b>
嘉雲區	658	668	326	<b>50.83%</b>
臺南區	598	699	466	<b>28.14%</b>
高屏澎區	634	764	317	<b>54.65%</b>
基宜區	345	361	159	<b>54.96%</b>
花東區	392	409	147	<b>63.30%</b>
合計	<b>6,616</b>	<b>7,049</b>	<b>3,354</b>	<b>50.91%</b>

註：1.臺灣省各區鑑定會自 93 年 8 月 3 日開始收費。

2.資料來源：臺灣省政府經建組。

3.單位：件。

## 附錄十五 簡報資料



# 我國行車事故鑑定制度之長期規劃

交通部運輸研究所運安組  
九十四年六月

1

## 報告內容

- 前言
- 事故鑑定制度政策規劃目標
- 行車事故鑑定制度之長期策略
- 行車事故鑑定制度之中期策略
- 行車事故鑑定制度之短期策略
- 結語

2

## 壹、前言

- ◆「公路法」第67條於民國91年修正通過：「國道之車輛行車事故，由交通部或其指定之所屬機關設立車輛行車事故鑑定委員會與車輛行車事故鑑定覆議委員會，辦理車輛行車事故鑑定及覆議事項。」
- ◆高速公路局及運輸研究所遂奉交通部民國91年8月21日交人字第0910008127號與8月28日交路字第0910008379號函指示，分別籌設「國道車輛行車事故鑑定委員會」及「國道車輛行車事故鑑定覆議委員會」。
- ◆交通部於92年6月26日交人字第0920006719號函，依公路法67條之規定，陳報「國道車輛行車事故鑑定與覆議委員會組織規程既編組表（草案）」報行政院核定。

3

## 壹、前言

另適逢行政院提出組織再造之政策，故行政院人事行政局人力服務評鑑團遂於民國91年實地訪查台灣省所屬車輛行車事故鑑定委員會後提出建議事項

- 「我國公設車輛行車事故鑑定委員會制度長期應朝委外辦理或法人化辦理」
- 「現階段仍應維持委託臺灣省政府各區行車事故鑑定委員會併同其他道路鑑定業務辦理，不宜另設專責機關及人力，並請交通部會同臺灣省政府檢討修正『公路法』相關規定。」

4

## 壹、前言

- ◆由於兩項政策之觀點不同，因此交通部運輸研究所奉交通部轉行政院秘書長指示，針對行車事故鑑定制度辦理專案研究計畫。
- ◆以長期整體規劃之原則，深入分析檢討，期能獲致具體之研究成果，以作為行政院整體通盤考量車輛行車事故鑑定組織定位及架構乙案之重要參考，並對國內實施多年之行車事故鑑定制度提出符合實際需求之長程規劃方案。

5

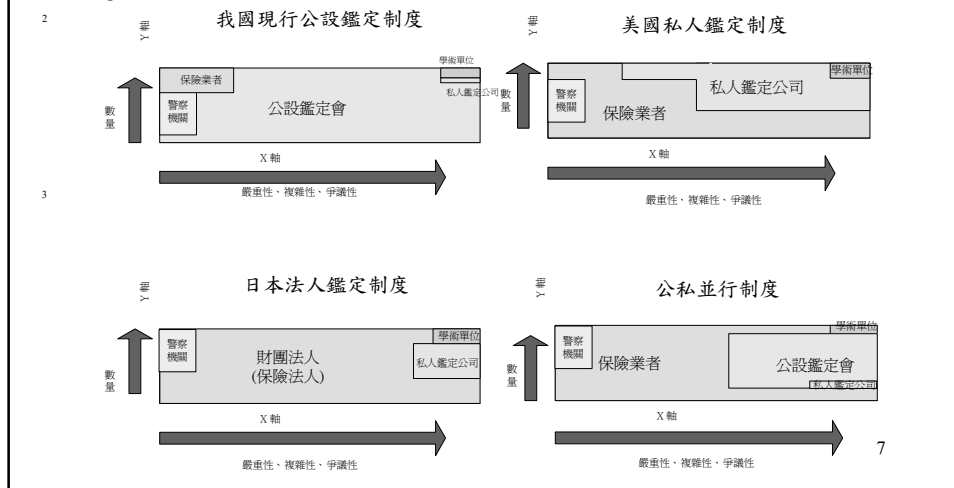
## 貳、事故鑑定制度政策規劃目標

- ◆未來事故鑑定作業運行之作業方式，應以滿足「**維護社會公平正義**」與「**社會資源有效運用**」為兩大前提。
- ◆鑑定作業機制亦應以「滿足社會各階層民眾之需求」為最優先之考量，且過程作業應充分滿足「**公權力之程序正義**」，賦予當事人尋求保護自我權益之權利，此外並須於機制內建立「**知識與經驗累積之回饋功能**」。
- ◆一套理想之行車事故鑑定制度應具備
  1. 保障行車事故鑑定之品質；
  2. 鑑定過程與結果能獲大眾之信任；
  3. 藉由鑑定回饋機制，促進道路交通安全；
  4. 制度之設計與執行符合永續經營之理念目標。

6

## 參、行車事故鑑定制度之長期策略

### 3.1 國內外鑑定制度



## 參、行車事故鑑定制度之長期策略

### 3.1 國內外鑑定制度

- ◆美國之制度係利用保險業者與私人鑑定公司互相競爭的機制，以提升鑑定品質及有效分配社會資源，惟保險公司與私人鑑定公司若以營利為目的，則較缺乏對於弱勢團體的保障
- ◆日本之制度係將鑑定案件全部委由保險公司設立之保險法人辦理，爭議案件或較複雜之案件可委由私人之鑑定公司或學術研究機關辦理
- ◆我國現行之鑑定制度，係依公路法第六十七條之規定，由政府成立公設之機關辦理所有之鑑定案件，少數具爭議案件法院亦可委託由相關學術專業機構辦理

## 參、行車事故鑑定制度之長期策略

### 3.2我國現行制度檢討

我國現行制度目前所面臨之問題，包括適法性、組織人員編制不足、經費設備不足、市場機制不健全、鑑定品質不佳等層面，且歷年來申請鑑定案件數逐年增加，於民國90年已達15,000件，造成惡性循環，導致當事人權益無法充分保障，所增加之社會成本難以估計。

因此就長期而言，未來鑑定制度之思考方向，除考量現行相關之調解及鑑定機關外，尚應包含產險業者，強化其車輛財損保險之機制，利用其廣大的服務網，協助處理簡易的財損案件，以求社會資源之合理有效運用。

9

## 參、行車事故鑑定制度之長期策略

- 3.3公私並行制度
- 在私人鑑定公司缺乏市場誘因之情況下，為兼顧永續經營、社會公平與資源有效運用，將爭議案件由公設鑑定機關辦理，簡易案件由保險公司辦理之公私並行制，可為我國鑑定制度長期規劃的方向。
- 公設鑑定機關辦理爭議案件，具有公信力，並可維護公平正義保障弱勢團體；保險公司辦理簡易案件，可縮短理賠時間，減少國家資源之浪費，且保險公司可與公設鑑定機關於爭議案件上互相比較，對於提昇鑑定技術及品質亦有相當助益，兩者截長補短，相輔相成。

10

## 參、行車事故鑑定制度之長期策略

- 公私並行制的優點如下：
  - 公設鑑定機關可以客觀公正的專業鑑定技術，維護民眾權益與社會公平。
  - 保險業者可以廣大的服務網提供高效率服務，合理有效運用社會資源。
  - 經由民間（保險公司）的競爭機制，提高事故鑑定品質。
  - 創造政府公設鑑定機關（案件數減少）、保險業者（提供服務增加保戶）、事故當事人（縮短理賠時效）之三贏成果。

11

## 參、行車事故鑑定制度之長期策略

- 3.4 長期策略建議方向
  - 採行公私並行的行車事故鑑定制度，以維護社會公平正義與符合社會資源合理分配，達到政府、民眾、產險業者三贏之政策目標。
  - 建立產險業者辦理行車事故調查、分析、鑑定、調解、理賠等作業的完整制度。並實施強制性的汽車財產損失責任保險制度。
  - 調整公設行車事故鑑定機關之組織與功能，並建立其科學分析與鑑定之能量。

12

## 肆、行車事故鑑定制度之中期策略

- ◆為達到長期以公私並行之方向目標，在保險機制未完全發揮之前，公設鑑定機關仍為國內行車事故鑑定所倚賴之主要機制與作業系統。

### 4. 1 公設鑑定機關

#### 1. 組織架構分析

- ◆未來公設鑑定機關之設計，組織應以獨立機關建制，並著重考量行政機關角色定位、便民性與民眾負擔合理性等問題，以避免因鑑定組織之設計不良，造成鑑定品質降低與民怨增加。

#### 2. 行政院組織再造之影響

- ◆目前受限於政策尚未明朗，建議行政院研考會納入行政院組織再造整體考量評估。

13

## 肆、行車事故鑑定制度之中期策略

### 3. 中期策略在交通部現有組織架構下建議各區鑑定會、覆議會改隸交通部（交通事業管理小組）

- (1) 便民性；
- (2) 二級鑑定組織之上下層行政關係；
- (3) 鑑定之公正性與公信力；
- (4) 鑑定品質與技術之提昇；
- (5) 與隸屬機關相容性；
- (6) 修法複雜性

### 4. 未來業務移撥相關配套措施

- (1) 需將目前台灣省十二區鑑定會與覆議會人員納編於交通部編制內，並依交通部組織法第二十六條規定設置各區車輛行車事故鑑定委員會與覆議委員會，俾分別定期召開該區鑑定會議。
- (2) 另每年需相對編列足夠之經費。

14

## 肆、行車事故鑑定制度之中期策略

### 4.2 建立案件分案制度

- ◆就中期而言應修正「公路法」與「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」將保險業納入考量，並建立案件分級處理之制度，由產險公司從事大部份的行車事故鑑定工作，而公設的鑑定機關則只接受法院之囑託，鑑定較複雜或有爭議的傷亡與重大財損的事故案件。希冀藉由案件分案處理制度，達到社會資源有效分配之政策目標。

### 4.3 推動車輛強制財損保險機制

- ◆未來倘所有車輛皆投保車輛強制財損保險，產險公司將對所有交通事故當事人主動提供服務，調解事故紛爭，縮短理賠時效，則可達到社會資源有效運用之目的，同時亦可減少公設鑑定機關之案件數量。
- ◆因此建議中期應積極研擬強制性車輛財產損失責任保險制度之相關法規，逐步推動強制車輛財損保險機制，以達成事故鑑定制度政策規劃之目標。

15

## 肆、行車事故鑑定制度之中期策略

### • 3.4 中期策略建議方向

- 配合「中央行政機關組織基準法」，檢討鑑定業務功能，歸屬適當的中央機關辦理，並修訂公路法，建立案件分級制度，將簡易案件移轉產險業者辦理。
- 研擬強制性的汽車財產損失責任保險制度之相關法規。

16

## 伍、行車事故鑑定制度之短期策略

### ◆在符合現有公路法及相關法令規定之限制下，研擬我國行車事故鑑定制度之短期措施

#### 5.1 組織定位與整併問題之處理

- 建議在「公路法」第六十七條修正之前，交通部暫先依據「行政程序法」第十五條或第十九條之規定，委託省府所屬十二區車輛行車事故鑑定委員會與覆議委員會繼續承接交通部委託辦理國道案件鑑定工作，代辦所需行政作業經費，由交通部編列年度預算撥付。

#### 5.2 實施收費制度

- 「臺灣省車輛行車事故鑑定及覆議收費辦法」於九十三年八月三日正式實施，鑑定案件每件收費3,000元，覆議案件每件收費2,000元，期藉由收費制度，以降低申請鑑定案件數量。惟部份當事人將轉向法院或調解委員會申訴。

17

## 伍、行車事故鑑定制度之短期策略

### 5.3 改善目前工作環境

#### 1. 房舍問題改善

財政部已完成房舍撥用之決議，因此短期內雖無急迫性之問題，惟建議臺灣省政府應作整體之規劃。

#### 2. 經費問題改善

交通部應每年以經費補助方式協助省府辦理鑑定業務，惟有效解決方式應由交通部協助臺灣省政府向相關主計單位據理力爭，要求確實編列，以維持鑑定業務順利推展。

#### 3. 人事問題改善

雖案經人事行政局會議決議出缺職務暫以契僱方式進用人力，所需經費請交通部及主計處協助，惟此並非長久之計，建議行政院人事行政局儘速解除臺灣省十二區鑑定委員會人事凍結之命令。

另現行臺灣省十二區鑑定委員會之編制因職系不同與職等不連續不能調升，人事結構有違組織管理之原理，影響工作士氣，建議行政院人事行政局應正視此一問題，並應尋求解決之道。

18

## 伍、行車事故鑑定制度之短期策略

### 5.4 引進保險機制

- ◆短期應鼓勵產險公司積極提供僅投保「強制汽車責任險」車輛之事故案件調解賠償服務
- ◆透過產險公會增訂「財產保險業協助行車事故案件調解賠償辦法」，使產險公司可以主動協助處理調解賠償事宜，奠定日後推動強制汽車財損責任保險之基礎。

### 5.5 提昇鑑定品質

- ◆短期公設鑑定組織可經由與車輛行車事故鑑定研究中心合作，藉由「加強會前之幕僚作業」、「編訂行車事故鑑定作業手冊」及「鑑定作業準則法制化」等措施著手，提昇鑑定品質。
- ◆於短期內更應積極推動行車事故相關公設機關鑑定人員和民間從業人員之教育訓練，有計畫的培養鑑定專業人才，方能徹底提昇鑑定品質。<sup>19</sup>

## 伍、行車事故鑑定制度之短期策略

### • 5.6 短期策略建議方向

- 維持現行省府各區鑑定會與覆議會制度，改善其工作環境，並採行收費制度，以減少案件量及提高鑑定品質。
- 而國道鑑定業務則由交通部委託省府辦理。
- 同時推動行車事故鑑定技術研究與教育訓練，培養政府及民間鑑定專業人才。
- 協調產險業界主動參與行車事故發生後之調解賠償工作，以發揮汽車保險調解理賠的整體功能。

20

## 陸、結語

本研究建議未來的行車事故鑑定組織與制度應朝向「公私並行制度」的方向規劃與設計

- 私的部分可逐步建立由產險公司（公會）負責部份事故之調查、鑑定、調解及理賠，以引進民間參與機制，合理有效運用社會資源。
- 公的部分，則保有現行公設行車事故鑑定機關制度，並加以逐步改進，建立其科學分析與鑑定能量，俾維護社會公平正義。
- 最終創造政府、民眾與產險業者三贏之理想目標。
- 具體措施與主協辦機關詳如附表。

21

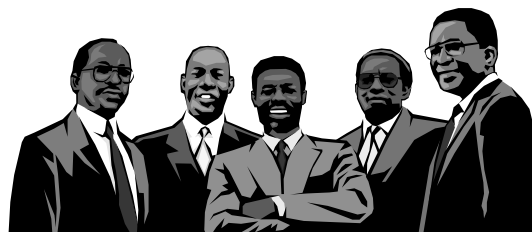
期程	具體措施	主（協）辦機關
短期 一年	1.維持現行省府各區鑑定會、覆議會制度，而國道鑑定業務則由交通部委託省府辦理。	交通部、臺灣省政府
	2.各鑑定會、覆議會配合「規費法」規定，採行收費制度。	臺灣省政府、高雄市政府
	3.改善目前各區鑑定會、覆議會工作環境： (1)改善辦公房舍問題。 (2)改善經費不足，與逐年刪減之問題。 (3)改善人力不足、編制不足與出缺不補等問題。	臺灣省政府（交通部、國有財產局、主計處、人事行政局）
	4.強化汽車保險整體機制之發揮，協助行車事故發生後之調解賠償。 (1)產險公會增訂「財產保險業協助行車事故案件調解賠償辦法」。	交通部、金管會、金管會保險局、產險公會、產險公司、臺灣省政府
	5.推動行車事故鑑定技術研究與教育訓練，培養鑑定專業人才，提昇鑑定品質。	交通部（內政部、金管會保險局）

22

期程	具體措施	主（協）辦機關
中期三年	1.依據「中央行政機關組織基準法」，檢討將鑑定業務改歸適當的中央機關，例如：運輸安全委員會、交通部、或內政部警政署，並配合修訂公路法。 2.修訂公路法，建立案件分級制度，將簡易案件移轉保險業者辦理。 3.研擬強制性的汽車財產損失責任保險制度之相關法規與章程。	行政院研考會、交通部（內政部）  交通部(金管會保險局、產險公會、產險公司) 金管會保險局、交通部
長期七年	1.建立產險業者辦理行車事故調查、分析、鑑定、調解、理賠等作業的完整制度。 2.實施強制性的汽車財產損失責任保險制度。 3.調整公設事故鑑定機關之組織與功能，並建立其科學分析與鑑定之能量。	金管會保險局（交通部）  金管會保險局（交通部） 行政院研考會（運輸安全委員會、交通部）

23

## 簡報完畢 敬請指教



24