

90-41-3210

MOTC-IOT-S-B-89-005

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



交通部運輸研究所
國立交通大學
合作辦理

中華民國九十年七月

90-41-3210

MOTC-IOT-S-B-89-005

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

著者：張新立、吳宗修、何昶鴛、葉純志、吳舜丞、
曾鵬庭、張則斌、郭承瑋、楊筑雅、陳忠平、
林豐福、田養民

交通部運輸研究所
國立交通大學
合作辦理

中華民國九十年七月

GPN：1009002853

工本費 元

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

著者：張新立、吳宗修、何昶鴛、葉純志、吳舜丞、曾鵬庭、
張則斌、郭承瑋、楊筑雅、陳忠平、林豐福、田養民

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

電話：(02)23496789

出版年月：中華民國九十年七月

印刷者：

版(刷)次冊數：初版一刷 190 冊

工本費：元

展售處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496882

三民書局：台北市重慶南路一段 61 號 2 樓・電話：(02)23617511

五南文化廣場：台中市中山路 2 號地下 1 樓・電話：(04)22260330

新進圖書廣場：彰化市光復路 177 號・電話：(04)7252792

青年書局：高雄市青年一路 141 號・電話：(07)3324910

GPN：1009002853

目 錄

第一章 緒論.....	1
1.1 研究背景.....	1
1.2 研究目的與內容.....	2
1.3 研究方法與流程.....	4
第二章 事故鑑定功能與作業制度之分析.....	9
2.1 事故鑑定之基本功能要求.....	9
2.1.1 維護社會公義.....	9
2.1.2 回饋安全改善.....	10
2.2 鑑定作業流程與參與角色功能定位.....	11
2.2.1 鑑定機制之相關角色定位.....	11
2.2.2 事故處理之作業流程.....	12
2.3 小結.....	14
第三章 我國行車事故鑑定制度之現況與相關研究.....	15
3.1 我國行車事故鑑定制度之法源與發展沿革.....	15
3.2 我國行車事故鑑定制度之現況.....	17
3.2.1 行車事故鑑定組織之人員編制.....	17
3.2.2 目前鑑定制度作業流程.....	20
3.2.3 車輛行車事故鑑定案件之數量.....	23
3.3 我國行車事故鑑定制度之文獻回顧.....	25
3.3.1 事故現場處理作業.....	25
3.3.2 行車事故鑑定作業.....	25
3.4 我國行車事故鑑定制度之問題分析.....	28
3.4.1 我國事故鑑定制度之問題及其影響因素.....	28
3.4.2 影響事故鑑定品質因素之系統分析.....	36
3.4.3 影響事故鑑定品質因素之實證調查.....	39
3.4.4 當事人對事故鑑定現況之意見.....	40
3.5 小結.....	45
第四章 各國行車事故鑑定制度與相關組織之介紹.....	47
4.1 各國現行行車事故鑑定制度.....	47
4.1.1 美國事故鑑定制度.....	47
4.1.2 日本事故鑑定制度.....	49
4.1.3 英國事故鑑定制度.....	50
4.1.4 加拿大事故鑑定制度.....	52
4.1.5 澳洲事故鑑定制度.....	53
4.1.6 法國事故鑑定制度.....	55
4.2 各國行車事故鑑定相關組織.....	56

4.2.1 美國.....	56
4.2.2 日本.....	61
4.2.3 英國.....	63
4.2.4 加拿大.....	66
4.2.5 澳洲.....	69
4.3 各國行車事故鑑定制度之比較.....	69
4.3.1 各國行車事故鑑定制度之歸納.....	69
4.3.2 行車事故鑑定制度之建議方向.....	72
第五章 改善我國事故鑑定品質之基本課題.....	75
5.1 外在影響因素改善課題.....	75
5.1.1 提昇警察事故處理之公信力.....	75
5.1.2 提昇民眾「知」之程度.....	79
5.1.3 成立諮詢單位.....	80
5.1.4 建立回饋交通安全之統計分析制度.....	80
5.1.5 健全保險理賠制度.....	81
5.1.6 設立車輛碰撞或事故分析實驗室.....	81
5.1.7 行車事故鑑定收費法制化.....	81
5.1.8 建立事故鑑定分級制度.....	81
5.2 內在因素改善課題.....	82
5.2.1 事故鑑定組織之健全.....	82
5.2.2 事故鑑定人員之培育與訓練.....	84
5.2.3 目前我國實施鑑定人員培育之相關組織.....	90
5.2.4 事故鑑定設備與技術提昇.....	93
5.3 小結.....	96
第六章 行車事故鑑定制度方案之研擬與評估.....	99
6.1 行車事故鑑定制度之目標分析.....	99
6.2 行車事故鑑定制度之替選方案研擬.....	101
6.2.1 替選方案內容之初擬.....	101
6.2.2 替選方案內容之修正.....	105
6.3 行車事故鑑定制度評估架構之研擬.....	109
6.3.1 評估準則之初擬.....	109
6.3.2 評估準則之修正.....	113
6.4 行車事故鑑定制度方案評估方法.....	114
6.4.1 分析階層程序法 (AHP).....	114
6.4.2 理想解類似度偏好順序評估法 (TOPSIS).....	118
6.5 行車事故鑑定制度之評選.....	120
6.5.1 評估準則分析.....	121
6.5.2 事故鑑定制度方案評選分析.....	128

6.6 未來事故鑑定制度運行機制之探討.....	129
6.7 事故當事人對未來事故鑑定制度之期望.....	135
6.8 小結.....	136
第七章 行車事故鑑定專業人員制度.....	141
7.1 國內各專業證照之比較.....	141
7.2 未來事故鑑定專業證照制度之研擬.....	143
7.2.1 事故鑑定師.....	143
7.2.2 交通工程技師執業範圍增列鑑定業務.....	147
7.2.3 民間組織認定資格.....	150
7.2.4 交通部招考鑑定人員.....	154
7.3 小結.....	154
第八章 行車事故鑑定制度規劃措施與推動期程.....	157
第九章 結論與建議.....	161
9.1 結論.....	161
9.2 建議.....	165
參考文獻.....	171
附錄	

表 目 錄

表 1.1 我國近十年來道路交通肇事統計	2
表 3.1 鑑定委員會組織立法演進分析比較表	16
表 3.2 精省前台灣地區各行車事故鑑定委員會編制組織表	18
表 3.3 精省後台灣省各區車輛行車事故鑑定委員會暫行編制表	19
表 3.4 台灣地區各行車事故覆議鑑定委員會組織表	20
表 3.5 台灣省各區車輛行車事故鑑定會鑑定案件數統計	24
表 3.6 台北市行車事故鑑定會鑑定案件數統計	24
表 3.7 高雄市行車事故鑑定會鑑定案件數統計	24
表 3.8 現行鑑定制度面臨問題之意見統計表	40
表 3.9 台北市及其他縣市當事人對事故從發生到鑑定過程之意見統計 資料.....	42
表 3.10 本次研究與 87 年吳光昇君之研究結果民眾滿意度之比較表	45
表 3.11 台北市受訪民眾對收費制度之選擇統計表	45
表 4.1 各國行車事故處理與鑑定制度比較表	70
表 5.1 國內大學開設交通事故鑑定相關課程整理	92
表 6.1 行車事故鑑定制度初擬方案內容摘要表	103
表 6.2 制度面替選方案內容摘要表	107
表 6.3 初擬評估準則之重要性評選	113
表 6.4 判斷矩陣標度及其含意表	115
表 6.5 判斷矩陣之隨機指標	118
表 6.6 標的層相對權重分析表	122
表 6.7 準則層（提昇鑑定品質）相對權重分析表	123
表 6.8 準則層（獲得大眾信任）相對權重分析表	124
表 6.9 準則層（促進交通安全）相對權重分析表	125
表 6.10 準則層（永續經營）相對權重分析表	126
表 6.11 評估標的層與準則層之平均相對權重彙整表	127
表 6.12 全部受訪專家之評估準則權重表	127
表 6.13 受訪專家之標準化評估矩陣表	128
表 6.14 TOPSIS 之理想解相對接近度與排序結果.....	129
表 6.15 「公私制度」方案之規劃目標	130
表 6.16 事故鑑定案件之分級標準與程序	130
表 6.17 民眾對鑑定組織經營型態之偏好	136
表 6.18 方案三（公私並行）之主要實行措施	138
表 6.19 方案四（交通專業警察局之鑑定單位）之主要實行措施 ..	138
表 6.20 方案五（單一財團法人）之主要實行措施	139
表 7.1 國內各專業證照比較表	142
表 8.1 事故現場處理與跡證蒐集之規劃設計與建議	157

表 8.2 理想事故鑑定制度之規劃設計與建議	158
表 8.3 事故鑑定專業人員培育制度之規劃設計與建議	159
表 8.4 鑑定技術支援與回饋之規劃設計與建議	160
表 9.1 事故鑑定專業證照制度比較表	164

圖 目 錄

圖 1-1 行車事故鑑定機制圖	6
圖 1-2 研究流程圖	8
圖 2-1 事故處理與鑑定機制作業流程圖	13
圖 3-1 事故鑑定之申訴流程	21
圖 3-2 鑑定作業流程	22
圖 3-3 覆議作業流程	22
圖 3-4 台北市車輛行車事故鑑定委員會歷年受理申請案件數統計	32
圖 3-5 台灣地區歷年交通事故數與鑑定案件數統計	33
圖 3-6 我國目前鑑定制度外在影響因素之系統分析圖	38
圖 4-1 美國道路交通事故處理鑑定程序	49
圖 4-2 日本道路交通事故處理鑑定程序	51
圖 4-3 ACTAR 認證規定流程	58
圖 4-4 ITAI 會員資格規定流程	68
圖 5-1 交通事故鑑定專業人員培育流程之工作項目	85
圖 6-1 事故鑑定制度之評估流程	100
圖 6-2 制度評估架構之初擬	110
圖 6-3 事故鑑定制度方案之評估架構	114
圖 6-4 AHP 的應用流程圖	118
圖 6-5 方案三（公私並行）之運作機制圖	131
圖 6-6 方案四（交通專業警察之鑑定單位）之運作機制圖	133
圖 6-7 方案五（單一財團法人）之運作機制圖	134
圖 6-8 民眾對專業事故鑑定人員由民間機構培訓之接受的態度	136
圖 7-1 交通事故鑑定師制度	146
圖 7-2 交通工程技師擴編執業範圍	148
圖 7-3 民間組織認證	152

附 錄 目 錄

附錄一：實證資料蒐集說明.....	1
附錄二：專家學者訪談記錄.....	8
附錄三：第一階段專家學者調查問卷.....	39
附錄四：第一階段問卷調查結果—初擬替選方案修正意見之整理.....	53
附錄五：專家學者座談會會議記錄.....	62
附錄六：第二階段專家學者調查問卷.....	72
附錄七：技師各科之執業範圍.....	94
附錄八：各國鑑定相關組織開授之部分課程簡介.....	96
附錄九：ACTAR 之協會組織與網址.....	102
附錄十：警政署八十九年員警處理道路交通事故講習計畫.....	104
附錄十一：工作會報會議記錄.....	105
附錄十二：期中簡報審查意見綜合回覆表.....	106
附錄十三 國內各專業證照制度回顧.....	113
附錄十四：當事人問卷（台北市）.....	120
附錄十五：當事人問卷（其他縣市）.....	124
附錄十六：「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」合作計畫 畫期末審查意見表.....	129
附錄十七：期末簡報投影片.....	138

附 表 目 錄

附表一：專家學者訪談行程表.....	1
附表二：第一階段專家問卷調查對象與回收情況.....	3
附表三：現況問題與未來改善項目之同意程度與分數對照表.....	3
附表四：評估準則之重要程度與分數對照表.....	3
附表五：專家學者座談會出席始單.....	5
附表六：第二階段專家問卷調查對象.....	7
附表七：學習司法官對專業事故鑑定師應具備專備知識之意見.....	21
附表八：法官與檢查官對專業事故鑑定師應具備專備知識之意見.....	24
附表九：彰化地檢署司法人員對初擬制度方案之意見彙整.....	25

交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：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			
國際標準書號（或叢刊號）	政府出版品統一編號 1009002853	運輸研究所出版品編號 90-41-3210	
本所主辦單位：運輸安全組 主管：林豐福 計畫主持人：林豐福 研究人員：田養民 聯絡電話：02-23496859 傳真號碼：02-25450429	合作研究單位：國立交通大學運輸研究中心 計畫主持人：張新立 研究人員：吳宗修、何昶駕、葉純志、吳舜丞、曾鵬庭、張則斌、郭承璋、楊筑雅、陳忠平 地址：新竹市大學路 1001 號 聯絡電話：03-5712121-57238	研究期間 自 89 年 1 月 至 89 年 11 月	
關鍵詞：鑑定、重建、證照 摘要： 本研究旨在針對國內提昇行車事故鑑定品質及建立交通事故鑑定師制度之相關課題進行探討。透過分析事故鑑定功能與作業制度以釐清事故鑑定之基本功能、作業流程與角色功能定位。藉由現況之實證調查發掘問題成因及相關影響因素。結果發現目前鑑定制度確實受到內外因素交互作用所影響。據此，本研究透過國內外事故鑑定制度之現況及相關文獻進行回顧與比較，輔以實證訪談及問題探究，針對內外影響因素提出具體改善方向。外在改善方向主要針對警方蒐證、民眾認知及相關制度研擬改善建議；內在改善方向則是分別依據組織面、人員面及設備面提出建議。 行車事故鑑定制度方案乃依據功能目標進行評估，獲致最佳方案為「公私並行」，其主要特色為部份開放民間機構承辦事故重建與鑑定業務，藉由民間競爭之效率化作業以及公私部門專業人員之交流，提昇鑑定設備與人員的素質，並具有吸引優秀人才之優點。本研究考量實際運作之可行性提出本制度之分期規劃目標及具體實施措施。交通事故鑑定專業人員制度之規劃以鑑定業務專業化及鑑定人員專職化為原則，依據專業人員培育流程之工作項目，提出交通事故鑑定師、交通工程技師執業範圍增列鑑定業務、民間組織認定資格三項具體制度方案。			
出版日期	頁數	工本費	本出版品取得方式
90 年 7 月	352		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工本費價購。
機密等級： <input type="checkbox"/> 限閱 <input type="checkbox"/> 密 <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**

TITLE: Quality Improvement for Accident Adjudication and Licensing for Professional Accident Reconstructionists			
ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 1009002853	IOT SERIAL NUMBER 90-41-3210	
DIVISION: Transportation Safety Division DIVISION CHIEF: Lin, Fong-Fu PRINCIPAL INVESTIGATOR: Lin, Fong-Fu PROJECT STAFF: Tien, Yang-Ming PHONE: 886-2-23496859 FAX: 886-2-25450429		PROJECT PERIOD FROM JAN 2000 TO NOV 2000	
RESEARCH AGENCY: Nation Chiao Tung University, Center of Transport Studies PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chang, Hsin-Li PROJECT STAFF: Woo, T. Hugh; Ho, Chang-Yuan; Yeh, Chun-Chin; Wu, Shun-Cheng; Tseng, Peng-Ting; Chang, Tse-Pin; Kuo, Chen-Way; Yang, Chu-Ya; Chen, Chung-Pin ADDRESS: 1001 University Road, Hsinchu Taiwan, Republic of China PHONE: +886-3-5712121 x57238			
KEY WORDS: ACCIDENT ADJUDICATION, ACCIDENT RECONSTRUCTION, LICENSE			
ABSTRACT: <p style="margin: 10px 0;">This study is aimed to investigate the issues of improving the quality of accident adjudication and establishing the accident reconstructionist licensing system. After reviewing the fundamental function of accident adjudication, we explored the critical factors of the whole framework. Opinions from professionals in the law, traffic engineering, police, and public officials were gathered as key references before a questionnaire of the general public were conducted. Experiences from several countries were also reviewed.</p> <p style="margin: 10px 0;">The results of the above mentioned questionnaire indicated that the present accident adjudication system might be improved and several influence factors were also identified. This study presented the related improvement alternatives. After interviews with personnel involved in accident reconstruction process, we found that the most acceptable accident adjudication system is run both by the public and private sectors, in contrast to the current practice totally operated by the government. For execution purpose, actual practice strategies and timing plans were also suggested.</p>			
DATE OF PUBLICATION July 2001	NUMBER OF PAGES 352	PRICE	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.			

第一章 緒論

1.1 研究背景

隨著道路交通環境日趨複雜，頻繁的交通事故成為現代交通併發之重大課題。依中華民國交通統計月報之資料顯示，民國 89 年 4 月台灣地區所有機動車輛登記總數高達 1,653 萬輛，對照總人口 2,214 萬人，平均每 1.34 人即擁有一部機動車輛。隨著經濟的快速成長與國民所得的大幅提昇，機動車輛的使用頻率亦隨之提高，更加深道路行車事故問題之嚴重性。由表 1.1 可知，台灣地區近十年來平均每年發生 3,862 件道路交通事故，導致 2,992 人死亡及 3,342 人受傷；若依衛生署統計的機動車交通事故死亡人數，其平均值約為警政署公布道路交通事故死亡人數的 2.36 倍。由此可推知，實際上的道路交通事故問題尚比一般所認知的更加嚴重，其相關影響層面亦相當廣泛。交通事故除造成民眾的精神痛苦與龐大的財物損失，更使國內公共安全亮起紅燈。此一問題亟待各方的重視與改善。

面對交通事故產生之頻繁，政府除採取各種措施以預防事故發生外，更應積極提昇行車事故鑑定作業之品質，以保障事故發生後相關人員的權益，降低社會的負面衝擊。回顧我國行車事故鑑定組織之運作，自民國 53 年成立迄今已有 35 年的歷史。台灣地區行車事故鑑定組織於各地區設有 14 處事故鑑定委員會及 3 處覆議鑑定會。而雖然肇事案件逐年下降，但現有案件因肇事第一現場之警方未能做有效及完整之資料收集與初步描述，或是民眾對自身權益的認知不足，仍使各級法院、檢察署在訴訟過程中都將交通事故囑託鑑定，而加深鑑定會之業務負擔。更因可研判之現場資料不完整，鑑定結果往往難令事故兩造信服，實為現行鑑定組織運行機制難以施力之處。

為提昇行車事故鑑定品質以提供司法機關判決之有效參考並樹立政府威信，應廣泛並深入檢討鑑定機關設立地位與運行機制，並提供鑑定人員專業訓練養成與認證之功能。然目前國內的肇事鑑定制度，仍然停留在以個人的經驗研判，缺乏一套有效且具公正性的肇事鑑定原則和方法；而各級肇事鑑定機關，人少事繁，早已無法負荷現有的案件壓力，

實有必要對事故鑑定組織之定位與功能，作深入而明確的檢討及研究。

表 1.1 我國近十年來道路交通事故肇事統計

年 別	內政部警政署統計					衛 生 署 統 計	衛 生 署/ 警 政 署 統 計
	機 動 車 輛 數	肇 事 件 數	肇 事 率 (件/萬 輛)	死 亡 人 數	受 傷 人 數	死 亡 人 數	
78	9,284,463	6,405	7.23	3,930	6,571	7,584	1.93
79	10,051,565	6,206	6.41	3,910	6,155	7,333	1.88
80	10,611,037	4,729	4.59	3,305	4,308	7,322	2.21
81	11,268,253	3,489	3.19	2,717	2,929	7,216	2.66
82	11,856,528	2,696	2.33	2,349	2,115	7,367	3.14
83	12,377,084	3,603	2.98	3,094	2,937	7,250	2.34
84	13,201,471	3,528	2.74	3,065	2,933	7,427	2.42
85	14,273,465	3,619	2.63	2,990	2,939	7,077	2.37
86	15,310,937	3,162	2.13	2,722	2,413	6,516	2.39
87	15,959,372	2,720	1.74	2,507	2,007	5903	2.35
88	16,317,768	2,487	1.52	2,392	1,636	5526	2.31
平 均	12,131,327	3,862	3.39	2,992	3,342	6956	2.36

附註：

1. 資料來源係由內政部警政署與行政院衛生署交通事故之統計資料。
2. 警政署之交通事故死亡係指汽車或動力機械在道路上行駛，發生交通事故後 24 小時內死亡者。而衛生署之交通事故死亡係不論發生於何地，有關汽車等（含附有原動機車輛），於事故發生後死亡者列入計算，無時間限制。

1.2 研究目的與內容

道路交通事故鑑定工作之目標，除作為排解事故當事人間之訴訟糾紛依據，維護交通法規的公權力以匡正國人之用路行為之外；更期能藉以對車輛行車事故發生進行過程廣泛且深入之瞭解，檢討交通工程與管理措施、法規及制度之不足，進而提昇我國交通環境之安全。因此本研究之研究目的有三：

1. 研擬提昇行車事故鑑定品質之改善方向。
2. 研擬適合我國事故鑑定制度之運行機制。

3. 規劃鑑定專業人員培訓與認證之機制。

本研究初步探究事故鑑定機制如圖 1.1 所示。當交通事故發生時，第一線處理之執法人員除進行傷患救助與現場處理外，應做翔實紀錄以滿足後續鑑定與訴訟工作。透過完整蒐證與專業之現場處理能力，方能提供鑑定工作充分資料以判斷。現場人員主要之處理工作為跡證蒐集與證詞記錄，提供資料以進行重建車禍。在資料完整與充分之前提下，鑑定人員應有能力有效推斷並重建車禍過程。

鑑定之結果為法院審理並判決之重要參考，牽涉到責任歸屬與賠償內容之糾葛，鑑定組織制度應能有效約束與監督鑑定人員之專業良知。基於有效提昇行車事故鑑定品質前提，本研究認為交通事故鑑定師制度應具備以下五項要件：

1. 有效培養並監督鑑定人員之鑑定品質與專業素養。
2. 有效約束鑑定人員之專業良知。
3. 提昇現場人員專業處理能力。
4. 符合社會公義並保障弱勢團體。
5. 以有效之機制抑制不必要之鑑定資源浪費。

專業且客觀之鑑定內容有助於釐清肇事責任歸屬，界定後續賠償救濟事宜，關係到對生命之尊重與財產之維護。因此本研究之主要研究內容，除提昇行車事故鑑定品質外，更期能建立一套完善且永續之鑑定制度，以提供公正客觀且可信賴之鑑定內容。本研究進行之主要研究內容如下：

1. 分析現行我國鑑定(專業人員)制度之缺失，並比較國外鑑定(專業人員)制度之設計立意及其優劣。
2. 探討國內行車事故鑑定工作品質之內外在影響因素，並針對影響因素研析其問題所在。
3. 規劃設計提昇行車事故鑑定品質之方案及其配合措施。
4. 根據財務自給性，專業經營性與政府參與程度不同，設計不同法律位階與運作機制之可行鑑定(專業人員)制度。
5. 分析各種可行鑑定(專業人員)制度內之專業認證機制、教育訓練機制、財務機制與交通安全回饋機制。同時提出政府於各種制度內所扮演之角色作為主管當局參佐。
6. 以「提昇行車事故鑑定品質」之基本前提，輔以「符

合社會公平正義」與「避免鑑定資源不當浪費」之要求，比較各種鑑定(專業人員)制度之優劣，並建議可採行之鑑定(專業人員)制度。

7. 提出由當今事故鑑定制度演變成為理想鑑定(專業人員)制度之分期推動計畫，研擬相關配套措施項目、執行重點與運作機制，提供完成理想藍圖之執行過程。

1.3 研究方法與流程

本研究係以建構完善之行車事故鑑定制度與鑑定專業人員培育管理制度為目標，針對目前行車鑑定制度利用各種分析法來探討現行制度之缺失，研擬且評估一套合理之鑑定制度來提昇鑑定品質，並規劃鑑定師培育與管理之運作機制。茲將研究方法略述如下：

1. 文獻評析部分

本研究採用文獻收集評析法，廣泛蒐集國內外有關行車事故鑑定制度之實務現況及相關研究文獻，整理分析比較各國制度之優缺點，並深入了解各國制度實際實施上所存在的特色和所面臨的困難及挑戰，以作為方案研擬與未來研究方向之參考。透過整理出相關之重要議題，作為研析如何提昇行車事故鑑定品質及建立事故鑑定師制度的基礎。

2. 實證資料蒐集部分

經由專家學者訪談、問卷調查與專家學者座談的方式來對我國鑑定制度現況的進行瞭解。其中包含了與專家學者的實務座談，以及專家問卷調查和事故當事人意向問卷調查。

藉由專家學者實務座談會與會之各界學者和專家寶貴經驗與知識之熱烈討論與交換，有助於客觀剖析現行我國制度存在之缺失，更期進一步探討未來制度應考慮之重要因素和發展方向，歸納出影響未來鑑定制度之重要決策

屬性，以作為後續問卷調查和方案研擬之依據。

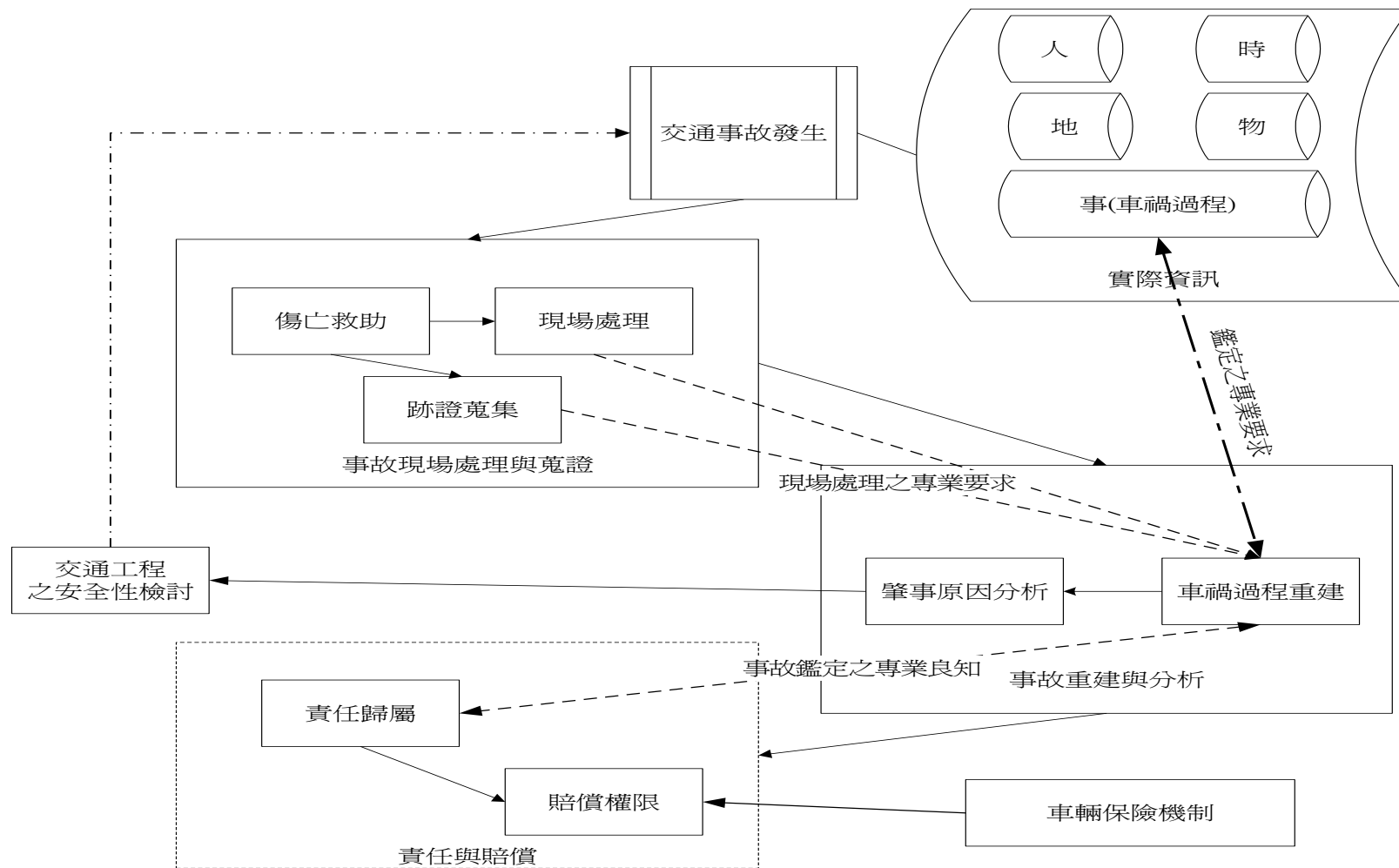


圖 1-1 行車事故鑑定機制圖

此外並透過專家問卷的方式，由事故鑑定委員、專家學者與事故鑑定委員會祕書，共同組成「行車事故鑑定組織與作業制度」之評估決策群體。期能廣泛收集各來自領域與實際參與鑑定制度之專業人士來提供對目前制度之看法及建言。

而透過對事故當事人及關係人進行問卷調查，則可藉由事故當事人及關係人對目前鑑定制度實際感受和體驗，來了解現行作業程序之缺失及合理性，進一步了解現行制度所造成之不便或不公平，及其對制度之期望，以作為未來制度研擬分析之參考資料。

3. 問卷分析部分

在問卷調查完成後，隨即進行整理與分析，將所調查回收之問卷進行統計之初步分析以及相關之交叉分析及統計檢定，以期了解受訪者對現行鑑定制度之看法和未來鑑定（師）制度之展望。

4. 方案評估部分

有鑑於事故鑑定組織與作業制度所考慮的層面屬多方面且彼此相互衝突的情況，本研究在選取方案評估方法論上，係採行能處理多層次決策問題之多評準決策方法，以設計行車事故鑑定組織與作業制度。同時透過分析層級程序法構建交通事故鑑定師制度評估模式，並透過多屬性決策方法來評選事故鑑定師制度之最佳替選方案。

本研究主要之工作流程如圖 1-2 所示，首先進行研究目的與範圍之界定，針對事故鑑定所應具備的功能進行分析之後，進行文獻評析以及實證資料蒐集，收集並分析國內外鑑定制度之設計精神與優缺點，並對專業證照制度進行整理分析；另一方面透過專家學者訪談、專家問卷調查、當事人問卷調查三部分，以瞭解現行鑑定制度之缺失，以及對未來鑑定制度與專業鑑定人員證照制度之看法與建議。統合文獻及實證資料後，即進行現況分析與功能探討，並對鑑定品質所應改善的課題加以研究討論。在上述的準備工作完成後，即針對鑑定制度以及專業鑑定人員證照制度兩方面分別進行方案評估及研擬，其後規劃方案的相關配套措施與期程，最後做出結論與建議。

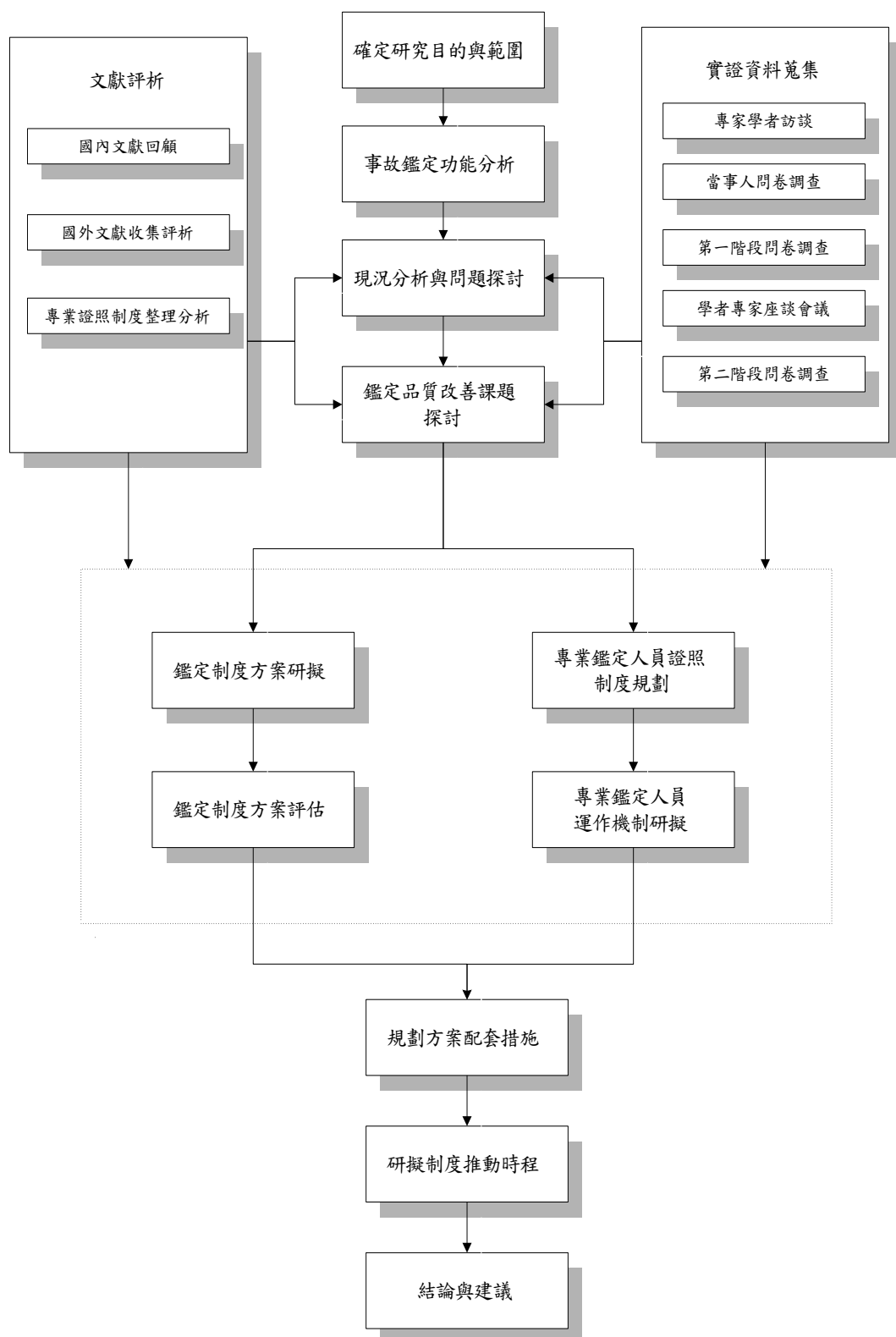


圖 1-2 研究流程圖

第二章 事故鑑定功能與作業制度之分析

探討如何提高事故鑑定品質，本研究從理想事故鑑定制度之功能定位開始，分析鑑定機制在肇事後相關事務中所扮演之角色。並針對鑑定機制中之各角色於運作流程中應擔負之功能加以分析，藉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

事故鑑定作業之功能定位，乃根據肇事後收集之現場資料，透過深入分析重建肇事產生之過程以明瞭交通事故真相，公正客觀地推定當事人之肇事責任歸屬，藉以排解當事人糾紛。綜觀世界上各國實行多年之事故鑑定作業，無論其運行機制之不同與組織架構之差異，必以能滿足維護社會公義與回饋安全改善兩功能為前提。

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，充分保障個人參與鑑定過程之立足點公平。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，避免弱勢團體受到欺壓。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，本研究主張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。

西賢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，本研究針對法律正義之內容加以細述其基本意涵，包括以下三點：

1. 立法正義——立法者必須合乎：理性考量、公益考量。
2. 實體正義——法律內容符合：公正性、普遍性、客觀性。
3. 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盡快恢復交通順暢，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。綜合以上討論，本研究主張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，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協調委員

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；對於應防制之危險駕駛行為應透過法律或命令之修訂而加以約束。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。故本研究認為，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，同時對於機制內各角色之定位加以定義。

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。並依其參與人特性及其工作內容分述如下：

1. 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。

2. 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捕捉，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或民營之交通事故蒐證機構並有法律上允許蒐證之法律依據，則亦應屬於事故鑑定過程之蒐證者功能機制內所界定。

3. 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。

4. 鑑定者

鑑定者即在事故鑑定機制中，根據既有資訊，根據本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。根據各國相關制度之回顧（詳述於第四章），鑑定者於鑑定過程之地位及其運作之機制，在各國有相當明顯之差異，而本研究之目的亦在於對鑑定者之組織、機制、養成等相關課題加以探討。

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

根據圖 1-1 之行車事故鑑定機制圖，在事故產生後，事故鑑定之功能乃在於分析事故現場收集得到之資料，進行事故過程重建與肇事原因分析。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。

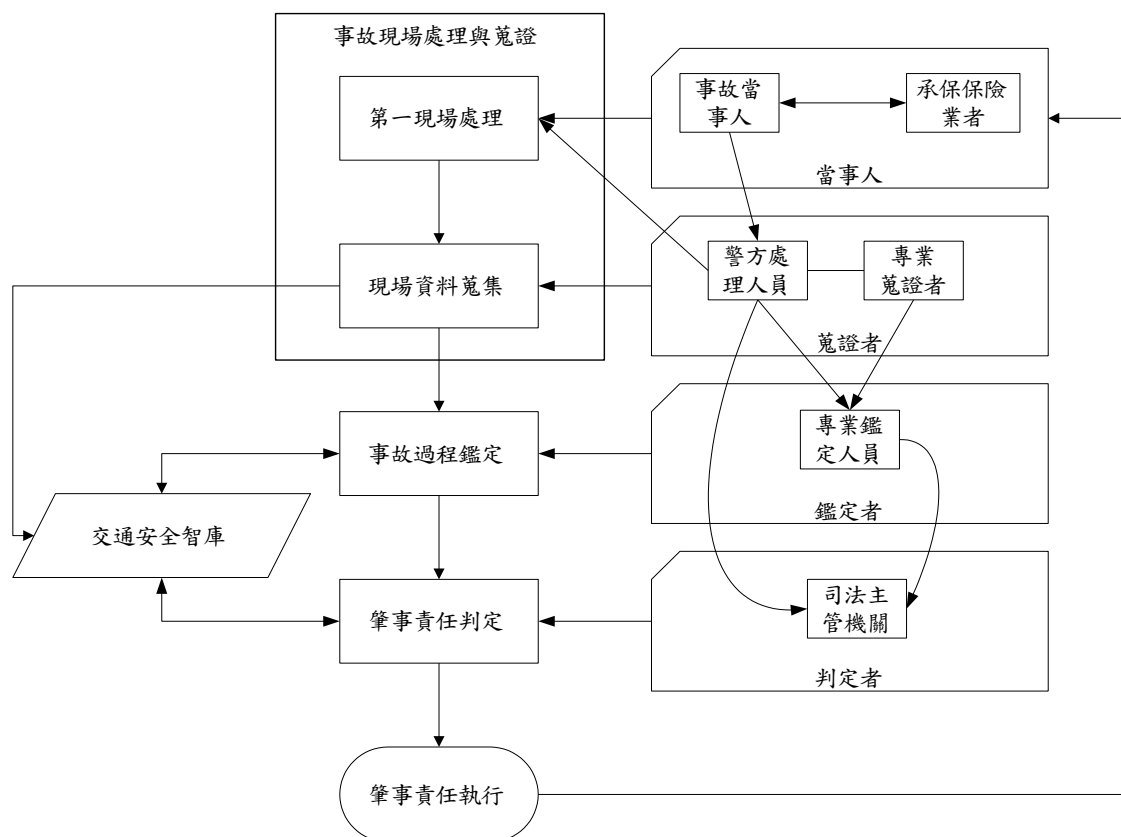


圖 2-1 事故處理與鑑定機制作業流程圖

根據圖 2-1 所示，其中事故處理之完整流程為圖中左側縱向項目所示，其基本原則乃與圖 1-1 一致。而圖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。

承上所述，本研究歸納出影響鑑定品質之關鍵因素如下：

1. 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得否齊全之最關鍵因素。

2. 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 小結

基於「維護社會公義」與「回饋安全改善」兩大前提，本研究認為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。

本研究將以上述各項主張為出發點，透過國內外相關制度與文獻之回顧與評析，並廣泛徵詢法界警界與鑑定作業之專家學者看法。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與相關研究

前章已對行車事故鑑定之功能與定位作了初步之分析，本章將進一步透過對我國行車事故鑑定制度發展沿革之回顧，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。最後則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，以作為本研究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^[14]。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，而台灣地區最早之行車事故鑑定組織也因此而在民國五十三年誕生，名為「汽車肇事責任鑑定委員會」。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」；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^[5, 12]；而民國八十九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。表 3.1 除了整理出我國行車事故鑑定組織之立法程序與發展演進外，更明確地指出歷次公路法修訂時對我國行車事故鑑定制度與組織之實質內容改變。

此外，為使事故當事人對鑑定結果有異議時，能有申請覆議之管道，乃於民國六十年由台灣省省議會向交通部提出設置覆議鑑定委員會之申請，並蒙核准而於民國六十四年設立，最初名為「台灣省汽車鑑定小組」，隸屬於台灣省政府。後經兩次改革後，於民國八十一年改名為現行之「台灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會」^[16, 17]，若計入台北與高雄兩院轄市，則台灣地區共計有三處行車事故覆議鑑定委員會。

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 67 條修正草案
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 89 年 1 月 15 日送立法院審議
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. 委員會組成增加一般專門人員及專家。	1. 交通部與省(市)政府得分別成立國道或省道或市區道路事故鑑定委員會與覆議會。 2. 由交通部、會同內政部、定鑑定辦法。

資料來源：[5]

另欲瞭解行車事故鑑定委員之法律授權，可從刑事訴訟法中對鑑定人的資格規定加以探索。根據刑事訴訟法第一百九十八條：「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。」。刑事訴訟法第二百零三條：「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。…」刑事訴訟法第二百零八條：「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十八條規定：「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 48 年初訂之公路法之第五十九條，民國 60 年以後則改為依循公路法第六十七條之規定：「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 89 年公路法第三次修訂時，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 我國行車事故鑑定制度之現況

3.2.1 行車事故鑑定組織之人員編制

在民國 89 年 1 月 15 日公路法第三次修訂以前，我國之車輛行車事故鑑定組織為省(市)一級制，當時台灣地區計有 14 處地區車輛行車事故鑑定委員會，其中台灣省有 12 處地區鑑定會，而台北市、高雄市各有 1 處鑑定會，各地區鑑定會在精省前之人員編制如表 3.2 所示，共計有專任 57 名，

兼任 166 名。各地區鑑定會委員除主任委員由省（市）公路主管機關指派或聘派外，其餘皆由鑑定會所在地區之公路監理機關、公路或市區道路公務機關、警察機關、公私立大專院校推薦專家兼聘之，人數大多為 6 至 18 名。鑑定會常務工作由秘書負責，並有技士與書記協助事故現場之調查與相關資料蒐集整理。此外，並有一部分臨時雇員協助處理會務^[1, 2, 3]。

表 3.2 精省前台灣地區各行車事故鑑定委員會編制組織表

職 稱 地 區	主 任 委 員	委 員	秘 書	技 正	組 長	組 員	技 士	書 記	會 計 員	人 事 管 理	其 他	合 計 專 任 (兼 任)
台 北 市	1	(14)	1	1+ (1)	(2)	4	2	1	(1)	(1)	(1)	10(20)
高 雄 市	1	(6)	1				1	1	(1)	(1)	1	5(8)
台 灣 省	台 北 縣 區	(1)	(6)	1			3	1				5(7)
	桃 園 縣 區	(1)	(6)	1			2	1				4(7)
	竹 苗 區	(1)	(18)	1			2	1				4(19)
	台 中 縣 區	(1)	(6)	1			2	1				4(7)
	台 中 市 區	(1)	(6)	1			1	1				3(7)
	彰 化 縣 區	(1)	(6)	1			2	1				4(7)
	南 投 縣 區	(1)	(6)	1			1					2(7)
	嘉 雲 區	(1)	(18)	1			2	1				4(19)
	台 南 區	(1)	(12)	1			2	1				4(13)
	高 屏 澎 區	(1)	(18)	1			2	1				4(19)
	基 宜 區	(1)	(12)	1			1					2(13)
	花 東 區	(1)	(12)	1			1					2(13)
總 計	2 (12)	(146)	14	1 (1)	(2)	4	24	11	(2)	(2)	1(1)	57(166)

註：()表示目前該職位人員為兼任形式與數量

精省後，「台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：「各區鑑委會置委員六人，任期為二年，期滿得續聘一年，由台灣省政府就各區鑑委會轄區內具

下列專長之專家、學者聘兼之；其中學者人數不得少于委員總數三分之二：

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。

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。」^[4]

此一規程於民國八十八年七月一日實施，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(如表 3.3 所示)，遴聘學者專家規定比例以上。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 3.4 所示。

表 3.3 精省後台灣省各區車輛行車事故鑑定委員會暫行編制表

職 稱 地 區		主任 委員	委員	秘書	技士	書記	合計 專任 (兼任)
台 灣 省	台北縣區	(1)	(6)	1	3	1	5(7)
	桃園縣區	(1)	(6)	1	2	1	4(7)
	竹苗區	(1)	(6)	1	2	1	4(7)
	台中縣區	(1)	(6)	1	2	1	4(7)
	台中市區	(1)	(6)	1	1	1	3(7)
	彰化縣區	(1)	(6)	1	2	1	4(7)
	南投縣區	(1)	(6)	1	1		2(7)
	嘉雲區	(1)	(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)

附註：本編制表溯自中華民國八十八年七月一日實行

3.2.2 目前鑑定制度作業流程

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
表 3.4 台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
台北市	(1)	(10)		(2)
高雄市	(1)	(6)		(2)
台灣省	(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

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 3-1 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。

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 3-2 所

示。

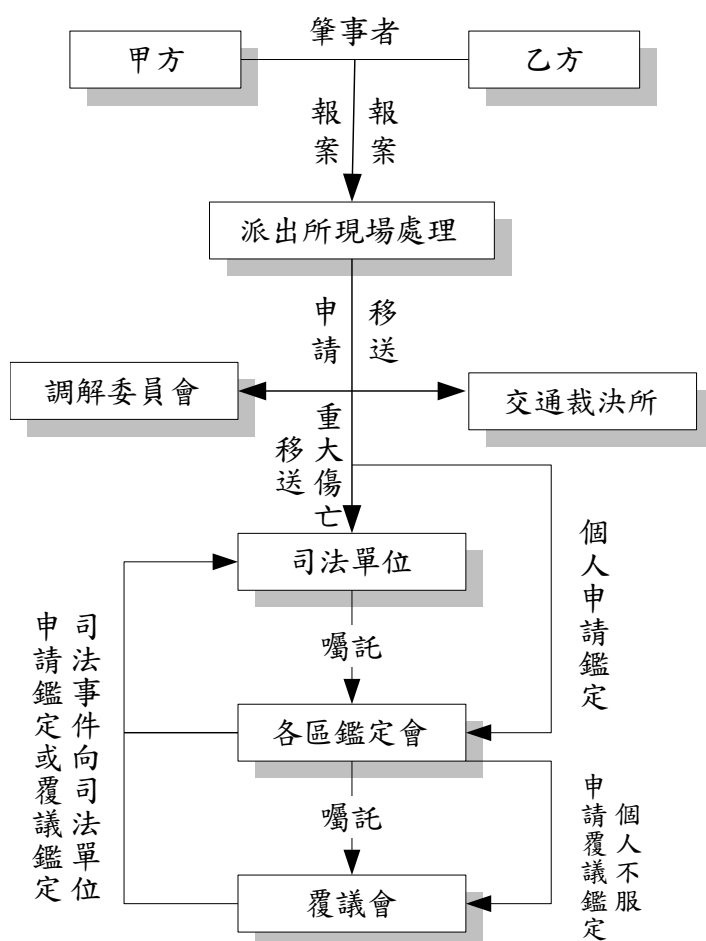


圖 3-1 事故鑑定之申訴流程 (資料來源：[14])

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 3-3 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。其中台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^[5, 6]。

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。

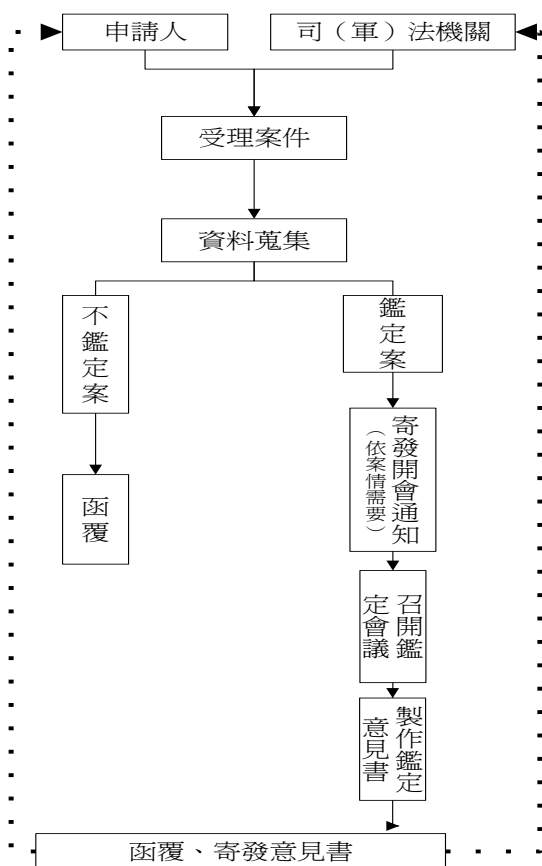


圖 3-2 鑑定作業流程

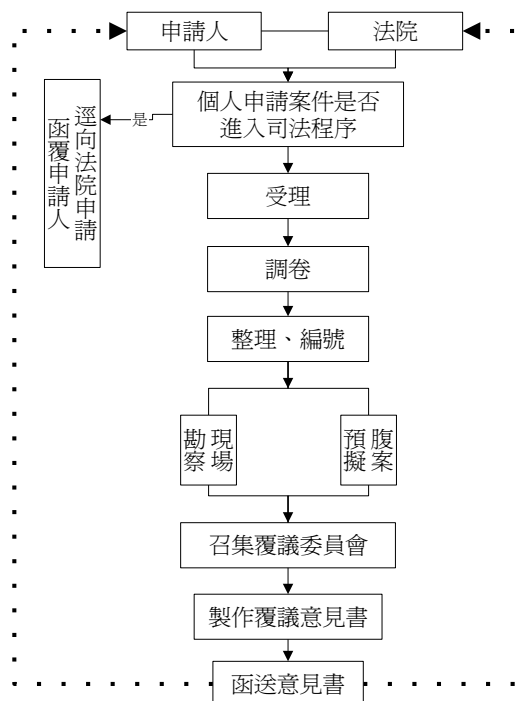


圖 3-3 覆議作業流程

註：資料來源：台北市車輛行車事故鑑定委員會
(<http://www.taac.taipei.gov.tw>)

最初成立覆議會之本意，係因當事人陳情認為，鑑定之結果若有偏頗時，應有覆議之管道以為救濟。然現行覆議會雖提供民眾一鑑定之救濟管道，但因鑑定委員會及覆議委員會無位階層次之隸屬關係，且僅對地區鑑定之鑑定內容進行檢視，故未能達覆議之效力，且其必要性亦值得懷疑。行車事故鑑定之本質，經常是複雜且牽涉個人之主觀判斷，僅對第一級鑑定單位之鑑定報告內容做檢視，而不做更深一層之判斷，會導致其覆議功能不能完全發揮，致使人力與資源之浪費。

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

交通執法機關來判定。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，方可提供作為司法人員審理判決之佐證。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。

3.2.3 車輛行車事故鑑定案件之數量

台灣省各區車輛行車事故鑑定會每年所鑑定之案件均逐年成長（如表 3.5 所示），民國八十八年台灣省十二個地區鑑定會總計鑑定之案件達 12,173 件，如以 53 位專任人員計算，每位專任人員每年平均需處理 230 件鑑定案件，其工作量之負擔確實相當繁重。其中又以高屏澎區與台南區之業務量為最重，每位專任人員每年平均處理之案件均超過三百件。

台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一千兩百件，從民國八十六年起由於個人申請案件每件收取三千元鑑定手續費，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（如表 3.6）。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（如表 3.7），民國八十八年之鑑定案件已達 1772 件，其中個人申請案件幾近九成，與台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，可能因為台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 3.5 台灣省各區車輛行車事故鑑定會鑑定案件數統計

年度 區別	80	81	82	83	84	85	86	87	88	人力
台灣省	7,723	8,196	8,011	8,249	9,262	9,151	10,541	11,199	12,173	53
台北縣區	931	1,027	956	908	978	1,082	942	996	1,009	5
桃園縣區	743	805	802	862	1,110	1,032	1,207	1,318	1,228	5
竹苗區	671	598	660	680	940	875	1,011	1,060	1,118	5
台中縣區	588	650	663	631	708	808	904	1,050	1,027	5
台中市區	702	593	365	604	689	668	675	739	758	4
彰化縣區	318	249	253	240	574	634	725	892	876	5
南投縣區	542	594	545	698	278	250	293	373	409	3
嘉雲區	588	649	627	732	864	851	946	1,080	1,119	5
台南區	856	1,080	1,175	973	959	1,100	1,396	1,105	1,515	5
高屏澎區	830	938	1,019	1,115	1,195	1,334	1,374	1,297	1,844	5
基宜區	530	534	564	477	559	299	534	586	613	3
花東區	424	479	382	329	408	454	534	539	657	3

註：資料來源：[12]

表 3.6 台北市行車事故鑑定會鑑定案件數統計

年度	鑑定件數	司法單位移送		個人申請		其他單位	
		件數	百分比	件數	百分比	件數	百分比
82	1226	830	68%	324	26%	72	6%
83	1156	734	63%	366	32%	56	5%
84	1282	838	65%	379	30%	65	5%
85	1202	708	59%	417	35%	77	6%
86	681	414	61%	200	29%	67	10%
87	491	370	75%	117	24%	4	1%
88	479	366	76%	106	22%	7	1%

註：資料來源：台北市行車事故鑑定會

表 3.7 高雄市行車事故鑑定會鑑定案件數統計

年度	鑑定件數	囑託		申請	
		件數	百分比	件數	百分比
82	996	184	18%	812	82%
83	1207	211	17%	996	83%
84	1187	190	16%	997	84%
85	1382	203	15%	1179	85%
86	1487	186	13%	1301	87%
87	1686	190	11%	1496	89%
88	1772	190	11%	1582	89%

註：資料來源：高雄市行車事故鑑定會

3.3 我國行車事故鑑定制度之文獻回顧

我國行車事故鑑定制度相關文獻，大多著墨於我國現行鑑定制度面臨的問題以及改善方向。本節根據文獻內容，將鑑定制度分為事故現場處理作業以及行車事故鑑定作業兩方面，分別列述相關文獻。

3.3.1 事故現場處理作業

有關事故現場處理作業方面，許多文獻指出在事故處理制度、警員蒐證訓練、以及蒐證設備方面，均有改善空間。例如林豐福君^[9]等人針對行車事故現場處理，提出改善方案包括：加強年度教育訓練，並加強事故處理之專業人才培訓、建立事故分級處理制度、制訂現場管制與疏導之作業規範、加強與相關單位之協調支援管道、增加處理交通事故之警力、添購設備改善功能等。

吳光昇^[7]針對事故當事人及鑑定委員對交通事故鑑定之滿意度進行調查，研究結果發現事故當事人與鑑定委員對於「現場跡證照片」同為最不滿意的項目之一。另外，鑑定委員部分對事故調查表亦表示不滿意，推測可能因員警於事故現場處理不夠專業，未能充分有效的蒐證，照成民眾權益的損失以及委員鑑定時的困擾，故吳君建議成立專業交通警察機構。

曾建民君^[8]認為對於目前事故處理及資料蒐集制度，應有檢討修正之必要。陳高村、陳武正^[10]認為道路交通事故之處理與蒐證為鑑定工作的重要依據。然而警方處理道路交通事故的器材老舊甚而缺乏，歸究其原因為處理交通事故教育沒有落實與交通警察工作未受到重視。

3.3.2 行車事故鑑定作業

本研究針對我國行車事故鑑定作業相關文獻，將其內容從組織面、人員面、設備面三部分歸納整理，列述我國行車事故鑑定作業之問題以及改善方向與建議，從中瞭解我國鑑定制度之現況，並以此為根據，於下一節進行我國鑑定制度之現況分析探討。

1. 組織面

張新立君^[1]對於我國車輛行車事故鑑定作業功能，建議鑑定會成立事故鑑定技術小組，提昇鑑定品質及培育鑑定人才

，同時建議交通事故及鑑定作業應電腦化，並建議採取收費制度，以收費控制鑑定案件數量。

張德峻君^[11]認為鑑定事項應分為肇事原因與肇事責任，而肇事重建為了解肇事原因之基礎工作，對於鑑定法規則分為交通法規(以了解肇事原因)，以及一般法規(以鑑定肇事責任)。對於鑑定作業則有選任自然人及囑託機關兩種。並建議立即開闢自然人實施鑑定，並要求鑑定人所做之鑑定依法具結並負責。

陳高村，王文麟君^[12]對於現今鑑定制度之問題分析如下：鑑定組織立法欠缺周全、鑑定案件過多、組織編制不符實際需求、鑑定技術欠缺、警察機關事故處理能力不足以及相關鑑定制度受外在因素影響，例如保險制度及理賠制度。研究結果提出鑑定制度未來發展方向，包括：降低事故鑑定需求、事故處理專業化、健全現行鑑定組織制度、以及提昇鑑定技術等。

曾建民君^[8]分析行車事故鑑定組織現況問題，認為鑑定組織制度無法與司法程序之各項法規緊密結合。鑑定組織作業由政府機關辦理有其利弊存在；鑑定委員會完全由各機關或團體指派並不恰當；鑑定或覆議委員會納入局部性之團體代表，值得商榷。覆議鑑定，目前尚無法源依據，係屬臨時性機關，其實務操作之業務量，已超越兼職應有之業務量，實需加以改善。

交通部路政司^[5]於我國行車事故鑑定組織與作業體制，提出多項建議包括：鑑定與覆議作業應加強警察行車事故處理能力、建立鑑定作業現代化、編定行車事故鑑定手冊、鑑定文書規格化、多元化培養鑑定專業人才、行車事故收費法治化、鑑定作業準則化。另建議簡易案件交由民間專業機構進行，並且保留單級鑑定委員會處理重大司法案件，減少商業利益影響，藉此達成全面專業化及民營化，提昇事故鑑定品質。

吳光昇君^[7]則建議事故鑑定組織定位與作業制度應明確立法，訂定鑑定作業標準，組織型態編制合理化，高速公路成立事故鑑定專責機構。交通部運研所^[13]對於鑑定組織與制度改善建議，包括：減少鑑定案件及增加事故現場處理能力、修改相關組織與法令。

張新立等人^[6]研究結果發現建立在職教育機制及獲取社

會大眾之信任為專家最重視之評估準則；調整前 TOPSIS 評選最佳及次佳方案為提高鑑定會位階、財團法人制度；而調整後 TOPSIS 評選最佳及次佳方案為提高鑑定會位階、公私並行。該研究並提出相關建議包括：鑑定組織朝向短期聘具鑑定之專業人員、採取以價制量、鑑定組織成員專業化及制度化，健全升遷管道；中長期朝向鑑定作業現代化。在鑑定制度改革方面，建議參考美國之制度，由受過鑑定課程訓練之警察人員負責初步鑑定，再由各專業鑑定人員負責進一步之鑑定。

2. 人員面

對於鑑定組織人員，綜合多數文獻的研究結果，所獲得的結論如下：一、鑑定委員採用專任制，配合訂定績效評鑑辦法，避免委員來自相關利益團體，（張新立君^[1]、吳光昇君^[7]）。二、培訓專業鑑定人員，加強專業人員之進修及訓練（曾建民君^[8]）。

對於專業人員的培訓可藉參與培訓課程或建立考試制度挑選（交通部運研所^[13]），如覆議會及各區鑑定會配置具有交通專業之專責人員（吳光昇君^[7]）。Johnson^[36]的研究中提出經由 SWOT 分析後發現，若警察退休擔任事故鑑定師或成立鑑定公司，其強勢之條件為多年累積之經驗和其開業之憑證、名聲和道德操守；而弱勢為其行銷能力和缺乏事務經驗；機會即目前事故量具有投資規模，且此市場無須行銷；而威脅即是受不同大小規模之鑑定師或公司挑戰。最後建議鑑定師應持有技術資格認證和良好道德操守，此表示應建立良好之事故鑑定師制度。

針對鑑定人員的培訓課程，在張新立君、陳新彬君^[14]的研究顯示交通事故參與人對於鑑定所需資料之品質多表示有待加強，且多希望鑑定技術能獲指導，顯示鑑定技術之推廣及訓練確實有必要。且發現不同專業背景對事故鑑定技術之需求強度不同，故其結果可做為未來規劃教育與訓練課程之參考。最後建議加強警方現場蒐證能力並建立制式規範，且應儘速建立專業鑑定人之證照制度，舉辦鑑定技師考試制度，以鼓勵國人研發事故鑑定技術。

關於鑑定人員對於相關工作分工方面，交通部路政司^[5]建議我國事故鑑定制度可仿效美日等國，由警方負責行車事

故分析報告書；各項專業技術鑑定由專業鑑定人員或學術研究人員負責，提供鑑定報告作為肇事責任研判之參考。

3. 設備面

由於鑑定作業流程之文書處理工作甚為龐大，建議應用電腦科技、影像處理及電腦繪圖、專家系統，以提昇作業與管理效率(張新立君等人^[15])。

關於肇事重建工作，現行多以鑑定委員之個人素養與經驗研判，缺乏有效且具公正性的肇事鑑定原則、方法及設備。張新立君、陳新彬君^[14]建議引進肇事重建電腦模擬，以使鑑定過程具有科學佐證，使肇事兩造信服。

3.4 我國行車事故鑑定制度之問題分析

在瞭解我國事故鑑定制度之沿革與現況存在之問題後，本節將針對目前制度問題背後之因素進行分析，探討各影響因素間之互動關係，並透過專家學者與當事人問卷調查進行問題驗證，以確認各問題之影響程度。

3.4.1 我國事故鑑定制度之問題及其影響因素

本研究首先透過回顧過去國內許多曾對我國事故鑑定制度提出相關問題之研究，並實地觀摩鑑定會開會過程，再針對地區鑑定會、車禍關懷協會、保險公司、司法單位、警察人員、政府單位、交通公司等相關人員進行訪談(詳見附錄二)，進而探討目前制度所面臨之問題後發現，目前事故鑑定制度面臨諸多問題，造成整體鑑定品質產生不良影響。本研究針對各問題，分析其影響鑑定品質之因素，區分成外在與內在兩方面加以說明如下：

1. 外在影響因素

(1) 非專業蒐證

交通事故所牽涉之範圍極廣，包含事前周遭道路的狀況和安全防護措施、事故發生當時的情形、以及事故發生後之處理情形，各項跡證之採樣和處理程序皆關係到事故

資料之品質，資料品質之良莠將影響日後事故鑑定品質。唯目前警察單位處理交通事故時，現場處理員警多以儘速救助傷患送醫與恢復交通順暢為首要目標。對於事故現場之完整保存與即時蒐證，難免有所遺漏與不足，可能影響資料之完整性及正確性。

由於交通警察之升遷、考核制度不佳，致使優秀員警不願優先選擇擔任交通警察。相較於國外，歐美部分地區已採用筆記型電腦協助登錄事故資料，並以全球衛星定位系統（GPS）測定事故正確位置^[37]，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。處理員警若訓練不足，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間的落差，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。

非專業蒐證的形成原因，不僅是員警的專業訓練不足，亦包括事故處理制度不完善，及跡證蒐集未落實^[19]。分析造成非專業蒐證之影響因素可能有以下數點：

- A. 交通警察未專業化：早期因教育訓練不足，後期則因事故處理與員警分發任用未專業化。
- B. 資料蒐集制度不健全：國內警察在事故現場蒐證並無一套制式之蒐證標準程序，加上部分警察專業知識與訓練不充分，造成蒐證資料品質不穩定，造成後續鑑定作業困難。另外，欠缺事故原因分析與鑑定的定型化資料蒐集記錄系統，無法獲得個案分析之回饋，事故處理是否妥當、資料蒐集是否完備，資料品質難以改善，使資料取得與運用上面臨諸多制肘。
- C. 勤務制度不良：多數的縣、市交通事故由行政警察處理，並係以備勤人員待命處理，使員警視事故處理為額外勤務負擔，影響資料蒐集品質。
- D. 事故現場處理時效緩慢：部分事故發生時，警方無法立即抵達事故現場，造成事故現場跡證不易保存。

E. 由於事故處理的後續監督、管理與考核制度缺乏，相關人員缺少提昇事故處理品質之驅力。

綜合上列所述，本研究歸納部分警方現場處理能力不足、缺乏科學化蒐證設備、交通警察體制所導致之問題，及部分警察抵達現場時效欠佳等問題，稱之為警方之「非專業蒐證」。其結果將可能導致事故資料品質不佳，進而整體鑑定品質。

近年來，警政署對於改善交通事故處理品質不遺餘力，深入檢討事故處理制度之制度面、管理面與執行面，並積極辦理交通警察培育訓練工作（見附錄十）。相信在充分落實交警培訓並改善勤務制度之後，事故蒐集之品質必能有所改善。

（2）案件數量過大

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。此外，部分因警方所蒐集之事故資料品質不佳，造成民眾無法據以釐清責任歸屬，進而申請鑑定，將可能致使鑑定案件數增加。

（3）民眾認知不足

當事人由事故發生至申請鑑定的過程中遭遇許多問題，整個過程可分為四個階段，包括事故剛發生階段、警方抵達事故現場處理階段、事後責任釐清階段、事故鑑定階段。以下將逐一分析各階段所遭遇之問題。

A. 事故剛發生階段

由於目前一般駕駛人教育不足，未能了解在警方尚未抵達現場前，當事人應蒐集或保存各項重要跡證，避免事故現場遭破壞，造成日後相關跡證不足使得責任無法判定之重要性，因此部分當事人往往在事故發生後，任由拖吊車或救護車移動受損車輛或搶救傷患，不慎破壞事故現場原狀，雖然其在移動會先行劃設相關位置，但仍可能造成員警至現場處理時，相關跡證已遺失或無法判斷。處理員

警無法詳細記載，使得日後相關民事、刑事責任釐清困難，會影響當事人權益。

B. 警方事故現場處理階段

當警方抵達事故現場處理後，部分當事人並未注意警方是否遺漏部分重要跡證記錄、判斷記錄是否錯誤及警方以偏頗主觀意見進行記錄。加上國內民情，多數民眾不願自發擔任事故發生之目擊證人，增加事故蒐證之困難性。

C. 責任釐清階段

當事故處理完成進入責任歸屬階段後，由於目前保險制度並未能使當事人獲得充分協助，加上部分當事人對於責任歸屬之相關處理不熟悉，造成責任釐清上之困擾。

D. 事故鑑定階段

在進入事故鑑定階段後，由於部分當事人不甚了解交通法規，且鑑定會於案件多時未能給予當事人充分時間表達案情，易形成當事人之埋怨。部分當事人對於鑑定報告時效亦有所抱怨，其他困擾包括當事人對於如何申請鑑定之資訊不足、會場模擬器具不足、會議通知之方式與時效過慢、認為鑑定委員對案情不瞭解認知有誤或詢問不切題，鑑定報告內容不詳盡等亦頗感不滿。^[7]

綜合上述分析可發現當事人在事故發生至鑑定階段面臨之困擾眾多，「痛苦指數」隨各階段進行而逐漸增加，而諸多困擾大多由於認知不足所致，應由提昇民眾「知」的程度著手加以改善。

(4) 收件門檻及收費制度未建立

目前我國行車事故鑑定業務，主要以政府編列預算交由地區鑑定會辦理，並未向當事人索取任何費用。本研究統計台北市車輛行車事故鑑定委員會歷年受理申請案件數統計如圖 3-4 所示。由圖可觀察得知，83 至 85 年之鑑定案件數保持約 1200 件，但在 86 年時有明顯下降之趨勢，頓時驟減為 681 件，乃至 88 年降為 479 件，推論其原因可能為台北市車輛行車事故鑑定委員會於民國 86 年 3 月 5 日起開始實施鑑定收費措施有關，由此可看出合理

收費應可減少一定比例之單純鑑定案件，更可減少不必要之社會資源浪費。

由台北市實施鑑定收費制度後，鑑定案件數量減少的情形觀之，未建立收費制度是造成案件數量過多並影響鑑定品質低落的原因之一。

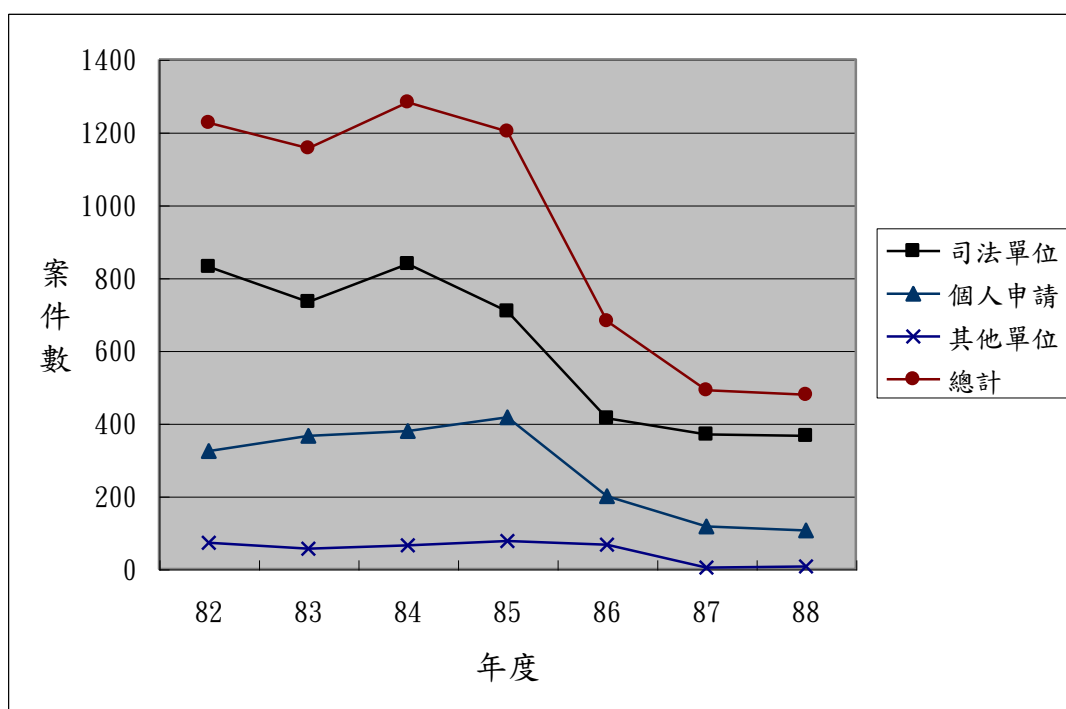


圖 3-4 台北市車輛行車事故鑑定委員會歷年受理申請案件數統計

另外，本研究統計 81 至 88 年台灣地區交通事故數與鑑定案件數加以比較，如圖 3-5 所示，其中交通事故數是警政署統計之登錄資料。由圖中可發現，交通事故數呈現逐年下降趨勢，但鑑定案件數卻逐年增加。推論其原因可能由於鑑定不需收費，民眾極易產生遇有事故則申請鑑定之心態，致使案件數量極高，影響鑑定品質。由此可知未建立收件門檻造成案件數量過多並且影響鑑定品質低落的原因之一。

(5) 外力干預

鑑定會隸屬行政部門，各鑑定會秘書位階約在科員或科長以下，且主委多由公路局監理站之首長擔任，委員亦

有機關指派情形。如遇自行政系統或民意代表方面之外力干擾，鑑定作業無力排除時，將影響鑑定品質。唯依據新組織章程規定，鑑定委員編制已進行修正，具有專家學者身份之比例提高且排除公務機關之代表，應可舒緩外力干預之問題。

2. 內在影響因素

行車事故鑑定品質除受到上述諸多外在因素直接及間接影響外，亦受本身制度內在因素影響。綜觀內在環境所面臨之問題，包括組織、人員、設備等三個層面，彼此互相影響且環環相扣。因此本研究將分別就三層面作進一步分析：

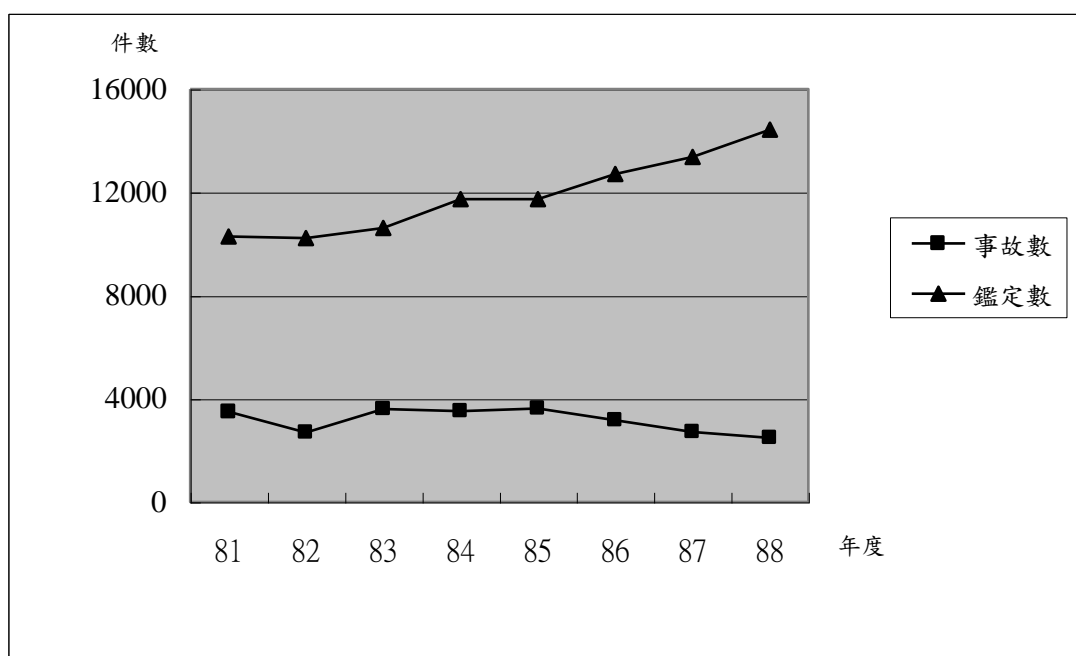


圖 3-5 台灣地區歷年交通事故數與鑑定案件數統計

註：事故數係警政署登錄資料。八十六年以前為臺灣地區資料，八十七年以後為臺閩地區資料。

(1) 組織面

現行鑑定制度之工作專業性及技術性高，工作之替代性小。目前組織規定之人事結構不合理，人員分屬技職與

行政體系，無法互相調用擢升，使得部分有心之士有志難伸，影響工作士氣，更造成人員養成之阻力。再者專職人員多屬臨時聘僱，工作無保障，面對鑑定數量日漸增多，專職人員之工作量常超過負荷。面對欠缺良好之工作環境和升遷管道下，專任人員之工作士氣受到嚴重的影響。

其次，依據目前公路法第六十七條規定，鑑定委員必須為相關專業人才，但各機關所指派之鑑定人員不一定完全具備鑑定專業素養，可能產生非專業人員受指派參與鑑定工作的情形。同時受限於本條文之規定，部分在鑑定事務學有專精之人士無法受聘為委員，恐有遺珠之憾。有鑑於此，依台灣省新實施之組織規程規定，鑑定委員由專家學者擔任，對於機關指派委員之缺失應有所改善。

(2) 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。

其次，現行鑑定制度經驗傳承，多依靠資深人員帶領新進人員學習，對於鑑定人員缺乏完整且連貫之培訓計畫，目前僅有部分大專院校開設零星鑑定相關課程，造成部份委員的專業知識不足，或委員之部份專業知識不足。養成教育制度之不健全，工作可能造成外力干擾，造成部分鑑定人員投入此工作之意願不高，形成人才培育與經驗傳承之困難。

此外，現行鑑定制度缺乏人員認證制度，無法對於參與鑑定人員進行初步篩選，致使鑑定素質良莠不齊，無法有效確保鑑定結果之正確性，更遑論對鑑定人員技術持續研發之要求。目前國內並無鑑定專業證照，事故鑑定僅是相關領域證照專業科目之一部分，有鑑於此，新實施之鑑定會組織規程已針對鑑定委員資格加以規定，雖是如此，鑑定為一專門技術，有賴一套完善鑑定專業人員認證制度加以規範。再者，目前之資格限制，使得委員中缺乏如交通警察等之人員，於開會時有時無法提供現場諮詢之備

詢，故易造成學者對現場實務不瞭解而無法瞭解充份資訊；而任期二年僅能續聘一次，也容易造成經驗不易累積之情形，而且易造成委員任期期滿後產生空窗期。

專任人員部分依目前之作業規定，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。

(3) 設備面

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。

經由上述分析可知，內在影響因素包括「專任人員欠缺良好升遷管道，影響士氣」、「機關指派委員之缺失」、「人員多屬臨時聘僱」、「兼任委員對於鑑定案所投入之時間有限」、「鑑定委員之專業知識不足」及「缺乏鑑定人員認證制度」等。

3.4.2 影響事故鑑定品質因素之系統分析

由上節分析結果顯示，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。因此，本研究將從整個制度之內外在影響因素進行系統分析，以深入剖析因素間相互影響情形，藉以作為研擬具體改善方案之參考。有關我國目前鑑定制度

內外影響因素關係之系統分析如圖 3-6 所示，其說明如下：

1. 由於交通警察體制不佳，部分員警現場處理專業能力不足，加上國內科學蒐證設備不足與蒐證技術研發仍不甚足夠，以及部分警察抵達現場時效欠佳，處理設備現代化程度不足，加上事故蒐證準則並無詳細規定，恐難獲得日後事故鑑定所需之資訊，進而影響日後事故重建與鑑定品質。「非專業蒐證」之結果即是造成「事故資料品質不佳」之呈現。
2. 部分民眾認知不足，不知如何保障自身權益，無法協助警方蒐證是否有所缺漏，造成當事人可能因事故資料品質不佳產生責任釐清時之困擾。而目前保險制度並未能提供當事人充分協助，部分當事人對於相關事務處理不熟悉，亦會造成責任釐清上之困擾。再加上目前鑑定未建立收件門檻與收費制度，因此其會希望透過鑑定來釐清責任歸屬，會造成案件數量增加的情形。
3. 由於保險理賠制度之不健全，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公司解決之案子再度送至鑑定，造成鑑定會工作負荷加重，鑑定案件數量增加。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可能增加。
4. 由於組織編制層級不高，鑑定委員因機關指派職等不高，面對來自民意或行政系統的壓力，可能無法有效排除，對鑑定品質可能產生影響。
5. 在鑑定制度方面，組織運作將影響相關人員的工作事宜，

而先進鑑定設備是否足夠將對鑑定作業科學化與公信力有關，另外組織亦會影響設備。此三層面相互作用將影響鑑定品質的良莠。另外，目前事故鑑定資料庫並未設立，無法有效回饋交通工程改善並達到提昇交通安全的積極目標。

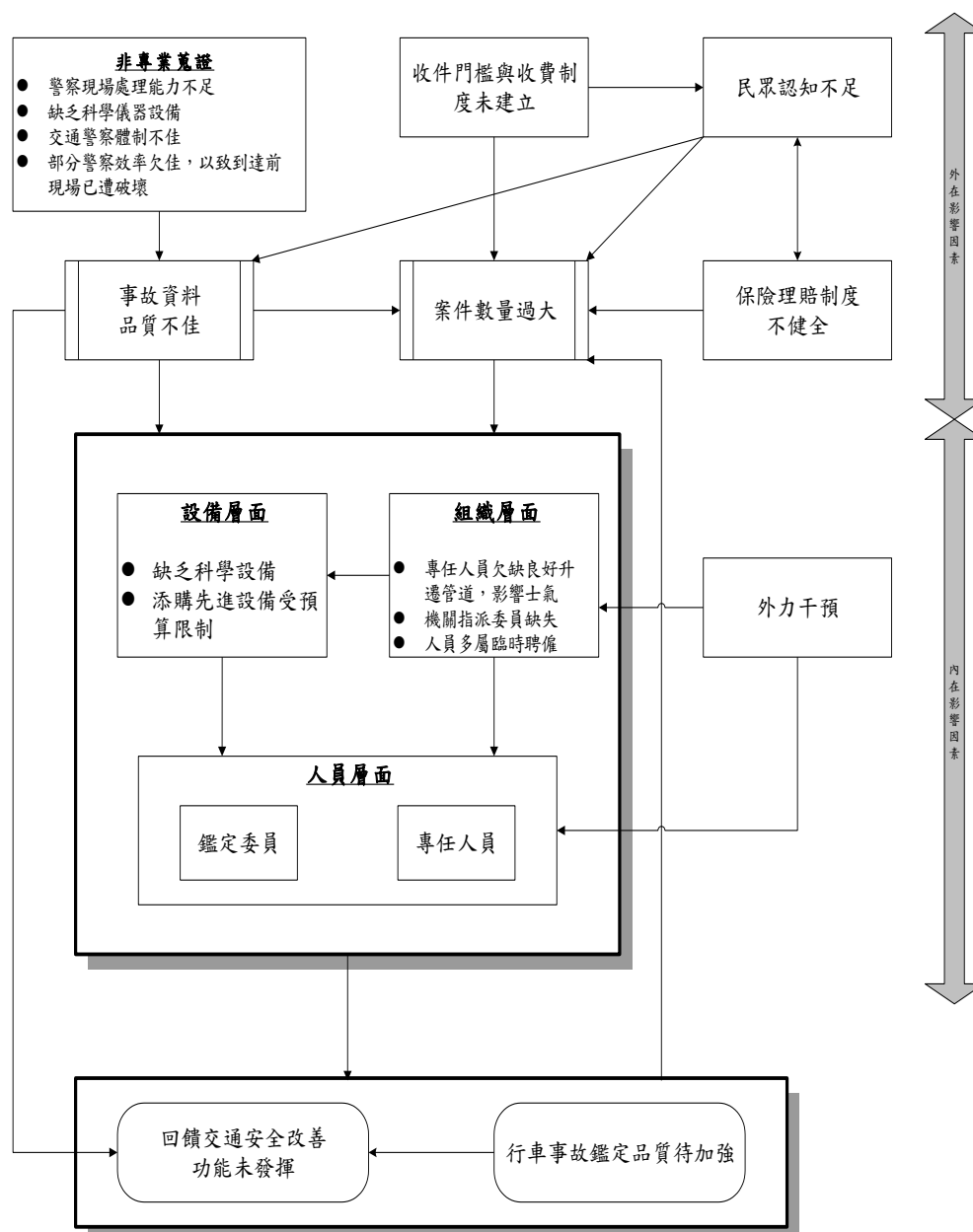


圖 3-6 我國目前鑑定制度內外影響因素之系統分析圖

由以上探討內外影響因素發現，因素間環環相扣且相互影響，而使鑑定品質待再加強。其次，若針對鑑定個案之肇事型態進行專業分析，應可將鑑定結果提供交通工程改善之參考，唯目前鑑定結果並無作專業性分析，進而影響回饋交通安全改善之機制無法有效運作，無法有效改善影響肇事之道路環境因子。此外，行車事故資料品質不佳無法提供道路環境改善之用，亦使交通安全改善功能無法完全發揮，其又無法進一步使得鑑定案件量下降，如此造成惡性循環。

綜合上述分析結果，目前鑑定品質受到內外環境之影響，外在主要影響因素在於事故資料品質不佳，而造成現行鑑定會之工作形成無米之炊之窘況。而內在影響因素之中，其問題大多因政府相關行政體系與制度本身設計形成。唯有透過重新審視檢討現行鑑定制度，建立人員培訓制度，及改善先進科學設備，方能有效解決問題。

3.4.3 影響事故鑑定品質因素之實證調查

針對上述影響因素，本研究採用學者專家問卷調查方式進行驗證，研究對象包括政府主管機關、警政機關、監理機關、學術界、保險界、司法界、相關民間公（協）會及鑑定會等單位人員。除確認本研究所提出之相關問題外，並開放部分欄位供受訪者補充，共計發出 73 份問卷，回收有效問卷 51 份。並透過學者專家座談會討論相關議題，以取得參與人員之共識。

有關受訪者對於現行鑑定制度的問題，其意見統計表如表 3.8 所示。其中，問卷之各問項語意採用九等級尺度設計，意即絕對不同意、極不同意、不同意、稍微不同意、普通、稍微同意、同意、極同意及絕對同意，分別給予 1 至 9 分。研究結果顯示，各項問題之中，以同意程度之分數平均值與次數統計分析，除「人員多屬臨時聘僱」（5.6 分，45% 表示同意）及「外力干預」（5.7 分，53% 表示同意）外，其餘問題項目的平均同意分數均達 6 分以上，填答同意的比例均達六成五以上。而「鑑定委員之專業知識不足」（67% 表示同意）與「專任人員欠缺良好升遷管道，影響士氣」（69% 表示同意）的同意比例相對較低，可能是受訪者認為這兩項問題應為「部份委員」專業知識不足，或鑑定委員之「部份專業知識」不足；而專任人員的人事問題部份確實存在，受訪者可能比較各項問題後認為此現象並非鑑定制度現況問題

之主要關鍵。受訪者對於外力干預鑑定作業，其同意程度相對較低。根據本研究實際訪談可概略瞭解目前鑑定委員與專任人員嚴守本分，對於極少數有人關切之案件，皆以更超然立場做鑑定，務使鑑定結果更公正專業，避免干預情形發生。除上述四項問題外，其餘各項問題均得到受訪專家學者之高度共識，各題皆達 6.5 分以上之同意程度與七成比例人數同意。由此可知，本研究所分析之各項影響因素確實存

表 3.8 現行鑑定制度面臨問題之意見統計表

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

資料來源：本研究調查整理

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

2.「次數統計」部份的「不同意」包括『絕對不同意』、『極不同意』、

『不同意』及『稍微不同意』。

在，且對於鑑定品質產生影響亟待解決，可作為未來改善現

行鑑定制度為之重要參考依據。

3.4.4 當事人對事故鑑定現況之意見

為了解事故當事人或其關係人對目前鑑定制度之實際感受，包括民眾於鑑定作業流程中遭遇之困擾與其所期待之協助，以期提出符合民眾需求的鑑定改善方向與策略。故本研究以問卷調查方式，選擇台北縣市、新竹市、台中縣市、台南市、高雄縣市等七個縣市鑑定會為調查地點探討相關問題。由於台北市實施鑑定收費制度，其問卷內容之鑑定收費制度部分設計上略有差異，有關當事人之問卷請參閱附錄十四及附錄十五。總計獲得台北市 31 份，其他縣市 99 份回收問卷。以下為當事人對「事故發生後至蒐證、鑑定」以及「鑑定收費制度」的調查結果：

1. 當事人對事故從發生、蒐證、到鑑定過程之意見

根據 3.4.1 節中的討論，我們可以將當事人於事故發生至鑑定之過程分為四個階段，而我們從這四個階段來觀察當事人對現行鑑定制度的感受。有關台北市及其他縣市當事人對事故從發生、蒐證、到鑑定過程的感受程度，其統計資料如表 3.9。

（1）事故剛發生階段

根據表 3.9 可知有六成以上（含非常同意與同意）民眾知道在事故發生後，應該要保留現場的完整性。而在訪問過程中，民眾也表示在雙方事故人員有傷亡時，然而警方未趕到事故現場前，其無所依循，自然以醫療為優先考量，卻也常因此破壞事故現場而不自覺，致使部分跡證遺失。而若之後有和解或訴訟需求時，常因跡證的遺失，使的責任釐清上有困難，使民眾權益受損。因此我們可以知道，在事故發生後，民眾在對所應盡之權利義務皆不甚了解的狀況下，除了事故造成的生理上的痛苦外，也有心理上無知徬徨的焦急。

(2) 警方事故現場處理階段

有五成以上（含非常同意與同意）的民眾表示瞭解警方到現場後的處理程序，然而因民眾缺乏對警方進行的量測現場、攝影紀錄等工作之實質認知，縱然瞭解處理程序，卻無法進行監督執行與其品質。而關於警方偵

表 3.9 台北市及其他縣市當事人對事故從發生到鑑定過程之意見統計資料

項目	次數統計(%)					
	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	無法作答
1. 知道事故發生後，在警方人員未到達之前，不能移動事故車輛（以及傷患）	19.4 (41.7)	41.9 (35.4)	22.6 (5.2)	3.2 (11.5)	3.2 (2.1)	9.7 (4.2)
2. 知道事故發生之後警方的處理程序	6.5 (18.9)	48.4 (40.0)	16.1 (23.2)	9.7 (7.4)	6.5 (2.1)	12.9 (8.4)
3. 警方於現場蒐證詳盡確實	6.5 (15.5)	29.0 (33)	35.5 (32)	19.4 (8.2)	6.5 (5.2)	3.2 (6.2)
4. 警方偵訊筆錄內容完整	3.2 (12.5)	45.2 (34.4)	25.8 (30.2)	12.9 (9.4)	9.7 (5.2)	3.2 (8.3)
5. 警方製作筆錄時的詢問能把握重點	3.2 (12.6)	45.2 (37.9)	38.7 (27.4)	3.2 (10.5)	9.7 (5.3)	0 (6.3)
6. 警方攝影的照片清楚有用	6.7 (10.4)	30 (37.5)	10 (17.7)	13.3 (7.3)	6.7 (3.1)	33.3 (24)
7. 知道事故調查表是可透過申請取得	3.7 (9.0)	14.8 (33.3)	11.1 (12.8)	55.6 (7.9)	11.1 (11.5)	3.7 (15.4)
8. 輕易能取得警方製作的事務調查表（影印本）	6.7 (7.4)	13.3 (21.0)	13.3 (16.0)	26.7 (22.2)	26.7 (11.1)	13.3 (22.2)
9. 警方製作的事務調查表其內容正確符合事實	3.6 (10.2)	35.7 (31.8)	17.9 (33.0)	10.7 (4.5)	10.7 (5.7)	21.4 (14.8)
10. 警方製作的事務調查表內容詳細完整	6.9 (6.5)	34.5 (32.3)	17.2 (35.5)	20.7 (7.5)	6.9 (5.4)	13.8 (12.9)
11. 警方人員曾協助瞭解事故發生過程	3.2 (7.3)	22.6 (33.3)	22.6 (25.0)	22.6 (19.8)	12.9 (5.2)	16.1 (9.4)
12. 對申請鑑定之手續清楚瞭解	6.5 (5.2)	12.9 (13.4)	38.7 (35.1)	12.9 (20.6)	12.9 (9.3)	16.1 (16.5)
13. 申請鑑定的事故案件能快速處理	16.1 (12.2)	22.6 (30.6)	12.9 (19.4)	12.9 (14.3)	12.9 (8.2)	22.6 (15.3)
14. 有充足時間表達案情	14.3 (17.4)	61.9 (43.5)	19.0 (27.2)	0 (7.6)	4.8 (4.3)	

15. 鑑定委員充分瞭解案情	4.8 (10.9)	47.6 (41.3)	42.9 (33.7)	0 (10.9)	4.8 (3.3)
16. 鑑定委員詢問能掌握重點	4.8 (14.3)	66.7 (38.5)	23.8 (37.4)	0 (7.7)	4.8 (2.2)
17. 對鑑定會議過程感到滿意	5.0 (9.8)	50.0 (33.7)	40.0 (44.6)	0 (6.5)	4.8 (5.4)
18. 鑑定委員詢問時的態度良好	19.0 (20.7)	71.4 (48.9)	9.5 (23.9)	0 (3.3)	0 (3.3)

註：次數統計數據中，上面一行為台北市當事人之數據，下面一行()內為其他縣市之數據。

訊的筆錄，有五成的民眾認為筆錄內容不夠完整，能否顯示出事故的全程經過有待質疑。調查過程也發現，許多民眾並不了解該筆錄在相關民事、刑事責任釐清時的重要性，而常在不清楚的狀況下隨意簽名，如此使其自身權益蒙受極大的威脅。

另外從表 3.9 可知，在「警方攝影的照片清楚有用」項目上，填答無法作答者比例偏高（台北市 33.3%，其他縣市 24%），其原因為當事人或關係人無法取得照片，或者是該場事故之現場蒐證處理部分即缺少攝影留證。也因此可以反映出我國在跡證蒐集上的設備缺乏。

（2）責任釐清階段

在保險制度未成熟的階段，在事故發生後，保險公司幾乎無法給予事故民眾相關的協助，而民眾對保險公司的滿意度也偏低。在鑑定過程中扮演重要角色的警方製作之事故調查表方面，我們可以看到在「知道事故調查表是可透過申請取得」項目上，民眾表示非常同意與同意程度者在台北市與其他縣市分別只有 18.5% 以及 42.3%，也就是說一般民眾普遍還不知道可以向警察單位取得事故調查表之影印本。而在事故調查表影印本取得的容易度上，民眾表示容易取得者（非常同意與同意者）分別只有 20% 及 28.4%，此乃表示此一供給民眾取得公開性資料的管道仍有所限制。而事故調查表的內容完整性與正確性皆只得到四成民眾的認同（含非常同意與同意），也就是仍有半數民眾認為事故調查表的公正客觀以及其在鑑定過程中發揮的功效尚待考量。因此可知，民眾對事故調查表所能發

揮的責任釐清功能，多感到未能充分信服。

(3) 事故鑑定階段

民眾在「對申請鑑定之手續清楚瞭解」一項的認同度偏低(台北市 19.4%、其他縣市 18.6%)，歸究其因，一為受訪者多為法院囑託鑑定之案件事故人或關係人，其不瞭解鑑定的流程與手續，其二則可以看出民眾對鑑定的程序缺乏應有的知識。而正因民眾對鑑定流程及手續不瞭解，便容易對鑑定過程及鑑定結果的公正性持有懷疑的態度。

而台北市有 38.7%，其他縣市有 41.9%之民眾認為鑑定案件處理時效過低，還有加強空間。另外在鑑定過程中，台北市民眾有 76.2%，其他縣市民眾有 60.9%認為表達案情的時間充分(含非常同意與同意)；對於鑑定委員的專業以及詢問的態度方面，台北市有 90.4%、其他縣市有 69.6%的民眾可以認同(含非常同意與同意)。其中台北市的受訪民眾中對鑑定會議的進行過程滿意程度略高於其他縣市的民眾，推測其原因，可能是因為台北市實施收費制度後，鑑定案件量較少，使得每件案件於鑑定會議中有較長的時間可供民眾表達案情，致使民眾對鑑定過程有較佳感受。

根據本研究此次的問卷調查結果顯示，相較於民國 87 年吳光昇君的鑑定滿意程度調查而言，將之抽取部分與本研究問卷類同的問題項目做檢視，將比較結果列於表 3.10，則發現我國鑑定品質在部分項目上有改善的趨勢。

但整體而言，民眾對警方蒐證以及鑑定過程中滿意者(含非常同意以及同意者)並沒有超過半數，也就是還有改善與提昇鑑定品質的空間。而另外結果也顯示出民眾對鑑定知識的不足，因此針對品質提昇與民眾知識之提昇，其本研究將在第五章中提出相關的改善方向。

2. 民眾對鑑定收費制度之意見

根據問卷結果統計得知，台北市對鑑定收費方法之第一選擇頗為平均(分別為 35%、34%、31%)，如表 3.11 所示。此乃表示目前的收費方式可以考慮有彈性的方案。並且分析

可觀察出，財產損失（含車體損失以及醫療費用）較低者，傾向選擇按嚴重度收費。而損失費用高者，則傾向按件收費。推測其原因為，當民眾損失金額較低時，若採按件收費，則民眾需考量效用問題，該費用是否值得換取滿意的賠償金額，或者是令其心服口服的感受。而在其他縣市方面，若收取鑑定費用後，仍會提出鑑定要求者約有六成。而損失金額接近或小於鑑定費用的當事人多選擇不提出鑑定要求。

表 3.10 本次研究與 87 年吳光昇君之研究結果民眾滿意度之比較表

項目 (本次研究/吳君之研究)		民眾滿意度（百分比）					
		非常滿意	滿意	尚可	不滿意	非常不滿意	無法回答
1. 警方製作的事 故調查表其內容 正確符合（詳細 完整）/ 事故調查 表（含警繪圖）	本次研究	7.0	30.5	27.7	8.1	6.0	13.7
	吳君之研究	2.0	23.4	33.9	20.8	10.2	9.6
2. 警方攝影的照 片清楚有用 / 現 場跡證照片	本次研究	9.3	34.5	15.3	8.5	4.0	25.4
	吳君之研究	2.5	20.3	25.9	26.1	12.2	13.0
3. 警方偵訊筆錄 內容完整 / 筆錄 內容品質	本次研究	9.8	35.9	28.3	10.0	6.2	6.8
	吳君之研究	3.0	23.6	33.8	18.6	10.8	10.2
4. 有充足時間表 達案情 / 民眾對 案情的充分表達	本次研究	15.5	45.4	23.5	5.3	4.2	
	吳君之研究	2.4	20.7	27.1	20.6	11.0	18.3
5. 鑑定委員詢問 時的態度良好 / 委員的鑑定態度	本次研究	19	51.4	19.1	2.3	2.3	
	吳君之研究	3.9	25.2	24.1	17.8	10.6	18.5

表 3.11 台北市受訪民眾對收費制度之選擇統計表

	第一選擇	第二選擇	第三選擇
按件收費	35%	20%	45%
按事故嚴重度收費	34%	39%	27%
按事故複雜度收費	31%	41%	28%

3.5 小結

本章以瞭解我國行車事故鑑定制度作出發點，針對目前事故鑑定制度進行問題分析，並透過系統分析探討由於內外因素之交互影響，發現我國鑑定制度除受制度本身之內在因素影響，更受到許多外在因素所影響。此外，透過實證調查發現，內外交互影響的結果造成鑑定品質低落，間接造成事故鑑定研發緩慢、技術無法提昇，回饋至交通安全改善機能無法發揮的惡性循環。

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，具體提出提昇行車事故品質之改善課題，重新評估並建立一套完善之鑑定制度與專業人員證照制度刻不容緩。因此，本研究後續將針對我國行車事故鑑定品質提出改善方向與策略，並針對鑑定制度與專業鑑定人員證照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與相關組織之介紹

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。因此，本章將針對美國、日本、英國、加拿大、澳洲、法國鑑定制度與鑑定相關組織加以介紹，以作為後續研究參考之用。

4.1 各國現行行車事故鑑定制度

4.1.1 美國事故鑑定制度

1. 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^[24]。

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^[5]。

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。

2. 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^[5]。

在有關事故重建人員於法院所提之專家證詞方面，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。」，另外整理第 401、403、703 款，美國法院認定專家證詞原則為^[24]：

- (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。

3. 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。其協會組織之運作機制詳述於 4.2 節。

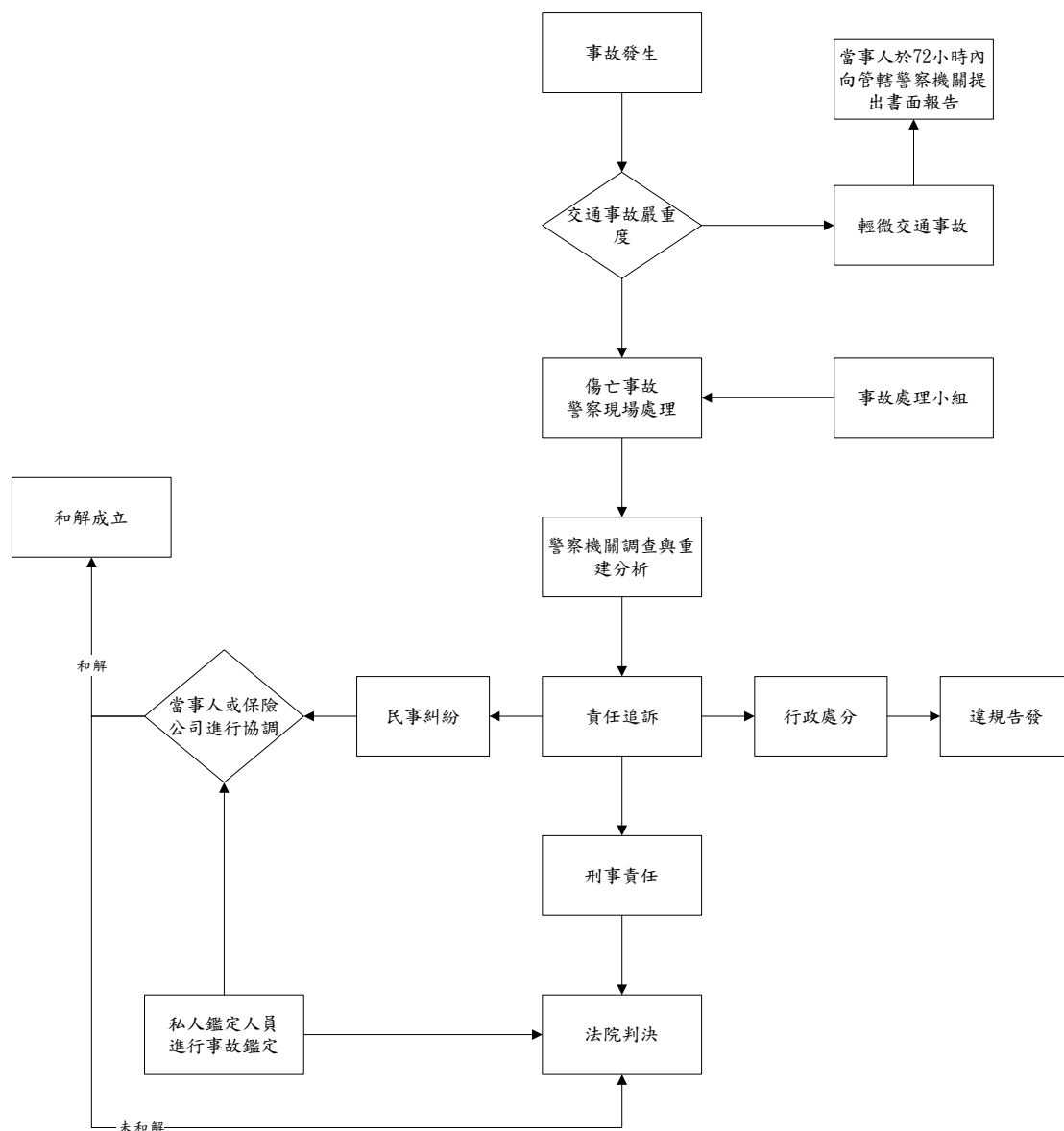


圖 4-1 美國道路交通事故處理鑑定程序

4.1.2 日本事故鑑定制度

1. 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，設有警察科學研究所針對案件進行鑑識分析並從事撞擊。

2. 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。

4.1.3 英國事故鑑定制度

1. 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。

2. 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)對於警察提供的事故報告

和碰撞分析過程提出意見。重建案件每小時收費約為 25 英鎊至 150 英鎊不等，乃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。

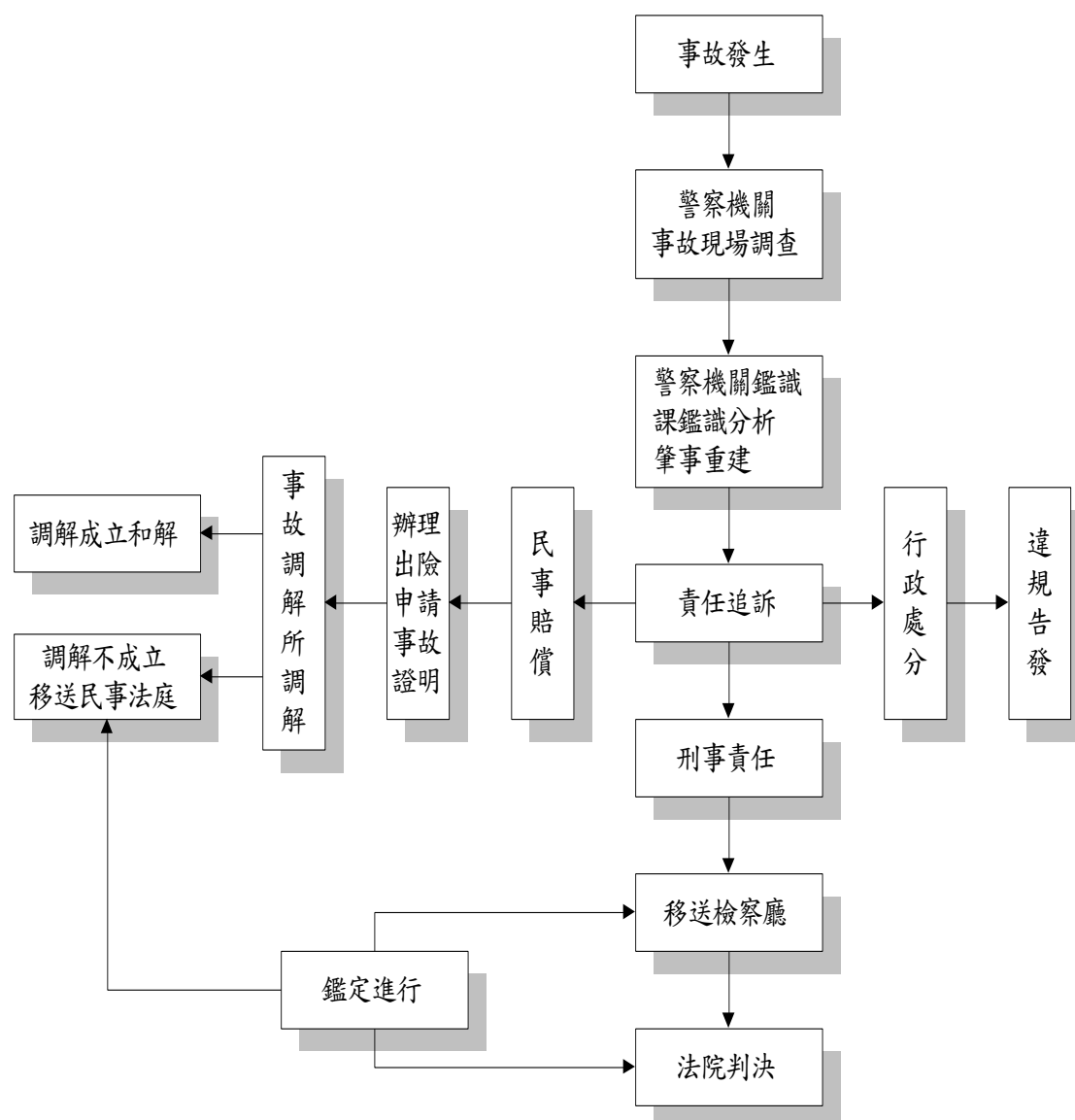


圖 4-2 日本道路交通事故處理鑑定程序（資料來源：^[13]）

3. 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。其協會組織之運作機制詳述於 4.2 節。

4.1.4 加拿大事故鑑定制度

1. 事故現場處理

在加拿大，交通事故發生時，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。有關於加拿大警察學院所開授之部分課程請詳見附錄八。

2. 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。

3. 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。其協會組織之運作機制詳述於 4.2 節。

4.1.5 澳洲事故鑑定制度

1. 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六百元時，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。

2. 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。

3. 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。其協會組織之運作機制詳述於 4.2 節。

4.1.6 法國事故鑑定制度

在法國交通事故發生時，原則上皆由事故當地之轄區警察負責蒐證與筆錄工作，包括拍照、紀錄周邊設施環境(如車道數、是否為號誌路口)、繪製相關地圖、以及事故結果等。警方根據事故當時所留下之路線軌跡及目擊證人口述，判定當事人是否違反交通規則。一些輕微的事故，警方若可直接明確判定當事人違反交通規則，肇事者即必須依法受罰。假若為嚴重之交通事故，則由警方援用適當法規做成初步判定，並由其他相關之專業人員協助撰寫事故報告，但最終仍須由擔任地方法庭之交通分庭的法官判定事故責任歸屬。

法官審理事故案件時，若對案情不清楚，則視需要委請相關專業人員提供技術分析報告，或委由從事交通事故分析的實驗室協助事故重建工作，作為釐清案情之參考。這些民間機構亦接受地方政府委託從事相關工作。例如雷諾汽車公司所屬的車輛撞擊實驗室。實驗室成員包括：交通工程師、數學專長人員、心理分析師、醫生及資訊專長分析師。這些

人員以電腦模擬動畫方式，進行交通事故之重建工作。

事故的賠償視駕駛人與保險公司所訂的保險合約而定(第三事故責任險或是包含所有事故風險)。一些保險合約明訂保險公司支付費用委請律師參與事故調查並協助辯護。另外，一些保險公司成立專業事故重建團隊，負責處理交通事故重建分析，協助被保險人於法庭申辯以保障其權益。

4.2 各國行車事故鑑定相關組織

經由上節介紹可發現各國行車事故鑑定制度發展已臻成熟，對於專業人員培育與技術研發不遺餘力，獲得相當之成效，實可作為我國之借鏡。本節將列舉各國相關鑑定組織加以介紹，範圍涵蓋民間協會組織、民間認證機構、政府機構、學術機構，並針對會員資格認證與管理、重建技術研發、鑑定知識拓展、鑑定人力的監督與培育等進行瞭解，以作為國內設立事故鑑定組織之參考。分別敘述如下：

4.2.1 美國

1. 交通事故重建認證委員會^[42]

(1) 背景介紹

美國交通事故重建認證委員會 (The Accreditation Commission for Traffic Accident Reconstruction; ACTAR) 的成立緣起於一九八五年，由美國國家公路交通安全局 (the National Highway Traffic Safety Administration; NHTSA) 提出一套訓練交通事故重建之標準後，經由交通事故調查人員、工程師、警察、教授、律師組成之專案小組規劃「警方從事交通事故重建之最低訓練標準」報告，於報告中提出參與此領域之標準並建議應成立一認證機構。五年後，十二個專業交通事故重建協會共同商議成立一開放警察與民間參與之國際性認證機構，該委員會正式成立。

ACTAR 是為從事交通事故調查和重建而設立，由專業組織之會員所組成，並不受政府組織或任何代理機構管轄。在 1992 年，委員會為促進合法之科學團體的發展，透過 NHTSA 之研究來訂定最低認定標準作為 ACTAR 之認證基礎，藉以激發交通事故重建人員之清廉與專業，提

昇其專業知識，並協力相關組織作為交通事故重建人員專業資格之認定標準，增進其公信力。

(2) 組織編制

目前委員會是由董事會來管理。董事會是由十八個交通事故重建協會的代表所組成，包括警察、工程師、教授、私人重建師等，其成員多於加拿大和美國從事交通事故調查與重建工作。ACTAR 目前約有五百名交通事故重建人員，遍佈於美、加、日和澳等國。

(3) 會員資格規定

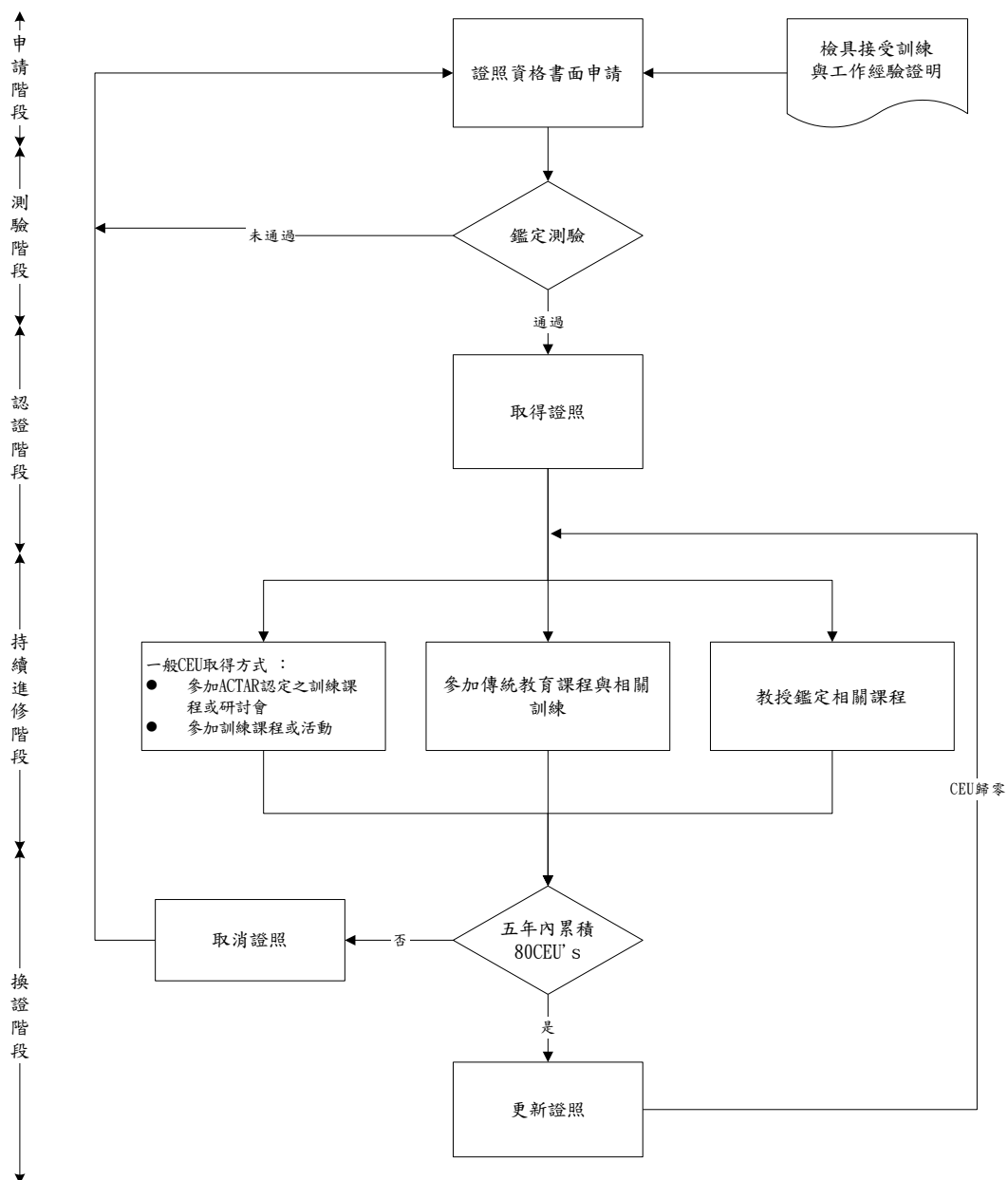
委員會訂有交通事故重建訓練課程，並研擬最低認證標準，並設計一套更高認定標準之事故重建測驗，此測驗內容乃經過相關專家之審視，確保其客觀完整。接受認證課程者皆屬自願性質，大多成功通過測驗並完成認證。認證過程要求其需在五年內取得最低進修教育時數 (Continuing Educational Units; CEU's)，意即八十小時之 CEU 時數，以維持其認證資格。有關 ACTAR 認證資格規定流程如圖 4-3 所示。

重建人員在取得證照後必須持續接受訓練，累積訓練課程時數達八十小時後即可更新證照。證照更新後，CEU 時數回復為零。CEU 時數取得方式如下：

1. 一般方式：藉由參與 ACTAR 認定之訓練課程和研討會，或參加其他類似的活動或課程以得到 CEU 時數。一般而言，一個 CEU 時數相當於參與一個小時之訓練課程或演講。
2. 透過參與傳統教育與相關訓練：由修習一般大學院校課程、事故調查課程或研討會、或其他相關課程以 CEU 時數。CEU 時數之計算由 ACTAR 決定。
3. 教授課程：個人教授事故調查或重建相關課程之前，必須超過 25% 的最低 CEU 時數，亦即五年內取得 20CEU 時數。以教授課程取得之 CEU 時數，依每一個

教學小時之 10% 換算，亦即教授 40 個教學小時取得 4 CEU 時數。

4. 專業課程：所有課程與 CEU 時數皆須經過 ACTAR 委員會認定，有關其所開設之內容可查詢該網站（網址請見附錄九）。



1. 國際交通事故重建專業人員協會^[43]

(1) 背景介紹與組織編制

國際交通事故重建專業人員協會 (the International Association of Accident Reconstruction Specialists ; IAARS) 於 1980 年設立，以建立事故重建專業化為目標，維持事故重建人員高道德標準、清廉及公信，建立法庭作證的高專業標準，推廣交通調查領域之訓練課程。其董事會有 7 個成員，由選舉產生，任期二年。目前協會會員涵蓋 38 個地區和國家，包括加拿大、英國、新加坡、西班牙和西澳洲等。

(2) 會員資格規定

在有關會員資格取得方面，申請者可藉由參與事故重建之訓練證明，提交協會審查，或擁有 ACTAR 之認證資格，即達到協會認定資格之最低標準。申請者需提交其訓練與工作經驗，亦需提出其經手之重建案例，供協會審查。

若有關事故重建案例進入法院訴訟，申請者必須出示其所提出之意見，而在完成 IAARS 所認定之課程一年後，申請者由於被告求處之罪刑或費用有降低而無須出庭抗辯時，協會將放棄此認定要求，但仍需通過其他要求之審查。申請者並無機會出庭辯護，協會以其三個案例之書面資料審查其資格。若申請者從事事故重建之教學時，則須提交教學課程以供協會審查。

2. 交通事故重建交流網域^[44]

The Accident Reconstruction Communications Network (The ARC Network) 是以網路為基礎之事故重建與交通調查領域專業組織。其成立宗旨，第一為彙整有關事故調查與重建領域之網頁，包括每日新聞、進修教育、書店、研討會、產品與服務…等，第二為提供事故重建專家從事研究和交流之管道，第三為提供重建專家廣告行銷的管道以提高其曝光量，第四為提供律師尋找最適合之重建專家來協助案例分析。

3. 美國國家公路交通安全管理局^[24]

美國國家公路交通安全管理局 (the National Highway

Traffic Safety Administration；NHTSA）目前有四個主要交通事故分析系統，分別為死亡分析報告系統（Fatality Analysis Reporting System；FARS）、國家車輛抽樣系統（National Automotive Sampling System；NASS）、特殊碰撞調查（Special Crash Investigations；SCI）、碰撞傷害研究工程工作網（Crash Injury Research Engineering Network；CIREN）。主要目的在於建立每一個重大傷亡事故相關屬性資料，訓練調查人員提昇事故現場蒐證能力，進行碰撞重建分析，並提供具體事故防範與改善措施。

4. 大學院校

一些大學院校開授事故重建領域課程，從事交通事故重建人力的培育，及交通事故重建技術之研究開發，如 UCR、NUCPS、TEEX、IPTM、密西根大學運輸研究所…等。

（1）加州大學河濱分校推廣教育(UCR Extension)^[45]

UCR Extension（University of California – Riverside Extension）是加州大學河濱分校進修教育單位，教學主要提供進修者作為改變職業、增進專業技術，再教育等用途。在交通事故鑑定方面中，開設有關於交通事故調查重建之基礎課程。該課程主要為教導學員擁有交通事故之技術與知識從事評估與舉證，以於民事與刑事訴訟提出有利之證據，亦提供交通事故調查與碰撞重建方面之最新資訊與技術。此課程主要為事故調查人員、警察、保險人員設計，在修習相關課程 180 小時或交通事故重建課程 200 小時，則發與學員訓練證明。有關於本研究所蒐集交通事故重建領域之部分課程簡介，請詳見附錄八所示。

（2）西北大學交通中心(Traffic Institute - Northwestern University)^[46]

西北大學運輸安全研究中心（Northwestern University-Center for Public Safety and Traffic Institute；NUCPS）在事故調查與預防方面執學術牛耳，專攻警察之教育訓練與課程教材之設計。提供非常專業之訓練課程、諮詢服務和專家證詞，更提供警察單位、檢察官、和其他公民營相關機構有關交通事故調查與重建之相關資訊，另外也編輯一些廣為採用之參考書籍，如事故調查手冊

(Traffic Accident Investigation Manual) 等。該中心開授有關交通事故重建之部分課程簡介，為期數天至數週不等，請詳見附錄八所示。

(3) 德州大學推廣教育 (Texas Engineering Extension Service (TEEX) - Texas A&M University) ^[47]

德州農工大學之 TEEX 規劃一系列有關交通事故調查與重建領域之基礎訓練課程，提供學員持續進修，有些課程為 ACTAR 認定之課程，訓練課程為期數天不等。課程包括碰撞調查與重建和碰撞預防，提供警方、事故重建人員、律師、保險師、私人重建人員先進之技術。有關交通調查與重建領域之課程眾多，本研究摘錄部分課程作介紹，以提供做為參考。部分課程介紹請詳見附錄八所示。

(4) 北佛羅里達大學之警察科技與管理學院 (Institute of Police Technology and Management (IPTM) - University of North Florida) ^[48]

北佛羅里達大學之警察科技與管理學院於 1980 年設立，提供市、郡、州與聯邦執法者交通專業訓練。在有關事故碰撞調查課程方面，針對不同程度之人員規劃不同課程。有關其開授之部分課程，請詳見附錄八所示。

4.2.2 日本

在有關事故處理鑑定組織之作業實務方面，日本運用學術研究單位與財團法人機構之機制功能，協助執行事故鑑定，藉由蒐證所得的資料進行重建分析，以提昇事故處理與重建之品質，更可針對交通安全進行改善。以下列舉日本鑑定實務單位之相關簡介 ^[22,23]：

1. 自動車事故對策中心

自動車事故對策中心 (National Organization for Automotive Safety & Victim's Aid) 是以防止汽車事故發生及促進事故被害者之保護為目的，業務範圍包括針對運輸營運者的指導講習、駕駛人的適性判斷、汽車安全情報的提供、交通遺孤和重度障礙者的援護、自賠制度的宣導周知及調查、研究成果之普及化等。該中心針對駕駛人進行診斷分析，

具體提出提昇駕駛安全之改善建議，並對汽車安全性能進行測試，提供使用者與廠商作參考，以使更具安全性之汽車普及化，另外致力防止事故發生與保護消費者之調查與研究，將成果普及化，提出交通事故防制對策。

2. 交通事故總合分析中心

財團法人交通事故總合分析中心（Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis；ITARDA）於1992年設立，由警察廳、運輸省、建設省三單位共管，針對「人」、「車」、「環境」進行整體調查，蒐集科學化資料和數據，增加交通事故的深入分析，實施有效之安全對策為宗旨。

該中心接受政府與其他單位的委託業務，其工作內容包括：為防止交通事故發生及減輕交通事故所造成的傷害所進行之必要情報收集和管理、為求以科學方法查明交通事故發生原因的交通事故調查、行人與道路交通環境及車輛與交通事故有關之總合分析、與以上三件業務有關之委託、提供分析研究的成果、與交通事故、交通安全相關之知識及思想普及、與其他國外交通事故分析機構的交流及情報交換。

3. 日本自動車研究所

日本自動車研究所（Japan Automobile Research Institute；JARI）為具中立性的公益法人機構，得到許多官方及產業界支援，除本身研究外，並與地方政府及車輛公會共同進行開發與研究。

該所擁有日本最大之自動車試驗場，進行許多利用假人所做之模擬衝撞試驗，以研析駕駛人於各種狀態下之受害程度，並針對車輛結構與駕駛人行為做深入研究。該所亦進行許多不同型態之事故調查與重建分析，包括駕駛人行為、道路交通環境、車輛構造與安全裝備、及有關人體傷害之分析。

4. 日本運輸省交通安全公害研究所

日本運輸省交通安全公害研究所（Traffic Safety and Nuisance Research Institute，Ministry of Transport）負責掌理日本所有交通安全、公害及交通車審查等相關業務，並設立自動車試驗場，以加強政府於自動車安全試驗。其內設交通

安全部、交通公害部、自動車審査部，其中於交通安全部中設有事故解析研究室（Accident Analysis Section）進行有關事故調查與碰撞分析研究。

4.2.3 英國

1. 交通事故調查人員協會^[49]

（1）背景介紹

交通事故調查人員協會（The Institute of Traffic Accident Investigators；ITAI）為英國學術性組織，成立於 1988 年，其會員包括警察、工程師、法庭科學家、大學教授、醫師、律師等，目前協會會員正持續增加中，遍佈於美國、澳洲、香港、新加坡、台灣、南非、歐洲等。ITAI 的成立提供交通事故調查領域溝通、教育、表述和管理的管道，其主要目的在於協助該領域專業知識的拓展和經驗的累積，更積極的意義是促進交通調查領域的專業研究和會員的廉正。

（2）組織編制

目前協會由十二個管理委員會組成，組織編制有主席、書記和會計（目前由薩西克斯郡的警官擔任主席）。目前約有 750 名會員，其中三分之一是正式會員（Full Member），其餘為一般會員（Affiliate Member）。入會登記費用為 15 英鎊，一般會員年會費為 38 英鎊，正式會員之申請費為 40 英鎊，正式會員年會費為 52 英鎊。

（3）會員資格規定

有關 ITAI 會員資格取得，其會員分成一般會員與正式會員。任何人皆能申請成為一般會員，但具有一般會員資格並不能當成資格證明。成為一般會員身份至少二年以上，可以透過學歷或工作經驗審查方式申請取得正式會員資格，依據協會之層級評估程序，其申請書需有兩位正式會員推薦，通過會員資格審查後即成為 MITAI（Member, ITAI）。有關 ITAI 會員資格規定流程如圖 4-4 所示。

正式會員資格取得包括由工作經驗累積和接受事故調查與重建相關教育兩個方式。會員需具有 5 年事故調查

經驗，並接受事故調查課程，才可取得正式會員資格。此外教育又分成兩途徑，若持有與交通事故調查直接相關學歷資格，從事事故調查工作二年以上，或持有高等教育學歷，從事事故調查工作三年以上，通過審查後皆可成為正式會員。

在協會會員資格認定途徑方面，需有二年交通事故調查工作經驗，再加上下列其中一個證明途徑即可通過認證。第一為持有等同於 BTEC (British Technology Education Consuler) 進修教育學位證書之 HNC(Higher National Certificate)，連同完成交通事故調查課程之證明；第二為持有等同於 BTEC 進修教育學位證書之 HNC，連同事故調查之相關資格證明；第三需為警方且持有事故調查之職訓認證，連同最少 4 個協會所認定之事故與安全管理課程的通過認證；第四需為警方且持有事故調查之職訓認證，連同事故調查之相關資格證明。

ITAI 為協助會員持續增進事故調查能力，正式會員每二個月會收到協會發行的業務通訊「Contact」，每四個月的技術季刊「Impact」。協會平日安排許多研習活動，包括晚上舉行的會議，白天舉辦研討會和車輛操控及滑行測試，由來自大學、製造業、TRL 專業背景的專家授課。

英國並無強制性交通事故調查的證照。然而，ITAI 保證其正式會員具有專業知識，會員透過該協會安排的例行會議和研討會來累積其專業知識，並維持其在職進修 (Continuing Professional Development; CPD) 的紀錄，以保有其會員資格。因此，ITAI 能監督其會員，並設有專業執行懲戒委員會來篩選不合格的會員資格。

(4) 在職進修

CPD (Continuing Professional Development) 是 ITAI 設計用來維持個人專業知識之持續進修及提昇任何會員身份的依據，以促進個人專業能力、知識和技術的提昇。會員皆被要求維持個人持續進步之記錄。協會目前設定每年 18 小時 (3 天) 的最低要求，協會可隨時監督會員之在職進修記錄。有關在職進修紀錄之取得方式如下列所示。

在職進修可以透過出席或進行以下正式活動來達成：

- A 由協會、大學、其他專業團體、學術團體或訓練機構舉辦的課程、研討會、會議、專題討論會與技術性會議。
- B 提供技術服務。
- C 函授課程和其他教育課程。
- D 管理委員會和工作小組所舉辦的研討會。
- E 發表於協會所舉行會議的技術報告、講稿或論文。
- F 私人研究。

另外亦可參加下列非正式之活動。若會員的所在區域若較難取得正式之在職進修，可藉由參加非正式之活動來取得，以協助其技術持續進步。

- A 工作研究。
- B 閱讀書籍、期刊、專業雜誌、新研究報導。
- C 發展新且延伸性的技術，及對於應用性技術撰寫報告。
- D 取得資格的研究。

2. 運輸研究實驗室^[50]

英國運輸研究實驗室（Transport Research Laboratory；TRL），主要是提供英國或其他國家的政府及民間部門一些基礎技術的研究，目前約有五百位研究人員，並擁有許多先進的設備，包括駕駛模擬器、室內撞擊測試設施、長度 3.8 公里的測試軌道。其研究範圍包括事故調查與分析、碰撞重建、電腦模擬、車輛技術和防撞性研究、速度記錄圖分析、車輛與行人動態分析、駕駛技術、人類行為研究、道路安全研究、鋪面評估、駕駛行為…等。

TRL 由事故調查與風險管理小組（Investigations & Risk Management）負責有關事故調查與重建領域的研究，包括提昇交通事故偵查之科學技術和提昇交通安全的測試，另外更開授交通事故調查領域之訓練課程，提供事故偵查的警察、工程師，以及相關工作人員（例如促進道路與車輛安全之研

究人員)進修，訓練課程為期約三至五天不等課程內容針對不同特定對象設計。其訓練方式以透過幻燈片和影片教學，包括一些研討會的講習，內容有關於車輛滑行的測試和撞擊損害評估。有關於交通事故調查和道路安全領域之訓練課程列舉，請詳見附錄八所示。^[51]

4.2.4 加拿大—加拿大交通事故鑑定師協會^[52]

1. 背景介紹

加拿大交通事故調查與重建人員協會 (Canadian Association of Technical Accident Investigators & Reconstructionist; CATAIR) 是加拿大唯一的事故調查與重建協會，並且也是 ACTAR 組織之一，其為組織一交通事故與重建之專業團體，維持交通事故調查與重建人員之高道德標準、廉政及公信力，促進交通安全而設立。

2. 組織編制

目前協會組織有兩個地區性分會；分會每二個月舉行研討會，而協會則每年主辦年度的訓練課程和研討會，年會有時在北美舉行，以 2000 年為例，9 月在德州農工大學舉行。內部編制包括主席、副主席、秘書、前主席、4 個董事，主席任期為二年。協會之會員包括目前或已退休之警察、事故調查與重建人員、醫師、機械工程師和公路安全相關領域之專家等。

3. 會員資格規定

CATAIR 之會員資格有正會員 (Regular membership)、副會員 (Associate membership) 和名譽會員 (Honorary member) 三種。正會員資格必須成功修習交通事故調查分析與重建公認的相關課程，或擁有事故調查或重建相關工程師或工程技術人員資格，透過會員選舉獲得資格。副會員其成員多為醫師、交通工程師、人因分析師、保險精算師、汽車安全專家，或律師，其對交通事故調查具影響力，但無資格進行事故重建。名譽會員資格乃由協會當局認定，必須對協會具有正面貢獻。CATAIR 每年會舉辦年度會議，包括技術報告、專業測試、產品展覽、選舉與商務會議。所舉辦之研討會主題與碰撞調查與分析有關。

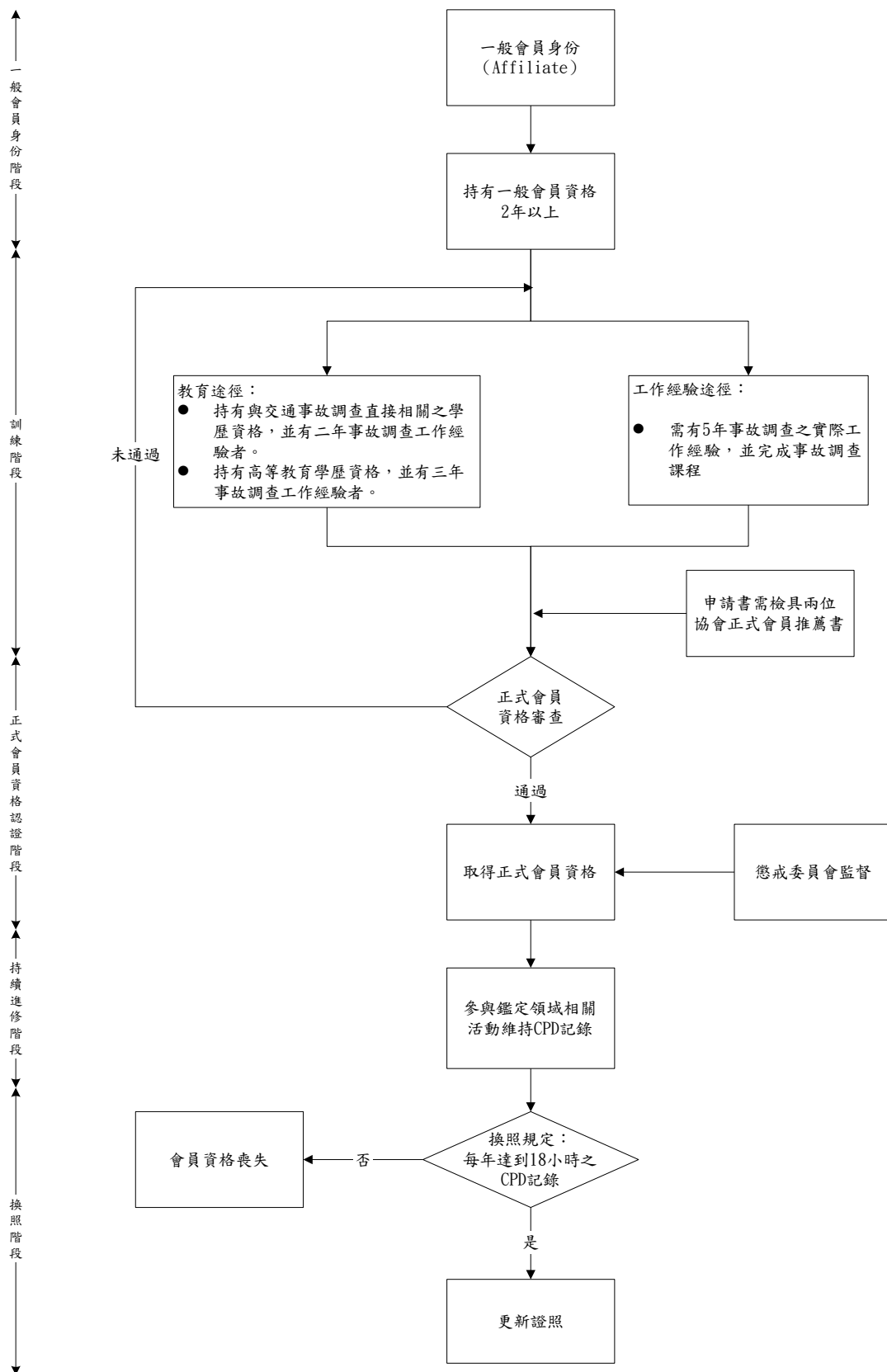


圖 4-4 ITAI 會員資格規定流程

4.2.5 澳洲

澳大利亞與南太平洋事故偵察協會 ASPACI (The Australasian and South Pacific Association of Collision Investigators) 由一群警察和事故重建師組成，會員背景包括警方事故調查人員、從事事故重建工作之私人公司、保險公司，及執法人員，其會員遍佈於澳洲本土、紐西蘭、英國、美國、南太平洋國家。個人會員年費為 30 澳幣，公司團體為 100 澳幣。目標為增進並交換國內外研究成果為目標。協會定期發行「Momentum」季刊，每二年舉辦一次研討會，以提供事故重建相關技術資訊之交流。^[53]

4.3 各國行車事故鑑定制度之比較

經由回顧各國之行車事故鑑定制度與相關組織後，本節將整理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：

4.3.1 各國行車事故鑑定制度之歸納

1. 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。一般警察即具備有基本之現場處理知識與技術，交通事故處理小組則為處理複雜

表 4.1 各國行車事故處理與鑑定制度比較表

		美國	日本	英國	加拿大	澳洲	台灣
事故現場處理	警方現場處理單位	<ul style="list-style-type: none"> 轄區警察管制與現場處理 事故處理小組 	<ul style="list-style-type: none"> 派出所管制 交通事故鑑識單位現場處理 	<ul style="list-style-type: none"> 轄區警察管制與現場處理 事故調查小組 (AIU) 	<ul style="list-style-type: none"> 轄區警察管制與現場處理 事故調查小組 	<ul style="list-style-type: none"> 轄區警察管制與現場處理 重大事故處理小組 	<ul style="list-style-type: none"> 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	組織	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)	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	否	是	是	是	否 (目前僅台北市採行收費制度)
	救濟制度	法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟	<ul style="list-style-type: none"> 覆議會 法院訴訟
人員認證機制	認證機制法律規定	無	—	無	無	無	—
	民間認證機構	ACTAR	—	無 ¹	無 ¹	無 ¹	—
	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。

之重大事故。

(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。

2. 事故鑑定與人員認證機制

(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、英、加、澳等國皆無法律強制規定重建人員需具備證照，然而因市場機制之獨立運作，各協會為提昇自身之信譽，皆設立嚴格之會員資格審查標準，資格取得後必須持續進修才可換照之規定，督促其會員持續進修。

(5) 美、英、加、澳等國皆採行鑑定收費制度。

(6) 當有糾紛時皆可向法院請求訴訟，私人鑑定人員為獲得勝訴，定會積極求取新知與技術，為此機制優點之一。

(7) 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。

(8) 經由各國鑑定相關組織所開設之課程可發現，舉凡人、車、路、環境，各種事故組成因素皆有相關課程，並針對各種因素開設細部之課程，例如痕跡分析、碰撞分析、速度分析等。

(9) 鑑定組織所開授之課程多經過審慎設計，並受機制來管理，例如 ACTAR 之課程需先提交課程規劃，再交由協會審核，才賦予適切之推廣教育時數。

4.3.2 行車事故鑑定制度之建議方向

經由上述之比較分析，對於國內未來在研擬事故鑑定制度相關政策時，有幾點方向可作為參考：

1. 事故現場處理

- (1) 加強警方現場蒐證能力。警方蒐證的完整與否直接關係到事故鑑定之成效與責任判定之正確性。
- (2) 警方事故處理專責化及科學化。避免眾多不同類型勤務，造成不堪負荷，以及缺乏有效之科學設備，而無法蒐集更重要之跡證。
- (3) 事故應分級處理，避免人力與社會資源浪費。
- (4) 警方應設立專責事故處理小組，來處理重大之交通事故，完整蒐集相關跡證，以做為未來責任判定與事故鑑定之參考。
- (5) 警方應提供完整分析之事故調查報告，以提供交通安全與交通工程改善之參考。
- (6) 應建立交通事故調查資料庫，以提供後續研究之用。

可設立專責機構來辦理交通事故資料追蹤系統之建置

與連線工作。

2. 事故鑑定與人員認證機制

- (1) 可採行鑑定收費制度以減輕事故鑑定之需求。
- (2) 許多國家之鑑定制度皆以私人鑑定人員制度為主要潮流，應可朝向探討國內採用鑑定人員專業證照制度之運作機制，以作為相關政策評估之參考。
- (3) 行車事故鑑定若交由民間機構來處理，可提昇鑑定之品質與效率，但應降低商業氣息，制度設立時更應考量弱勢族群的權益。
- (4) 健全保險制度，提供當事人事故理賠與責任追訴之協助。

第五章 改善我國事故鑑定品質之基本課題

行車事故鑑定品質低落影響當事人權益極深，具體掌握提昇行車事故品質之改善課題，並提出改善方向已成為當務之急。經由前面之問題分析可瞭解，欲改善鑑定品質須從外在與內在影響因素兩方面著手進行改善工作。

5.1 外在影響因素改善課題

各項外在影響因素對鑑定品質之影響極為深遠，主要影響因素為「事故資料品質不佳」及「案件量過大」兩項，其中以「事故資料品質不佳」為最。「事故資料品質不佳」主要受「非專業蒐證」影響所致。民眾認知不足亦是影響制度運作之重要因素。而其他影響因素為收件門檻及收費制度未建立和外力干預。

為有效改善鑑定制度所面臨之外在影響因素課題，應以事故資料品質之提昇及改善民眾認知不足作為切入點。本研究提出提昇警察處理肇事案件之公信力、改善民眾對肇事處理與鑑定相關知識的瞭解程度、成立專業諮詢單位、建立回饋交通安全之統計分析制度、健全保險理賠制度、設立車輛碰撞或事故分析實驗室、行車事故鑑定收費法制化，以及建立事故鑑定分級制度等改善建議，以提供有關單位立即著手進行相關改善措施之佐參。

5.1.1 提昇警察事故處理之公信力

根據本研究和其他相關研究之分析皆指出目前警察在事故鑑定中所扮演的角色似乎產生許多問題，造成部分當事人對警方對事故處理之方式或結果，甚至無法相信警察之處理。因此必須積極提昇警察事故處理之公信力，改善此一現象。

道路交通事故發生之初除保全人命外首重蒐證。依據前述可知，目前警方蒐證工作受部分當事人所質疑或非議，有識者認為將蒐證業務委託民間辦理，或可解決此一問題。本研究進一步討論蒐證業務民營化之可行性，亦即委由民間單

位例如拖吊業者、救援單位或保險公司等單位來負責辦理。

道路交通事故之處理與蒐證攸關當事人權益甚深，由民間單位負責蒐證業務所產生之專業性與公信力不足問題可能更為嚴重。其次若交由民間單位負責，其與警察單位間之事權仍難以有效統一，衍生更多問題。因此，蒐證民營化立意良好，但執行上存在太多困難無法克服。因此，本研究認為事故現場蒐證業務仍宜由警方來負責，以維持其公正性，確保民眾的接受度。但應強制規定救援單位若需在警方抵達前進行救援工作，應採取拍照或攝影等必要蒐證程序，確定已取得現場跡證，始得拖離車輛。

為能有效提昇警察處理事故之公信力，本研究建議可朝以下幾個方向著手：

1. 增加警察事故現場處理之專業能力

增加警察事故現場處理之專業能力應由交通警察之基礎教育著手。首先在學校養成教育時即教授相關知識，並配合各種研討會、觀摩會或實地訓練，與經驗承傳等方式增進與累積相關知識與經驗。因此為增進交通事故現場蒐證與調查之成效，所需教授之相關知識與技術應包括：

(1) 事故現場處理人員沿途蒐證技術，包括沿途記錄相關可疑車輛車牌等。

(2) 交通管制與跡證保存技術，包括現場拍照與攝影技術。

(3) 路面與車輛跡證記錄技術。

(4) 相關人員筆錄偵察技術。

(5) 交通事故調查報告表相關設計與記錄技術。

2. 健全交通警察體系

健全交通警察之人事升遷制度、勤務制度與考核制度，吸引專業人才加入，以促使警員重視交通事故現場處理，並積極提昇自我能力與技術。目前警政署已採行獎勵處理交通事故之措施，應可改善目前之問題。

3. 建立行車事故分級處理制度

為提昇警方蒐證品質和有效利用既有之警力，本研究建議應建立行車事故分級處理制度。若事故發生屬於「A3」類案件時，由轄區員警處理；而「A1」、「A2」類案件則由事故處理小組處理。如此可提昇警力資源之有效使用，亦可提昇事故處理效率。

日前，警政署已試辦由警察分局警備隊專業人員處理交通事故，並建立分級處理制度，遴選具交通事故處理經驗及能力之員警，分派至警備隊專責處理工作。專責人員24小時輪流待命，遇轄內發生「A1」和「A2」類交通事故則優先指派處理。「試辦警備隊專責人員分級處理交通事故實施計畫」之試辦期間為九十年一月至十二月。

4. 警方事故現場處理作業程序標準化

事故資料之現場蒐證工作極為重要，第一手資料通常最為準確且真實，若相關重要跡證無法及時取得，事後再偵查的失真程度頗高。由於目前交通事故處理制度未臻健全，因此員警雖依據道路交通事故處理辦法處理交通事故，但仍有所缺失，如專業能力遭民眾質疑等。

因此，本研究建議應規劃一套完善之事故現場處理作業程序，使現場蒐證工作程序化、標準化與文件表格化，使警方於事故現場處理時，能依據統一之標準程序與表格提示，確保取得部分關鍵性問題之答案與關鍵性證據，避免遺落重要跡證和缺少詢問部分之重要問題，造成日後責任釐清與鑑定時之困擾和當事人存疑之心理。例如當事人是否有喝酒、超速、開燈、闖紅燈或跨越中線行駛等情形。

有關警方事故現場處理作業準則化、程序化，已由中央警察大學進行專案研究，應對此項有所成效。

5. 建立警方資料公開化之機制

雖然目前警方已提供取得道路交通事故證明書、現場圖和照片的管道，但可能因為民眾不甚瞭解，致使民眾抱怨時有所聞。因此，本研究建議應建立一套完善肇事資訊公開化之機制，訂出具體時程，並加強宣導及提供便利索

取之管道，將可交給當事人之相關資料在事故發生二十四小時後，提供當事人索取相關資料之影本。

此舉應可協助當事人儘快取得相關肇事資料，處理善後事宜，並可提昇警方肇事紀錄之公信力。若能經由網路查詢或其他便捷方式提供當事人相關資料與作業進度，更能積極改善警方之處理效率與保障當事人權益。

6. 提昇警察事故現場處理設備

建議警方編列預算或申請交通部專案補助，添購各項處理道路交通事故之先進設備，使交通事故現場處理專業化及科學化，以獲得更有效之跡證，提昇當事人之公信力。

7. 建立保護事故現場之規定

根據目前的道路交通事故救援體制，事故現場保全之規定付之闕如。當救援單位比警方先抵達事故現場，在以救人為優先的考量下，可能會移動事故現場各跡證之相關位置，易造成蒐證不全之情形。因此建議相關單位應研擬保護事故現場證據之規定，規範救援單位在抵達事故現場時，應有人員負責現場拍照或攝影存證工作，務必將相關跡證保留完全，避免後續辦理鑑定工作時落得「無米之炊」的窘境。

8. 成立交通專業警察局

主要目的在提昇警方行車事故處理專業能力與意願。由於警察主管機關長期「重治安，輕交通」政策所影響，例如交通專責警力不足、軟硬體資源缺乏、人事制度不健全，且交通績效考核權重不若治安，導致一般員警不願優先選擇擔任交通警察，所以如果單純加強警員相關訓練，其效果不大，僅能產生治標之效果。

因此，未來應從整個交通警察專業體系進行調整，本研究建議成立直接隸屬於警政署之交通專業警察局，類似刑事警察局，加強先期交通專業訓練，並朝專業分發任用及擴編交通專責警力，健全人事昇遷制度與勤務制度，才能吸引專業人才投入，使員警重視事故處理與資料蒐集品

質。並期未來所有道路交通事故均由交通專業警察負責，真正提昇警方行車事故處理能力與資料蒐集品質，以達治本之效。並可透過專責交通警察單位就事故資料進行鑑識分析，以發揮改善交通安全之功能。

在有關提昇警察事故處理之公信力方面，警政署除積極推動成立交通警察局外，為加強員警交通事故處理技能與法令知識，於日前已辦理員警處理交通事故講習計畫，積極開辦相關訓練課程，期能有效提昇事故品質，保障當事人權益及建立員警執法公信力與民眾滿意度。而交通部道安委員會亦編列經費補助，包括分發道路交通事故處理手冊、提供經費補助教育訓練種子教官班講習、提撥經費購買交通事故處理器材等。由上述可知，目前各單位皆積極辦理提昇員警相關能力，相信將會產生良好的成效。

5.1.2 提昇民眾「知」之程度

為解決因當事人認知不足導致自身權益無法保障的問題，降低其「痛苦指數」，應從提昇當民眾「知」與「被尊重」之程度做起。因此本研究建議應透過一般學校教育、政府之媒體宣導、國內駕駛人考照前之教育與道安講習教育等管道，教育民眾事故發生與後續處理之相關知識與注意事項。

本研究建議可透過編撰事故處理與鑑定指導手冊、宣傳海報、電視、廣播、設立電話語音諮詢專線、車內加裝緊急查詢與求救系統，配合汽車導航系統、建立相關諮詢服務網站、e-wap 以及其他相關管道，提供民眾事故發生時救援與處理的諮詢服務，並教育民眾以下重要的肇事處理知識、資訊與態度：

1. 教育用路人在面對道路交通事故發生時，應立即採取何種行動，以保全人命、降低損害以及保留對己有利之證據等。例如車上預備粉筆與即可拍或一般相機等，在事故發生時，盡可能劃記與拍攝相關跡證；立即記錄其他車輛之車牌號碼，以利於日後鑑定委請其協助作證；預備相關事故處理表格，如和解書等，以作為後續相關理賠事宜之依據；並保持相關跡證或現

場，以避免遭其他人事破壞等。

2. 透過各種宣傳管道教育當事人在警方處理時應監督警方處理之相關事宜，包括筆錄、現場圖繪製與標記、自行觀察周遭環境、尋找目擊證人，以及檢視警方所調查之各項紀錄等。而現在已有網頁可提供民眾下載鑑定申請表格，也應多加宣傳以能有效利用。
3. 應儘速取得警方調查記錄報告之影本，主要為保障自我權益，並可避免極少數警員竄改相關記錄之可能。行政程序法正式實施後應可改善此問題。
4. 教育民眾若目擊或知悉事故發生狀況或證據應勇於出面指證，培養「人飢己飢、人溺己溺」的精神。

5.1.3 成立諮詢單位

未來若採用收件門檻及收費制度後，經費除可用來作為技術研發用途外，另可用來成立肇事處理適宜諮詢單位。此諮詢單位之功能以提供當事人有關事故善後與責任釐清之各類問題諮詢協助，告知當事人可採取哪些途徑來解決其所面臨之問題，以減少當事人認知不足所造成自身權益未能維護之情形。

5.1.4 建立回饋交通安全之統計分析制度

經由前章分析得知，現行事故處理與鑑定制度對於回饋交通安全之機制較差。因此本研究建議在事故處理方面，警政署應建立一套交通事故分析系統，將員警處理事故所得之事故資料進行統計分析，提供有關單位參考。在行車事故鑑定方面，可將事故調查與重建分析之資料進行分析以提供相關單位參考。本研究建議可成立交通安全基金會負責此一整合所有交通事故分析資料之工作。藉由設立交通安全回饋機制，建立交通安全資料庫，作為分析交通事故原因之基本輸入資料，並可據以研提道路交通安全改善措施。

5.1.5 健全保險理賠制度

由國外制度之回顧可得知，健全的保險理賠制度可以協助解決部分事故之調解問題。在事故發生後，保險公司調解雙方理賠糾紛，應可協助解決部分小型事故案件，降低不必要之鑑定需求。本研究認為目前保險理賠制度宜做全盤性檢討。

5.1.6 設立車輛碰撞或事故分析實驗室

為提昇國內交通安全和事故預防及重建的品質，本研究建議有關單位能視需要自行成立事故碰撞或事故分析實驗室，以進行研究做為必要時之參考。例如保險公司、運輸公司與汽車製造商等有關單位可自行成立事故分析實驗室，進行交通事故重建或碰撞分析。

保險公司可透過實驗室進行事故重建，提供被保險人相關建議，保障其權益；運輸公司由於所擁有車輛較多，亦可自行成立事故分析實驗室，進行事故重建，保障自我權益；汽車製造商可藉由實驗室進行碰撞分析，藉以作為改善車輛設計之具體參考。就目前而言，財團法人車輛研究測試中心已設立碰撞實驗室從事相關測試與研究。

5.1.7 行車事故鑑定收費法制化

基於「使用者付費」原則及減少單純民事保險理賠或輕微財損申請案件，無論未來採取何種鑑定制度，建議應將行車事故鑑定收費法制化列為必要措施，收費方式包括按件收費、分級收費及按事故嚴重度收費三種。目前台北市鑑定會已實施鑑定收費措施，可觀察出合理收費應可減少一定比例之單純鑑定案件，更可減少不必要之社會資源浪費。此外，鑑定所收取之費用更可作為相關交通安全研究、鑑定技術研發與先進鑑定設備添購之財務來源，以達到提昇事故鑑定品質及促進道路交通安全之目標。

5.1.8 建立事故鑑定分級制度

為減少單純民事鑑定與保險需求之案件，及避免浪費社會資源，應建立鑑定收件門檻與分級鑑定制度，建議未來道路交通事故「A2」及「A3」類案件採用獨審制，而「A1」類案件則由委員合議制。將來法院對鑑定案件如有疑義時，可再囑託相關鑑定單位或學術單位協助進一步之技術鑑定工作

5.2 內在因素改善課題

鑑定品質低落除受外在因素之嚴重影響外，亦受到制度之內在因素之直接影響。由「暢通鑑定會人事升遷管道」、「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」等措施著手或可提供部分「治標」作用。若要根本解決鑑定制度之問題，則必須由整體制度面重新檢討著手。因此本研究分別針對制度之組織面、人員面與設備面提出具體之改善建議，以供後續研究之參考。

5.2.1 事故鑑定組織之健全

鑑定組織層面不良是鑑定制度內在環境中一項重要課題。目前面臨的問題包括易受外力影響、機關指派委員之缺失及專任人員欠缺良好升遷管道等。若欲健全事故鑑定組織可由以下兩方面加以探討，分別由目前體制下健全組織之策略，與從民營化角度探討鑑定組織之調整方向。

在鑑定作業程序方面，會前幕僚作業應研訂標準作業程序，鑑定過程應編訂行車事故鑑定作業手冊。雖然目前鑑定已有類似手冊，但宜定期重新審視其完整性。鑑定作業標準亦應法治化，以維護公平性及完整性。

其次，為改善現行組織易受外力干預之問題，許多研究均建議提昇現行組織之位階。因為外力干預受組織層級及機關指派委員之影響甚鉅，但問題核心仍在鑑定人員本身，未來即使將組織直接隸屬於地方首長或中央部會，仍然很難完全排除外力干預之可能性。因此提昇鑑定會位階之效果仍須進一步之評估。因此現行組織之改善應朝向鑑定人員相關職權之執行、考核機制及預算獨立等方面著手。

鑑定會之專任人員應有合理之人事升遷管道、待遇與福利制度等，如此才能有效吸引優秀人才投入，達到提昇鑑定技術與品質之目的。目前鑑定會與覆議會雖無隸屬或位階高低之關係，但實務上卻令民眾產生上訴效果之錯覺。事實上，鑑定會與覆議會在法律上可視為二個獨立的故事鑑定機關，即使兩者的鑑定結果完全不同，並不代表覆議會的結果可以推翻鑑定會之結果。目前覆議比率較高之主要原因是事故

資料品質不佳，所以對鑑定結果容易產生爭議。若能有效提昇事故資料品質，應審慎考量裁撤覆議會之可行性，以回歸單一鑑定機關為原則。當事人兩造對鑑定結果異議時，應循司法程序進行訴訟。

許多專家學者倡議或贊成鑑定業務朝向民營化之構想，主要原因希望藉由民間的力量與市場競爭機制，達到提昇鑑定品質與保障當事者權益之目的。但民間辦理鑑定業務仍有其相關限制或缺失，因此鑑定業務由政府或民間來辦理皆各有優缺點，必須從多角度評估其對於鑑定制度功能之貢獻。因此必須從不同組織型態探討其運作機制與優缺點。

若從組織型態加以分析，大致可分成政府與民間辦理兩種形式。以政府的角度而言，可由現行交通主管機關成立一組織進行鑑定業務，即類似現行鑑定會。另一個政府組織型態是交通專業警察單位，美日等先進國家之警察單位亦從事部份事故重建或鑑定工作^[13]。因此警察單位除了進行事故處理與資料蒐集外，並可進行肇事原因分析、事故重建與鑑定等工作。由警察系統負責一系列之事故處理與鑑定工作，較易蒐集事故相關資料、掌握事故發生現場之情況及具有一定程度之公信力；但最大困難在於必須大幅調整現行警察相關制度，健全交通專業警察體系及強化員警之專業能力。

若從民間角度加以探索，大致可分為公司型態與財團法人兩類。公司型態是仿效各國制度設計^[13]，由民間協會透過會員資格限制自行管理，或由政府建立專業證照制度，允許民間專業人士或公司團體來進行事故重建分析，藉由民間的力量來達到提昇鑑定品質與保障當事者之權益。因為民間的公司型態具市場競爭機制，對相關設備與技術之研發有較正面的幫助。若由專業發揮與待遇角度思考，對於優秀人才具較大之誘因；但其缺點是使事故鑑定工作過於商業化，難以保障經濟條件不佳的弱勢團體之應有權益。

財團法人乃為一定財產之集合體，經設立、許可及登記而成獨立體，具有法人人格，必以公益為限。採取財團法人之優點是希望借助民間之力量，從事社會公益性事業以補充政府力量不足之處，抑或政府因某些工作性質而無法在一般行政部門完成特定工作，如鑑定工作牽涉國家賠償的爭議、從事學術研究或技術開發等，可以基金會形式存在。

5.2.2 事故鑑定人員之培育與訓練

目前的事務鑑定人員制度之改善方向有二，鑑定人員的專業化與專職化。因為鑑定人員的專業程度會影響到鑑定結果品質的好壞。過去鑑定組織是由學者專家與相關之政府組織人員共同組成鑑定會。其中政府機關人員之鑑定專業程度固然是問題，學者專家亦缺乏制度化之資格審查，難以保證其專業程度。公路法第 67 條施行後，大幅增加學者專家在鑑定會所佔名額，減少政府單位的介入，此法對於減少外力干涉的確有所助益。但學者專家之專業資格審查仍未制度化，故其專業性仍可能遭到民眾質疑，值得再商榷。

鑑定人員的專職化係以解決目前鑑定人員為兼任鑑定委員所產生的缺失。由兼任委員執行鑑定工作，主要缺點在於鑑定委員無法將全部的心力投入在鑑定業務上，但鑑定的結果會牽涉到人民的生命財產、社會正義，以及甚至回饋未來的道路交通安全設施，相當重要。因此欲建立一完善之鑑定人員制度，應將鑑定人員的專職化列為重要改善方向。

建立事故鑑定專業人員證照制度，可達到鑑定人員專業化及專職化之需求。此處所指之專業人員證照制度著重鑑定人員的培育流程，須廣納政府、民間、學術機構或財團法人等組織的力量。本研究所研議之交通事故鑑定專業人員培育流程，如圖 5-1。培育流程之主要工作項目包括吸引人才進入、篩選審核人才進入、訓練機制、認證授權機制、執業範圍以及鑑定品質監督等六項目，以下將逐項討論之。

1. 吸引人才進入

具備足夠市場需求可產生合理利潤，以及具相當社會地位，才足以吸引具相當專業水準的人才投入交通事故鑑定工作。國內近十年來每年發生 3,862 件道路交通事故，造成相當多人民生命財產的損失，對事故鑑定的需求亦隨之遽增，如表 3.5 和表 3.6 所示。各區鑑定會之申請鑑定數量均是逐年增長，各地區鑑定會業已超過負荷。目前國內之道路交通事故鑑定需求量相當龐大，但是缺乏事故鑑定人員之認證與培育機制，使得許多的人才無法投入事故鑑定的領域。

事故鑑定人員所需要的專業相當廣泛，舉凡交通工

程、車輛結構、力學、刑事與民事訴訟等等。目前的鑑定會位階過低、職員升遷不易與鑑定委員均為兼任等因素影響，導致其社會地位較差。未來若能建立完善之事故鑑定制度，將可吸引專業人才積極投入，其社會地位應會有所提昇。

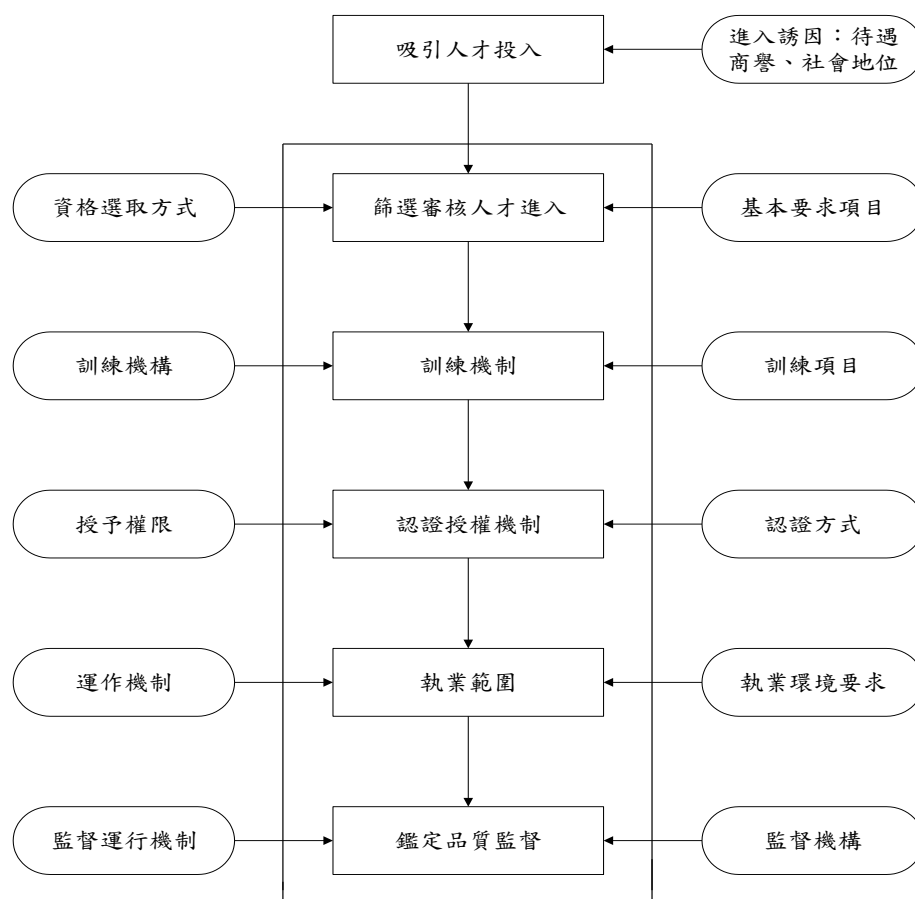


圖 5-1 交通事故鑑定專業人員培育流程之工作項目

除了足夠的市場需求及相當的社會地位之外，使事故鑑定人員能在專業上有所發揮，在其事業上有成就感及歸屬感，亦是吸引人才進入的重點。

2. 篩選審核人才進入

本研究參酌目前各類專業人才考試制度，研擬三種篩選審核人才的可行方案。第一種由考試院舉辦國家考試；第二種方案是交由民間機構來篩選及審核人才；第三種方案為由主管機關自行辦理考試。

第一類由考試院辦理國家考試作為篩選人才方式。鑑定人員國家考試應歸類為專業師級考試，亦即須具大專院校相關學系畢業學歷者才有考試資格，其等級同等於國家高等考試。

根據目前國內相關考試法規，此種師級考試亦可分兩大類，一為技師類、另一為非技師類。技師類係指目前技師法規定之 32 科技師，其主管機關為行政院公共工程委員會。若將事故鑑定人員定為技師之一科別，則在修法上較為容易，只需在技師法內增設一事故鑑定科，定義其執業範圍即可。但目前公共工程委員會有感於技師分科過於繁雜，已擬將 32 科別之技師逐漸減少，故未來若再增設一事故鑑定技師將會面臨困難。另外可能與目前已存在交通工程技師產生執業範圍重疊的問題，須詳加定義二者之執業範圍，以免重蹈前幾年土木工程技師之誤。

非技師類即是由考試院所主辦非技師之專業師級考試，如律師、會計師、建築師與社會工作師等。每個師均有其專屬之法律條文規定其執業範圍、主管機關及相關規定，如律師法、會計師法、建築師法與社會工作師法等。若事故鑑定人員定為非技師類之師，則須制訂交通事故鑑定師法，其立法過程需經行政院提交立法院三讀通過，過程較為繁瑣。其優點為立新法可依事故鑑定師之特性及需求加以量身定做之，無須受限於現行之法律。

此外，以目前之技師法規定，尚有另一可行方式。將目前之交通工程技師擴編其執業範圍，將事故鑑定業務納入其執業範圍內，即可避免大幅增修法律之問題，其過程較為簡易。但應重新考量制訂交通工程技師執行事故鑑定業務之專業訓練機制。此部分將在後續研擬專業證照部分做進一步之探討。

第二種方案是交由民間機構來篩選及審核人才，包含行車事故鑑定相關協（學）會、交通安全相關協（學）會或相關學術機構。開放民營的優點為引入市場自由競爭機制，減少政府之負擔。國外的制度大多採用此法，主要因為國外類似的協會存在已久且制度完備，如 ACTAR。ACTAR 涵蓋美國及加拿大各地共 20 個事故鑑定組織協會，其組織架構相當完善，從課程開設、資格審查到職前與職後訓練等制度均相當齊全。國內相關的民間協會較

少，目前只有中華民國車輛交通事故鑑定技術研究學會之規模堪稱完整。由於政府一向對於培育相關事故鑑定之民間協會著墨不多，故未來民間協會的制度化及公信力亟待努力加強。

第三種方案為由主管機關自行辦理考試，不經由考試院考選部。若由交通部自行辦理考試以篩選審核事故鑑定人才，只需立法院通過人事預算及行政命令，其過程較為簡單，且可依主管機關（交通部）之需要而量身定作人才審核方式及制度。但其缺點為由此方式招募之人才為一般公務員，其未來晉升管道與薪資福利等是否對人才有吸引力，尚須其他配套措施加以配合。

3. 訓練機制

事故鑑定對專業能力之要求不僅廣泛且深入，因此欲培養優秀之事故鑑定人員並非一蹴可幾。除設計基本的篩選人才機制外，後續的訓練機制才是決定能否培養出優秀人才的重點。首先面臨的是通過考試的鑑定人員是否能夠馬上執行鑑定工作？即便可以執行鑑定工作，其鑑定品質如何？在在令人存疑。為提昇肇事鑑定品質，有必要對於通過考試鑑定人員施予適當的職前訓練課程，使其得以增加相關的經驗與知識。其次鑑於事故鑑定之技術日新月異，國內的交通環境及事故發生因素日益複雜，事故鑑定人員必須不斷地學習新的技術知識等，才能繼續的擔負此一重任。因此本計畫認為事故鑑定人員在執業前需要經過密集式的訓練課程，執業後亦應定期接受職後訓練課程。

職前訓練課程應著重於實務經驗傳授，故建議提供訓練課程的機構必須能夠提供事故鑑定實習經驗之機構，可由未來的民間事故鑑定事務所、政府處理事故鑑定機關或民間事故鑑定相關協會等單位負責舉辦。以肇事處理與鑑定實習和經驗傳承為主，讓有經驗的鑑定人員能傳承其寶貴經驗，並使新的事故鑑定人員能盡快進入狀況。因此欲取得證照並執業者，必須通過考試且經過一定時間實習等程序，才可發給執業執照，並正式執業。

在職定期訓練為執業後定期之訓練，目的係為確保事故鑑定人員之鑑定知識、能力與技術可以一直保持最佳狀況，並可精益求精。因此應在其執業後每逢換照前，經

一定之審核才可換照。其審核標準須包括實務經驗與技術訓練。相關技術訓練課程可由主管機關、主管機關委託之民間協會或大專學院校辦理，讓已執業或領有執業執照卻未執業之事故鑑定人員能定期接受訓練。若領取執照期間有執業，代表其有實務經驗，可折抵部分之技術訓練課程；若領照期間無執業經驗，則必須接受較完整之技術訓練。

4. 認證授權機制

認證授權機制與篩選審核人才機制具互為表裡之關係。若事故鑑定機制之未來篩選審核人才機關為政府機構，則其應由政府進行認證授權。反之若為民間機構辦理篩選審核工作，則宜由民間機構自行認證。

若由政府機關進行認證，主要之方式共有三種。第一以設立事故鑑定技師方式取才，其認證及授權機關為行政院公共工程委員會。第二為設立事故鑑定師，須另立事故鑑定師法，明定其主管機關及認證授權機關。第三為由主管機關自行招考，如交通部之電信人員，主管機關即為其認證授權機關。由政府機關來進行認證授權，其優點是較具有公信力、其權限劃分亦較明確；但缺點為可能會增加政府之負擔，同時在缺少市場競爭下鑑定技術進步不易。

若由民間機構進行認證，可由民間事故鑑定相關協會、學術機關、民間事務所或保險公司進行認證。在不違反相關法律規定下，交由市場自由競爭機制運作。其優點除減少政府負擔外，且因市場自由競爭機制之運作，足以刺激事故鑑定技術之進步。但其公信力較低，因此若開放由民間機構認證授權，其配套之法律管制應周詳規劃，否則其所增加之社會成本可能會較所減少之政府負擔來得大。

5. 執業方式

目前國內鑑定工作係由鑑定會負責。其所屬專任人員為秘書、書記與技士，主要工作為蒐集整理警方相關資料、定期舉行鑑定會議，以及將鑑定委員的結論整理成鑑定報告。但鑑定委員全為兼任，能夠付出之時間與心力有

限，難以有效提高鑑定品質。但其鑑定結果關係到人民之生命財產與社會正義，對鑑定委員而言實為兩難情況。故未來鑑定人員之執業方式應以專任為，其餘各種型態則皆可納入討論。

首先是未來事故鑑定人員在取得執照後，可自行或合夥開設民間事故鑑定公司。有執照之事故鑑定人員可受聘於此類公司進行事故鑑定工作。有些執業方式類似於律師事務所，由當事者或當事者律師代表委託事故鑑定人員進行事故鑑定，以作為未來委託人進行法庭訴訟之陳堂證供。相同的，此類事故鑑定人員亦可任職於保險公司或交通運輸公司，以協助雇主來進行交通事故之相關鑑定業務、事故資料蒐集或保險理賠等事項。

此外，事故鑑定人員亦可任職於政府之交通安全與事故鑑定相關部門，如公路局、監理所、車輛事故鑑定委員會、或未來民間鑑定事務所之主管機關等。其主要職掌為協助政府處理鑑定相關業務，若遇重大車禍、牽涉國家賠償或交通安全措施不良之相關車禍事故，則可代表政府或受政府單位囑託進行調查工作。

最後，若篩選審核人才或認證機制由民間負責辦理，則民間將會產生許多事故鑑定相關協會，具執照之鑑定人員亦可任職於此類協會，進行鑑定事務處理、課程安排教授或承包政府委託之事故鑑定業務。

經上述之分析，本研究認為以上各方案均為可並行之方案，但實際運行方案仍需視未來鑑定制度之組織型態而定。

6. 鑑定品質監督

由於事故鑑定結果牽涉到人民生命財產及社會正義，實相當重要；鑑定技術涉及之領域相當廣泛，鑑定的儀器和科技亦日新月異，因此應注意鑑定品質的監督工作。本研究將鑑定品質監督分成兩個方向進行探討，一是由民間監督，另一是由政府監督。

由民間監督即是由民間認證組織進行監督，如民間事故鑑定相關協會、學術團體、事故鑑定事務所或保險公司

等。由各自之認證單位自行訂定品質標準與監督制度，各個制度之優劣好壞交由市場自由競爭機制篩選。政府亦可適當的介入，訂定相關法律來限制事故鑑定品質最低的標準與監督制度，藉以維持鑑定品質。

由政府進行鑑定品質監督較可建立一制度化之品質標準與監督制度。事故鑑定之主管機關可透過定期換照制度進行品質監督，換照標準可設定為實務經驗檢核與修習上課時數或證書，未達標準就不予以換照，藉此加強監督鑑定品質。

民間和政府並行監督鑑定品質亦是可行方式。民間的力量除可減少政府負擔外，亦可增加市場競爭，增進事故鑑定技術進步。政府方面又可建立一制度化之品質監督制度，減少不必要之社會成本。唯二者並行之相關配套措施及法律規範必須要周詳清楚。

5.2.3 目前我國實施鑑定人員培育之相關組織

本研究針對目前我國已實施事故鑑定人員訓練之組織，進行相關資料蒐集，歸納出兩類培育鑑定人員之組織：其一為民間成立之鑑定組織，其二為各大專院校實行之鑑定訓練課程。分述如下：

1. 民間鑑定組織

中華民國車輛交通事故鑑定技術研究學會，是一民間訓練交通事故鑑定人員機構，成立宗旨為改善國內事故現場處理以及提昇事故鑑定品質。此學會主要的工作包括：

- (1) 健全教育訓練與宣導。
- (2) 交通事故因素分析與研究。
- (3) 交通事故處理與鑑定技術之研究。
- (4) 肇事汽機車實體研究。
- (5) 駕駛技術之研究。
- (6) 易肇事路段改善之研究。

- (7) 與政府、學術機關合作，進行學術與實驗之研究。
- (8) 與國外合作開發肇事處理鑑定與審判等電腦資訊系統。
- (9) 規定與校對交通執法、儀器、設備之精準度與功能。

目前此學會積極開辦事故鑑定訓練相關課程，民國 89 年預定將先開辦八期，在本研究蒐集之時間已完成四期之教學。以下將對前四期學會運作與訓練概況作一介紹。

目前每一期課程時數為 36 小時，為期四天半。每梯次皆安排 8 小時至三陽安駕中心進行實地測試勘驗，授課內容依學員之實際需要擬定，教材並未固定。每期課程結束後並以問卷針對開課內容進行意見蒐集，以作為未來課程修正之參考。學會所規劃安排之訓練課程，係結合一般民間組織共同辦理。過去四期課程之開辦狀況為，第一期是在中原大學的推廣教育中心；第二期是在台北縣運輸公會；第三、四期是在三陽安駕中心。本課程結束後由學會與三陽安駕中心共同授與結業證書。

學會目前是以網路宣傳招生方式為主。但學會積極參與肇事鑑定人員訓練工作，已於國內鑑定實務領域享有盛名，許多學員皆以口耳相傳的方式得知此消息，並積極參與此訓練課程。參與上課學員之背景涵蓋法官、保險行業人員（人壽、產險與社保）、律師，以及運輸公司人員等。學會之每期課程皆保留若干名額給警政署，以期改善目前警方蒐證訓練不足之情形。

目前參與學員之學歷從小學畢業到法學碩士均有，實務經驗最多有 20~30 年。教師資格方面目前並無一定的資格限制，以實務為主。主要師資包括學會之專家、大學教授、保險專家、警政專家、法官與律師等。

目前此訓練課程定位為初級課程，經四期之辦理經驗，多數學員建議應開設高級研究班。其課程規劃以一年為一期，每週研究四小時，以鑑定實務、現場勘驗與法庭作證等工作為主要授課內容，全年暫訂 200 小時。

2. 國內各大學開授事故鑑定相關課程

本研究節錄目前國內由交通運輸相關系所開設之鑑

定方面相關課程，其課程內容主要包含肇事分析、事故偵察與重建技術等。有關國內大學開設交通事故鑑定相關課程整理內容如表 5.1 所示。其中以中央警察大學所開設之課程內容最為豐富，其他各校受限相關師資與系所目標，開設之鑑定課程較少。

政府欲執行交通事故鑑定證照制度時，可以與國內幾個現行之鑑定相關組織或學校進行合作，或委託其辦理鑑定訓練課程。此舉除可降低政府負擔外，同時藉由合作與委託辦理方式促進各民間鑑定組織與相關學校之積極投入與成長。

表 5.1 國內大學開設交通事故鑑定相關課程整理

學校	課程名稱	摘要
交通大學	運輸安全	四上、研究所，3 學分
	交通事故偵查與重建技術	3 學分，選修
成功大學	公路安全	包括公路肇事分析，二下
	公路運輸	包括公路肇事分析，三上
	運輸安全	包括事故重建，人車路對肇事的影響，肇事資訊系統。
中央警察大學	高等交通事故重建	研究所，必修、3 學分
	肇事原因分析	研究所，選修、2 學分
	事故現場測量學	研究所，選修、2 學分
	交通事故偵查學	三上、下，各 2 學分
	肇事重建與原因分析	四上，2 學分
	電腦輔助肇事重建	四下，2 學分
逢甲大學	運輸安全	四上，2 學分
	肇事分析與鑑定	三上，2 學分
淡江大學	運輸安全分析	
台北科技大學	肇事重建	四下，3 學分

5.2.4 事故鑑定設備與技術提昇

事故調查與重建係為諸多專業領域綜合分析之結果。若僅透過個人經驗的判斷，與粗糙儀器的判定，則鑑定結果難使當事人信服。專業領域之研判分析，除需透過鑑定人員之

專業知識與技術外，更需要科學技術與先進鑑定設備之輔助，才能得到合理之答案。誠如前節所言，完善之鑑定人員培訓制度足以改善鑑定人員之專業知識與技術，但提昇事故鑑定設備則是改善鑑定品質的重要輔助利器。

目前鑑定會多以詢問，並輔以經驗之判斷方式進行鑑定工作。部分案件未能充分援用科學方法與技術，其鑑定結果易遭當事人質疑。因此本節將針對提昇事故鑑定設備與技術提出改善方向，以作為後續研究與政策研擬之參考。

為增進交通事故現場蒐證與調查之成效，因此本研究建議應從以下之相關技術進行研發，以作為從事鑑定之基礎。

1. 事故現場處理人員沿途蒐證技術，包括沿途記錄相關可疑車輛車牌等。
2. 交通管制與跡證保存技術，包括現場拍照與攝影技術。
3. 路面與車輛跡證記錄技術。
4. 相關人員筆錄偵察技術。
5. 交通事故調查報告表相關設計與記錄技術。

另外，有關於跡證鑑識與偵察技術方面，相關技術研發重點可概括分為：

1. 胎痕鑑識，包括輪胎滑痕、偏軌滑痕、加速滑痕、扁胎滑痕、印痕。
2. 事故現場碎落物鑑識，包括車底碎落物、車輛液體碎落物、車輛之零件、其他之物品等。
3. 輪跡鑑識。
4. 車輛離地或彈跳之鑑識。
5. 人體之相關鑑識。
6. 第一接觸點研判技術。

7. 終止位置偵察技術。

在事故重建主要技術研發之主要內容包括：

1. 車輛行駛與碰撞之過程與動力分析。
2. 車輛與人員之移動狀態與安全帶使用情形。
3. 駕駛員之行為與閃避策略分析。
4. 碰撞過程之重建模擬。

有關設備之增添與改善方面，由於國外在相關肇事鑑定與重建領域發展已臻成熟，故可藉由向國外相關鑑定組織採購先進設備與引進技術等方式，彌補現行設備不足之實。待我國鑑定技術發展較為成熟後，即可嘗試自行設計研發，製造適合國內環境之鑑定設備。本研究建議應採購有關事故重建電腦軟體、電腦動畫模擬之相關軟體程式、事故現場照明設備，以及攝影和錄影相關配備，這些設備皆為目前急需使用的。電腦軟體之引進並應配合開設教學課程，否則若不會善加利用亦為枉然。

有關事故鑑定設備改善的經費來源可透過以下幾個管道來獲得，第一由政府編列預算；第二為透過民間協會、汽車製造商等相關機構研發；第三為學術研究單位之研究經費。各機構自行投入研發相關設備之誘因來源有三，第一、各機構為進行更專業且科學的鑑定，提高說服力，因此編列相關經費從事研發工作；第二、各機構為提供更合理且有力之研判，以提高公信力，編列預算進行研究工作；第三、民間機構為提高獲利，編列經費從事鑑定研究，藉以建立優良商譽，吸引當事人委託該機構鑑定。政府相關單位或民間團體可設置事故鑑定研究室，專門從事事故鑑定技術研發，藉以提昇科學化鑑定之品質。

近年來網際網路發展迅速，其優點在於節省時間與社會資源的浪費，因此本研究建議應建立網路鑑定作業機制，進行資訊傳達工作，以提昇鑑定時效。首先，應建立一套電腦化之鑑定作業系統，張新立君等人（1995）^[15]曾建立一套鑑定作業資料電腦化系統，說明整個網路鑑定系統流程，值得各界作為參考。本研究認為網路鑑定機制應包括：

1. 網路申請鑑定，簡化程序。

由於事故發生後，當事人為處理事後糾紛問題已不勝其擾，在申請鑑定時，若可經由網路申請作業，簡化程序，可減少社會資源的浪費，需注意的是事故鑑定攸關當事人權益甚鉅，因此，建制網路系統時，安全性應相當重視。

2. 透過網路分案至各鑑定委員。

在網路申請後，資料可提供秘書和委員查閱，並輔以當事人及警方之現場陳述加以分析，提出鑑定報告。若未來採行鑑定分級制時，網路申請後，可透過系統將案件交至鑑定委員，簡化程序。

3. 鑑定結果藉由網路傳送，加速時程。

鑑定結果確定後，可透過網路公布，加速時程，此部分必須建構具相當防護力之網路安全機制，以避免遭受更改或影響當事人隱私之情況。

目前台北市與高雄市已有類似之作業系統，對於當事人具有實質的幫助，但仍存在部分缺失。因此，有關單位應加緊進行研究，整合建置全國性系統，進而建立有效且公平的機制。

另外，在鑑定人員培訓方面，可與學術單位或相關協會等機構，進行「策略聯盟」，建立鑑定人員網路培訓機制，或是成立「網路大學」開授鑑定學分班，提供鑑定人員進修管道。

其次，在跡證蒐集方面，本研究建議未來應可在車輛裝設行車記錄器與汽車導航系統輔助，以徹底捕捉車輛運行情況，讓肇事車輛無所遁形，如記錄事故發生前半小時之車輛運作情形。在易肇事地點可加裝智慧型先進錄影系統，根據偵測車流異常現象，自動保留可能為肇事發生前後之錄影資料，如此可改善鑑定之正確性，並符合經濟效益，使車輛運作情形一目了然。在易違規肇事之交叉路口可視需要增設違規闖越紅燈偵測系統，可於平日執行違規舉發拍攝，亦可於事故發生後調閱相關資料，作為事故鑑定之重要參考證據，達到雙重效果。

此外，應結合社區化治安管理之錄影系統來協助捕捉交通事故之發生過程，提昇鑑定之正確性。由於目前國內逐漸走向社區化管理，許多社區皆在重要交叉路口設立錄影設備以進行治安管理。藉由社區管理會之地理關係與對附近之交通環境之瞭解，宣導並輔助各社區之管理會在易肇事路段或交叉路口，設立結合交通與治安管理之錄影系統，以捕捉交通事故之發生過程，提供警方與當事人做為責任釐清之參考。另外亦可進一步推廣保護顧客與公司等機構設立交通與治安結合之錄影系統。

5.3 小結

行車事故鑑定品質影響當事人權益極深，改善行車事故鑑定品質應由改善內外在影響因素著手。經由本研究之分析，外在影響因素可透過提昇民眾知能程度、提昇警方事故處理之公信力、成立諮詢單位、建立回饋交通安全之統計分析制度、健全保險理賠制度、成立事故分析實驗室、行車事故鑑定收費法制化及建立事故鑑定分級制度等方向加以改善；內在影響因素之改善則應由制度面來做根本解決，包括組織面、人員面與設備面等三大層面。

組織面與人員面牽涉範圍極為廣闊。組織面包含組織型態、收費制度、救濟制度與人員資格擬定之問題。組織之編制設計更需考量事故鑑定之基本功能，以評估出最符合我國國情之事故鑑定制度。在人員面應透過專業鑑定證照制度，以確保從事鑑定人員具有必要之專業知識與技術。因此在研擬制訂鑑定專業人員制度應考量現行國內相關證照發與之實施情形，找出合適之鑑定專業證照制度。因此本研究後續章節將進一步設計周全的證照制度，並加以嚴謹的評估，提出未來行車事故鑑定制度與專業證照制度之參考方案。

在提昇鑑定設備與技術方面，本研究建議應與國外許多著名之鑑定組織進行技術引進與交流，並添購先進之鑑定設備，以增加鑑定之科學性。在蒐證方面，建議未來應可在車輛裝設行車記錄器與汽車導航系統輔助，以徹底捕捉事故發生前之車輛運行情況。另可藉由結合交通及治安之社區錄影系統，捕捉易肇事路段與交叉路口之事故發生情形，提供相

關人員作為責任釐清或肇事重建之參考。在易肇事地點可加裝智慧型先進錄影系統，根據偵測車流異常現象，自動保留可能為肇事發生前後之錄影資料。在易違規肇事之交叉路口可視需要增設違規闖越紅燈偵測系統，可於平日執行違規舉發，亦達到作為事故鑑定參考證據之雙重效果。

在鑑定作業機制方面，建議應建立網路鑑定作業機制，進行資訊傳遞工作，以提昇鑑定時效。在鑑定人員培訓方面，可與相關機構進行「策略聯盟」，建立鑑定人員網路培訓課程，或是成立「網路大學」開授鑑定學分班，提供進修管道。

第六章 行車事故鑑定制度方案之研擬與評估

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。因此要建立一個好的行車事故鑑定制度，除了要有明確之目標外，更需要有明確且可操作之評估準則來對可行方案加以評選。本研究透過行車事故鑑定制度目標之建立與評估準則之篩選，利用分析層級程序法評估可行之行車事故鑑定制度方案，其作業流程如圖 6-1 所示，主要步驟可分成如下三個階段：

第一階段：透過相關文獻之回顧與功能分析，配合相關專家學者之訪談，探討事故鑑定制度應達成之目標，並據此研擬事故鑑定制度之初步方案與評估準則。

第二階段：根據初擬之替選方案與評估準則，透過第一次專家學者問卷調查，萃取較為重要的評估準則，並修正初擬之替選方案。隨後再藉由專家學者座談會，針對具有爭議性之替選方案與評估準則進行討論，修正並確認可行之評估方案與準則。

第三階段：構建層級分析之樹狀評估結構，並透過第二次專家學者問卷調查，對可行之制度方案進行評選。

6.1 行車事故鑑定制度之目標分析

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。此外，一個良好之行車事故鑑定也應具備吸

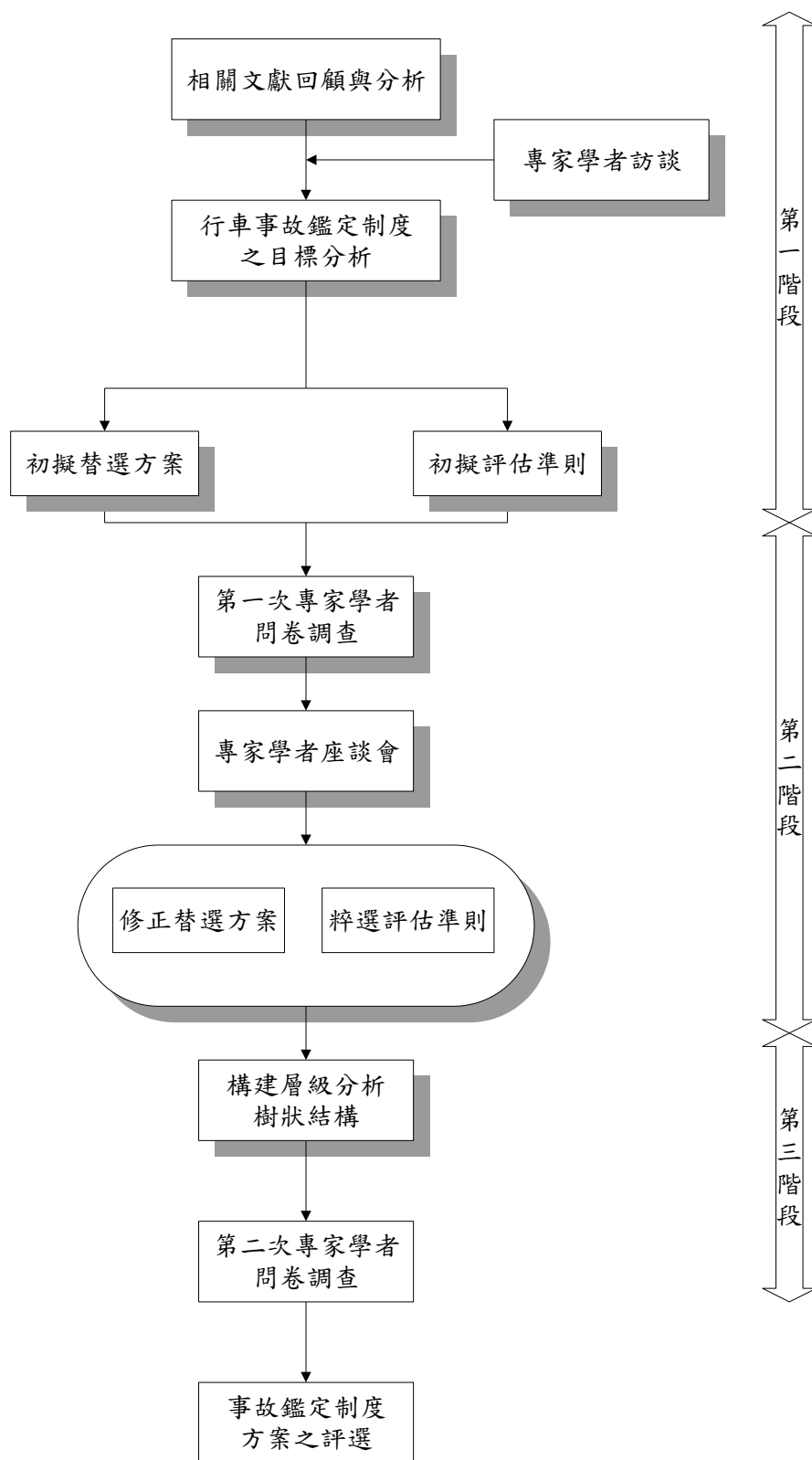


圖 6-1 事故鑑定制度之評估流程

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。綜合以上之分析，一套理想之行車事故鑑定制度理該具備達成如下目標之條件：

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。

6.2 行車事故鑑定制度之替選方案研擬

本研究依據前節所擬定之事故鑑定制度設置目標，並參酌我國當前事故鑑定作業上所面臨問題，嘗試從不同之組織型態與運作方式來規劃初步之替選方案，並透過第一次專家學者問卷調查及專家學者座談會對初步替選方案作必要之調整與修正，以作為進行下一步評選之依據。

6.2.1 替選方案內容之初擬

在初步探索行車事故鑑定制度方案之過程中，本研究係從保留「鑑定」與「覆議」兩次鑑定機會之制度設計著手，將來在修正檢討過程中再逐步將上述兩套作業機制加以整合或分工，以得到較為具體可行之方案。因此在初步方案之構想上乃將「事故鑑定機制」與「覆議鑑定機制」視為必然之兩個機制，而分別從組織型態、收費制度、財務運作三個角度來規劃其制度內容，至於交通安全研究功能則配合上述三個維度確立後再行安排設計。

在事故鑑定組織型態方面，主要以目前之鑑定會與覆議鑑定會制度為基礎，另考量世界各國之制度設計^[56]，例如由政府設立專業證照制度，允許民間專業人或公司團體從事鑑定業務；或由具有民間團體性質之「社團法人」或「財團法人」組織從事鑑定業務。另美日等國之警察單位均負責部份肇事重建與鑑定之工作^[56]，由警方成立專責機構來從事事故鑑定工作亦是另一種可考慮之方案。因此，本研究初步擬訂

之事故鑑定組織型態計有「現行鑑定會」、「私人事故鑑定事務所或公司」、「社團法人機構」、「交通專業警察單位」及「財團法人機構」等五種。

收費制度與財務運作之設計與組織型態有極為密切之關係。雖然事故鑑定制度之設計並不以營利為目標，然適度之收費除可有效抑制不必要之鑑定案件數量外，亦可有效激發民間參與意願，並促進事故鑑定機構進行技術研發之誘因。本研究設計由政府單位主辦時，仍以「按件收費」為原則，而其組織運作所需之經費則以編列預算為主。民間鑑定機構之財務來源完全依靠案件收費，收費制度依案件複雜程度而定。社團法人及財團法人其性質介於私人競爭市場與政府組織之間，本研究設計其收費制度為「按件分級收費」，其財務來源可來自民間團體及政府贊助、保險費及鑑定案件收費等管道。由於交通安全研究機制受限於政府政策、財務來源及實務運作情況，本研究僅以對應之組織為規劃單位。此外，本研究同時建議將現行鑑定會與覆議鑑定會之組織位階加以提昇。依據上述討論的方案組合因素，初步研擬出五組鑑定制度替選方案，方案之內容摘要如表 6.1 所示，並分別說明如下：

方案一：本方案係以政府機關負責鑑定業務的前提下，提昇現行鑑定會與覆議會之組織位階，以降低因其組織層級過低而有行政干預的可能性。鑑定案件皆採按件收費，其組織運作所需經費由政府編列預算支應。

方案二：事故鑑定之工作可由個人、鑑定專業技師事務所或顧問公司來執行，其型態類似律師事務所或公司行號。運作經費完全來自鑑定案件之收費，其收費標準可按案件之複雜程度與當事人商議之。若發生交通事故賠償糾紛時，雙方可親自(或透過律師)委請事故鑑定人或公司(民間)來進行鑑定，協助評估事故責任歸屬及財物損失，並提出鑑定報告或出庭為當事人辯護。其特性為競爭市場中的私人營利機構，以滿足鑑定需求者為主要工作目標，事故當事人對鑑定結果若有異議，則向政府機關(或類似現行覆議會)申請覆議。

表 6.1 行車事故鑑定制度初擬方案內容摘要表

		方案一	方案二	方案三	方案四	方案五
鑑定機制	組織型態	現行鑑定會	私人事故鑑定師(民間公司)	社團法人	交通專業警察單位	財團法人
	收費制度	按件收費	視案件複雜程度而定(自行議價)	按件分級收費	免費	按件分級收費
	財務運作	政府編列預算	鑑定案件收費(自給自足)	鑑定案件收費及民間團體贊助	政府編列預算	政府、民間團體贊助保險費收入
覆議機制	組織型態	現行覆議會	政府機關或類似現行覆議會	政府機關或類似現行覆議會	財團法人	政府機關或類似現行覆議會
	收費制度	按件收費	按件收費	按件收費	按件分級收費	按件收費
	財務運作	政府編列預算	政府編列預算	政府編列預算	政府、民間團體贊助保險費收入	政府編列預算
交通安全研究機制			民間公司	社團法人	財團法人	財團法人
其他		提高目前的位階				

方案三：本方案所建議之社團法人乃類似「中華民國車禍關懷協會」或技師公會之組織，本諸服務社會與伸張正義之精神，其收費標準應較方案二為低，建議採按件分級收費，其運作經費來自鑑定收費及相關民間團體之贊助。社團法人以公正客觀角度進行事故重建與鑑定工作，藉由民間力量提供鑑定服務、相關技術與研究資源的諮詢服務等。事故當事人對鑑定結果若有異議，可向政府機關

(或類似現行覆議會)申請覆議。

方案四：本方案係在成立交通專業警察單位之前提下，除了由交通專業警察負責事故現場處理與跡證資料收集外，並負責跡證鑑識、事故重建與鑑定之作業，將來事故當事人或司法機關可依據警方所提供之鑑定報告作為責作歸屬或相關判決之依據。事故當事人對鑑定結果若有異議，則設置財團法人機構接受申請覆議。

方案五：財團法人乃是一定財產之集合體，經設立、許可及登記而成之獨立體，具有法人人格，必以公益為限。財團法人制度之規劃乃係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，抑或政府因某些事務性質而無法在一般行政部門完成之特定工作，例如鑑定工作，牽涉國家賠償的爭議、從事學術研究或技術開發等，類似消基會或工研院之形式。其運作經費來自政府預算、民間團體贊助及保險費提撥固定比例、按件分級收費等。事故當事人對鑑定結果若有異議時，則設置政府鑑定機關（或類似現行覆議會）接受其覆議申請。

6.2.2 替選方案內容之修正

在完成初選制度方案之規劃後，本研究即利用第一次問卷調查專家學者對初擬替選方案之相關意見，並將問卷調查所得之修正意見整理作為專家學者座談會討論之議題。最後再整合各方意見並作分析篩選後，對初擬替選方案進行修正以作為後續評估之依據。修正之原則與過程如下所述：

1. 由於第一次專家學者問卷調查與座談會之主要目的在界定研擬方案內容之可行性，至於方案間之優缺點將在後續之評估過程中透過較嚴謹之評估程序加以比較，故問卷調查與座談會意見中如涉及方案之優缺點部份，則不列入相關分析中。
2. 為符合「使用者付費」之公平原則及減少單純民事保險理賠或輕微財損申請案件，並協助交通安全研究、蒐證鑑定技術及設備研發籌措財務，本研究將所有方案皆修正為「鑑定收費」之原則。
3. 方案一為現行制度之改善方案，但仍屬政府機關。然為使鑑定委員之專業充分發揮，並有效爭取鑑定時效，故將方案一加入分級鑑定之機制，以減少使用過多資源在單純民事保險理賠或輕微財損之申請案件上，而將更多之資源投注於較複雜之案件上，以爭取鑑定品質之提昇。
4. 由於方案三（社團法人）與方案五（財團法人）有許多類似之運作機制，且無明顯之區別，因此將方案三予以剔除。
5. 為兼顧弱勢團體之權益，並結合公私經營之優點，本研究乃另擬一新方案，其主要內容為方案一與方案二之結合。
6. 就司法制度而言，目前各方案之鑑定機制並非事故鑑定之唯一鑑定管道。法院對於行車事故，認為需進行

鑑定時，可依據刑事訴訟法、民事訴訟法或軍事審判法中，有關鑑定之規定，由法官就其認知，囑託相關之個人或機關體進行鑑定。因此，本研究乃將鑑定之救濟制度回歸司法程序，即當事人對鑑定結果有異議時，則循司法程序進行訴訟。

本研究依第一次專家學者問卷調查結果、座談會上各與會人士之意見、及本研究團隊於會後之檢討分析，從不同之組織型態與運作機制將初擬的五個替選方案修正為如表 6.2 之五個新替選方案。其內容主要乃從組織型態、收費制度、財務運作、救濟（覆議）機制及鑑定人員資格限制等加以設計，以作為後續層級分析法（AHP）所欲評估之替選方案。修正後各方案之詳細內容如下所述：

方案一： 本方案係在政府機關進行鑑定工作之前提下，裁撤覆議鑑定會，回歸單級鑑定制度，且修改主任委員為專任制。行車事故屬 A2 或 A3 案件則由主任委員交由單一個別委員獨立鑑定；但如對第一次鑑定結果有異議時，則可向原機關申請覆議，覆議時採委員合議作業制。至於 A1 案件則一律採委員合議作業制。事故當事人如對委員合議作業之鑑定結果有異議時，可循司法程序進行訴訟。此外，所有委員資格均須符合現行法令規定（轄內具相關專長之專家學者），且須參加相關研討會或講習訓練。另為符合鑑定收費之原則，所有申請案件皆按件收費；組織運作所需之財源則由政府編列預算支應。

表 6.2 制度面替選方案內容摘要表

		方案一	方案二	方案三	方案四	方案五
鑑定機制	組織型態	現行鑑定會 (A2、A3 案件採獨審作業制) (A1 案件採合議作業制)	私人事故鑑定人員 (民間公司)(受雇於個人、律師或保險公司)	公私並行 (現行鑑定會、私人事故鑑定人員同時存在)	交通警察局之鑑定單位(類似刑事警察局之編制與功能)	單一財團法人
	收費制度	按件收費	視案件複雜程度而定	公：按件收費 私：視案件複雜程度而定	按件收費	按件分級收費
	財務運作	政府編列預算	鑑定案件收費(自給自足)	公：政府編列預算 私：鑑定案件收費(自給自足)	政府編列預算	政府、民間團體贊助 或保險費收入
救濟(覆議)機制		(1)A2 及 A3 可向原鑑定會申請覆議(合議作業制) (2)法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟
鑑定人員資格限制		轄內具相關專長之專家學者(按現行法令規定)	鑑定案件須由具專業證照資格人員擔任	公私部門之鑑定人員須具備專業證照資格	受過鑑定技術及交通安全專業訓練之人員。	鑑定人員須接受相關教育訓練
備註		(1)主任委員採專任制 (2)裁撤覆議會	(1)裁撤鑑定會 (2)裁撤覆議會	(1)鑑定會主委採專任制 (2)裁撤覆議會	(1)裁撤鑑定會 (2)裁撤覆議會	(1)裁撤鑑定會 (2)裁撤覆議會

方案二：事故鑑定之工作可由個人、鑑定專業技師事務所或顧問公司來執行，其型態類似律師事務所或公司行號。運作經費完全來自鑑定案件之收費或保險公司自行吸收，其收費標準可按案件之複雜程度與當事人商議之。若發生交通事故賠償糾紛時，雙方可親自(或透過律師)委請事故鑑定人或公司（民間）來進行鑑定，協助評估事故責任歸屬及財物損失，並提出鑑定報告或出庭為當事人辯護。其特性為競爭市場中的私人營利機構，以滿足鑑定需求者為主要工作目標。本方案之所有鑑定人員須具有專業證照資格，且須定期參加相關機關團體之講習或研討會，並有適當監督制度以維持專業鑑定人員之公正性與職業倫理。

方案三：本方案乃結合方案一及方案二，除了現行鑑定會外（裁撤覆議會），同時允許民間設立私人的鑑定事務所或顧問公司協助民眾進行行車事故鑑定。在公私並行之情況下，一方面可以保障弱勢團體之權益，另一方面亦可以提供一般民眾多元化的選擇，達到提昇整體鑑定技術與品質的目標。事故當事人若對鑑定結果有異議時，可循司法程序進行訴訟。政府鑑定會原則上採按件收費，以符合鑑定收費原則；私人鑑定技師事務所或顧問公司則視案件複雜程度計價，完全由市場機制決定收費。公私部門之鑑定人員均須具備專業證照資格，且須定期參加相關機關團體之講習或研討會，並有適當之監督制度以維持專業鑑定人員之公正性與職業倫理。

方案四：本方案是在成立交通專業警察局（類似刑事警察局）及其附屬鑑識單位之前提下（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收集後，提供事故初步分析結果。若對事故初步分析結果有異議時，則向該鑑識單位正式申請鑑定；若對鑑定結果有異議時，可循司法程序進行訴訟。該鑑識單位負責跡證鑑識、事故重建與肇因鑑定之作業，司法機關可依據該鑑定單位提供之鑑定報告作為責任歸屬或相關判決之依據。為符合鑑定收費原則，凡向該鑑識單位提出鑑定之申請者，一律採按件收費為原則。該鑑識單位成員為受過鑑定技術及交通安全專業訓練之人員，較重視其嚴謹之養成教育與實務訓練，故不須強制規定須具備相關專業認證資格，但須參與警政或交通主管機關舉辦之教育訓練或研討會。

方案五：將現行鑑定會工作委由單一財團法人執行（裁撤鑑定會、覆議會），並於各地普設分支機構。其運作經費之來源包括政府定期之預算補助、民間團體贊助、及保險費提撥固定比例、及鑑定案件收費等管道。為符合鑑定收費之原則，建議採按件分級收費制。若發生交通事故賠償糾紛時，可向此一財團法人申請鑑定，以作為理賠及調解之依據。若對鑑定結果有異議時，則循司法程序進行訴訟。此外，鑑定人員須由接受過相關教育訓練者擔任，其組織內部更應定期舉辦經驗交流與技術研討會以達在職訓練之功效。

6.3 行車事故鑑定制度評估架構之研擬

本節依據先前之行車事故鑑定制度目標，初擬制度評估之準則，並透過第一次專家問卷調查及專家學者座談會的方式粹取較重要之評估準則，以作為擬定整體評估架構之依據。

6.3.1 評估準則之初擬

本研究以建立「完善行車事故鑑定制度」為最終目標，並以前節目標分析中所獲得之四大目標為主要之評估標的層，這些標的分別是「提昇鑑定品質」、「獲得大眾信任」、「促進交通安全」及「永續經營」。本研究繼而對各標的初擬評估準則架構如圖 6-2 所示，各評估標的與評估準則之內容詳細說明如下：

1. 提昇鑑定品質：鑑定品質之維繫與增進有賴高素質鑑定人員之參與、良好的在職教育機制、科學化鑑定設備之使用、及事故資料之蒐證專業化，方能應付層出不窮的新型態事故及日益進步之運輸工具的衝擊。因此，良好的制度設計必須顧及提昇鑑定品質之目標，而「提昇鑑定品質」之評估標的又可利用如下四項準則加以評估：

- (1) 在職教育機制之建立：良好鑑定制度設計應對鑑定人員提供良好的在職教育與專業訓練，以加強鑑定人員對鑑定技術、駕駛心理學、碰撞力學、交通工程及法律等方面知識之認識，並持續接受新運具特性、新技術及新增或修改法規之教育。在職教育機制的建立對提昇事故鑑定品質將有莫大的助益。
- (2) 事故資料蒐證之專業化：事故資料之蒐證包括警方對於事故現場之蒐證及鑑定人員於事後補充蒐集相關跡證與資料。由於事故資料是事故鑑定工作的主要依據，故專業化的事故資料蒐證

將有助於事故資料品質之提昇，也因此而會進一步影響事故鑑定品質之提昇。

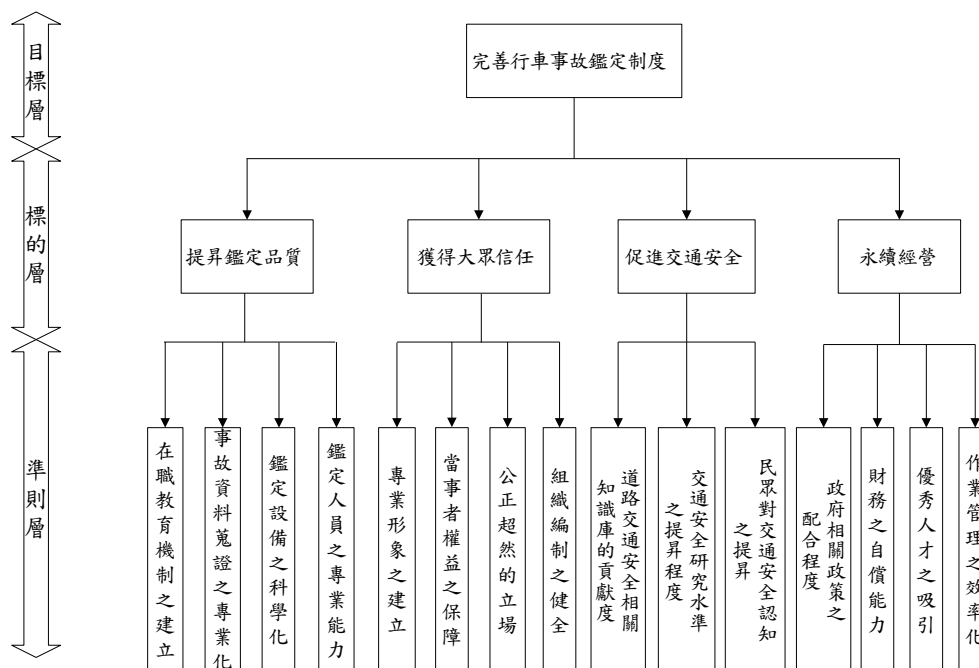


圖 6-2 制度評估架構之初擬

- (3) 鑑定設備之科學化：在鑑定過程中採用科學化之鑑定技術不僅可縮減作業時間，更可獲得較為公正且客觀之鑑定結果。故採用科學化之鑑定設備將有助於鑑定作業品質之提昇。
 - (4) 鑑定人員之專業能力：鑑定人員對相關專業知識的瞭解與經驗將影響事故鑑定工作之進行，並決定事故鑑定品質之良窳。故鑑定人員專業能力之培養與提昇對鑑定品質之提昇將有極大之幫助。
2. 獲得大眾信任：事故鑑定結果除具有排除事故當事人間訴訟糾紛之功能外，同時亦提供法院及保險公司釐清肇事責任與負擔理賠相關事項之參考依據。因此，事故鑑定應充分獲得社會大眾的信任，方能使鑑定結果具有公信力與參考之價值。因此本研究將獲得大眾信任列為重要的評估標準之一，如此可達到完善制度設計評估之最終目的。本研究根據「獲得大眾信任」之評估標的再細分成四項評估準則：
- (1) 專業形象之建立：建立專業形象可就資格取得與鑑定工作兩方面探討。在資格取得方面，可透過資格考試、檢核等方式，確立專業之鑑定人員制度。另外，對從事鑑定工作者加以設限，即鑑定人員之相關背景、教育訓練與考核機制。建立專業形象

有助於以獲取大眾的信任，專業形象者愈佳，愈能獲得大眾對鑑定結果之信任。

- (2) 當事者權益之保障：鑑定程序中應使當事者充分瞭解其所擁有之權利與義務，建立適當之法規諮詢與溝通管道，使當事者能獲得應有的尊重與協助，並使其瞭解鑑定結果之產生過程與事故發生原因，方能獲得當事人之信任。因此，制度設計愈能保障當事人之權益，愈能達成獲得大眾信任之目標。
 - (3) 公正超然的立場：良好制度設計下之鑑定組織，必須能摒除外界無謂之干擾與壓力，以公正、客觀、超然的立場分析事故原因，並提供公正客觀之鑑定結果。制度設計愈能使鑑定機制維持公正超然之立場者，表示愈能達到獲得大眾信任之目標。
 - (4) 組織編制之健全：健全的鑑定組織有助於鑑定工作之公正且客觀進行，進而能獲得大眾之信任，並讓鑑定結果能作為當事人、保險公司與司法機關之參考依據。制度設計愈能健全組織編制，表示愈能達到獲得大眾信任之目標。
3. 促進交通安全：良好的制度設計應將鑑定結果透過教育、執法與工程等方面加以落實，達到預防交通事故之效果。就教育面而言，可將事故發生之主因以教育宣導方式如錄影帶、標語、路考筆試等，提醒用路者對於危險路段、緊急狀況之應變與車輛性能等提高警覺。執法方面，應針對容易肇事之人或車加強取締與勸導。工程方面，可經由鑑定分析的結果，了解造成事故之原因是人為、車輛、道路狀況抑或環境因素，以檢討並改進交通設施、法規及制度之不足，全面提昇我國交通環境之安全。本研究根據「促進交通安全」之評估標的再細分成三項準則：
- (1) 道路交通安全相關知識庫的貢獻度：鑑定案件之鑑定結果，應以定期之整體統計分析方式，或不定期個案檢討分析方式，提供具體建議意見，供作改進交通安全措施或法令制度之參考。故鑑定制度所獲得相關統計資訊可提供作為道路交通安全研究或改善策略研議之依據，若貢獻度高者，表示越容易達到促進道路交通安全目標。
 - (2) 交通安全研究水準之提昇程度：從事道路交通安全工作，必須仰賴極為精確的資料，方能深入瞭解各種道路交通安全問題之原因並研擬解決之道。詳細肇事資料實為重要之實例探討，理想之事故鑑定制度應提供質量均佳的肇事資料庫。因此，交通安全研究水準提昇程度愈高時，愈能達到促進交通安全之目標。

- (3) 民眾對交通安全認知之提昇：良好的鑑定制度設計，除可提供公正專業鑑定結果外，應進一步達到預防事故發生的目的，即利用鑑定結果告知民眾應有的交通安全知識與道路交通事故之預防，發生交通事故時應如何保留相關跡證、確認筆錄等，以保障其自我權益。因此，愈能提昇民眾對交通安全之認知，則愈能達到促進交通安全之目標。
4. 「完善行車事故鑑定制度」不僅需要達到前述的三項目標外，並要能夠持續經營，才是最適的制度設計。否則即使能達成提昇鑑定品質、獲得大眾信任及促進交通安全之目標，亦可能面臨其他制度面問題。因此，評估工作應兼顧相關法令與政策之配合度、財務運作機制、優秀人才之投入及作業管理效率等問題。本研究根據「永續經營」之評估標的再細分成四項準則：
- (1) 政府相關政策之配合程度：由於鑑定制度之建立須藉由政府之立法工作與政策之配合。因此要讓此一制度能夠持續運作，必須仰賴政府相關政策與法令之配合，才能夠促使此一制度達到永續經營之目標。因此，配合程度越高越有助於此一制度的永續經營。
- (2) 財務之自償能力：財務可行性是許多政策必要考量的準則之一，例如相關技術開發、設備更新與研發、人事待遇制度、相關研究經費來源與組織作業成本等，皆與財務自償能力有密切的關係。因此，本研究以制度財務自償程度作為衡量永續經營目標達成度的評估準則之一。故制度實質財務自償程度高者，將有助於制度的永續經營。
- (3) 優秀人才之吸引：目前鑑定業務年年增加，造成相關人力負荷過重，且鑑定工作須仰賴經驗傳承與技術研發。因此，未來的制度設計應著重組織人事制度之設計，如強化專業發揮空間、建立完善人事昇遷制度與福利待遇等，以吸引優秀人才投入鑑定工作或組織相關行政工作，使整個制度能達到永續經營之目標。
- (4) 作業管理之效率化：鑑定制度除透過科學化鑑定技術提昇作業效率外，更應透過良好的制度設計，如相關軟硬體設施、鑑定機制及作業程序，以達到作業效率加成的效果。

6.3.2 評估準則之修正

有關評估準則之修正工作，本研究初擬之評估準則透過第一次專家學者問卷調查方式粹取較重要之準則項目，並提供受訪者補充相關準則項目。所獲得的準則層項目再藉由學者專家座談會與本研究團隊於會後分析加以確認。

表 6.3 為問卷調查統計結果，若由重要程度之平均數加以分析，各項準則均達 6.7 分以上。除了「財務自償能力」，其餘項目均高達 7 分以上；若以次數統計百分比加以分析，亦獲得相似結果，顯示各項準則的重要程度，所以均應列入評估架構。其中「財務自償能力」為達成永續經營面目標的重要影響因子之一，其重要性雖不若其他準則，但本研究認為應列入評估準則，其重要程度以第二次問卷調查決定其權重。此外，受訪專家學者建議在「獲得大眾信任」之評估標的下，另外提出一項評估準則—「鑑定時程之快速」。

本研究初步研擬之評估架構經由學者專家座談會之討論，並無需要重大之修正，顯示評估架構獲得與會專家學者認同，有關事故鑑定制度方案之評估架構如圖 6-3 所示。

表 6.3 初擬評估準則之重要性評選

評估標的	評量準則	重要程度(分數)		次數統計 (單位：人數)		
		平均值	標準差	重要 (6-9 分)	普通 (5 分)	不重要 (1-4 分)
提昇 鑑定 品質	建立在職教育機制	7.4	1.1	48(94%)	3(6%)	0(0%)
	事故資料蒐證專業化	8.4	0.8	49(98%)	1(2%)	0(0%)
	採取科學化鑑定設備	7.5	0.9	51(100%)	0(0%)	0(0%)
	鑑定人員之專業能力	8.2	0.7	51(100%)	0(0%)	0(0%)
獲得 大眾 信任	建立專業形象	8.1	1.1	49(96%)	2(4%)	0(0%)
	保障當事者權益	7.5	1.3	46(90%)	5(10%)	0(0%)
	公正超然的立場	8.6	0.8	50(98%)	0(0%)	1(2%)
	健全組織編制	7.6	1.2	49(96%)	2(4%)	0(0%)
促進 交通 安全	道路交通安全相關知識庫的貢獻度	7.0	1.2	47(92%)	3(6%)	1(2%)
	交通安全研究水準之提昇程度	7.0	1.2	47(92%)	3(6%)	1(2%)
	提昇民眾對交通安全之認知	7.3	1.3	47(92%)	3(6%)	1(2%)
永續 經營	財務自償能力	6.7	1.5	39(77%)	10(20%)	2(4%)
	政府相關政策之配合程度	7.8	1.0	50(98%)	0(0%)	1(2%)
	吸引優秀人才加入	7.8	1.2	48(94%)	2(4%)	1(2%)
	有效之作業管理效率	7.6	1.2	49(96%)	2(4%)	0(0%)

註：(1)「次數統計」部份的「重要」包括『絕對重要』、『極重要』、『重要』及『稍微重要』；「不重要」包括『絕對不重要』、『極不重要』、『不重要』及『稍微不重要』。調查尺度依重要性為 9 至 1 分。

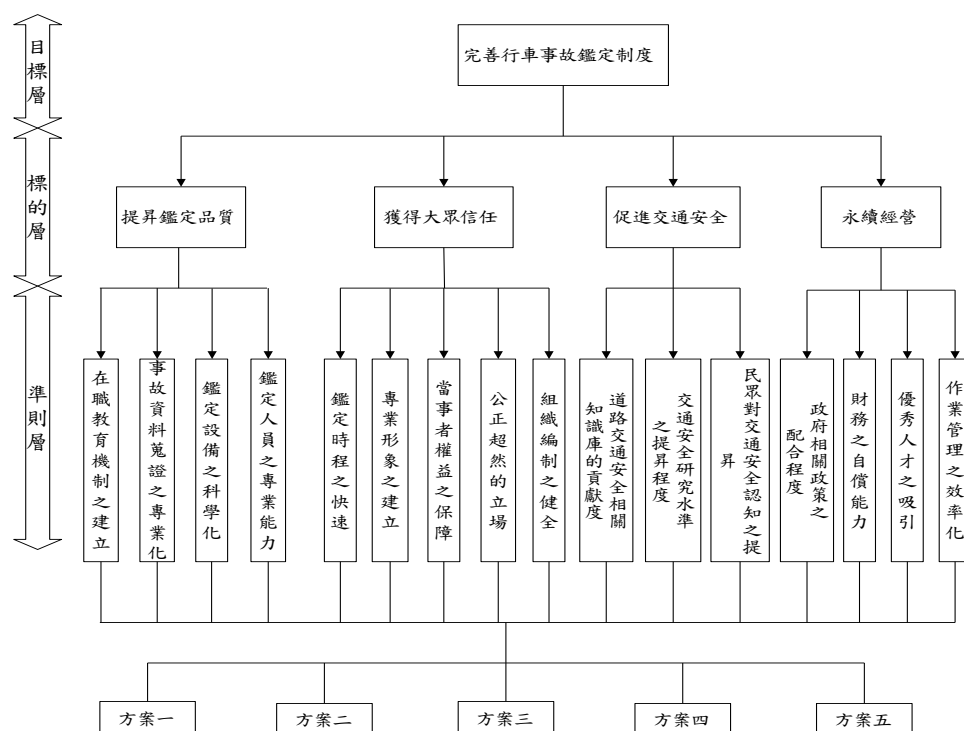


圖 6-3 事故鑑定制度方案之評估架構

6.4 行車事故鑑定制度方案評估方法

事故鑑定制度所牽涉的單位相當廣泛，包括警察單位、交通主管單位、司法體系及保險業者，其所考量制度設計之準則會有所差異，所以必須透過客觀方法將各方意見加以整合。然而，事故鑑定制度設計由於考量層面與因素不同，易流於主觀意識的決策。因此，本研究利用層級分析法計算評估準則之權重，並運用 TOPSIS 進行方案排序，本節就層級分析法及 TOPSIS 法作簡要說明。

6.4.1 分析階層程序法（AHP）

分析層級程序法(AHP)為 Thomas L. Saaty 所提出的決策方法，主要應用在解決不確定性情形下與具有多個評估準則的決策問題。對於決策者而言，層級架構除了提供一套對問題的系統化描述，亦提供決策過程中所需要的背景資訊，透過充足的資訊與某些基準判斷，評估各項替選方案，決定各項替選方案的優先順序，進而選取最佳方案。此法為系統工程中專門針對一些非定量資料，進行定量分析的一種簡便方法^[20]。AHP 層級分析步驟如下：

1. 建立層級結構

利用腦力激盪法彙集影響決策的評估準則，並透過層級分析架構將問題建構為系統化模式。然而，在建立架構的同時，為避免決策者對於評量項目過多造成判斷上的混淆，乃採取經驗法則，限定每一層級的評量要素不宜超過七個。另一方面，在利用成對比較對 n 個要素進行比率尺度的比較時，必須進行 $n(n-1)/2$ 次比較，而若限制成對比較之準則在七個以下，則易於達到有效的成對比較與層級架構的一致性。

2. 構建判斷矩陣

某一層級的要素 $P_1, P_2, P_3, \dots, P_n$ ，在上一層某一要素為評估基準下，求取每一個要素的權數 $W_1, W_2, W_3, \dots, W_n$ 。因此，表示評價指標 $U_i \geq U_j$ ，($i=1, 2, \dots, n$)。 U_{ij} 表示 U_i 對 U_j 的相對重要性數值，($j=1, 2, \dots, n$)。若有對 n 個要素時，必須進行 $n(n-1)/2$ 次成對比較，依據一般常用的成對比較所使用的數值分別為 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, $1/2, 1/3, 1/4, 1/5, 1/6, 1/7, 1/8, 1/9$ ，其內容如表 6.4 所示，而要素 $P_1, P_2, P_3, \dots, P_n$ 的成對比較矩陣為 $P=[U_{ij}]$ ，則準則成對比較矩陣 P 為一正倒值矩陣(Positive Reciprocal Matrix)，即矩陣中要素為正數外，且具倒數特性。

表 6.4 判斷矩陣標度及其含意表

標度	含意
1	表示因素 U_i 與 U_j 比較，具有同等重要性。
2	評比點 1 與 3 之折衷值。
3	表示因素 U_i 與 U_j 比較， U_i 比 U_j 稍微重要。
4	評比點 3 與 5 之折衷值。
5	表示因素 U_i 與 U_j 比較， U_i 比 U_j 明顯重要。
6	評比點 5 與 7 之折衷值。
7	表示因素 U_i 與 U_j 比較， U_i 比 U_j 極具重要。
8	評比點 7 與 9 之折衷值。
9	表示因素 U_i 與 U_j 比較， U_i 比 U_j 絕對重要。
倒數	表示因素 U_i 與 U_j 比較得判斷 U_{ij} ，則 U_i 與 U_j 比較得判斷 $U_{ji}=1/U_{ij}$ 。

資料來源:[21]

依據上述各項符號的意義獲得判斷矩陣 P

$$P = \begin{bmatrix} U_{11} & U_{12} & & U_{1n} \\ U_{21} & U_{22} & \dots & U_{2n} \\ \vdots & \vdots & & \vdots \\ U_{n1} & U_{n2} & & U_{nn} \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} 1 & U_{12} & \dots & U_{1n} \\ \frac{1}{U_{12}} & 1 & \dots & \frac{U_{1n}}{U_{12}} \\ \vdots & \vdots & \dots & \vdots \\ \frac{1}{U_{1n}} & \frac{1}{U_{2n}} & \dots & 1 \end{bmatrix}$$

$$= \begin{bmatrix} \frac{W_1}{W_1} & \frac{W_1}{W_2} & \dots & \frac{W_1}{W_n} \\ \frac{W_2}{W_1} & \frac{W_2}{W_2} & \dots & \frac{W_2}{W_n} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ \frac{W_n}{W_1} & \frac{W_n}{W_2} & \dots & \frac{W_n}{W_n} \end{bmatrix}$$

3. 計算重要性值

根據 A-U 矩陣，求出最大特徵值(Eigenvalue)所對應的特徵向量。所求特徵向量即為各評量指標重要值，亦即權重分配。A-U 矩陣判斷矩陣特徵向量求法如下說明：

(1) 將判斷矩陣每一列歸一化

$$\bar{U}_{ij} = \frac{U_{ij}}{\sum_{k=1}^n U_{kj}} \quad (i, j = 1, 2, \dots, n)$$

(2) 每一列經正規化後的判斷矩陣按行相加

$$\bar{W}_i = \sum_{j=1}^n \bar{U}_{ij} \quad (i, j = 1, 2, \dots, n)$$

(3) 對上述第二之向量做正規化處理，所得之 W_i 即為特徵向量。

$$W_i = \frac{\bar{W}_i}{\sum_{j=1}^n \bar{W}_j} \quad (i = 1, 2, \dots, n)$$

(4) 計算判斷矩陣最大特徵根 λ_{\max}

$$\lambda_{\max} = \frac{1}{n} \sum \frac{(PW)_i}{W_i}$$

4. 檢驗

以上所得的特徵向量即為所求之準則權數，最後必須檢驗權數是否合理，即是否具備客觀判斷的條件，因此對判斷矩陣進行一致性檢驗：

$$CR = \frac{CI}{RI}$$

其中的 CR 為判斷矩陣的隨機一致性比率，若 $CR < 0.1$ 時，則判斷矩陣的一致性程度在容許範圍之內。CI 為判斷矩陣的一般一致性指標，可以由以下公式求得，

CI=0，表示前後判斷完全具有一致性。

CI>0，則表示前後階段具有不連貫現象。

CI<0.1，則為可容許的偏誤值，即若 $CR < 0.10$ 時，則認為判斷矩陣具有滿意度一致性，說明權數分配是合理的，反之，就必須調整判斷矩陣內決定因子，直到取得滿意度一致性始為停止。RI 為判斷矩陣的平均隨機一致性指標，RI 值列於表 6.5。

$$CI = \frac{1}{n-1} (\lambda_{\max} - n)$$

表 6.5 判斷矩陣之隨機指標

階數	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----

RI	0	0	0.58	0.90	1.12	1.24	1.32	1.41	1.45	1.49	1.51	1.48	1.56	1.57	1.58
----	---	---	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

5. 整體層級權重計算

將各層級準則包括標的、目標等項的評估權數經一致性檢定後，進行綜合的整體層級架構權重運算，最終獲得準則權重值總和為 1 的評估向量。

6. AHP 的應用流程如圖 6-4 所示。

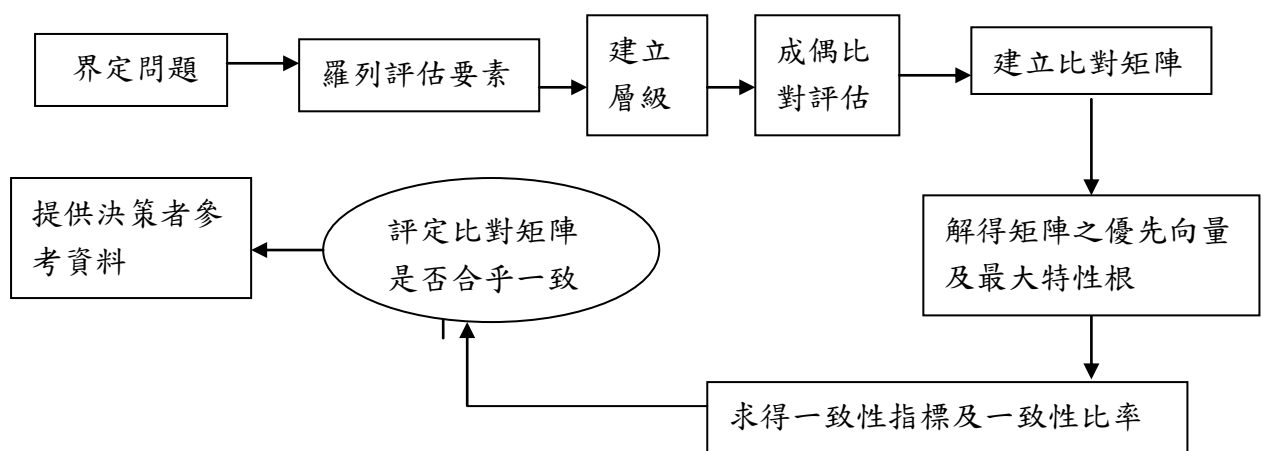


圖 6-4 AHP 的應用流程圖

資料來源:[41]

6.4.2 理想解類似度偏好順序評估法 (TOPSIS)

TOPSIS (Technique for Order Preference by Similarity to Ideal Solution)，中文譯為「理想解類似度偏好順序評估技巧」，係由 Hwang 與 Yoon 於 1981 年所發展出的多屬性評估方法。其基本假設是所有準則呈單調遞減或遞增的方式。理想解(Ideal Solution)為所有準則的最佳值組成，負理想解(Negative Solution)即為所有準則的最劣值組成；替選方案之評選以歐幾里德距離為準，以其相對於理想解之近似度作為比較標準，處理方式相當符合直覺且簡單易為人接受，但僅能處理量化的資料，無法處理有關質化的問題。TOPSIS 參考^[19, 39]簡單說明如下：

1. 建立標準化之評估矩陣

$$r_{ij} = \frac{x_{ij}}{\sqrt{\sum_{i=1}^m x_{ij}^2}} \quad (i=1, 2, \dots, m; j=1, 2, \dots, n)$$

r_{ij} ：表方案 i 在準則 j 下之標準化評估值

x_{ij} ：表方案 i 在準則 j 下之未標準化評估值

2. 決定具有權重的評估矩陣

已知權重值總和為 1 的權重向量 $w=(w_1、w_2、\dots、w_n)$ ，並將權重向量乘上經過標準化之評估矩陣，則取得方案的評估矩陣。

$$V = \begin{bmatrix} V_{11} & V_{12} & \dots & V_{1n} \\ V_{21} & V_{22} & \dots & V_{2n} \\ \vdots & \vdots & \vdots & \vdots \\ V_{m1} & V_{m2} & \dots & V_{mn} \end{bmatrix}$$

$$= \begin{bmatrix} w_1 r_{11} & w_2 r_{12} & \dots & w_n r_{1n} \\ w_1 r_{21} & w_2 r_{22} & \dots & w_n r_{2n} \\ \vdots & \vdots & \vdots & \vdots \\ w_1 r_{m1} & w_2 r_{m2} & \dots & w_n r_{mn} \end{bmatrix}$$

3. 決定理想解與負理想解

$$A^+ = \left\{ \left(\max_i V_{ij} \mid j \in J \right) \mid i = 1, 2, \dots, m \right\} = \{V_1^+, V_2^+, \dots, V_n^+\}$$

$$A^- = \left\{ \left(\min_i V_{ij} \mid j \in J \right) \mid i = 1, 2, \dots, m \right\} = \{V_1^-, V_2^-, \dots, V_n^-\}$$

J ：表示評估準則項之集合。

V_j^+ ：準則項 j 下具有最高評估值之方案

V_j^- ：準則項 j 下具有最低評估值之方案

4. 計算分離度

方案間的分離度依據歐幾里得距離方程式，將各個替選方案中的每一項評估矩陣值與理想解、負理想解的值做運算，則每一個方案距離理想解與負理想解的分離度分別為

$$S_i^+ = \sqrt{\sum_{j=1}^n (V_{ij} - V_j^*)^2}, i = 1, 2, \dots, m$$

$$S_i^- = \sqrt{\sum_{j=1}^n (V_{ij} - V_j^-)^2}, i = 1, 2, \dots, m$$

5. 計算相對接近度

若相對接近度越趨近於 1 時，表示該替選方案距離理想解越近，同時也可以表示該方案為以現有評估準則下，相對於其他可供選擇的方案中之最佳方案，反之，若相對接近度距離 1 越遠，則為較差的方案，理論上不應該列入最後決策的考慮範圍內。

$$C_i = \frac{S_i^-}{S_i^+ + S_i^-}$$

6.5 行車事故鑑定制度之評選

事故鑑定制度是屬於政策設計的議題，容易落入主觀與客觀的論戰中，本研究期望透過數學理論的表現，降低以往政策取決時的猶豫區間。然其中難免存在若干主觀意識的決策，但皆在客觀容許水準下可以接受的表現程度。本研究透過第二次專家學者問卷調查進行資料收集，並採用層級分析法計算評估準則之權重，運用 TOPSIS 進行方案排序，本節針對問卷分析結果加以說明，第二次專家學者調查問卷方法與對象如附錄一所示，問卷內容見附錄六。

6.5.1 評估準則分析

在完成對專家學者的評估準則權重調查後，以一致性檢定問卷調查結果，本研究採成對矩陣之 C. I. 值皆小於 0.1 與 C. R. 值皆小於 0.1 為標準，共有 30 位問卷通過檢定。根據調查資料所求得各相對權重值如表 6.6 至

6.10，其中表 6.6 為標的層之相對權重計算結果，表 6.7 至 6.10 分別為準則層之相對權重計算結果。

標的層之相對權重值見表 6.6，依據三十位評估委員之評估結果依序為「提昇鑑定品質」（0.3718）、「獲得大眾信任」（0.2961）、「促進交通安全」（0.1999）及「永續經營」（0.1321）。分析結果顯示受訪專家學者認為理想的行事故鑑定制度，應以提昇鑑定品質為首要考量，其次則是獲得大眾信任、促進交通安全，最後才是永續經營。此外，以變異係數（權重標準差除以權重平均值）作為評估委員間的共識程度（係數愈高表共識度愈低），表 6.6 顯示受訪專家學者對於四個標的層的順序與權重平均值的排序相同。

依據三十位評估委員之評估結果加以計算求得平均相對權重，由表 6.7 結果顯示提昇鑑定品質標的層之各項準則權重分別為「在職教育機制之建立」（0.0682）、「事故資料蒐證之專業化」（0.1240）、「鑑定設備之科學化」（0.0631）、「鑑定人員之專業能力」（0.1165）；由表 6.8 結果顯示獲得大眾信任標的層之各項準則權重分別為「鑑定時程之快速」（0.0249）、「專業形象之建立」（0.0596）、「當事者權益之保障」（0.0651）、「公正超然的立場」（0.0936）、「組織編制之健全」（0.0528）；由表 6.9 結果顯示促進交通安全標的層之各項準則權重分別為「道路交通安全相關知識庫的貢獻度」（0.0490）、「交通安全研究水準之提昇程度」（0.0552）、「民眾對交通安全認知之提昇」（0.0958）；由表 6.10 結果顯示提昇鑑定品質標的層之各項準則權重分別為「政府相關政策之配合程度」（0.0445）、「財務之自償能力」（0.0198）、「優秀人才之吸引」（0.0391）及「作業管理之效率化」（0.0287）。受訪專家學者認為這十六項評估準則最重要的三項依次為事故資料蒐證之專業化、鑑定人員之專業能力、民眾對交通安全認知之提昇。

由上述結果顯示，受訪專家學者認為制度首要重視事故資料蒐證之專業化及鑑定人員之專業能力，證明了目前鑑定制度最令人詬病的是事故資料之蒐證與鑑定人員之專業能力。其次，受訪專家學者亦提出民眾對交通安全認知之重要性，顯示完善鑑定制度設計的另一項重要準則為提昇民眾交通安全認知，即制度設計應更積極由事後處理轉為事故預防。本研究進一步探討受訪專家學者對於評估準則之共識程度，共識程度最高的三項評估準則是當事者權益之保障、鑑定設備之科學化及專業形象之建立。而評估準則重要性較有爭議的部份，即共識程度最低的一項為財務之自償能力，值得特別注意。本研究進一步將前述標的層與準則層之平均相對權重整理如表 6.11 所示，並將各準則項目權重值之標準差、變異數、變異係數、最大值、最小值及全距整理如表 6.12 所示。

表 6.6 標的層相對權重分析表

專家	提昇鑑定品質	獲得大眾信任	促進交通安全	永續經營
1	0.416667	0.416667	0.083333	0.083333
2	0.25	0.25	0.25	0.25
3	0.4	0.266358	0.225956	0.107716
4	0.433666	0.370732	0.129847	0.065755
5	0.331035	0.187586	0.24069	0.24069
6	0.332215	0.348193	0.252324	0.067268
7	0.540269	0.272507	0.12766	0.059564
8	0.334899	0.15811	0.442731	0.06426
9	0.350922	0.350922	0.189037	0.109119
10	0.566627	0.261215	0.055334	0.116825
11	0.582339	0.284039	0.086703	0.046919
12	0.25	0.25	0.25	0.25
13	0.406746	0.406746	0.128968	0.05754
14	0.340331	0.251172	0.282071	0.126426
15	0.608557	0.122253	0.196635	0.072555
16	0.244843	0.334419	0.253529	0.16721
17	0.333103	0.290533	0.290533	0.082831
18	0.396082	0.396082	0.090823	0.117013
19	0.237618	0.43269	0.160566	0.169127
20	0.390676	0.367106	0.145938	0.096279
21	0.399961	0.11777	0.228132	0.254137
22	0.5112	0.132729	0.2444	0.111671
23	0.418441	0.270563	0.190452	0.120544
24	0.166309	0.512071	0.250096	0.071525
25	0.321429	0.321429	0.035714	0.321429
26	0.231108	0.429287	0.230956	0.108649
27	0.287081	0.394737	0.095694	0.222488
28	0.452922	0.108766	0.336039	0.102273
29	0.298077	0.259615	0.317308	0.125
30	0.320299	0.317644	0.186338	0.175718
平均值	0.3718	0.2961	0.1999	0.1321
標準差	0.1107	0.1041	0.0915	0.0722
變異係數	29.8%	35.2%	45.7%	54.7%

表 6.7 準則層（提昇鑑定品質）相對權重分析表

專家	在職教育機制之建	事故資料蒐證之專	鑑定設備之科學化	鑑定人員之專業能
----	----------	----------	----------	----------

	立	業化		力
1	0.0215	0.1975	0.0631	0.1346
2	0.0745	0.0616	0.0616	0.0524
3	0.0385	0.0727	0.1111	0.1777
4	0.0965	0.1245	0.0415	0.1712
5	0.0797	0.1096	0.0621	0.0797
6	0.0949	0.0949	0.0475	0.0949
7	0.1396	0.3194	0.0269	0.0544
8	0.0563	0.0745	0.0550	0.1491
9	0.1170	0.0585	0.0585	0.1170
10	0.0314	0.1876	0.0659	0.2818
11	0.0334	0.2865	0.0835	0.1789
12	0.0556	0.0987	0.0239	0.0718
13	0.1017	0.1017	0.1017	0.1017
14	0.0713	0.0838	0.1014	0.0838
15	0.0454	0.1834	0.0690	0.3107
16	0.0325	0.1240	0.0515	0.0368
17	0.0999	0.0999	0.0333	0.0999
18	0.1188	0.1188	0.0396	0.1188
19	0.0725	0.0725	0.0269	0.0658
20	0.0421	0.1041	0.0883	0.1563
21	0.0749	0.0963	0.0963	0.1324
22	0.1166	0.2250	0.1010	0.0686
23	0.0834	0.1381	0.0588	0.1381
24	0.0197	0.0847	0.0107	0.0512
25	0.0417	0.1250	0.0974	0.0573
26	0.0484	0.0688	0.0569	0.0569
27	0.0234	0.1032	0.1032	0.0574
28	0.0328	0.0709	0.0709	0.2783
29	0.0595	0.1558	0.0233	0.0595
30	0.1213	0.0778	0.0630	0.0581
平均值	0.0682	0.124	0.0631	0.1165
標準差	0.0345	0.0645	0.0280	0.0723
變異係數	50.6%	52.0%	44.3%	62.1%

表 6.8 準則層（獲得大眾信任）相對權重分析表

專家	鑑定時程之快速	專業形象之建立	當事者權益之保障	公正超然的立場	組織編制之健全
1	0.0148	0.0871	0.0488	0.2372	0.0287
2	0.0357	0.0357	0.0714	0.0714	0.0357
3	0.0292	0.0584	0.0686	0.0584	0.0516
4	0.0241	0.1107	0.0811	0.1015	0.0533
5	0.0375	0.0375	0.0375	0.0375	0.0375
6	0.0451	0.0902	0.0681	0.0769	0.0680
7	0.0123	0.0667	0.0305	0.1458	0.0171
8	0.0071	0.0380	0.0521	0.0446	0.0162
9	0.0355	0.0641	0.1045	0.1045	0.0424
10	0.0120	0.0639	0.0266	0.1320	0.0266
11	0.0114	0.0244	0.0794	0.1207	0.0481
12	0.0145	0.0443	0.0771	0.0599	0.0542
13	0.0313	0.0939	0.0939	0.0939	0.0939
14	0.0200	0.0578	0.0538	0.0618	0.0578
15	0.0042	0.0067	0.0313	0.0618	0.0182
16	0.0212	0.0782	0.0379	0.0766	0.1206
17	0.0384	0.0630	0.0557	0.0557	0.0778
18	0.0110	0.0674	0.0228	0.0674	0.2275
19	0.0305	0.1178	0.1063	0.1178	0.0603
20	0.0191	0.0835	0.0753	0.1429	0.0464
21	0.0105	0.0172	0.0290	0.0454	0.0157
22	0.0102	0.0265	0.0487	0.0346	0.0127
23	0.0244	0.0541	0.0753	0.0799	0.0370
24	0.0674	0.0345	0.1182	0.2572	0.0347
25	0.0149	0.0960	0.0932	0.0932	0.0242
26	0.0960	0.0691	0.1094	0.1228	0.0320
27	0.0190	0.0435	0.0430	0.1446	0.1446
28	0.0030	0.0311	0.0311	0.0311	0.0126
29	0.0230	0.0574	0.0909	0.0579	0.0303
30	0.0222	0.0702	0.0928	0.0744	0.0581
平均值	0.0249	0.0596	0.0651	0.0936	0.0528
標準差	0.0192	0.0275	0.0281	0.0537	0.0451
變異係數	77.3%	46.1%	43.2%	57.4%	85.3%

表 6.9 準則層（促進交通安全）相對權重分析表

專家	道路交通安全相關知識 庫的貢獻度	民眾對交通安全認知之 提昇	民眾對交通安全認知之 提昇
1	0.0114	0.0199	0.0521
2	0.0833	0.0833	0.0833
3	0.0630	0.0306	0.1323
4	0.0294	0.0599	0.0411
5	0.0481	0.0481	0.1444
6	0.0841	0.0841	0.0841
7	0.0319	0.0122	0.0836
8	0.0540	0.1414	0.2473
9	0.0756	0.0378	0.0756
10	0.0154	0.0360	0.0040
11	0.0549	0.0166	0.0151
12	0.1071	0.1071	0.0357
13	0.0430	0.0430	0.0430
14	0.0624	0.1298	0.0899
15	0.0144	0.0503	0.1319
16	0.0507	0.1014	0.1014
17	0.1245	0.0415	0.1245
18	0.0089	0.0182	0.0638
19	0.0535	0.0535	0.0535
20	0.0351	0.0306	0.0803
21	0.0309	0.0636	0.1336
22	0.0334	0.0583	0.1528
23	0.0476	0.0476	0.0952
24	0.0305	0.0574	0.1621
25	0.0091	0.0024	0.0242
26	0.0801	0.0388	0.1120
27	0.0239	0.0627	0.0091
28	0.0673	0.0328	0.2359
29	0.0635	0.0635	0.1904
30	0.0315	0.0826	0.0722
平均值	0.0490	0.0552	0.0958
標準差	0.0287	0.0334	0.0616
變異係數	58.6%	60.5%	64.3%

表 6.10 準則層（永續經營）相對權重分析表

專家	政府相關政策之配合程度	財務之自償能力	優秀人才之吸引	作業管理之效率化
1	0.0181	0.0081	0.0078	0.0492
2	0.0429	0.0608	0.0606	0.0858
3	0.0388	0.0105	0.0177	0.0406
4	0.0242	0.0063	0.0242	0.0110
5	0.0887	0.0231	0.0887	0.0403
6	0.0195	0.0118	0.0195	0.0166
7	0.0036	0.0337	0.0079	0.0144
8	0.0117	0.0062	0.0286	0.0179
9	0.0253	0.0125	0.0273	0.0441
10	0.0682	0.0079	0.0329	0.0079
11	0.0218	0.0063	0.0153	0.0035
12	0.0469	0.0602	0.0828	0.0602
13	0.0144	0.0144	0.0144	0.0144
14	0.0355	0.0178	0.0302	0.0430
15	0.0085	0.0041	0.0419	0.0180
16	0.1014	0.0117	0.0344	0.0198
17	0.0435	0.0089	0.0173	0.0131
18	0.0773	0.0037	0.0132	0.0228
19	0.0520	0.0130	0.0520	0.0520
20	0.0192	0.0135	0.0477	0.0159
21	0.0280	0.0911	0.0766	0.0585
22	0.0252	0.0286	0.0437	0.0141
23	0.0590	0.0301	0.0125	0.0189
24	0.0195	0.0044	0.0390	0.0087
25	0.1298	0.0260	0.1417	0.0239
26	0.0331	0.0123	0.0331	0.0301
27	0.1158	0.0303	0.0634	0.0130
28	0.0492	0.0068	0.0213	0.0249
29	0.0611	0.0120	0.0259	0.0259
30	0.0527	0.0176	0.0527	0.0527
平均值	0.0445	0.0198	0.0391	0.0287
標準差	0.0319	0.0197	0.0292	0.0196
變異係數	71.7%	99.8%	74.7%	68.1%

表 6.11 評估標的層與準則層之平均相對權重彙整表

評估標的	標的重要性	評估準則	準則重要性
------	-------	------	-------

提昇鑑定品質	0.3718	在職教育機制之建立	0.0682
		事故資料蒐證之專業化	0.1240
		鑑定設備之科學化	0.0631
		鑑定人員之專業能力	0.1165
獲得大眾信任	0.2961	鑑定時程之快速	0.0249
		專業形象之建立	0.0596
		當事者權益之保障	0.0651
		公正超然的立場	0.0936
		組織編制之健全	0.0528
促進交通安全	0.1999	道路交通安全相關知識庫的貢獻度	0.0490
		交通安全研究水準之提昇程度	0.0552
		民眾對交通安全認知之提昇	0.0958
永續經營	0.1321	政府相關政策之配合程度	0.0445
		財務之自償能力	0.0198
		優秀人才之吸引	0.0391
		作業管理之效率化	0.0287

表 6.12 全部受訪專家之評估準則權重表

	平均值	標準差	變異數	變異係數	最大值	最小值	全距
在職教育機制之建立	0.0682	0.0345	0.0012	50.6%	0.1396	0.0197	0.1199
事故資料蒐證之專業化	0.124	0.0645	0.0042	52.0%	0.3194	0.0585	0.2610
鑑定設備之科學化	0.0631	0.0280	0.0008	44.3%	0.1111	0.0107	0.1005
鑑定人員之專業能力	0.1165	0.0723	0.0052	62.1%	0.3107	0.0368	0.2738
鑑定時程之快速	0.0249	0.0192	0.0004	77.3%	0.0960	0.0030	0.0930
專業形象之建立	0.0596	0.0275	0.0008	46.1%	0.1178	0.0067	0.1111
當事者權益之保障	0.0651	0.0281	0.0008	43.2%	0.1182	0.0228	0.0955
公正超然的立場	0.0936	0.0537	0.0029	57.4%	0.2572	0.0311	0.2261
組織編制之健全	0.0528	0.0451	0.0020	85.3%	0.2275	0.0126	0.2149
道路交通安全相關知識庫的貢獻度	0.049	0.0287	0.0008	58.6%	0.1245	0.0089	0.1156
交通安全研究水準之提昇程度	0.0552	0.0334	0.0011	60.5%	0.1414	0.0024	0.1390
民眾對交通安全認知之提昇	0.0958	0.0616	0.0038	64.3%	0.2473	0.0040	0.2433
政府相關政策之配合程度	0.0445	0.0319	0.0010	71.7%	0.1298	0.0036	0.1262
財務之自償能力	0.0198	0.0197	0.0004	99.8%	0.0911	0.0037	0.0874
優秀人才之吸引	0.0391	0.0292	0.0009	74.7%	0.1417	0.0078	0.1339
作業管理之效率化	0.0287	0.0196	0.0004	68.1%	0.0858	0.0035	0.0823

6.5.2 事故鑑定制度方案評選分析

五項替選方案由 68 位受訪專家學者根據 16 項不同準則所獲得之評估

績效值如表 6.13，方案一評估值普遍較低，僅有「公正超然的立場」與「當事者權益之保障」準則有較高績效值。方案二則在「專業形象之建立」有較高績效值。方案三整體而言，在各項準則上均獲有較高的評估值。與方案三相較，方案四的績效值普遍較低；方案五雖在各項評估準則亦獲得較高評估值，但在屬於「獲得大眾信任」之各項準則績效值則略差於方案三。

表 6.13 受訪專家之標準化評估矩陣表

	方案一	方案二	方案三	方案四	方案五
在職教育機制之建立	0.1406	0.1643	0.2210	0.2509	0.2233
事故資料蒐證之專業化	0.1281	0.1860	0.2142	0.2658	0.2059
鑑定設備之科學化	0.0994	0.2057	0.2190	0.2330	0.2429
鑑定人員之專業能力	0.1776	0.1958	0.2195	0.1958	0.2114
鑑定時程之快速	0.1589	0.2339	0.2221	0.1815	0.2037
專業形象之建立	0.1887	0.1719	0.2311	0.1866	0.2217
當事者權益之保障	0.2215	0.1542	0.2344	0.1799	0.2100
公正超然的立場	0.2616	0.1093	0.2359	0.1797	0.2134
組織編制之健全	0.1691	0.1391	0.2235	0.2426	0.2256
道路交通安全相關知識庫的貢獻度	0.1546	0.1559	0.2226	0.2485	0.2185
交通安全研究水準之提昇程度	0.1460	0.1625	0.2273	0.2383	0.2260
民眾對交通安全認知之提昇	0.1678	0.1656	0.2316	0.2200	0.2149
政府相關政策之配合程度	0.1858	0.1319	0.2223	0.2588	0.2012
財務之自償能力	0.1294	0.2314	0.2157	0.1818	0.2417
優秀人才之吸引	0.1333	0.2155	0.2381	0.1744	0.2387
作業管理之效率化	0.1620	0.2193	0.2241	0.1715	0.2231

依據表 6.12 及表 6.13 之評估權重值與評估矩陣，應用 TOPSIS 所獲得之評估結果與排序如表 6.14。整體而言，以方案三為最佳方案，即受訪專家學者認為「公私並行」（同時存在公設鑑定會與民間事故鑑定人員）為理想事故鑑定制度方案。若根據不同目標層面。在提昇鑑定品質的目標之下以方案四（交通專業警察局之鑑定單位）為最佳方案；若考慮獲得大眾信任、促進交通安全及永續經營等目標層面，皆以方案三（公私並私）為最佳方案。值得注意的是方案一（現行鑑定會）之 TOPSIS 理想解相對接近度為 0，表示若僅考慮提昇鑑定品質目標層面，受訪專家學者認為此方案

不應列入最後決策範圍內。此外，方案二（私人事故鑑定人員）在四項目標層面下，各有二項排序為第四名與第二名，顯示受訪專家學者認為理想事故鑑定制度不應完全開放民營。

表 6.14 TOPSIS 之理想解相對接近度與排序結果

		方案一	方案二	方案三	方案四	方案五
綜合評估	評估結果	0.383475	0.327087	0.751054	0.712507	0.683550
	排序	4	5	1	2	3
提昇鑑定品質	評估結果	0	0.457510	0.685595	0.879004	0.658874
	排序	5	4	2	1	3
獲得大眾信任	評估結果	0.748016	0.101581	0.844233	0.495328	0.704153
	排序	2	5	1	4	3
促進交通安全	評估結果	0.748016	0.101581	0.844233	0.495328	0.704153
	排序	2	5	1	4	3
永續經營	評估結果	0.286910	0.419366	0.785808	0.653751	0.69596
	排序	5	4	1	3	2

6.6 未來事故鑑定制度運行機制之探討

依據前述之分析結果獲得最佳三個方案為方案三（公私並行；開放部份業務由民間辦理）、方案四（交通專業警察之鑑定單位）及方案五（單一財團法人），本節進一步說明此三方案之運行機制，並探討各個方案之優缺點。

1. 公私並行（開放部份業務由民間辦理）

本方案最主要特色為部份開放民間機構承辦事故重建與鑑定業務，藉由民間之競爭關係、效率化之作業程序及公私部門專業人員之交流，提昇鑑定設備與人員的素質，並具有吸引優秀人才之優點。本研究考量現行制度情況與開放民間機構承辦鑑定業務時，初期可能造成民間相關專業人員之缺乏及法院訴訟案件之負荷過重，將原設計之方案運作機制稍作修正。本方案的規劃目標如表 6.15 所示，整體目標朝向公私並行制度，開放部份相關業務由民間機構承辦；短期目標先建立事故案件之鑑定分級制度，按事故複雜程度投入不同人力、設備及時間，以提昇事故鑑定之品質，其次是積極培養民間鑑定人才，提昇民間之事故鑑定專業水準；中期目標以鑑定品質有效提昇的前提下，建立鑑定收費制度，其次藉由調整鑑定會組織，使相關人力及設備資源更有效利用，提昇公設鑑定會之鑑定品質；長期而言為確保相關鑑定人員之專業水準，應建立相關認證制度，即未來鑑

定人員皆具有相關專業認證資格，始可從事相關鑑定工作與業務。

表 6.15 「公私制度」方案之規劃目標

規 劃 期 程	短期	中期	長期
規 劃 目 標	1. 建立案件之鑑定分級制度 2. 培養民間鑑定人才	1. 建立收費制度 2. 調整鑑定會組織	1. 建立鑑定認證制度

本方案所規劃事故鑑定案件之分級標準與程序如表 6.16 所示，為便於交通事故之處理作業與鑑定分級的配合作業，分級標準按目前事故分類標準分為「A1 案件+A2 案件（司法案件）」、「A2 案件（一般案件）」及「A3 案件（財損）」等三種。A1 案件及 A2 案件仍以公設鑑定會為主，將 A3 案件交由當事人之承保保險公司負責，由保險公司負責財損案件之鑑定調解理賠。而 A2 案件（一般案件）原則上由專任人員彙整詳細資料，並進行分析與提出初步結果，再交由鑑定委員會議進行確認，如當事人對事故案件之鑑定結果有異議時可提出覆議，其次，A1 及 A2 案件（司法案件）因牽涉相關刑事責任與司法程序，先由專任人員彙整詳細資料，再交由鑑定會之委員會議進行鑑定，如當事人對事故案件之鑑定結果有異議時可提出覆議。。

表 6.16 事故鑑定案件之分級標準與程序

分 級 標 準	A1 案件+A2 案件（司法案件）	A2 案件（一般案件）	A3 案件（財損）
鑑 定 程 序	1. 專任人員彙整詳細資料 2. 鑑定委員合議鑑定	1. 專任人員彙整詳細資料與初步分析 2. 鑑定委員會議確認	1. 民間辦理

本方案之相關運行機制如圖 6-5 所示，當交通事故發生時，警察機關

進行事故現場調查與跡證蒐集，若為 A1 案件+A2 案件（司法案件）之重大交通事故，事故案件直接移送司法單位。若為 A2 案件（一般案件）之一般交通事故案件，但當事人可達成和解，則無須要求事故鑑定；若當事人彼此責任歸屬有所爭議時，則可向公設鑑定會申請鑑定；若為 A3 之財損案件則由當事人之承保保險公司負責鑑定、調解及理賠事宜。

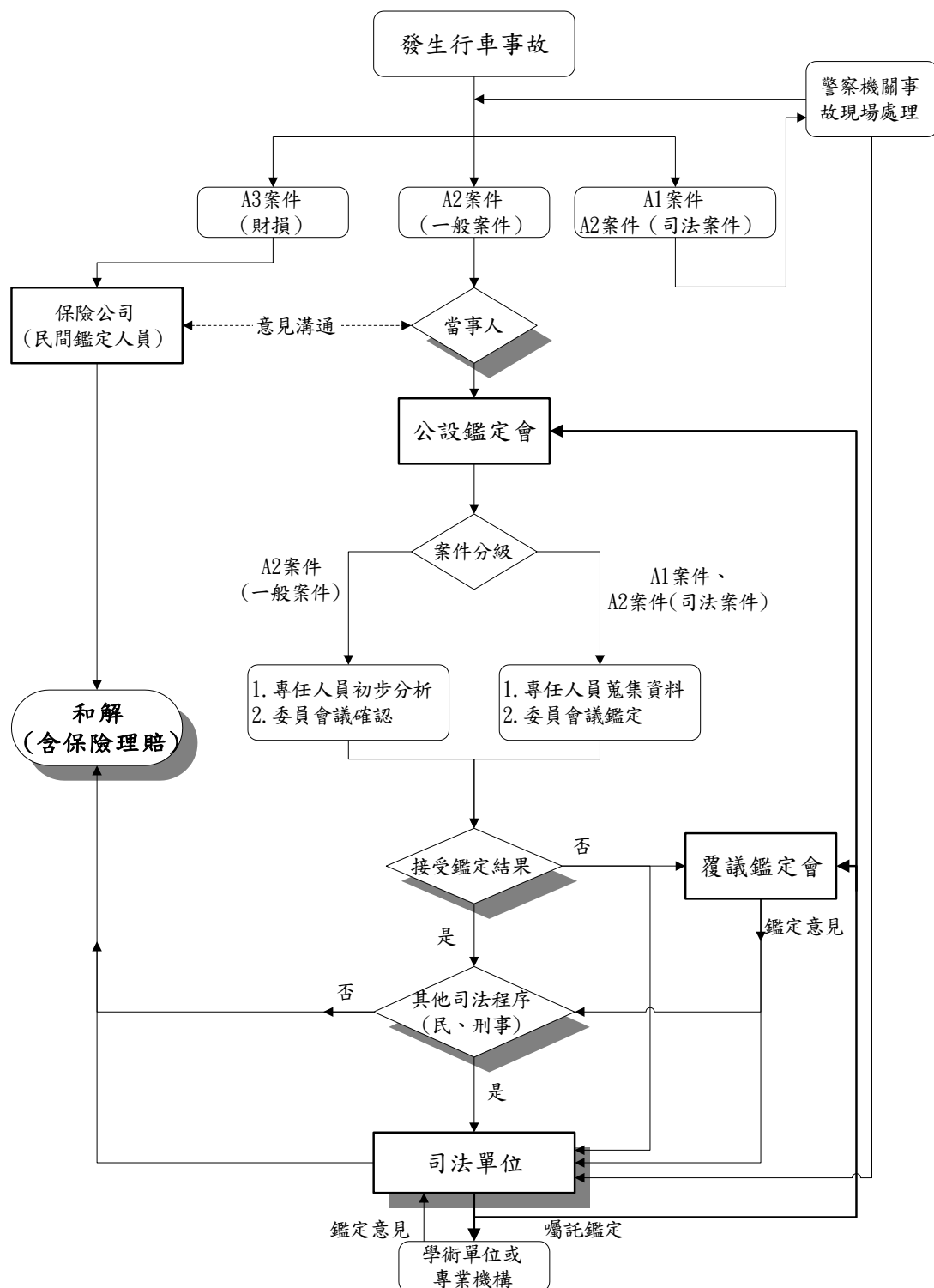


圖 6-5 方案三（公私並行）之運作機制圖

A1 案件及 A2 案件（含司法、一般案件）經公設鑑定會完成鑑定後，當事人於公設鑑定會完成鑑定後，若對事故原因與責任歸屬已達成共識，則視其他民、刑事訴訟之需要，考量是否進入相關司法程序。然而，當事人若對鑑定結果仍有異議時，則可提出覆議或直接進行司法訴訟，司法單位可委託學術研究單位、覆議會或其他專業機構進行囑託鑑定。

關於鑑定收費制度方面，應在鑑定品質已有效提昇的前提下，朝不以營利為目的之方向規劃，原則上採按件收費方式，而鑑定會之財務來源仍以政府編列預算為主；但保險公司之鑑定人員因考量市場機制，由其內部相關經費支付，如保險公司無法吸收或部份理賠不在承保範圍內時，其收費原則與額度建議由政府或相關鑑定組織另行規定。

本方案之主要優點為鑑定人員之專業能力較佳，且較能建立專業形象，由於採取公設與民間事故鑑定人員同時存在，可藉由競爭關係以提昇鑑定設備與人員的素質。同時，本方案也具有吸引優秀人才及鑑定作業較具效率之優點。

2. 交通專業警察之鑑定單位

若須實施此方案，其前提為警政單位成立交通專業警察局，擴編現有交通專責警力，交通事故案件由交通專業警察處理。同時，在各縣市之交通專業警察單位內設立事故鑑定小組負責相關業務。此外，鑑定業務採按件收費。

本方案之主要優點為警察單位相關教育系統完整，並具有實務交流機會，對鑑定人員的專業養成教育有所助益，在職教育的機制較其他方案為佳；由於事故處理人員與鑑定人員同屬相同組織機構，對於事故資料品質要求將較以往嚴謹。同時因事故資料品質提昇，相關資料庫較為完整，間接促進交通安全。

本方案之運行機制如圖 6-6 所示。當交通事故發生時，交通專業警察單位派員進行事故現場調查與跡證蒐集，事故當事人可由警察單位獲得一份「事故原因說明書」，作為當事人釐清責任與理賠之依據。如為重大交通事故或有人員死亡之案件，事故案件直接移送司法單位。若為一般交通事故，且當事人間的責任理賠事宜已相當明確，可立即達成和解，則無須

要求事故鑑定。當事人彼此對責任歸屬有所爭議時，可申請事故鑑定。若當事人接受鑑定結果，並且無民、刑事訴訟需要，當事人雙方即可達成和解。由於司法單位裁決常為肇事責任判定的依據。若有必要，司法單位亦可委託交通專業警察單位的事務鑑定小組或其他學術研究單位進行囑託鑑定。

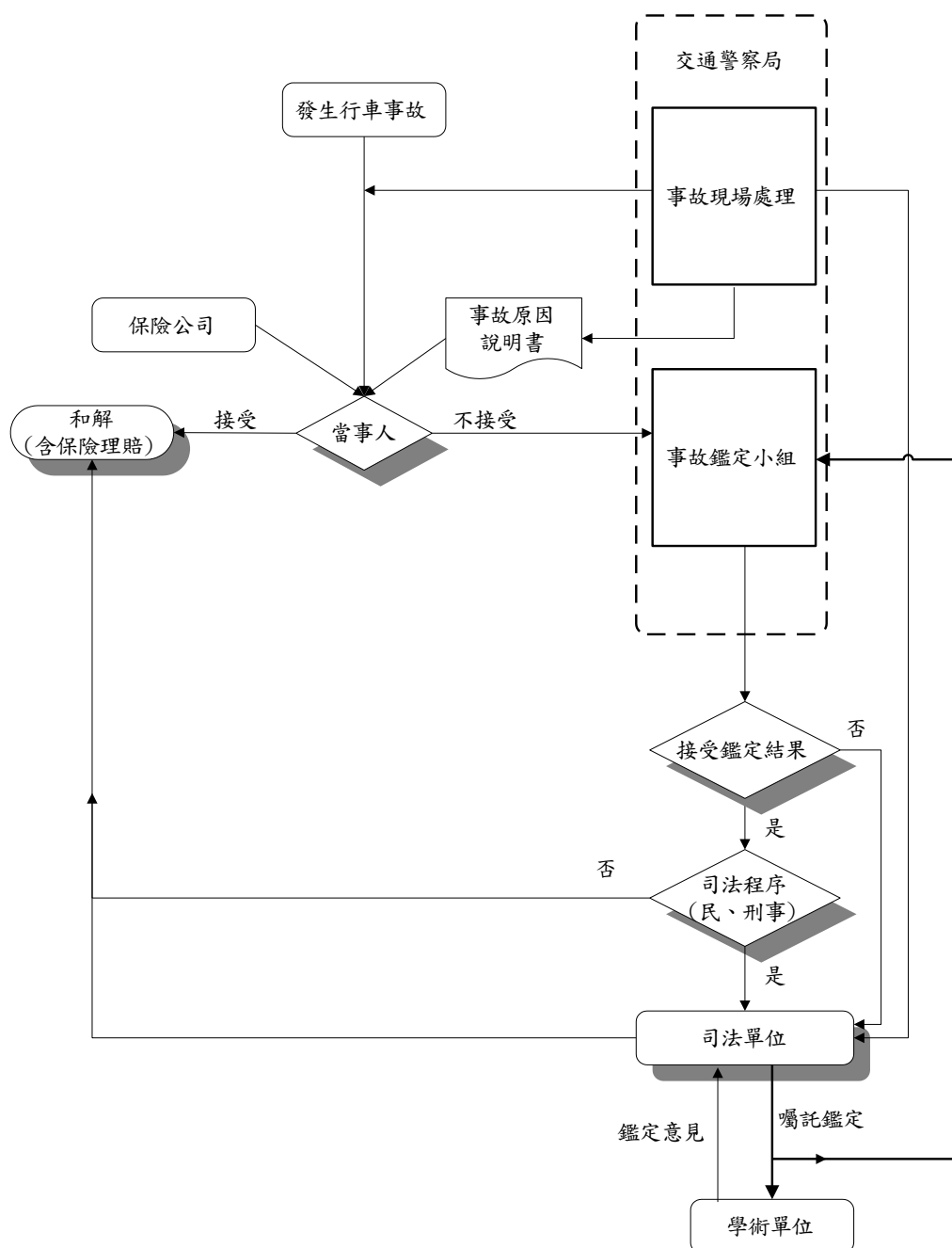


圖 6-6 方案四（交通專業警察之鑑定單位）之運作機制圖

3. 單一財團法人

若須實施此方案，其前提為成立一財團法人，於各地普設分支機構，

其財務來源包括政府贊助、保險費提撥、民間團體贊助及鑑定業務收費。其收費制度採事故分級收費原則，即按照事故等級訂立收費標準，以符合鑑定成本支出比例，及避免鑑定業務過度商業化。

此方案的主要優點之一為財務之自償能力佳，由於可透過立法程序擁有固定財源，以維持財團法人獨立運作之形象，亦能吸引優秀人才的加入。此外，此方案的另一項特色為鑑定設備之科學化較其他方案為佳，由於該財團法人以事故鑑定為主要業務，相關設備之投資與運用應較為積極。

此方案之運行機制如圖 6-7 所示。當交通事故發生時，由警察機關進行現場調查與跡證蒐集。若為重大交通事故或有人員死亡時，事故案件直接移送司法單位。若為一般交通事故，而當事人可達成和解，則無須要求事故鑑定。若當事人對責任歸屬有所爭議，則可向此一財團法人提出鑑定申請。若當事人接受鑑定結果且無其他民、刑事訴訟，則可達成和解。司法單位裁決為肇事責任判定的依據。若有必要，司法單位亦可委託該財團法人或其他學術研究單位進行囑託鑑定。

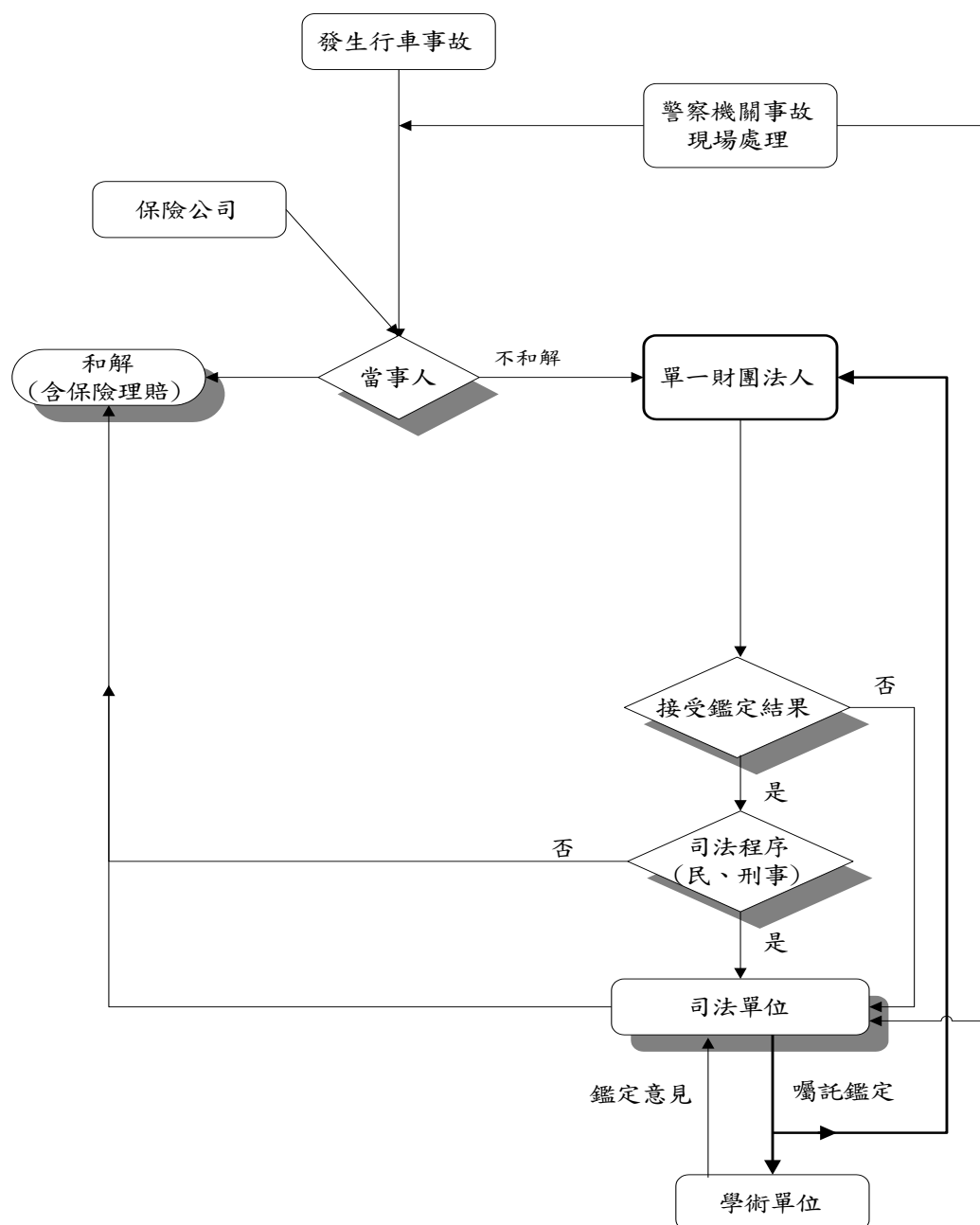


圖 6-7 方案五（單一財團法人）之運作機制圖

6.7 事故當事人對未來事故鑑定制度之期望

本研究藉由對事故當事人之問卷調查，分析事故當事人對未來事故鑑定制度變革之期望，欲從下列兩方面探討包括（1）收費制度：有鑑於台北市實施鑑定收費制度（每件 3000 元），瞭解民眾對收費制度與收費方式的看法；（2）鑑定組織經營型態：民眾對於各種事故鑑定組織經營型態的接受態度。相關調查結果如下。

1. 收費制度

根據問卷調查結果（見 3.4.4 節），在未實施鑑定收費制度的縣市中，有六成民眾表示：若能獲得較佳的事故鑑定品質，願意付費申請鑑定。由此可知，民眾願意以金錢換取專業鑑定服務。而民眾對收費方式的期望，由表 3.11 受訪民眾對收費方式的第一選擇頗為平均（按件收費、按嚴重度收費以及按事故複雜度收費分別為 35%、34%、31%），可知民眾願意接受較富彈性的收費方式，例如：按嚴重度收費、按事故複雜度收費等。藉由彈性的收費方式，當事故需要花費較多的資源（時間、人力等）進行鑑定時，則需付出較多的成本。

2. 鑑定組織經營型態

由表 6.17 可知，約 30% 的受訪者將現行鑑定會組織型態列為最後一個選擇，此表示民眾認為鑑定會於現行組織型態下的表現需要改善。此外受訪民眾在組織經營型態的偏好選擇上，有 33% 的民眾在第一偏好中選擇財團法人機構，此表示民眾最能接受「財團法人機構」的鑑定組織經營型態。推測其原因主要可能是因為在民眾認知中，財團法人（如現行消費者保護基金會）乃屬服務性質之組織，而非著重於營利，故其公正性以及效率普遍能為民眾接受。因此可知，民眾期待未來鑑定會經營型態能本著服務的精神，以類似財團法人的經營模式進行鑑定服務。再加上以財團法人的形式經營，其服務項目的變化與擴增可以較自由，而且可更多元化及多樣性，因此民眾的接受度較高。

另由問卷調查結果顯示，民眾對鑑定組織經營型態的選擇主要是根據自身鑑定經驗而做出對現行鑑定組織之評斷，並根據生活經驗推斷不同鑑定組織經營型態之優缺點。因此本研究僅將此部分民眾接受度列為參考意見。

表 6.17 民眾對鑑定組織經營型態之偏好

選項	次數統計（百分比）				
	第一選擇	第二選擇	第三選擇	第四選擇	第五選擇
現行鑑定會	20	14	15	21	30
私人鑑定公司	13	16	23	25	23
財團法人機構	33	21	21	12	13
公私並行	19	25	19	25	12
交通警察局	15	24	22	17	22

註：受訪樣本共計 131 人。分別為台北市 32 人以及其他縣市 99 人。

由圖 6-8 之統計結果顯示，專業事故鑑定人員若由民間機構以舉辦考試或課程方式培訓而成，民眾普遍認為可接受。由此可知民眾期待的是專業鑑定人員之協助，重要的是這些專業人員能夠以公正的角度來處理鑑定工作，如此即符合民眾的期望。

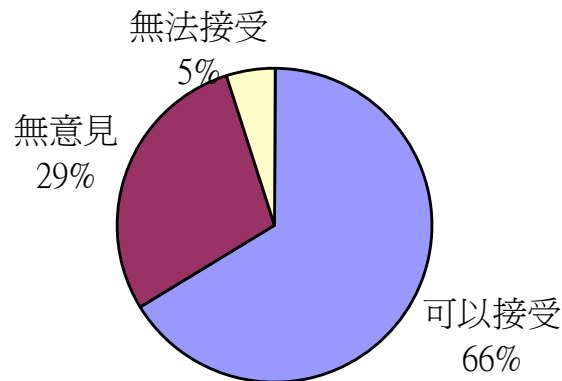


圖 6-8 民眾對專業事故鑑定人員由民間機構培訓之接受的態度

6.8 小結

本研究經由相關文獻回顧與事故鑑定專家學者之訪談，分析未來行車事故鑑定制度應達成之目標，初步擬定完善行車事故鑑定制度之評估準則與替選方案；其次，透過第一次專家學者問卷調查、專家學者座談會及本研究團隊之會後檢討進行修正，完成事故鑑定制度評估架構與替選方案研擬；並作為第二次專家學者問卷調查方案之評估資料。最後採用層級分析法與 TOPSIS 法進行制度方案評估，並參考現實環境與民間專業專業能力，針對最佳三項方案研擬運作機制。此外，本研究透過問卷調查，以瞭解事故當事人對未來鑑定制度之期望與看法。相關分析結果摘要如下：

1. 本研究認為未來的行車事故鑑定制度應達成四項目標：有效提昇行車事故鑑定品質；鑑定過程與結果應獲得大眾信任；藉由鑑定回饋機制，促進道路交通安全；制度設計與執行應符合永續經營理念。
2. 本研究針對未來鑑定制度提出五項替選方案：（1）現行鑑定會，但須合相關改善措施；（2）完全開放私人事故鑑定人員承辦鑑定業務；（3）公私並行制度，開放部份業務由民間辦理；（4）成立交通警察局與其附屬之鑑定單位；（5）單一財團法人。
3. 根據受訪專家學者之評估結果，評估準則按權重依序為：「事故資料

蒐證之專業化」(0.1240)、「鑑定人員之專業能力」(0.1165)、「民眾對交通安全認知之提昇」(0.0958)、「公正超然的立場」(0.0936)、「在職教育機制之建立」(0.0682)、「當事者權益之保障」(0.0651)、「鑑定設備之科學化」(0.0631)、「專業形象之建立」(0.0596)、「交通安全研究水準之提昇程度」(0.0552)、「組織編制之健全」(0.0528)、「道路交通安全相關知識庫的貢獻度」(0.0490)、「政府相關政策之配合程度」(0.0445)、「優秀人才之吸引」(0.0391)、「作業管理之效率化」(0.0287)、「鑑定時程之快速」(0.0249)、「財務之自償能力」(0.0198)。

4. 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、其次分別為成立交通警察局與其附屬之鑑定單位，再其次為成立單一財團法人機構、其餘依序為現行鑑定會、民間事故鑑定人員。
5. 由事故當事人之問卷調查顯示，在未實施鑑定收費制度的縣市中，民眾表示若收取鑑定費用後，仍會提出鑑定要求者約有六成，且以接受彈性之接受度最高。當事人對未來鑑定組織意見以「財團法人機構」的方式之接受度最高。此外當事人對專業事故鑑定人員若由民間機構以舉辦考試或課程方式培訓而成，呈現無法接受之比例只有 5%，普遍表現出可接受的態度。
6. 當事人對於未來鑑定組織之調查意見與專家學者有所出入，因為當事人是以其個人角度表達意見，而專家學者則須兼顧所有層面加以評估，包括提昇行車事故鑑定品質、獲得大眾信任、促進道路交通安全及永續經營等，所以兩者之調查結果會有不一致的情形出現。

本研究將專家學者問卷評估結果之最佳三個方案的主要實行措施加以整理，方案三（公私並行）如表 6.18 所示，方案四（交通專業警察之鑑定單位）如表 6.19 所示，方案五（單一財團法人）如表 6.20 所示，表中包含各方案主要實行措施、期程及權責單位，供有關單位研擬未來鑑定制度之參考。

表 6.18 方案三（公私並行）之主要實行措施

主要措施	期程	權責機構
1. 規劃建立事故鑑定人員之專業證照制度 (詳見表 8.3)	長程	交通部
2. 訂立民間事故鑑定人員之鑑定收費原則	中程	交通部

(按複雜程度收費)。		
3. 公設鑑定會建立鑑定分級制度。	短	交通部
4. 建立公設鑑定會之事故鑑定收費制度(按件收費)。	短中程	交通部

表 6.19 方案四（交通專業警察局之鑑定單位）之主要實行措施

主要措施	期程	權責機構
1. 建立專屬交通專業警察之績效考核制度	短程	警政署
2. 擴編交通專責警力	短程	警政署
3. 加強警察事故處理與資料蒐集能力	短程	警政署
4. 成立交通專業警察局	中長程	內政部
5. 在交通專業警局內成立事故鑑定小組	長程	內政部
6. 建立公設鑑定會之事故鑑定收費制度(按件收費)。	中程	交通部
7. 裁撤鑑定會、覆議會	長程	交通部
8. 建立警方之「事故原因說明書」制度	短程	交通部 警政署

表 6.20 方案五（單一財團法人）之主要實行措施

主要措施	期程	權責機構
1. 成立單一財團法人。	短中長程	各單位
2. 規劃財團法人之人員與組織編制	中長程	交通部
3. 規劃事故鑑定收費制度(按件分級收費)。	中程	交通部
4. 裁撤鑑定會、覆議會。	中程	交通部

5. 建立財團法人之財務來源（保險費、政府補助或民間團體贊助）。	長程 長程	交通部 交通部
----------------------------------	----------	------------

第七章 行車事故鑑定專業人員制度

根據前述章節分析，我國的鑑定制度在人員制度上所面臨的問題，在於專任人員欠缺良好升遷管道、人員多屬臨時聘僱、機關指派委員恐有缺失、兼任委員對於鑑定案件所投入之時間有限且鑑定人員之部分專業知識不足。經過公路法的修正，機關指派委員恐有缺失此項缺失已有改善，但其它的問題依然存在，故本研究建議採行鑑定專業人員專業證照認證制度，以解決上述之問題。

鑑定業務專業化及鑑定人員專職化應是國內未來事故鑑定人員培育與訓練的方向。事故鑑定人員實施專業證照制度，乃落實專業化及專職化的趨勢。由各國鑑定制度發現，國外大多由民間協會、財團法人或學術機構來負責鑑定業務與人員培訓並發給執照。

有鑑於目前國內相關的民間團體發展尚未成熟、一般民眾對民間團體的公正性仍有所質疑，故完善鑑定認證制度之推展，建議政府仍須介入，以辦理國家考試之方式，建立一專業證照制度，因此本章擬從專業證照回顧，來做為未來事故鑑定專業證照制度研擬之參考。

7.1 國內各專業證照之比較

目前國內之證照制度實行已有相當時日，許多行業均規定從業人員必須有專業證照。為此本研究回顧事故鑑定專業證照屬性較為相近之專業證照，包括技師、會計師、律師、醫師、建築師與社會工作師（參閱附錄十四），以瞭解主管機關對專業證照之考試審核、授權及管理的方式。透過各專業證照回顧，本研究整理國內各專業證照制度之比較如表 7.1 所示。

目前國內的專業證照可分成兩大類：一為技師類，目前共 32 科。另外一類為一般師級專業證照，如律師、會計師等等。技師類證照由行政院公共工程委員會依據技師法統一管理，其他各師級專業證照均由各自之主管機關依據個別的

表 7.1 國內各專業證照比較表

[illegible]

備註：即將取消檢覈制度。

專業師法（如律師法、會計師法等）個別管理。故由此可知，若未來事故鑑定專業人員證照歸類為技師類，立法上似乎較為簡單，只需在技師法裡增設一科事故鑑定技師科即可，但事故鑑定專業人員之相關執業事項將受技師法限制，但事故鑑定專業人員部分特性與目前的技師法不符合。若要另設一事故鑑定師（非技師類），則可為事故鑑定師量身定

做一適合之運作制度。未來若增設一事故鑑定師，亦需考慮其與交通工程技師之執業內容產生重複或衝突。

回顧各種專業證照人員之執業角色，本研究認為未來交通事故鑑定專業人員在處理事故鑑定之定位可分兩種形式：一種是以委託人的利益為主要考量，只要不違反法律、社會道德及社會正義，應以委託人的利益為主要考量，形式較類似現制中之律師。另一形式則是事故鑑定專業人員應為公正第三者，不代表任何一方來為事故作鑑定，此種公正的立場較類似會計師及醫師執業上之角色，舉例來說，如當事者有傷害糾紛或公司財產糾紛時，法院可請醫師或會計師來法庭上作公正專家證詞。

目前國內的專業證照制度主要以考試為主，對於職前訓練較為不足。部分證照規定應受職前訓練（如律師），部分規定應有工作經驗（如會計師），其他亦有不需考前訓練之證照授與。對於職後訓練方面，目前各專業證照的執業執照皆規定應定期進行換照，並透過換照機制檢核其工作經驗與在職進修訓練。故未來在建立事故鑑定專業證照制度時，建議應詳細規劃其職前與職後訓練，以避免空有證照而無專業。

7.2 未來事故鑑定專業證照制度之研擬

本研究根據前述章節對於各國事故鑑定制度、國內專業證照制度之比較，透過專家學者問卷調查與專家學者座談，收集相關交通事故鑑定制度意見，再配合本研究整理之事故鑑定專業人員培育流程之工作項目（已於 5.3.2.1 已詳細說明之），研擬事故鑑定專業證照制度方式。依據上述工作研擬出未來事故鑑定專業證照制度，初擬以下三種證照制度，分別為事故鑑定師制度、交通工程技師執業範圍增列事故鑑定的業務，以及民間自行設立鑑定專業證照制度，分述各制度的流程如下。

7.2.1 事故鑑定師

針對本研究規劃出以設立專業之事故鑑定師制度之運行機制如圖 7-1，說明如下。

1. 考前訓練

研擬事故鑑定師考照前訓練，包括建議教育部推動國內各大專院校與行車事故鑑定相關之學系（如交通、運輸、物理等系），開設事故鑑定相關學程。及主管機關認可之事故鑑定相關組織，其可開設事故鑑定相關課程，供各行各業有志之士，報名參加訓練。

考前訓練將連接篩選審核人才之資格，即需具有國內各大專院校與事故鑑定相關科系畢業，且修過事故鑑定學程者、或國內各大專學院校畢業且完成由民間事故鑑定相關協（學）會所開設之事故鑑定課程者，有資格參與事故鑑定師級考試。

2. 篩選審核人才

在篩選人才進入方面，除考前訓練之外，主要同於目前國內其它師級考試，透過考試院主辦之事故鑑定師級考試來篩選審核人才，合格者應向主管機關登錄後申請其證照。

3. 考後職前訓練

由於事故鑑定人員其工作經驗累積對未來承辦相關業務具有影響性，因此本研究設計事故鑑定師需接受正式執業前的訓練。而訓練機制分成三類，一、私人事故鑑定師事務所實習兩年以上。二、在政府事故鑑定或交通安全相關組織實習兩年以上。三、於國內交通安全及事故鑑定相關的學會或組織實習兩年以上。

4. 認證授權機制

當事故人員完成職前訓練，再由主管機關審核其資格，以取得執業執照，正式成為具有專業證照及執業執照之事故鑑定師。

5. 執業範圍

未來事故鑑定師執業範圍如下：自行（或合夥）開設民

間事故鑑定公司（事務所），或受聘於此類公司（事務所）負責行事故鑑定工作，亦可受託提供法律訴訟所需的鑑定報告。或受聘於保險公司或交通公司（例如客運公司、或計程車公司等）負責事故糾紛鑑定、保險理賠等業務。亦可任職於政府機管，主管交通安全與事故鑑定相關之部門，如公路局、監理所、車輛事故鑑定委員會、或未來民間鑑定事務所之主管機關等。或任職於國內交通安全或事故鑑定相關之協會與組織。

6. 在職定期訓練

有鑑於事故鑑定亦注重經驗累積與傳承，加上鑑定技術發展迅速，故未來事故鑑定師的在職訓練相當重要。本研究建議在未來建立事故鑑定師，其換照制度採用積分制。所謂積分制簡單說就是將事故鑑定師在領取執業執照的期間，可因參與或處理過的案件與鑑定過程的績效，及任職時間或任教於鑑定相關課程等，獲得積分權重，若積分不足必須接受主管機關、或主管機關委託之民間事故鑑定及交通安全相關機構所辦理的練課程來補足。此在職訓練機制除可加強事故鑑定師的專業知識與技術之外，亦具有實施彈性並收充分落實之效。

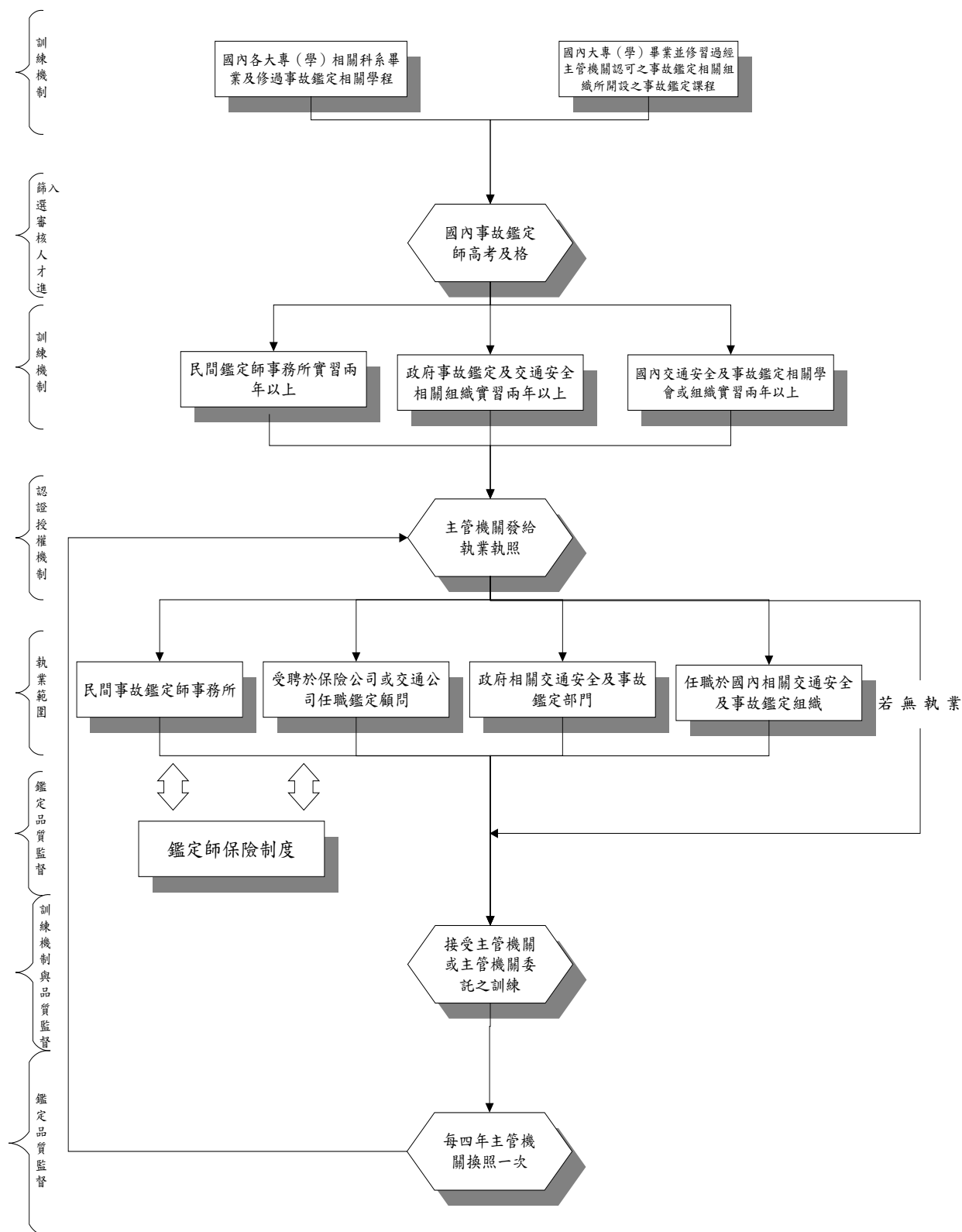
7. 鑑定品質監督

在鑑定品質監督方面，由於事故鑑定師在換照之前的均需通過執業證明與訓練證明的審核，故主管機關在換照時的審核就會完成事故鑑定師的鑑定品質監督。倘若事故鑑定師涉及職責上的疏忽或違法，可責付主管機關或事故鑑定師懲戒委員會進行調查及懲戒事項。

8. 過失賠償

行政院公共工程委員會有意推動未來技師執行業務必須對當事人投保的立法工作，故本研究建議行車事故鑑定師亦可比照辦理。若當事人因鑑定師作業疏失而權益受損，可以申請保險理賠。而事故鑑定師鑑定品質不佳、業務過失過多，保險公司可提高其保費或拒保，經由保險制度的加入除可

保障當事人的權益，亦可建立監督鑑定品質之機制。



開辦專業事故鑑定師證照之制度，仍須相關配套措施方能執行。首先教育部應推動各大專學相關科系開設事故鑑定相關學程以讓學生選修，再則審視民間的事故鑑定及交通安全相關組織尚未成熟且普及，推動過程尚待政府加以輔導。不可諱言的，一個完善的事故鑑定制度必伴隨著一個完善的保險制度，目前國內的保險制度實不完善，保費過低、投保率過低以及保險公司對於車禍處理意願不高等課題，皆與事故鑑定制度環環相扣。故建議未來政府可透過提高保費、增強制責任險範圍，或規定保險公司在處理相關車禍鑑定時需有專業之事故鑑定師處理。此外，辦理事故鑑定課程可參考國外一些相關組織或協會的課程，如美國的 ACTAR 等組織，參考課程簡介如附錄八。

7.2.2 交通工程技師執業範圍增列鑑定業務

以交通工程技師擴編執業範圍之方式，為本研究提出之第二類鑑定專業證照制度方案，主要依循之相關法律為目前已頒佈實施之技師法。關於交通工程技師執行事故鑑定業務之制度運作機制，如圖 7-2 所述，詳細說明如下。

1. 考前訓練部分

依據技師法，交通工程技師主要由各大專院校相關科系開設相關課程協助訓練，經由國內各大專院校相關科系畢業即有報考資格。目前規定之相關科系包括交通、交通管理、交通管理科學、交通工程與管理、運輸工程與管理、土木工程、水利工程、水利及海洋工程、河海工程、都市計畫、機械工程、動力機械（工程）、造船工程、營建工程、工業工程、公共工程科土木組、航空工程、工業工程與管理、航太工程、農業機械工程、車輛工程（技術）各科系。

未來由於執業範圍納入事故鑑定業務，故建議納入與事故鑑定有關之科系，此外，教育部應推動各科系開設教授與事故鑑定相關的課程或學程。在考試科目上，也建議應增加與事故鑑定相關之考試科目，以利篩選之功效。

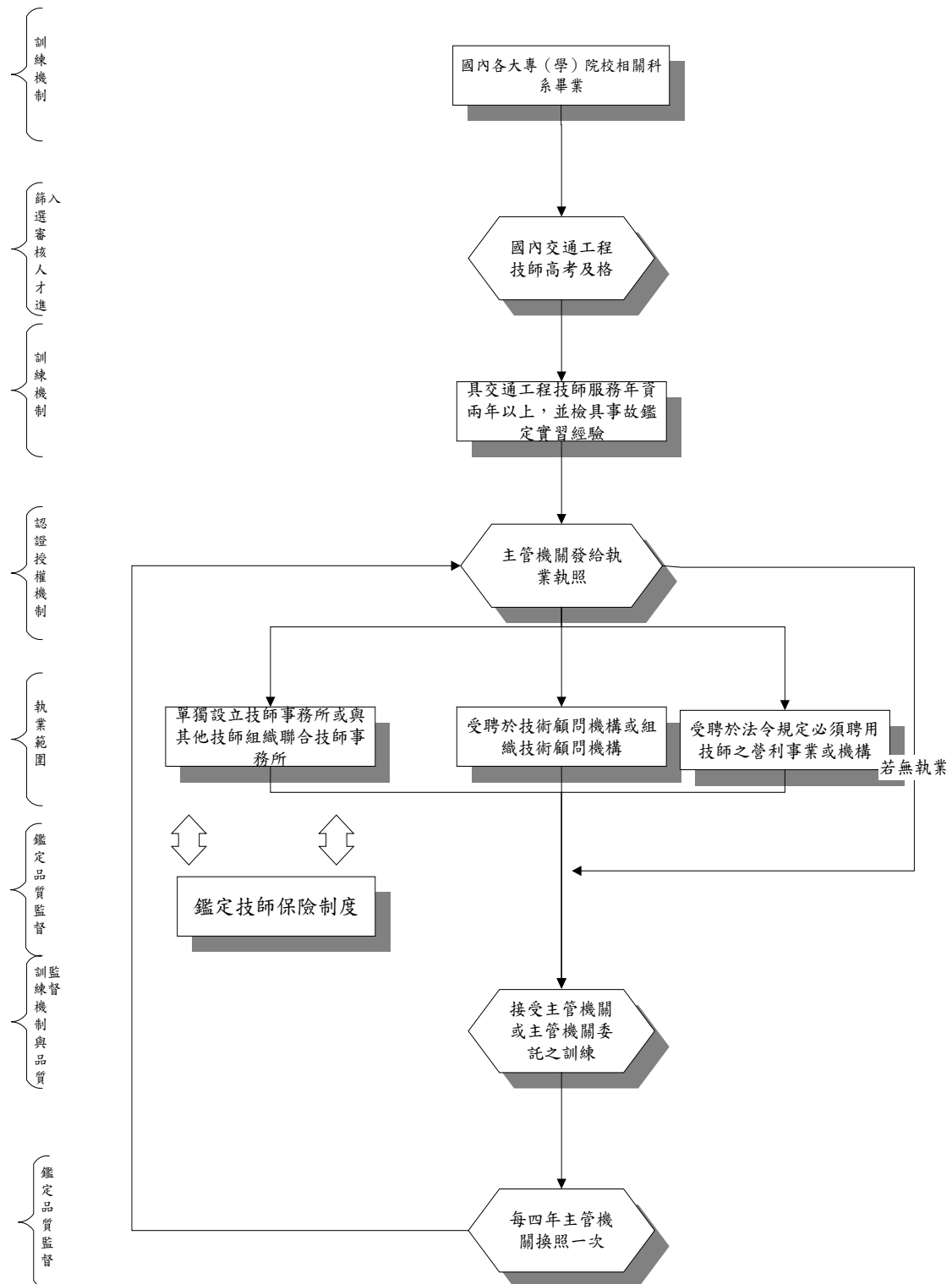


圖 7-2 交通工程技師擴編執業範圍

2. 考後職前訓練部分

由於交通工程技師執業範圍廣泛，事故鑑定只是其中一項業務，為確保未來交通工程技師在執行鑑定業務之前能有相當之實務經驗，故建議未來交通工程技師執行鑑定業務前，應需規定其有相當之鑑定實務經驗（例如需參與過多少件事故鑑定案件），才可從事事故鑑定相關業務。

3. 認證授權機制

當事人完成考試職前訓練後，再由主管機關行政院公共工程委員會審其資格，發給交通工程技師執業執照，授予交通工程技師的相關職權，正式成為具有專業證照及執業執照之交通工程技師。

4. 執業範圍

有關交通工程技師執業範圍除了根據技師法的相關規定，將擴編交通事故鑑定業務，包括事故資料蒐證、當事者法律諮詢、事故鑑定與協助當事人出庭法庭作證。根據技師法技師之執業方式有三種，分別為單獨設立技師事務所或與其他技師組織聯合技師事務所、受聘於技術顧問機構或組織技術顧問機構、以及受聘於法令規定必須聘用技師之營利事業或機構。

5. 在職定期訓練

本研究建議在未來之技師換照條件，其換照制度可採用與前述事故鑑定師同樣之積分制，不過由於交通工程技師執業範圍不像事故鑑定師為單一執業範圍，其範圍較廣泛，故在實行積分制之換照制度時，建議其訓練課程除交通工程技師一般專業科目外，亦需包含事故鑑定相關學程，以達職後定期訓練之功效。

6. 鑑定品質監督

在鑑定品質監督方面，由於交通工程技師在換照之前均需通過執業證明與訓練證明的審核，訓練過程亦包含事故鑑定相關訓練，故主管機關在換照時的審核就會完成交通工程

技師的鑑定品質監督。在懲戒方面倘若交通工程技師有職責上的疏忽或違法，則可由當事人申請主管機關行政院公共工程委員會或交通工程技師懲戒委員會來審查及處理相關懲戒事項。

7. 過失賠償部分

如前所述，本研究建議採行行政院公共工程委員會目前推動之技師保險制度。若因技師作業上的疏失而導致當事人的損失，當事人可以申請保險理賠。而技師若鑑定品質不佳、業務過失過多保險公司可提高其保費或拒保。故保險制度的加入除了可以保障當事人的權益，也可監督技師的品質。若未來技師法規定技師均需加入此種保險，交通工程技師亦需加入。

在訓練機制和鑑定品質監督上，由於鑑定業務只是交通工程技師執業範圍之一部分，故無法如事故鑑定師作專門之訓練及完善之品質監督，且未來無法專門為交通工程技師另設一法，必須依照技師法，故較無法為事故鑑定量身定做之，此為其缺點。但其優點為就目前而言，其可行性最高，因與現行制度差異最小，所需增修法律部分及制度變動部分均最少，為立即可積極規劃推動之制度。

7.2.3 民間組織認定資格

國外之鑑定證照制度多由民間組織辦理，政府甚少有介入，如美國與加拿大之 ACTAR 組織，就是一完善民間事故鑑定協會。國內由政府主辦證照制度實行已久，一般民眾普遍接受政府認證之權威性，對民間組織之公正性仍有所質疑。且就事故鑑定而言，目前國內之民間組織尚未完善，目前只有中華民國車輛交通事故鑑定技術研究學會之規模較完整。

基於我國民情與現行制度，針對未來如採行由民間組織主辦事故鑑定證照制度，本研究研擬整體作業流程如圖 7-3。

1. 考前訓練機制

訓練機制建議由民間事故鑑定相關組織或學會舉辦事故

鑑定專業養成學程，參與者為有志於事故鑑定之各領域專才，課程內容與講師聘請事項責付各民間組織自行規劃。交由民間組織協會經營之最大之精神，乃是期望藉由市場自由競爭，政府可減少干預及負擔，故主管機關對各民間組織協會之授課內容與制度基本上應採取自由開放的態度，各組織協會自行設計課程內容、授課進度、修習時間、考試制度等。交由市場自由競爭的結果各組織協會當會自我要求及精進，以防被市場淘汰，此也是開放民營最主要的精神。

2. 篩選審核人才

在篩選審核人才進入方面，交由各民間組織協會自行辦理，但原則上建議可採用學分制或考試制，學分制即學員修完規定之課程，且符合各課程要求取得學分，在修完足夠之規定學分後，可獲得該組織協會之認證資格。考試制為學員在修習完規定之課程後，即可參與該組織協會辦理之認證考試，通過考試者即有資格申請該組織協會之認證。如同訓練機制，篩選審核人才亦交由市場自由競爭，由各組織協會自行設計篩選考試辦法。

3. 考後職前訓練

如前所述，豐富之經驗可提高事故鑑定之品質，故本研究建議若未來由民間組織認證，政府亦能規定各民間組織將專業證照及執業執照分開發行，當取得專業證照後，若能經過兩年之實習訓練證明後，才能發給執業執照，亦才能執行其業務。如此才能確保考後職前訓練之功效，亦可確保事故鑑定專業人員在執業前能有相當之實務經驗。執業執照未來亦可作為鑑定品質監督與再訓練之換照條件。

4. 認證授權機制

在認證授權機制上，由主管機關（交通部）授予各合格之事故鑑定相關組織協會認證之權力，但由於此為民間機關認證，此證照並不能代表政府單位行使公權力，僅能代表民間機關認可之資格。

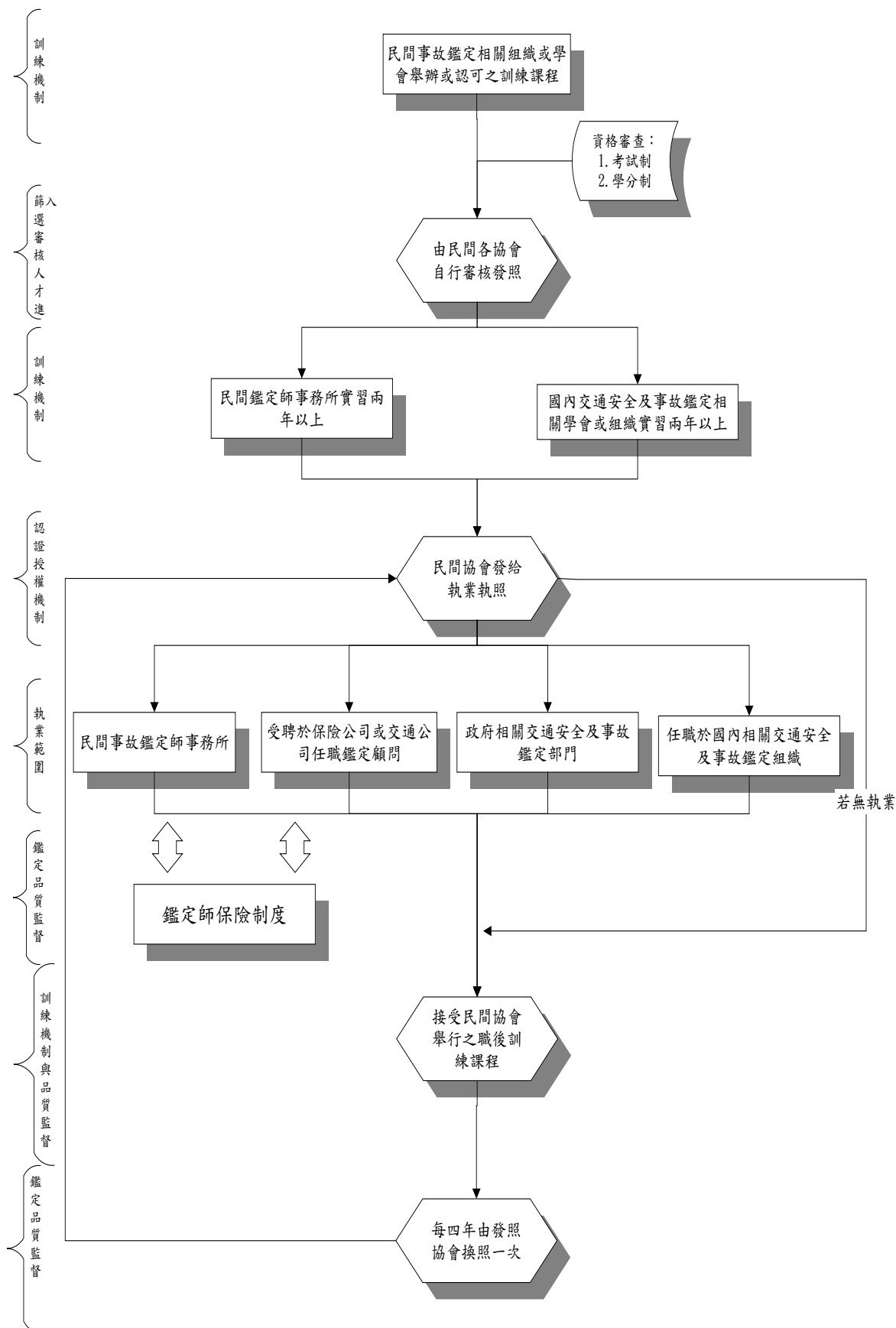


圖 7-3 民間組織認證

5. 執業範圍

在執業範圍方面，未來民間事故專業鑑定人員執業範圍與事故鑑定師類似，大致可分為四種方式，且四種方式皆可並行不悖。首先是可自行或合夥開設民間事故鑑定公司（事務所），有執照之事故鑑定人員可受聘於此類公司（事務所）來進行事故鑑定工作。類似於目前之律師事務所，由當事者或當事者律師代表委託有執照之事故鑑定專業人員來進行事故鑑定，以做為未來委託人進行法庭訴訟之呈堂證供。第二是可受聘於保險公司擔任其車禍賠償事故鑑定顧問或處理專員、或者也可任職於交通公司如客運公司、計程車公司等擔任其事故糾紛鑑定顧問、保險理賠處理專員等。第三是專門事故鑑定人員也可任職於政府之交通安全與事故鑑定相關部門，如公路局、監理所、車輛事故鑑定委員會、或未來民間鑑定事務所之主管機關等。主要協助政府處理鑑定相關業務，若遇重大車禍、牽扯到國家賠償或交通安全措施不良之相關車禍事故，則可代表政府進行調查。第四也可任職於國內交通安全或事故鑑定相關之協會與組織，擔任其工作人員或課程講師。

6. 在職定期訓練

民間事故鑑定專業人員之在職訓練建議也可採行與事故鑑定師相同之換照積分制，每四年規定換照時必須積滿一定分數才可換照，積分的方法可透過在職之執業證明、參與鑑定課程教授之授課證明進行抵換。積分不足則必須參與一樣由民間事故鑑定相關組織協會所主辦之訓練課程，修習完後即可取得修課證明，如此可確保未來民間事故鑑定專業人員能確保其專業性且技術能精益求精。

7. 鑑定品質監督

在鑑定品質監督方面，由於交給民營的精神就是交由市場自由競爭，故除政府規定之換照期限外，其品質監督應交由社會大眾，品質不好之鑑定人員將會自然淘汰，而各鑑定人員及各組織協會為確保其品質，也會加強其訓練機制及篩選人才。

8. 過失賠償部分

在事故鑑定師因過失而賠償當事人的方面，亦如前所述，本研究建議採用訪問目前技師之主管機關行政院公共工程委員會時，所得知未來技師將採行之保險制度，詳細內容請參閱前述之事故鑑定師制度。

民間事故鑑定專業人員制度涉及較多法律條文增修及制度層面改變，政策實施較具困難性。但由於其優點為可減少政府負擔，並且市場機制強烈，對於事故鑑定技術發展性為三個方案最佳者。

7.2.4 交通部招考鑑定人員

本研究原有意設計另一制度，由交通部自行招考事故鑑定人員，不透過考試院舉辦國家考試，主要是參考交通部曾舉辦電信人員招考之前例，認為未來鑑定人員也可仿照此例。

但根據本研究單位與交通部中華電信（現為民營）訪問得知，目前（民營前）之電信總局之任用辦法均為透過電信特考或高普考。之前之電信人員甄選主要是因為於60、70年代為因應經濟社會的急遽發展，為滿足大眾對電話需求，電信建設、營運的擴充均需投入大量的人力，而透過電信特考等國家考試補充人力緩不濟急，乃自訂管理辦法，經報奉交通部核准並授權由其自行辦理公開招考或與大專院校、高初職辦理獎學金或建教合作，進用業務服務員或實習員佐（嗣後改稱建技教員佐）分別擔任話務值機、電信機線建設維護等工作。自勞基法實施後彼等均統稱為不定期僱用人員，但仍須經過電信特考或高普考試始正式取得交通事業人員資格。由於前文曾提及由交通部招考電信人員之法，但本研究認為此法就目前法令規定及社會狀況已不可行，故在此做說明。

7.3 小結

本研究根據事故鑑定人員培育工作項目、國內各專業證照制度回顧、以及專家學者問卷調查與座談結果，研擬四個

事故鑑定人員專業證照制度，除了第四個制度未能符合現有法令規定而不具政策實施可行性，其它三個制度均為可行。

事故鑑定師制度，必須修訂一事故鑑定師法，明訂其主管機關、制度內容、執業範圍、業務及責任、公會設置辦法和過失懲罰等細項，經由交通部審核後，再交由立法院三讀通過。雖然設立一事故鑑定師法可為未來理想之事故鑑定量身定做，但立新法之過程相當繁雜漫長，絕非一蹴可及，且市場需求量也尚未完全確定是否足夠設立一專門事故鑑定師，貿然設立，可能導致新制度不適應於社會現況而遭淘汰，故於現階段未必可行。

本研究建議先由交通工程技師擴編其職業範圍，將事故鑑定業務增列之，由於交通工程技師目前已明文規定於技師法，故只需增修其執業範圍，變動較小，其可行性較高。且交通工程技師辦理鑑定業務可作為未來設立事故鑑定師制度的鑑定業務之市場需求量做一預測。若鑑定業務量到達一定程度，可考慮事故鑑定師制度之建立。

故本研究研擬之三個未來事故鑑定證照制度與執行業務方案中，建議以交通工程技師執業範圍納入事故鑑定業務為本研究建議之現階段可行方案。若等到事故鑑定業務市場需求足夠時，則建議可採事故鑑定師制度。再進一步，至未來民間事故鑑定相關協（學）會及車禍事故保險制度漸趨於成熟完善，此時政府可逐步減少干預及負擔，即可建議由民間協會認證制度為未來之理想方案。

第八章 行車事故鑑定制度規劃措施與推動期程

本研究經一系列之分析與探討，特針對「事故現場處理與跡證蒐集」、「理想事故鑑定制度」、「事故鑑定專業人員培育制度」、「鑑定技術支援與回饋」等四大主題，研提其細部規劃課題與具體推動措施和期程供各權責機關參佐。整體內容詳述於表 8.1 至表 8.4。

表 8.1 事故現場處理與跡證蒐集之規劃設計與建議

	內容說明	期程				權責機構
		已進行	短程	中程	長程	
規劃課題	1. 交通警察行政體系健全化。 2. 警方事故現場處理準則化。 3. 警方事故處理能力專業化。 4. 交通事故分級處理制度化。 5. 現場蒐證資料品質優質化。 6. 事故現場跡證保全規範化。 7. 警方事故處理資料公開化。 8. 事故現場處理設備現代化。 9. 民眾認知程度提昇普及化。 10. 汽車保險理賠制度健全化。		◎ ◎ ◎ ◎ ◎ ◎ ◎ ◎ ◎ ◎	◎ ◎ <		

備註：「已進行」意指現行制度已實行中，但仍須就不足之處加以改善。

表 8.2 理想事故鑑定制度之規劃設計與建議

	內容說明	期程				權責機構
		已進行	短程	中程	長程	
規劃課題	1. 事故鑑定設備與技術提昇。	◎	◎	◎		交通部
	2. 建立事故鑑定收費制度（公：按件收費；私：按複雜程度收費）。	◎	◎	◎		交通部
	3. 建議公設鑑定會建立鑑定分級制度。		◎	◎		交通部
	4. 裁撤覆議會。				◎	交通部
具體推動措施	1. 鑑定連線作業行政電腦化。	◎				交通部
	2. 增購鑑定軟硬體設備，以利科學鑑定，如購買事故重建電腦軟體。		◎			交通部
	3. 開設電腦軟體教學課程。		◎			交通部
	4. 增加與國外技術交流之機會。	◎	◎	◎		交通部
	5. 由鑑定機構或研究單位定期出版有關鑑定相關資訊與技術之期刊。		◎			交通部
	6. 建立鑑定資料庫，以利各項重建與鑑定技術交流。			◎		交通部
	7. 編訂鑑定作業指導手冊。					
	8. 定期舉辦研討會與相關課程，廣邀實務、學術界進行事故重建與鑑定技術交流。	◎	◎	◎		交通部 警政署
	9. 提撥部份鑑定收費作為相關研究經費					
	10. 建立公設鑑定會採用每件收費 3000 元。			◎	◎	交通部
	11. 訂立民間事故人員事故重建、現場調查收費單價之上下限。			◎		交通部
	12. 訂立民間事故人員出庭作證、法規諮詢等收費之上下限。			◎		交通部
	13. 修改「道路交通事故處理辦法」第十八條與各鑑定會之組織程與作業要點，A2 及 A3 案件採獨審作業制；A1 及覆議案件採合議作業制。			◎	◎	交通部 省市市政府
	14. 主任委員採專任制。	◎				交通部
	15. 修改「道路交通事故處理辦法」第十八條，裁撤覆議會。				◎	交通部

	內容說明	期程				權責機構
		已進行	短程	中程	長程	
規劃課題	1. 交通安全資料完備化 2. 有效彙編行車事故案件資料 3. 進行行車事故之統計分析 4. 建立肇事訴訟判例與重大肇事個案分析資料庫 5. 實務經驗傳承與廣泛傳播。	◎	◎	◎		交通部 警政署 交通部 法務部 交通部
具體推動措施	1. 鑑定及事故現場處理作業程序，應規定包含後續之資料彙編與建檔。 2. 警政機關建立事故處理資料庫，並分級處理重大和一般事故。 3. 成立鑑定事務之專門財團法人，統籌整理交通安全資料與事故統計分析，並開辦鑑定人員培訓課程。 4. 定期舉辦鑑定實務研討會議，交流鑑定實務心得。 5. 編寫行車事故鑑定專刊，刊載重大案件判例並接受專業投稿。 6. 審核並頒發年度優良鑑定人員獎勵。 7. 各地方法院（交通法庭）定期邀請優良鑑定人員舉行講座。 8. 公設鑑定組織應編寫具代表性之個案鑑定分析教案，供開辦鑑定相關課程之機關學校參考使用。		◎	◎	◎	警政署 警政署 內政部 交通部 交通部 交通部 交通部 法務部 交通部

第九章 結論與建議

本研究以提昇行車事故鑑定品質為基本前提，輔以符合社會公平正義與避免鑑定資源不當浪費之要求，比較各種鑑定(專業人員)制度之優劣，建議可採行之鑑定(專業人員)制度，提出具體結論與建議。

9.1 結論

1. 本研究透過對當事人問卷調查後，顯示當事人對事故從發生、蒐證至鑑定的意見如下：

- (1) 民眾對警方蒐證以及鑑定過程有超過半數的人表示不滿意。民眾最感困擾的項目包括警方攝影的照片不甚清楚(甚至缺乏現場攝影)、對申請鑑定手續不夠清楚、事故調查表不易取得。
- (2) 台北市民眾認為除了按件收費外，可以考慮按事故嚴重程度收取不同之鑑定費用。而其他縣市民眾則認為若有良好鑑定品質，願付費提出鑑定申請。
- (3) 當事人在事故鑑定的過程中，亟需有人從旁協助了解案情並闡述相關責任義務。民眾期待能擴增鑑定服務項目，包括提供諮詢服務、專業人員之案情講解，協助民眾進行鑑定後相關的作證辯護等。
- (4) 當事人所需之諮詢項目首推「相關法規諮詢」，其次依序為「鑑定申請手續的講解」、「調解糾紛」、「建立案例判決資料庫以供民眾查詢」。
- (5) 民眾最能接受之事故鑑定組織為「財團法人機構」的經營方式。可能民眾認為財團法人如現行消費者

保護基金會屬服務性質，而非營利性質。

2. 影響鑑定品質之主要外在影響因素為「非專業蒐證」及「民眾認知不足」。而內在因素的組織、人員及設備問題則屬政府相關行政體系與制度本身設計所造成，有賴於重新評估整個鑑定制度，建立人員培訓制度，及改善鑑定設備，方能有效解決問題。
3. 各國交通事故發生後，當事人多先以警方提供之事故調查報告作為調解糾紛之依據，若雙方有異議時再委託事故重建專業人員進行分析，以作為訴訟之辯護佐證。日本則是由財團法人與學術研究機構從事事故重建，並在全國普設事故調解會，以保障弱勢族群權益。各國並無類似我國設有公設鑑定會之作法。
4. 本研究利用分析層級法（AHP）與 TOPSIS 法，評選出事故鑑定制度最佳方案為「公私並行」，即開放部份業務由民間辦理；其次為成立「交通專業警察局」，並負責全部事故處理與鑑定工作；再其次為成立財團法人；其餘依序為保留現行鑑定會、開放民間事故鑑定人員。
5. 交通事故鑑定專業人員培育流程之工作項目，包括吸引人才之進入、篩選審核人才之進入、訓練機制之建立、認證授權機制之建立、執業範圍之界定以及鑑定品質之監督等六項工作項目：
 - （1）要吸引人才進入之要件包括，必須要有足夠市場需求、良好之職業地位以及專業之發揮。
 - （2）篩選審核人才之管道包括舉辦事故鑑定師國家考

試、現有交通工程技師執業範圍納入事故鑑定業務、及交由民間協(學)會機構來篩選及審核人才。

- (3) 訓練機制包括考前資格要求、考後職前訓練、及在職定期訓練。考前訓練交由各大專院校或民間事故鑑定協(學)會，考後職前訓練著重於實務經驗的養成，可委由具事故鑑定實習機會之機構執行，而在職定期訓練則藉由換照規定加以管制。
- (4) 事故鑑定專業人員之篩選審核機構若為政府機構，則由其相關主管機關來進行認證與授權。篩選審核機構若為民間機構，則由民間機構自行認證，但不能予以授權。
- (5) 未來鑑定人員之執業方式以專任為主要考量。其型態包括自行或合夥開設民間事故鑑定公司、任職於政府之交通安全與事故鑑定相關部門或任職於民間事故鑑定相關協會等。
- (6) 專業人員鑑定品質監督可由民間監督或政府監督。執行上可採換照積分制度並配合在職定期訓練。

6. 規劃三個事故鑑定專業人員證照制度之方案，分別為事故鑑定師制度、交通工程技師執業範圍增設事故鑑定業務制度、及開放由民間協會認證制度，其制度內容如下表 9.1 所示。

表 9.1 事故鑑定專業證照制度比較表

	事故鑑定師制度	交通工程技師執業範圍納入鑑定業務	民間組織認證
考前訓練	<ul style="list-style-type: none"> ● 大專（學）與事故鑑定相關科系。 ● 民間事故鑑定相關協（學）會。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 依技師法規定之交通工程技師報考資格。 ● 大專院校相關科系增加事故鑑定相關課程。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 民間事故鑑定相關協（學）會訓練。
篩選審核人才	<ul style="list-style-type: none"> ● 考試院主辦之事故鑑定師考試及格。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 由考試院主辦之交通工程技師考試合格。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 由各民間事故鑑定相關協（學）會自行審核人才。 ● 交由市場自由競爭。
考後職前訓練	<ul style="list-style-type: none"> ● 私人事故鑑定事務所。 ● 政府事故鑑定及交通安全相關組織。 ● 民間與事故鑑定相關協（學）會或組織。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 與技師法規定之技師職前訓練同。 ● 增加事故鑑定實習業務。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 規定取得證照後需有實習經驗使得領取執業執照
認證授權機制	<ul style="list-style-type: none"> ● 由主管機關（交通部）認證授權。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 由主管機關行政院公共工程委員會認證授權。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 由事業主管機關交通部授予各合格之事故鑑定相關協（學）會認證權力。 ● 此證照不能代表政府單位行使公權力，僅能代表民間組織認可之資格。
執業範圍	<ul style="list-style-type: none"> ● 自行或合夥開設民間事故鑑定事務所。 ● 受聘於交通或保險公司承辦交通事故處理。 ● 任職於民間事故鑑定相關協（學）會。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 同技師法規定之交通工程技師執業範圍。 ● 納入事故鑑定相關業務。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自行或合夥開設民間事故鑑定事務所。 ● 受聘於交通或保險公司承辦交通事故處理。 ● 任職於民間事故鑑定相關協（學）會。
在職定期訓練	<ul style="list-style-type: none"> ● 採定期訓練配合換照積分制度。 ● 由民間事故鑑定協（學）會及學校機關承辦訓練課程。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 採定期訓練配合換照積分制度。 ● 訓練課程應納入鑑定學程。 ● 由民間事故鑑定協（學）會及學校機關承辦訓練課程。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 採定期訓練配合換照積分制度。 ● 由民間事故鑑定組織承辦訓練課程。
鑑定品質監督	<ul style="list-style-type: none"> ● 採換照積分制度 	<ul style="list-style-type: none"> ● 採換照積分制度 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交由市場自由競爭。 ● 政府僅規定換照期限。
過失賠償	<ul style="list-style-type: none"> ● 規定對當事人過失賠償之保險制度 	<ul style="list-style-type: none"> ● 規定對當事人過失賠償之保險制度 	<ul style="list-style-type: none"> ● 規定對當事人過失賠償之保險制度

9.2 建議

1. 本研究根據問卷分析所反映民眾之困擾與需求，認為提昇事故鑑定品質應以加強民眾之認知程度為出發點。本研究之具體建議說明如下：

- (1) 加強宣導並普及教育

A 建議政府相關單位(含警政署、交通部、教育部、新聞局等)透過資訊整合，進行系列性事故處理與鑑定之宣導活動。並輔以學校教育、國內駕駛人考照前教育、道路安全講習教育等管道進行宣傳與指導，對民眾施以事故處理、責任釐清等鑑定相關事項之教育課程，教導民眾如何處理事故及鑑定相關知識，以保障自身權益。

B 編訂「事故處理教育手冊」，提供民眾鑑定相關之知識（事故現場處理、責任釐清、申請手續、相關責任義務、保險理賠等）。

C 建議有關單位編撰事故處理與鑑定指導手冊、宣傳海報、電視、廣播、設立電話語音諮詢專線、車內加裝緊急查詢與求救系統，配合汽車導航系統、建立相關諮詢服務網站、e-wap 以及其他相關管道，提供民眾事故現場救援處理與鑑定之諮詢服務，並教育民眾事故處理知識與資訊，提昇民眾知之程度。

- (2) 成立諮詢機關

A 建議在鑑定會內成立附屬單位，或者是在監理所或其他相關政府機關中，成立事故處理與事故鑑定諮詢機關，提供民眾相關問題之諮詢。

B 建議諮詢機關應有專人提供相關法規與鑑定申請手續諮詢，並可考慮併入調解委員會之功能，進行

調解糾紛之工作。

C 建議可統整歷年鑑定案件，建立案例判決資料庫，並將案件中私人隱密之部分資料刪除後，公開讓民眾查詢。

(3) 建議採用較具彈性之事故鑑定收費制度，以符合社會資源公平使用之原則，例如依事故嚴重度分級收費，抑或採依求償費用之固定比率收費。

2. 對提昇警察事故處理公信力之具體建議說明如下：

(1) 透過交通警察之基礎教育，並配合研討會、觀摩會或實地訓練、經驗承傳等方式，增加警察事故現場處理之專業能力。

(2) 建議各級警察機關配置合理之交通警察員額，並成立專責之交通事故處理小組。

(3) 警方事故現場處理應準則化、作業程序化、表格格式化，並標明表格資料必填區。（已由中央警察大學進行專案研究）

(4) 警方建立事故資料公開化機制，提供當事人於事故發生二十四小時即可取得相關資料影本之管道，並應積極宣導使民眾清楚瞭解且便利取得。

(5) 在合乎網路安全性之前提下，提供民眾可經由網路查詢或其他方式取得當事人相關資料及作業進度之管道。

(6) 建議警方編列預算或申請專案補助採購先進事故處理設備。

- (7) 建議建立事故分級處理制度，「A3」類交通案件由轄區員警處理，「A1」及「A2」案件則由專責交通事故處理小組負責。
- (8) 建議成立直接隸屬於警政署之交通警察局。並重新檢討警察勤務制度、監督管理與考核制度、人事升遷制度，藉以吸引優秀人才進入，提昇事故處理能力。
3. 建議未來在車輛裝設行車記錄器與汽車導航系統，偵測異常狀況之前三十分鐘之車輛運作情形。並在易肇事地點可加裝智慧型先進錄影系統，根據偵測車流異常現象，自動錄影保留事故相關資料。此外，建議政府宣導各社區委員會，裝設結合交通及治安之社區化錄影系統，捕捉易肇事路段與交叉路口之事故發生情形。而在易違規肇事之交叉路口可視需要增設違規闖越紅燈偵測系統，既可執行違規舉發，亦可達到作為事故鑑定參考證據之雙重效果。
4. 建請交通部應編列預算添購先進之鑑定設備，以提昇鑑定科學化，包括事故重建之電腦軟體、電腦動畫之相關軟體程式、事故現場照明設備、錄影與攝影配備等，亦應配合開設電腦軟體教學課程。
5. 為求事故鑑定作業虛擬化與人員培訓網路化，建議鑑定會規劃網路鑑定作業機制，進行資訊傳輸，提昇鑑定時效。另外，在鑑定人員培訓方面，建議與學校、協會相關機構進行「策略聯盟」，建立鑑定人員網路培訓機制，或是成立「網路大學」開授鑑定學分班，提供進修管道。
6. 建議未來事故鑑定制度可採行「公私並行」，並建立事故鑑定分級制度，一方面就現行鑑定會之缺失加以改善，另

一方面開放民間人員（保險公司）參與事故鑑定工作。既可藉由公設鑑定會保障弱勢團體之權益，更可透過市場競爭機制，有效提昇事故鑑定人員與設備之品質。未來在鑑定品質有效提昇下，由政府或相關鑑定組織訂定收費原則與額度，建立鑑定收費制度。

7. 針對事故鑑定制度評估之最佳前三項替選方案，擬定主要實行措施如后：

- (1) 公私並行：開放部份業務由民間辦理，且長期目標為公私部門之鑑定人員須具備專業證照資格。本方案建議將 A3 案件交由當事人之承保保險公司負責，由保險公司負責財損案件之鑑定工作。A1 案件及 A2 案件仍以公設鑑定會為主。A2 案件（一般案件）原則上由專任人員彙整詳細資料，並進行分析與提出初步結果，再交由鑑定委員會議進行確認。A1 及 A2 案件（司法案件）先由專任人員彙整詳細資料，再交由鑑定會之委員會議進行鑑定。收費制度採按件收費。
- (2) 交通警察局之鑑定單位：成立交通專業警察局，並成立附屬之事故鑑定小組，裁撤現行鑑定會與覆議會，所有事故處理與事後鑑定工作皆由該交通專業警察局負責，其收費制度採按件收費，事故鑑定小組由受過鑑定技術及交通安全專業訓練之人員擔任。
- (3) 財團法人：成立一財團法人，裁撤現行鑑定會與覆議會，其收費制度採按件分級收費，其財務來源可能是政府、民間團體贊助或保險費收入等，其鑑定人員均須接受相關教育訓練。

8. 無論事故鑑定師制度、交通工程技師擴編鑑定業務制度、或由民間認證鑑定制度，均需民間事故鑑定相關協（學）會之配合或執行，故建議政府應規劃民間事故鑑定相關協會成立期程。
9. 建議依人民團體法之規定成立民間事故鑑定相關協會，並與國際較健全之學術機關或民間交通事故重建機構建立合作交流機制，以利推動鑑定專業人員之培訓及認證事宜。
10. 建議考後職前訓練的機構建議委由具事故鑑定實習機會之機構辦理，如未來的民間事故鑑定事務所、政府處理事故鑑定機關或民間事故鑑定相關協（學）會等。
11. 在職定期訓練建議可由相關主管機關、或其委託之民間協會及大專學院校辦理，讓已執業或領有執業執照卻未執業之事故鑑定人員能定期接受訓練。專業鑑定人員於換照前，需檢具中央主管機關認可之職業證明及訓練證明文件申請換發執照。若領取執照期間有執業，代表其有實務經驗，可抵部分之技術訓練課程，以確保其專業性及公信力。
12. 未來證照制度若為交通工程技師執業範圍納入事故鑑定業務，建議其事業主管機關（交通部）應與行政院公共工程委員會進行執業範圍及相關法律條文之磋商。
13. 本研究研擬之三個未來事故鑑定證照制度與執行業務方案中，建議以交通工程技師執業範圍納入事故鑑定業務為本研究建議之現階段最可行方案。若等到事故鑑定業務市場需求足夠時，則建議可採事故鑑定師制度。等到未來民

間事故鑑定相關協（學）會及行車事故保險制度漸趨成熟時，政府可逐步減少干預，而朝民間協會認證制度之理想方案發展。

14. 在國外制度蒐集方面，本研究已蒐集包括美、日、英、加、澳等國之資料，其組織各有特色，但仍有許多國家未納入本研究探討。建議後續研究可以本研究為基礎，蒐集更多國家之行車事故鑑定制度，以提供進一步之參考。
15. 在行車事故鑑定收費制度方面，本研究建議可再進行相關研究，分析民眾接受度與價格敏感度，藉此訂定合理收費。進一步之研究可考慮弱勢族群的權益，並評估設立鑑定收件門檻之可行性與實施方式。

參考文獻

- [1] 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。
- [2] 吳宗修、李明山，交通事故鑑定作業網路連線系統之建立，台灣省交通處委託，民國 89 年 3 月。
- [3] 台灣省各區車輛行車事故鑑定委員會組織規程。
- [4] 台灣省各區車輛行車事故鑑定委員會暫行組織規程。
- [5] 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。
- [6] 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。
- [7] 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。
- [8] 曾建民，我國行車事故鑑定與交通安全政策，中華民國第四屆運輸安全研討會論文集，p55-p66，民國 86 年。
- [9] 林豐福、田養民、楊智凱，行車事故現場處理時程縮短之研究。
- [10] 陳高村、陳武正，道路交通事故處理程序與鑑定制度之研究。國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國七十九年六月。
- [11] 張德峻，汽車肇事鑑定之研究，民國 86 年。
- [12] 陳高村、王文麟，事故鑑定制度面臨的問題與未來發展方向，中華民國第三屆運輸安全研討會論文集，p151-p160，民國 85 年。
- [13] 肇事鑑定技術發展沿革與新趨勢之評析，交通部運研所，民國 86 年 1 月。
- [14] 陳新彬，車輛行車事故鑑定資訊與技術需求之調查研究，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 87 年。

- [15] 張新立、吳宗修、李明山，交通事故鑑定作業資料電腦化系統，公路局新竹區監理所委託，民國八十四年五月。
- [16] 陳高村，道路交通事故處理與鑑定，民國 86 年 5 月初版。
- [17] 台灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會設置要點。
- [18] 張漢威，車禍處理與筆定實務，中壢市，民國 86 年。
- [19] 陳高村，「砂石車車禍受難者及其家屬權益保障之研究」，砂石車安全管理研討會，民國 88 年 9 月
- [20] 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。
- [21] 黃思慧，「全民健康保險最適方案評選」，國立中山大學公共事務管理研究所碩士論文，民國八十四年。
- [22] 赴日研究「汽車防護設施與安全基準」之回國報告書，交通部運輸研究所，民國八十三年八月。
- [23] 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，民國八十八年六月。
- [24] 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，民國八十八年八月。
- [25] 奉派參加瑞典交通安全國際高級研習會暨考察英國運輸與道路研究實驗室回國報告書，交通部運輸研究所，民國八十年十一月。
- [26] 技師法、技師法施行細則。
- [27] 醫師法、醫師法施行細則。
- [28] 律師法、律師法施行細則。
- [29] 會計法。
- [30] 社會工作師法、社會工作師法施行細則、社會工作師檢覈辦法。
- [31] 建築師法。
- [32] 民事訴訟法。

- [33] 刑事訴訟法。
- [34] 法院組織法。
- [35] 美國聯邦法規 23CFR Sec.1204.4 ,Highway Safety Program Guideline No.18,1997.
- [36] Denise Aquilante Johnson, A Business Analysis - The Feasibility of a Solo Practice in Traffic Accident Reconstruction, The Traffic Accident Reconstruction Origin,1998
- [37] O'Day J, Accident data quality. National Cooperative Highway research Program. Synthesis of Highway Price 192. 48p.,Transportation Research Board, Washington, DC., 1993
- [38] Fricke,Lynn B.,Traffic accident reconstruction:V.2: The traffic accident investigation mauual , Northwestern University Traffic Institute,1990
- [39] Baker,J.S. and L.B. Fricke, The traffic Accident Investigation Mauual:At-Scene Investigation and Technical Follow-up, Northwestern University Traffic Institute,1990
- [40] Dunn,William N., 「Public Policy Analysis-An Introduction」 , second edition , Prentice Hall , 1994 。
- [41] World Reconstruction Exposition 2000, <http://www.wrex2000.org/>
- [42] The Accreditation Commission for Traffic Accident Reconstruction, <http://www.actar.org/>
- [43] The International Association of Accident Reconstruction Specialists, <http://www.iaars.org/>
- [44] The Accident Reconstruction Communications Network, <http://www.accidentreconstruction.com/index.asp>
- [45] UCR Extension, <http://www.unex.ucr.edu/fis/tar.html>
- [46] Traffic Institute - Northwestern University, <http://www.northwestern.edu/nucps/>
- [47] Texas Engineering Extension Service - Texas A&M University, <http://teexweb.tamu.edu/index.html>
- [48] Institute of Police Technology and Management - University of North Florida, <http://www.unf.edu/iptm/>

- [49] The Institute of Traffic Accident Investigators, ITAI, <http://www.itai.org/>
- [50] Transport Research Laboratory, <http://www.trl.co.uk/>
- [51] Canadian Police College, <http://www.cpc.gc.ca/>
- [52] Canadian Association of Technical Accident Investigators & Reconstructionist, <http://www.catair.org/>
- [53] The Australasian and South Pacific Association of Collision Investigators, <http://www.21century.com.au/aspaci>
- [54] 曾國雄、鄧振源，層級分析的內涵、特性與應用，中國統計學報，第 27 卷第 6、7 期。
- [55] Satty L.Thomas, "The Analytic Hierarchy Process" McGraw –Hill, New York, 1982
- [56] Hwang and Yoon , Multiple Attribute Decision Making Methods and Applications , Springer-Verlag , New York , 1981 。
- [57] 唐明月、黃家哲，模糊理論應用於使用者資訊滿意度評估之個案研究，國立交通大學管理科學研究所，碩士論文，民國 86 年 6 月。
- [58] Shan-Huo Chen , "Ranking Fuzzy Numbers with Maximum Set and Minimum Set" , Fuzzy Set and System , vol.17 , 1985 。

附 錄

附錄一：實證資料蒐集說明

為深入探討目前現行制度所面臨問題、未來改善方向及相關專業證照制度之規劃，本研究透過實證調查，希望能廣納各方意見。本研究提出之課題與改善方向進行探討或作適當修正，並收集相關領域對建立事故鑑定專業證照之意見，作為後續相關研究之參考。相關調查實證調查內容包括：

一、專家學者訪談

本研究為充分瞭解目前鑑定作業實施情形，以及目前鑑定制度所面臨的問題，和相關人員對於目前鑑定制度的看法與建議，遂接連安排數個訪談行程，期藉由現行鑑定會機關、調解委員會、車禍關懷協會、保險公司、司法界、民間事故鑑定學會、公共工程委員會、計程車公司及汽車保全公司等相關單位之面對面訪談，廣納各界寶貴之具體建議，瞭解不同人員多角度之看法與建議，以作為本研究之佐參。有關於專家學者訪談行程整理如附表一所示。詳細之訪談內容如後續附錄內容所示。

附表一 專家學者訪談行程表

訪談日期	訪談單位職稱	受訪人員
2月16日	竹苗區行車事故鑑定會	實際觀摩開會過程
2月18日	竹苗區行車事故鑑定會	李懷忠秘書
2月24日	北區調解委員會	秘書
2月25日	中華民國車禍關懷協會	蔡弘農秘書長
2月25日	明台產險保戶服務中心	彭堯聲主任等人
3月1日	彰化地檢署員林地方法院	林琇慧檢察官等人
4月6日	台北市行車事故鑑定會	李開主委
5月31日	公共工程委員會	黃錫薰科長
5月31日	天藍交通公司	彭大章先生
5月31日	汽車保全公司	經理

二、第一階段專家學者問卷調查

本研究以專家問卷調查方式針對制度之相關問題與改善建議內容

進行分析，以供列為改善方案之目標與內容；其次，針對本研究初擬評估準則進行重要性評選，並以開放式問題瞭解受訪專家學者對於未來制度面及事故鑑定證照制度之規劃建議，作為研擬不同運作機制改善方案之參考，以供後續建構層級分析評估結構及證照制度規劃之依據。

由於第一階段專家學者問卷調查之主題分成三大部份，問卷調查結果將於相關章節中進行分析。本次調查之對象如附表二所示，包括交通主管機關、警政機關、監理機關、學術界、保險界、司法界、相關民間公（協）會及鑑定會人員等，共發出 73 份問卷，回收有效問卷共計 51 份。本次調查內容分為四大部份，問卷內容詳見附錄三。

- (1) 現行制度問題之探討與未來改善建議：本研究將以往相關文獻所提出之問題與改善建議內容逐項列出，並請受訪專家學者依附表三之同意程度予以評分，此外，為考量受訪者對於所列出之內容可能有不瞭解之處，另提供對該項內容不瞭解者填答「X」（表示不知道），並於計算同意分數平均值與標準差時加以剔除，以免影響分析之準確性。但為維護調查內容之完整性，另將填答「X」（不知道）者列入次數統計與意見比例之計算。
- (2) 建立事故鑑定專業人員制度之相關議題：依據文獻回顧中的其他專業證照制度之重要屬性與內容，瞭解相關專家學者對交通事故鑑定證照制度規劃之意見，作為專家學者學座談會之談論議題與後續相關制度面規劃之重要參考。
- (3) 「完善行車事故鑑定制度」方案內容與運作機制之探討：本研究依據相關文獻回顧、國外制度之現況及行車事故鑑定制度之功能定位，從不同組織型態初擬不同之制度面改善方案，以開放式問卷的方式瞭解專家學者對未來制度改善之意見，作為後最適制度評選之替選方案。
- (4) 選取「完善行車事故鑑定制度」之重要評估準則：本研究依據相關文獻回顧、國外制度之現況及行車事故鑑定制度之功能定位，初擬制度評估架構之準則，並請受訪專家學者依附表四之同意程度予以評分，作為後續擬定制度評估架構之依據。

附表二 第一階段專家問卷調查對象與回收情況（單位：人）

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

附表三 現況問題與未來改善項目之同意程度與分數對照表

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

附表四 評估準則之重要程度與分數對照表

重要程度	絕對重要	極重要	重要	稍微重要	普通	稍不重要	不重要	極不重要	絕對不重要
分數	9	8	7	6	5	4	3	2	1

三、專家學者座談會

本研究為深入探討現行制度面臨問題、未來制度建議、制度評估準則及事故鑑定專業證照規劃等課題，遴選國內相關領域內的專家學者及機關團體，針對事先擬定的座談主題與子題進行座談，藉由座談會中各界學者、專家寶貴經驗與知識之熱烈討論與交換意見，以尋求相關議題之共識。

本次座談會所遴選之專家學者與機關團體名單如附表五所示，涵蓋範圍包括學術界、政府主管機關、警政機關、鑑定會人員、相關民間團體及保險界代表，並兼顧現行鑑定制度與事故鑑定證照規劃之相關人員。座談會時間為民國八十九年五月四日下午二時至五時，地點在國立交通大學台北校區議事廳舉行。本次座談會主題以「提昇我國行車事故鑑定品質」及「建立交通事故鑑定師制度」為兩大主題，在上述主題下擬定相關子題。為使座談會相關議題能順利達成具體共識，本研究於事前透過第一階段專家學者問卷調查的方式瞭解相關專家學者之意見，並將問卷調查結果於座談會之前寄達各出席人員，使

出席人員對座談議題能充分瞭解，以使座談會更有效地進行，並達成相關議題之共識，座談會之會議記錄如附錄所示。本次座談會之主題與相關子題如下所示：

(一) 提昇我國行車事故鑑定品質相關議題：

- (1) 我國行車事故鑑定制度現況問題之探討。
- (2) 我國行車事故鑑定制度未來改善方向之探討。
- (3) 「完善行車事故鑑定組織與作業制度」方案內容與運作機制之探討。
- (4) 「完善行車事故鑑定組織與作業制度」評估架構之「評估標的」與「評估準則」之探討。

(二) 建立交通事故鑑定師制度相關議題之探討：

1. 交通事故鑑定師相關專長之探討。
2. 交通事故鑑定師報考資格機制之探討
3. 交通事故鑑定師教育訓練機制之探討
4. 交通事故鑑定師資格考試機制之探討
5. 交通事故鑑定師專業認證授權機制之探討
6. 交通事故鑑定師特別訓練必要性之探討。
7. 交通事故鑑定師主管機關之探討。
8. 交通事故鑑定師開業限制之探討。
9. 交通事故鑑定師懲戒措施之探討。
10. 交通事故鑑定師過渡時期配合措施之探討。
11. 交通事故鑑定師其他相關議題之探討。

四、當事人問卷調查

(一) 調查目的：此一部分乃是為了瞭解事故當事人及關係人對目前鑑定制度實際感受和體驗，透過事故當事人及關係人來了解現行作業程序之缺失及合理性，進一步了解其對制度之期望，另外將透過相關實驗設計來捕捉民眾對收費制度之接受程度。

(二) 調查對象：申請鑑定之事故當事人或關係人。

- (三) 調查方式：問卷調查，採郵寄方式，並使用兩階段式問卷。
第一階段由申請鑑定的人於等待開會鑑定時填寫；第二階段則由其帶回填寫後寄回。

附表五 專家學者座談會出席名單

單位職稱	姓名
成功大學交通管理學系系主任	丁國樑
中央警察大學交通學系教授	陳高村
交通部路政司副司長	李龍文
行政院公共工程委員會企劃處科長	黃錫薰
考選部	林妙津
警政署交通組科長	何國榮
台灣省政府經建組	王秀麗
桃園地檢署主任檢察官	彭南雄
台北市政府交通管制工程處總工程司	張哲揚
台北市車輛行車事故鑑定委員會主任委員	李 開
台中市區車輛行車事故鑑定委員會秘書	李國權
中華民國車禍關懷協會秘書長	蔡弘農
台北市交通工程技師公會理事長	邱 穀
中原駕駛訓練班主任	莊謹合
中華民國產物保險商業同業公會	蔡承祐
中華民國產物保險商業同業公會	黃種梅
交通部運輸研究所組長（委託單位）	林豐福
交通部運輸研究所工程司（委託單位）	田養民
交通大學運工管系教授（研究單位）	張新立
交通大學運工管系教授（研究單位）	吳宗修

- (四) 問卷內容：本問卷將分成五大部分，分述如下。

1. 個人基本資料：

針對鑑定申請者的背景進行瞭解。包括其與事故當事人的關係、教育程度、年齡等。

2. 事故基本資料：

調查事故的背景資料。包含人車損傷狀況等。

3. 保險公司角色調查：

瞭解保險公司在事故案件中的角色及定位。包含保險公司給予當事人的協助項目等。

4. 鑑定收費制度敏感度調查：

調查民眾對鑑定收費的接受程度。提出數個收費方案，由民眾選擇願意承受之費用額度來換取更便利或可信度更高之鑑定。

5. 鑑定滿意調查：

調查鑑定過程滿意程度。亦即提出鑑定過程的主要項目，讓當事人可表示其滿意之程度。

其中一至四部分可由申請鑑定當事人於等待鑑定會場之同時填寫，第五部分則在鑑定結束後由其攜回，在收到鑑定報告書後填寫寄回，如此可調查其對鑑定結果及過程的滿意程度。

(五) 第二階段專家學者問卷調查

依據第一階段專家學者問卷調查及專家學者座談會之結果，透過第二階段專家學者問卷調查進行完善行車事故鑑定制度之評選，以有效提昇行車事故鑑定品質及健全行車事故鑑定組織與制度。問卷內容分為「評估因素重要性評選」、「完善行車事故鑑定制度替選方案之評估」與「其他意見」等三部份，問卷內容詳見附錄六。

本次調查之對象分為兩部份，包括「第一階段專家學者問卷有回覆者」及「各區鑑定會資深鑑定委員」，相關分類如附表六所示，共發出 121 份問卷，因素重要性評選之有效問卷（通過一致性檢定者）共計 30 位，方案評估之有效問卷共計 68 位。

附表六 第二階段專家問卷調查對象（單位：人）

調查對象	交通主管機關	警政機關	監理機關	學術界	保險界	司法界	相關民間公（協）會	鑑定會秘書	資深鑑定委員	總計
人數	8	4	3	14	1	5	4	12	70	121

附錄二：專家學者訪談記錄

訪談記錄（1）

- ◆ 時間：中華民國八十九年二月十八日星期五（13:30-15:00）
- ◆ 受訪單位：竹苗區行車事故鑑定委員會
- ◆ 訪問人：曾鵬庭、張則斌、郭承瑋

1. 請問您一般申請鑑定的案件類型為何？理賠金額、傷亡程度為何？

一般申請鑑定的案件類型有三種：(1)申請人自己提出申請；(2)處理單位，如警方或憲兵隊。(3)法院。如地檢署、地方法院、最高法院皆有。

若在送最高法院前並無送過鑑定，因案子不清楚亦可能送鑑定或當事人提出質疑時。鑑定會主要負責鑑定，要求當事人送的資料是駕照、行照影印本、車禍損害照片，另外向警方調閱筆錄、現場圖，不管理賠金額。一般車禍解決途徑有三種：(1)鑑定會；(2)調解委員會。因為可以直接談，且調解之結果具有法律效用，調解書可送至法院公證；(3)法院。

2. 請問您是否都是原因不清楚才會送來鑑定？

不一定，因為有很多是保險公司要求。若是當事人雙方保險公司不同時，即使鑑定結果非常明顯，會要求送鑑定，原因是若鑑定結果較預期的少時，就可少賠一點，且可以拖延時間，來賺取利息。

3. 請問您台北收費後兩者做比較，竹苗區的數量會差很多？

台北收費後確實降很多，竹苗區因為有多案子很小卻流案數次，不過收費制度之實施還是需交通部來決策。

4. 在有限時間下，請問您如何摘錄整個案件？

由於委員時間很少，所以一定需要做案情摘錄，摘錄內容包括行向、路權、號誌、車速、車損、理由。

5. 若案子非常複雜時，請問您會到現場去看？

會，但並非所有的案子都會去看，因為工作人員都參與非常久的時間，對於路況非常熟悉；如果對現場狀況不熟、情況詭異、與當事人所說不符或是一方死亡僅剩一方僅有當方面說詞時，就很有可能依現有資料到現場去看。

6. 請問若案子非常複雜時，您一樣做摘錄？

對，依經驗去摘錄委員所需要的重點，僅摘錄車禍有關的資料，去除民事刑事部份。其實任何資料只要用心去摘錄都能摘錄到重點，可以推敲到如路權、如何走、如何被撞、駕駛行為是否有偏失。需注意應把握依現有資料來摘錄之原則，不能加入自己的主觀意見。

7. 承上題，是否有可能有錯誤？

理論上很用心去摘錄時應該不會，除非是沒有經驗的工作人員，可能沒有摘錄到重點。

8. 請問您目前鑑定會之工作量？

人員只有 4 個，鑑定量逐年增加。其原因：

- (1) 新竹警員處理交通案件時都直接叫當事人去申請鑑定，有時當事人自己都不知道為何來鑑定。
- (2) 保險公司少賠為賺的心理。
- (3) 以前知道鑑定會的人很少，且車輛較少，現在都增加許多。
- (4) 電腦化的結果雖然可以建檔，但打字還需節錄重點耗費許多時間。
- (5) 工作量增加數倍，但人員維持不變，與精省有關。
- (6) 許多單位認為增加人員並沒用，應該要增加品質，但忽略人員與品質是一體兩面。

9. 請問您目前鑑定會人員之考取資格為何？

公務人員，編制為秘書為高員級(高普考)，技士為五到七職等(高普考皆可進入，年資即可晉升)，書記為一到三職等(丁等特考)

10.請問您目前之薪資和待遇為何？

公務員制度問題，無法改變如私人公司或按件數，由數據即可得知薪資低、工作量大。在人員方面可以透過編制來改善。但秘書、技士、書記職位間無法升等，原因是職等職稱不同，秘書為一般或交通行政、技士為機械工程、書記為一般行政。如何做皆無法升等會造成問題，各階層無法銜接造成斷層。

11.請問鑑定是否具有判決效用？

目前不具有判決效用，但據了解目前鑑定結果法院採信程度高於99%，亦即鑑定會怎麼鑑定，法院就怎麼判，由於現在社會不懂制度的人也很多，造成自己權益受損。

12.請問您目前鑑定結果民眾的反應和滿意度如何？

依目前民眾會有不同意見，但有覆議機構可以補救，而且目前鑑定只能一次，鑑定結果即使有誤也無法修改。另外委員也會有不同意見，但目前採合議制可解決。當事人是否了解制度關係很大，有時部分當事人對制度不甚瞭解，故在場無充分表達，當鑑定結果對他不利時才開始抱怨。

13.請問您鑑定之法源依據，當有人提出質疑時該如何應對？

目前設立依據公路法，正處於修法時期，修法單位在中央，以前屬於省政府交通處，現在是屬省政府，處於過渡時期。但可以行政命令來做應對。

14.層級過低，若受到外力干擾，該如何處理？

有人關切的案子會更小心處理，力求更公正正確。

15.請問您現行制度之財務情況？

由政府一年度列預算綜合利用，不論案件量之大小，且提案人並非由本單位來編列，而是由省府的人來編列，對真正需要的預算不甚了解。

16.請問據個人了解，委員素質、用心程度、案件量？

依現行新頒佈之組織規程即可得知，多為學者專家，且委員不能兼任行政職，因為易受壓力，學校較公平不易受壓力干擾。許多目前委員多未來開會、沒時間看案子，其他地區皆有此種情形。不過對每個案子皆很用心的委員也非常多。

17.請問當 7/1 新措施之實施是否會較目前制度好，又您預期可能面臨之問題？

應該會較好，因為避免一些不用心的行政人員。另外 6 個委員人數就已足夠，不過需注意可能某些其他區單位會缺乏足夠的學者，在吸收一些非專業人員或新手，應注意其所具有專業知識是否足夠。

18.請就您對於現行制度的看法，提出目前所面臨之主要問題問題和建議？

技術人員鑑定時應收集不同狀況時之資料，在二十一世紀不能只是依據自己的喜好，應該拿出具體之科學證據來做專業判斷以禁得起考驗。未來法官要為自己的判決負責，鑑定亦應如此，禁得起當事人考驗，在鑑定時主要依據為何，應具體說明清楚。

不同的狀況會有不同的判定，應該要有具體證據，過去曾經發生過狀況非常類似卻有差距很大的判定，或是雖然案子不同但怎樣發生的狀況就一樣怎麼判，但畢竟不同的案子變數參數不同，應該會有差別。鑑定應用科學設備，故應成立汽車鑑識中心。

19.請問若警方繪製現場圖不一致時，是否會有困擾，有什麼問題？

曾要求警方拍照來協助鑑定，但警方似乎礙於經費，僅有重大案件拍照，輕微案件並沒有。在筆錄製作方面尚可，但現場圖就有問題，畢竟其並非經過專業訓練，很多基準點並未繪出且不一致，有些畫的與現實差距很大，所以有可能會誤導，不過目前還可以依據當事人說法來判斷，若有差距再到現場拍照。

20.需求量過大，請問您認為收費是否有用？

可以，以價制量。

21.請問您對制度的期許，如何改善，未來方向和定位？

分成對內與對外兩方面。以對外來說，鑑定意見書應做的完美，沒有缺點，包括資料製造、鑑定過程、鑑定結果與斷語，因為其良與劣，會影響對外的品質。對內，如何使工作人員盡心盡力、戰戰兢兢，包括心理建設、基本在職教育、個人修為、專業知識與學術。人員有良好的升遷管道，為所該為，謹守本分。在組織編制方面，希望增加人員分攤數量，來處理較少的案件，才能將案子看的仔細，提升品質與滿意度，進而公信力亦會提升。

22.對於建立事故鑑定師制度之看法與定位，您認為該如何實行？

利用考試制度是一個不錯的制度，因為至少具備基本知識。另外透過經驗，如依年資再接受訓練來晉升。

23.請問您認為誰有資格參加考試？

每個人都能考，重要的是考試，而不是背景，只要能通過一些基本考試，如法規、交通工程、機械、物理。

24.請依你現在接觸的經驗，誰來訓練，要學些什麼？

力學非常重要，如能量不滅、碰撞狀況、動能、力量如何傳遞。另外物理、交通工程、法規、汽車工程、人的行為亦很重要，只要考試通過就有資格來做。

25.請問如果以後實施證照制度是否會有空間？

會，但須看政府如何來做，且應該要配合一些限制，可以由市場機制來淘汰，公辦民營是個不錯方式。

26.就本研究所初擬的制度，請問你認為哪一個較佳？

公辦民營。因為督導單位，且民營會有競爭機構、業績壓力、品質要禁得起考驗。

27.美國的理賠金額較高，但台灣金額較小，請問您認為可行嗎？

當事人會去判斷。但政府應該要有限制，否則太多會造成問題。

訪談記錄 (2)

- ◆ 時間：中華民國八十九年二月二十五日星期五 (09:00-10:30)
- ◆ 地點：中華民國車禍關懷協會 (台北市寧波西街 3 號 3F 之 1)
- ◆ 受訪者：蔡弘農秘書長
- ◆ 訪問人：曾鵬庭、張則斌、郭承瑋

1. 請問您認為車禍當事人申請事故鑑定之主要原因為何？各種原因之大略比例？
 - 會申請鑑定主要是因為責任歸屬較專業，大家對交通法規與責任歸屬不太懂，因此車禍當事人希望有一個公正單位給一個公平的裁判，所以主要原因是以當事人對責任與法規不清楚為最多。
 - 第二項原因是部份當事人（或常撞到人的的人）可能因跡證不足時，有推卸責任之嫌，因為如傷亡時，會牽涉到民、刑事責任，因為刑事訴訟法 154 條規定「無犯罪不得推定其犯罪事實」，當警察現場取證不足時，其逃脫民、刑事責任的機會便很大，因無直接證據認定其犯罪，現場跡場不足時，鑑定會的報告便可能出現「現場移動」、「跡證不足時」而判定『無法鑑定』，這就是他們的空間，使他們具有推卸民、刑事責任的空間。
 - 任意險是以過失為前提，如果要申請理賠，必須先申請鑑定，保險公司可能必須依據鑑定來看看賠不賠，或如何賠；其次，保險公司故意拖延理賠以賺取資金利息或具「少賠為賺」之心態。
 - 另有一個因素是警察單位的處理無法讓人信服，因警察重治安輕交通，大都由備勤警員來處理交通事故，其專業素養不足，因此，目前大部份的警察不懂得如何蒐證及處理，其原因是交通警察的昇遷與制度不好。
2. 請問您認為車禍當事人出席鑑定會議時，有何問題與困難。
 - 不專業的人是不會有困難，通常是覺得時間太短，且其不懂得相關交通法規及其權益與如何表達重點。
3. 請問您認為車禍當事人對於鑑定會（或覆議會）之事故處理與鑑定有何問題，與改善之建言。
 - 部份鑑定委員由非專業人士擔任，其組織章程規定之專業內

容不見得符合鑑定需求，例如監理站長。

- 鑑定委員皆屬於兼職性質。
4. 請問您對於本研究所提鑑定組織之方案（社團法人、財團法人、公辦民營、公私並行、或其他）有何看法？
- 這些都不是最理想的。
 - 個人認為有兩個較好的方式：
 - 鑑定師執照制度是可行的，檢調單位可聘請其擔任鑑定人，因為鑑定需負其法律責任，因為現行鑑定會「有權無責」。
 - 最好的方式是在交通專業警察局設立鑑定科（只須三至五人），並提出交通事故鑑定報告，當事故處理品質提昇到某種程度後，鑑定會與鑑定師就可不需要存在了，因為鑑定科由專業人員組成，且其警察體系之資料取得較方便且完整，且較具公信力，將來當事人與保險公司可以警方的鑑定報告作為後相關事宜之依據。
5. 請問您對於本研究所收費制度（按件定額收費、按理賠金額固定比率收費、或其他）有何看法？
- 按件計酬即可，因為按目前的鑑定方式以按件計酬即可。
6. 其他補充
- 不會太在意鑑定的形式，因為當事人主要想獲得公平之裁判及事故之原因。
 - 目前的故事處理與蒐證資料以車禍處理小組之警察單位的品質較高。
 - 目前國內交通警察與一般警察之比例為 1：15；國外之比例為 1：6。
 - 鑑定報告必須注重「公正」、「專業」及「令人信服」。
 - 鑑定工作主要關鍵在於「第一線蒐證」是否完備。
 - 部份法官的專業不足以審理交通事故案子。

訪談記錄 (3)

- ◆ 時間：中華民國八十九年二月二十五日星期五 (11:00-12:30)
- ◆ 地點：明台保險
- ◆ 受訪者：保戶服務中心 彭堯聲主任、理賠部 黃士謀經理等人
- ◆ 訪問人：曾鵬庭、張則斌、郭承瑋

1. 請問您當一般產險公司受理車禍事故出險理賠時，保險公司會申請事故鑑定之主要原因為何？各種原因之大略比例？

(1) 肇責原因不明確。此佔大部分之比例，為主要原因。

- 警方到達前，事故現場已遭受破壞。
- 灰色地帶，警方無法判斷，且兩造有爭議。
- 責任歸屬有糾紛時，牽扯到爭取權益問題。

(2) 為了逃避責任。

- 尤其是貨運公司砂石車
- 可以利用外力干預

(3) 警方蒐證不全，繪製現場圖及測量草率。

2. 請問您一般產險公司會鼓勵當事人申請事故鑑定？

當保險公司認定與警方看法不一致時。以保險公司角度，因為申請鑑定需要一段時間，如果雙方肯解決且達成共識，保險公司也不希望申請鑑定，希望能盡快解決，除非有爭議時，不得已的情況下，才會要求申請鑑定。

3. 請問保險公司會要求申請鑑定的比例？

保險公司實際申請鑑定的比例在 5% 以下，申請鑑定不一定是由保險公司提出要求。肇責有爭議是指當事人有爭議或是保險公司看法與當事人不同，因為當事人有時會不管真實肇責來判斷，認為保險公司會賠償。

至於是否申請鑑定則是當事人之權益，若當事人不願意申請，保險公司亦沒辦法，除非對方提出訴訟，保險公司來抗辯。有可能去申請鑑定是為了私下和解，賠償由保險公司來支付。

4. 請問台北市現在申請鑑定每件三千元，是由誰來支付？

申請理賠前，由當事人支付，理賠完成之後，保險公司取得代位

時，由保險公司支付。總而言之，由申請者來支付申請鑑定費用，若有訴訟時，可由敗訴那方來支付，可算在訴訟費用中。

5. 請問您認為產險公司對於鑑定會（或覆議會）鑑定報告是否直接相信？

不會，需視個案而定。若覺得有問題，會請當事人在申請覆議，但 90% 會接受，除非爭議性很大。

6. 請問您認為產險公司對於鑑定會（或覆議會）之鑑定品質如何？

對於鑑定品質，相信者只有五成。但九成會接受鑑定結果，但不代表相信其品質，原因是既然結果已經下來，不願再去追究，申請覆議之結果可能還是一樣。

對於鑑定結果持保留意見，原因是：

- (1) 對於其引用之法規及警方之蒐證所做成之結論不十分認同，實務中也有部份肇事鑑定案件送至法院被推翻。
- (2) 人事問題為最重要之原因，該單位功能是否彰顯或受外力左右。
- (3) 不敢保證專業性，因為成員有些為該地區有名望之仕紳，對於法規可能不甚了解。

鑑定應該更為公正，因判定結果對於雙方權益影響很大，且法院對於鑑定結果採信機率比九成還高，法院可能只認為雙方有爭議再送覆議，其原因可能因為法官對於品質要求更嚴謹。

7. 請問您對於提昇事故鑑定品質有何建議？

- 收費制度（按件定額收費、按理賠金額固定比率收費、或其他）
- 鑑定組織（社團法人、財團法人、公辦民營、公私並行、或其他）
- 其他建議

建議這兩個問題皆由學術機構來負責，贊成使用者付費觀念。對於鑑定制度只贊成由學術機構負責，其他都不贊成，因為學術機構之公信力最大，且台灣目前學術自由，不受外力干擾，專業性亦較其他制度為高，較能擺脫人情壓力。

未來鑑定制度，保險公司應列入當事人，因為其牽涉到未來賠償金額多寡和鑑定內容息息相關，避免當事人直接將賠償費用推給保險

公司。如果現行機構無法廢除，仍應允許成立一個第三者公正機關，由學術單位、警察單位或願意成立公正團體之公司來做鑑定工作。若現行鑑定會不廢除，至少覆議會應由學術單位來負責。

8. 請問若直接以保險公司為當事人於法理上可能不行，對此看法？

仍希望當事人雙方能選擇委請一個公正人士來代表雙方，或在請一個第三者機構來負責，避免時間過久勞民傷財。

9. 請問因為未來實施鑑定師制度可能會收取較高的費用，保險公司是否願意吸收這費用，對此看法？

該案爭議性大或賠償金額大即值得。若警方收集資料有問題，保險公司認為有改判的可能性時，保險公司會評估支持。

10. 請問您認為台灣是否有收費市場？

建議由第三者之公認機構來做。

11. 請問美國賠償金額大收費高，台灣該如何？

集思廣益定標準，建議可依案件賠償金額的比例來計算，並非固定三千元，但也不一定依照比例。車禍案件鑑定較無技術性，多為學術性，所以以現行三千元可以接受。若制度若不能提供良好品質令人存疑，則收費用大家也不能接受，若要收費，則應有較高的品質，有令人相信的鑑定結果，收較高的費用大家應該還是可以接受。

12. 請問如同美國委請事故鑑定師制度來做，您的看法？

還是無法達到公平正義。鑑定應有一個委員會，成員應有執照，專職的委員或由學術機構。建議可由市場機制來決定，但如此公平正義的原則是否可達到令人存疑。

13. 請問若由警方成立交通警察專業機構，當作完初判後又做鑑定，保險公司是否接受此報告？

接受度會更高，若有爭議再送法院。但台灣警察較易受外力因素、且想息事寧人來增加績效，建議應再擴編機制，提高位階。

14. 請問專業鑑定人員是否有生存空間？

開放蒐證之業務就能生存。但不論制度為何，人員需為素質高且需有證件者，專職，非兼職。

15. 請問以保險公司角度對於鑑定是想求公正？

對，保險公司不怕鑑定輸。90%警方初判之肇責都可接受，不去鑑定，現在鑑定為法院移送居多，比個人自己送去鑑定者多，刑案幾乎都會送鑑定。現在法官繁忙，多把案子送去鑑定，因此鑑定會非常重要。不論用哪一個機構，皆須公正為目標。

16. 請問若未來收費金額提高，是否會使保險公司成本增加？

應該不至於，因為大部分都不是保險公司申請，而是客戶申請，至於如何說服客戶申請是保險公司之問題。然而目前 90%的鑑定結果都會接受，剩餘 10%不接受部份也不是都會送鑑定，所以費用高低，保險公司無法提供意見。大家當然以價格越低、鑑定越公正越好，當然若涉及專業制度需要，可由設計之成本來訂定合理大家也可接受之價格的價格。不過，金額多寡並不會對保險公司產生成本負擔，而且鑑定機關訂定價格也不會依據保險公司是否會接受來訂定。

17. 請問貴保險公司所委託台灣科技大學所做之案子，是否有付費，價錢？

保險公司先寫申請書給他，再由對方來提出費用和決定。

18. 剛才您說大多鑑定案件都是法院移送，但據先前去鑑定會訪談得知，保險公司提出之案子也非常多？

首先保險公司數目很多，其次送鑑定之申請函到底是誰的意思，因為很多人多只知道該當事人有涉及保險公司，主觀認定其為保險公司之意思，但可能會誤會。法院涉及交通事故造成傷害案件很多且幾乎全部都送鑑定，所以量會很大，不見得會比保險公司出面去申請少。保險公司取得代位去打官司，約有 10%法院會主動送鑑定，且這只是民事案件。

19. 請問您對制度的看法？

贊成委員要有執照。但不論誰來做、如何做，最後一關也就是至少覆議機構需要由學術機構來把關，而且最後的把關要給雙方當事人及關係人，關係人要包含保險公司來參與，如此才能公平。如果給委託民營，一定無法達成。

20. 總結。

保險公司著重在客戶權益問題，鑑定結果一定要公正而且要正確，讓人信服，不要讓人存疑，這也是需要學術機構來做的原因，如張漢威先生所成立之交通事故技術研究學會。公平最重要，收費及誰來做皆須再考慮，哪一種制度皆可，但是公正性一定要控制，避免受

到存疑。

21. 其他補充：

- 保險公司對於車禍當事人申請理賠之案件不一定申請鑑定。
- 有些警察單位專業與經驗不足，對於案情的初判會有問題。
- 如果兩造僅有一造保險，會推給有保險那方之保險公司來負責。
- 有時保險公司與警方處理之肇責認定一致，但當事人不認同時，當事人會申請鑑定。
- 舉消防車例子，說明對方當事人有錯，但卻不肯申請鑑定，因為自己當事人有保險，認為可直接由保險公司理賠。
- 申請鑑定除非由當事人（或由其家屬）或法院主動提出，保險公司較難提出申請鑑定。
- 警方有時會於事後修改肇責、筆錄或現場圖，而當事人未知。

訪談記錄（4）

- ◆ 時間：中華民國八十九年三月一日星期三（9:00-12:00）
- ◆ 地點：彰化地檢署員林地方法院
- ◆ 受訪者：司法人員、警察人員
- ◆ 訪問人：曾鵬庭、張則斌、郭承瑋

1.學習司法官

第一部份

1. 男：2位，女：3位；年齡多介於26～35歲
2. 教育程度皆為大學
3. 僅有一人服務年資為2～4年，其餘皆為一年（含）以下
4. 皆未曾審理過交通案件

第二部份：有三位回答

1. 警方提供之偵訊筆錄內容→3皆認為普通
2. 警方提供之採證照相→1位認為普通，2位認為不滿意
3. 警方提供之事故調查報告表→1位認為滿意，2位認為普通
4. 事故鑑定報告之正確性→1位認為滿意，1位認為普通，1位認為不滿意
5. 事故鑑定報告之專業性→2位認為普通，1位認為不滿意

第三部份

1. 主要知識來源為業務學習與學校師長傳授
2. 5位皆認為目前司法人員對於判定肇事責任之能力不足
3. 認為目前司法人員應加強專業知識
→機械、物理學、車輛性能、行車知識
4. 5位皆認為法官是否應接受相關專業鑑定課程
→才會有自我判斷的能力
→在成立交通法庭為前提下贊成，否則社會上多專業項目，若每一項均要求法官逐一接受專業課程，在人力與時間上均有困難
→關係當事人權益甚鉅，故需具備專業知識，而不能完全依賴鑑定報告
5. 5位皆需成立專業交通法庭或專任法官來審理此項業務
→較有經驗，可投入較多心力
→審判專業化

- 較有效率，且學識經驗充足不易發生錯誤
6. 鑑定報告書對於審理交通事故案件→3 位認為有一點幫助，2 位認為幫助很大。
7. 希望從鑑定報告書中得到哪些資訊，以作為您判定之依據：
- 希望就事故發生原因有更詳細的說明
- 希望能具體敘述有無故意、過失之依據及其判定所據之跡證
8. 認為目前鑑定報告書是否足夠判定肇事責任。若否，您認為缺乏些什麼？
- 皆認為不足夠
- 具體敘述有無故意、過失之依據及其判定所據之跡證
- 判斷肇事原因、過失之理由不充分，欠缺科學依據
9. 認為警察人員除調查肇事始末外，是否需做案情初步分析：
- 3 位認為有必要，1 位認為沒必要，1 位認為皆可
10. 您對目前警方交通事故處理之看法及改善建言：
- 現場蒐證不足，繪圖不精確
- 證據保全不足，可多再加強，如多辦講習

第四部份

1. 5 位皆認為需要建立事故鑑定師之證照制度，原因：
- 保證鑑定品質，提升民眾對鑑定結果之信服度
- 因應龐大的交通事故，且目前鑑定機構各方面皆不足
2. 專業事故鑑定師需要具備哪些專業知識，及其程度：
- 4 位有填答，整理如附表

附表七 學習司法官對專業事故鑑定師應具備專備知識之意見

需要程度	非常需要	需要	普通
專業知識			
肇事鑑識技術	3	1	
機械車輛工程	3	1	
土木及交通工程	2	2	
心理學	2	2	
法規條例	1	2	1
駕駛行為	2	2	
物理學	2	2	
人體工學	2	2	

2.檢察官與法官

第一部份

1. 3 位檢察官，3 位法官，1 位不方便表示（推測為法官）
2. 男：6 位，女：1 位
3. 3 位檢察官皆介於 26～35 歲，4 位法官皆 36～45 歲
4. 教育程度：大學 4 位，研究所 3 位
5. 服務年資：檢察官 1 位為一年，2 位為 2～4 年；法官 2 位為 5～7 年，2 位為 6～10 年
6. 7 位皆曾審理過交通案件

第二部份

1. 警方提供偵訊筆錄內容→2 位認為滿意，4 位認為普通，1 位認為不滿意
2. 警方提供之採證照相 →1 位認為滿意，4 位認為普通，2 位認為不滿意
3. 警方提供之事故調查報告表→1 位認為滿意，6 位認為普通
4. 事故鑑定報告之正確性→2 位認為滿意，5 位認為普通
5. 事故鑑定報告之專業性→3 位認為滿意，4 位認為普通

第三部份

1. 主要知識來源：檢察官為業務學習與自我充習或經驗累積
法官為自我充習或經驗累積與同事間互相學習
2. 目前司法人員對於判定肇事責任之能力：
1 位認為非常不足，2 位認為不足，4 位認為尚可
3. 認為目前司法人員應加強專業知識
→對車禍相關證據獨立判斷能力、鑑識技術、現場重建知識
4. 有 5 位填答，5 位皆認為法官應接受相關專業鑑定課程
5. 有 6 位填答，6 位皆認為需成立專業交通法庭或專任法官來審理此項業務
→審核警方與鑑定機關是否有明顯疏失
6. 鑑定報告書對於審理交通事故案件→6 位認為幫助很大，1 位認為有一點幫助
7. 就您過去承辦交通事故案件之經驗，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為多少，又為什麼？
→有 6 位填答，5 位認為 80% 以上，1 位認為 60～80%
→自身專業能力不足
→相信專業分工機制，如果專業不能說服自己，再送覆議

- 有依據
- 8. 希望從鑑定報告書中得到哪些資訊，以作為您判定之依據：
 - 個案上很難認定，因每個個案不同，如無法認定過失責任之情形，應提供其他方面的相關意見，以利證據之再收集
 - 有無過失，過失比例
 - 當事人過失如何形成
 - 重建事故現場之情形及依據
- 9. 認為目前鑑定報告書是否足夠判定肇事責任。若否，您認為缺乏些什麼？
 - 有 6 人填答，4 位認為不足夠，2 位認為足夠
 - 跡證尚有不足，過失程度比例，理由不充分
- 10. 認為警察人員除調查肇事始末外，是否需做案情初步分析：
 - 3 位認為有必要，2 位認為沒必要，2 位認為皆可
- 11. 您對目前警方交通事故處理之看法及改善建言：
 - 現場目擊者筆錄，現場圖、照片之製作，對肇事者做酒精測試
 - 現場跡證採集應完整，尤其是對於無法以照片顯示者應詳述
 - 繪圖比例應正確，尤其車輛佔路面比例不應偏離
 - 充足專業知識
 - 加強現場蒐證，現場遺留散落物品未察看照相，撞擊點、肇事車輛毀損位置、損壞情形未察看，蒐證、照相、現場證人未採訪
- 12. 對目前行車事故鑑定制度之看法及改善建言：
 - 加強現場證據之蒐集，鑑定人員應增加且專業
 - 有時送件後三四月仍未見回覆，有時現場蒐證不足以作為鑑定之依據
 - 認定結果之「原因」何在
 - 希望構成當事人過失的原因能更詳盡
 - 加強獨立鑑定
 - 當忽略道路實際狀況，鑑定時僅依據未必正確之警方偵訊資料，正確性質疑

第四部份

1. 1 位認為不需要；6 位皆認為需要建立事故鑑定師之證照制度，原因：
 - 加強專業，專業分工，更具公信力
2. 專業事故鑑定師需要具備哪些專業知識，及其程度：

→6 位有填答，整理如附表七

附表八 法官與檢察官對專業事故鑑定師應具備專備知識之意見

專業知識 \ 需要程度	非常需要	需要	普通
肇事鑑識技術	4	2	
機械車輛工程	3	3	
土木及交通工程	3	2	
心理學	1	4	1
法規條例	4	2	
駕駛行為	3	3	
物理學	2	3	1
人體工學	2	3	1

附表九：彰化地檢署司法人員對初擬制度方案之意見彙整

	非常 接受	接受	普通	不接受	非常不 接受	反對意見整理
方案一		7	2			<ul style="list-style-type: none"> ● 現行鑑定會所為鑑定無法讓人信服係專業知識是否充足問題，而非層級過低造成行政干預問題。 ● 鑑定委員之專業應再提昇，鑑定如與火場鑑定相比，質與量均可見明顯之差異。
方案二		3	5	1		<ul style="list-style-type: none"> ● 可信度之問題 ● 由營利事業受當事人一方之委託所作成之鑑定難免偏頗，且當事人二造各持一份鑑定報告各執一詞時，更造成法官審理之困擾。 ● 易有人為外力介入，影響鑑定結果。 ● 公正性不足
方案三		7	2			<ul style="list-style-type: none"> ● 可能較不具公信力，但從另方面想，若能因多數業者間之競爭或能提昇鑑定品質，唯目前國內有否足夠人才，似有疑問。 ● 公信力及社團法人之財務來源為何？可能易受外力介入，影響鑑定結果，所提供之人、物力是足以應付目前眾多之車禍件。
方案四	3	5	1			<ul style="list-style-type: none"> ● 司法人員專業不足。
方案五	2	7				
其他意見						<ul style="list-style-type: none"> ● 參與鑑定人請署名 ● 個人以為證據之保全乃高品質鑑定之前提，方案四由專業警察單位鑑定，或能使其處理車禍現場時更曉得注意之事項。

※有效樣本共計 9 份，因樣本過少，僅列出各項意見之次數，未作進一步之統計

3.警察人員

第一部份

- 共 12 位：男：12 位
- 7 位年齡介於 26~35 歲，5 位年齡介於 26~35 歲
- 5 位教育程度為大學，7 位為高中
- 服務年資：1 位為 3~5 年，2 位為 6~10 年，4 位為 11~15 年，2 位為 16~20 年，1 位為 21 年(含)以上（1 位為填答）
- 12 位皆曾處理交通事故
- 職級：9 位為警員，1 位為小隊長(巡佐)，1 位為分隊長，1 位為隊長

第二部份

1. 您目前處理交通事故之能力：
 - 1 位為不足夠，8 位為尚可，3 位為足夠
2. 您處理交通事故的知識主要來源：
 - 3 位為業務講習，5 位為自我充習或經驗累積，4 位為同事間相互學習
3. 您認為警察教育對於交通事故處理知識之傳授：
 - 2 位為非常不足夠，4 位為不足夠，5 位為尚可，1 位為足夠
4. 您對於填寫交通事故調查表感到：
 - 2 位為困難，6 位為尚可，4 位為容易
5. 您對於交通事故現場之測量與繪圖感到：
 - 9 位為尚可，3 位為容易
6. 您對於交通事故調查之筆錄製作感到：
 - 1 位為困難，8 位為尚可，3 位為容易
7. 您認為交通事故現場由誰來處理較為適宜：
 - 10 位為交通專業人員（其中 1 人認為車禍處理小組），2 位為警察
8. 您認為警察人員除調查肇事始末外，是否需做案情初步分析，為什麼：
 - 6 位為是，原因：
 - 給當事人說明車禍對錯，如不服可蒐證送鑑
 - 除調查肇事主因外，應調查是否因其他外因所造成
 - 一般民眾仍懼於警察威信，初步口供大都據實回答，且管區最先到現場
 - 調查肇事始因是否為故意或過失行為釐清責任
 - 6 位認為否，原因：

- 現場資料會顯示肇事原因，筆錄已將案情經過製作詳細
 - 警方應周詳處理事故，案情分析應由鑑定委員研判，否則易造成當事人認為不中立
 - 應由專業人員分析且事故當時可能因受傷送醫無法做出正確分析
 - 無法決定肇事責任
9. 您認為目前鑑定報告書之正確性，為什麼：
- 3 位為高，5 位為尚可，1 位為低，3 位為不清楚
10. 您認為目前鑑定會之公信力，為什麼：
- 2 位為高，6 位為尚可，1 位為低，3 位為不清楚
11. 您認為是否需要成立交通警察局，以提高交通警察層級：
- 12 位皆認為是
 - 原因：
 - 專責專業
 - 擴大交警編制，以應付目前惡化之交通狀況，交警一元化
 - 可提升交通秩序安全，提升交通淨化，以利交通順暢
 - 事權統一，吸收車禍研究鑑定人才
 - 提高交警層級
12. 若未來由警察負責鑑定工作是否可行：
- 2 位認為是
 - 10 位皆認為否，原因：
 - 不能球員兼裁判
 - 國家賦予警察權不足
 - 警察專業不足且易受外力干預
 - 主觀意識濃厚，易生是非
13. 您對於目前警察處理交通事故現場所遇到之困難及改善建議：
- 除北高兩市有專業人員外，其餘各縣市皆為一般行政警察人員處理，故無法做到盡善；缺乏足夠警力
 - 蒐證困難：蒐證器材不足，經費不足，照片及沖洗費用及都是由基層警員自掏腰包
 - 過程複雜：重大案件會影響休息時間及隔日服勤品質
 - 事故發生牽涉範圍廣泛，現在多由實務中摸索學習，故事故處理能力有待加強，建議加強培育處理能力，建立完整資料庫，加強處理工具
 - 建議成立車禍處理小組
14. 您對於目前鑑定制度之看法及改善建議：
- 專業專責，確定公信力，理論實務結合
 - 加強鑑定委員會功能宣導

- 應由各行各業學者來負責，專業分工，否則易受外力干預
- 鑑定業務繁重，組織成員專業有待提升，應配合以價制量，由學者擔任提高公信力
- 鑑定人員非專業，易受死者為大影響，有補償心態

訪談記錄（6）

◆ 時間：中華民國八十九年四月六日星期四（10:00~12:00）

◆ 地點：台北市行車事故鑑定委員會

◆ 受訪人：李開 主委

◆ 訪問人：曾鵬庭、張則斌、郭承瑋

1. 請問您目前台北市鑑定會申請人主要申請的原因、方式及案件類型為何？

Ans：以目前來說，主要是當事人雙方無法達成和解。來源有兩個，一是個人申請、二是有法院代為申請。當事人申請鑑定的原因主要為和解不成，法院代為申請鑑定的原因主要是有涉及刑責。

2. 請問您是否有規定重大傷亡法院判刑前一定要申請鑑定？

Ans：無此規定。

3. 請問若發生事故後，是否有警察機關主動申請鑑定？

Ans：警察機關主要是蒐證為主，警察機關主動要求當事人申請鑑定的案例不多。

4. 請問收費制度對鑑定品質是否有影響？

Ans：收費制度對鑑定品質來說有絕對的幫助。以往鑑定制度當事人無論有無必要就申請鑑定，但事實上有多數都屬與輕微事件，無須申請鑑定，有些則受到保險公司的影響，保險公司理賠需要依據而要求當事人申請鑑定。

5. 請問目前收費的對象是申請人、當事者還是以保險公司？

Ans：以申請者為主，保險公司也有可能代為申請繳費，一般都是以當事者為主。

6. 請問在開會時保險公司可否出席，可否做證詞、有發言權？

Ans：一般來說保險公司不會出席，鑑定會也不會主動要求保險公司列席，但若保險公司認為需要也可出席，但是保險公司非現場當事人，故不能做證詞。至於發言權要看是否有切身關係及是否能陳述事實，需視情況而定。

7. 請問是否有可能當事者雙方串供讓保險公司成為理賠的輸家？

Ans：當事者雙方的供詞只是作為鑑定委員之參考，還要與現場實證及警方筆錄和蒐證吻合，鑑定委員才會下結論，鑑定是科學的東西，所以應該不會有上述問題發生。

8. 請問您目前北市收費制度是否有所缺失及該補強之處？

Ans：這問題是一個片面的問題，應該從整體來看。就收費制度而言，我贊成收費制度，主要是因為鑑定會是政府組織，車禍是當事人個人的行為，不應拿納稅人的錢來支付這種私人行為的用途。照理說鑑定會應該是要回饋給社會的交通安全設施改進，這樣才能對得起納稅人的錢。我是贊成以後鑑定由私人來做，像美國的制度，除非有重大交通事故才由公家來處理，如之前的台北市公車嚴重肇事行為。所以目前收費是合理的，但是應該照案件大小來收費，就像打官司一樣，這樣會更合理。

9. 目前台灣車禍賠償金額都不高，請問您以後建立事故鑑定師是否有市場可生存？

Ans：這是個制度上的問題，如美國的鑑定師都是保險公司的職員，領有執照，為保險當事者權益做辯護。像目前砂石車車禍、高速公路車禍、死亡車禍，如台北市每年發生約 100 起死亡車禍，一般車禍加起來一年也有上千件，其實也是不少的，所以也是有必要的。

10. 台北收費後，案件量變少，請問您鑑定會工作量是否較其他縣市輕鬆？

Ans：這不是量多寡的問題，以前不收費，不必要的鑑定案件也拿來鑑定，實在不值得投下這樣的人力物力，收費後建立起無形的過濾網，不必要鑑定的自然會淘汰，如此可以專精於每個案情的鑑定，其實鑑定是一個良心工作，工作並不輕鬆。。

11. 目前台北市市屬於專任性質，不同於其他縣市，想請問台北市的主委和其他縣市的主委在工作上是否有所差別？

Ans：兼任的主委不可能把全部的心力放在鑑定會上，專任的則可以做到，另一方面兼任的主委易產生外在的壓力。台北市鑑定會一個案子平均討論半小時以上。

12. 請問您台北車鑑會目前一個案子大約用多少時間來鑑定？

Ans：目前一個案子大約半個小時至一個小時，有時討論超過一個小時我們會移至下週再討論，所以基本上來講，現在的鑑定會不能以量的多寡來講，而是質的提升。另外，台北市的鑑定工作，從第一現場

的交通大隊的素質及蒐證圖的要求，都是其他縣市目前條件做不到的。

13.請問您台北市交通警察局所提供的初判分析是提供到什麼樣的程度，與其他縣市警察提供資資料差異為何？

Ans：主要是把一個違規的事實講出來，其他縣市也會寫，但並非交由交通警察來寫，主要是專業上的差別，和內容沒什麼差別，因為都是規定好的，只是寫的專業程度上會有差，台北有交通大隊，建制較完全、品質較整齊。

14.請問您台北市交通大隊提供的初判分析有沒有可能過濾掉一些簡明易判的案件？

Ans：有可能的，當事者認為結果與事實相符，沒有冤枉，應該就會接受。

15.就主委認為台北市目前的初判分析及現場蒐證完整嗎？

Ans：資料當然是越完整越好，目前這些現場蒐證的表格都是交通部運研所所研究出來的，各交通學界機關都有參與，所以只要按照上面填寫，理論上是該有的資料都會有的，只是填寫專業上的差別。在台北的鑑定委員目前有交通工程管制處的人員，所以對於一些標誌、號誌、標線等，應該都會有所幫助。

16.目前鑑定會的編制無法讓職員有良好的升遷管道，主委的看法為何？

Ans：由於鑑定會的編制小，所以無法有良好的升遷管道是必然的，因為沒有機會升遷，會影響到士氣。

17.那傳承上有沒有困難？

Ans：鑑定是一個比較專業的工作，像學交通的也不一定懂得鑑定，我們當然希望有經驗的人可以一直留在本單位，但是也要有一個向上升遷的管道，職員才會有動力，鑑定與法官很像，越有經驗的越稱職。未來公路法 67 條規定台北市鑑定會移到市政府管轄，與層級提升，業務內容也要做修正，就是要有長遠的計畫，建立像歐美的制度，要有證照制度，未來就是要開放民營，現階段是個過渡期，政府機關要做的鑑定應是重大車禍的鑑定，以及在如何提升未來鑑定品質上做努力，這裁示未來政府單位應該做的方向。目前公路法 67 條的修正已經進步很多了，不過還是只針對目前的現況來做修正，未來應該還是要有長遠的目標。此外，鑑定會的軟硬體設備上的提昇也是很重

的，必須由中央撥款，向歐美購買新的軟體及設備，目前台北市鑑定會已有於台科大作科學鑑定技術上的交流。

18.請問您目前台北市一年大約有幾件案子？

Ans：目前大約一年有 600 件吧，最忙的時候，也就是未收費之前大約是 1200 多件。

19.請問您一個月大約 600 件案件大約有幾成從法院移送過來的？

Ans：這個大約有 6 成。

20.請問您目前台北市車鑑會委員出席的情況如何？

Ans：本來是給交通費，每個月大約 2500 至 3000 塊，現在是採用出席費的方式，每出席一次領 2000 元，情況比以前好。出席情況都不錯，而且委員都蠻用心的，目前委員有 7 個有博士學位。

21.請問您現在台北市覆議會編制在何處？以及申請覆議的比例？要收費嗎？

Ans：目前大約目前台北市覆議會是屬於交通局，是由副局長主持，由另外一群學者專家來開會。目前的比例大約是兩成左右。覆議不收費。

22.請問您民眾對目前的鑑定結果滿意度如何？

Ans：以現在的鑑定結果來說，民眾反應是比收費以前好了。

23.請問您目前的學者專家對於一個案子大約會花多少時間來準備？

Ans：目前由於是兼任性質的，所以我想之前應該不太可能會有時間來準備，不過由於我們一個案子大約都花半個小時至一個小時討論，若是還無法做出判斷，可以大家帶資料回去，下次再做判斷，所以應該是很深入的了。

24.請問您目前收費之 3000 元是如何處理？

Ans：繳庫。

訪談記錄 (7)

- ◆ 時間：中華民國八十九年五月三十一日星期三上午
- ◆ 地點：行政院公共工程委員會企劃處
- ◆ 受訪者：黃錫薰科長
- ◆ 訪問人：曾鵬庭、張則斌、郭承瑋

1.問：之前聽黃科長說關於技師方面，目前有一個技師制度修正的研究案，可否請說明？

黃科長（以下簡稱黃）：民國 89 年 1 月 29 號改的技師法，僅針對精省部分，故尚不完整。新修正的第 7 條裡面有執業執照要換照之規定，但換照辦法現在還沒出來，網站上還看不到。工程會最近有一個有關技師制度研究的期末討論，但期末報告目前尚未定稿。有需要等報告出來再送給貴單位參考。

2.問：我們要實施證照制度的規則，就您的看法來說，技師和非技師有怎樣的一個差別和適用性？

黃：基本上，技師的養成管理分為三個層次，即教、考、用。

教育養成方面：目前 32 科，大致上以學校的科系來分科，少數特殊如大地工程、結構工程則不是，如果想要把交通事故鑑定師納進來，先要考慮學校教育是否有這個空間，未來是否在土木或交通或各個科系開設此課程，此乃較需考慮之重點。

考試方面：考試院規定，技師乃專門職業及技術人員，根據憲法 86 條規定，需經國家考試以詮定其執業資格，故首先需經過國家考試。舉例來說，像所謂的一般的電信局的電信人員，其資格可由電信技師（國家考試及格）或交通部訓練及格者擔任，但此通過交通部訓練之電信人員即不是技師，只是純粹的根據電信法裡面授權通過交通部訓練合格者便可擔任電信人員，幫忙辨認電信產品或工程品質的驗證。就此例子來說，凡經國家考試或交通部訓練者都可以來擔任這項工作，勞委會的衛生安全管理師，也類似此電信人員，並非完全需經過國家考試。

就考試方面，唯有只能經國家考試而獲得資格認證的，才是技師。因此，是否將交通事故鑑定師定位為技師？若定位為技師，需考慮到其教育養成，及唯有經國家考試始可獲得資格的問題：若不將其定位為技師，則考試方面可以授權給交通部透過一定的訓練，這樣可用的人才範圍會比較廣，也不會導致說一件事誰可以去做誰不可以去做的問題，也較容易可由交通部自行決定一年是否舉辦多次特考的方式來招募人材。當然，這之間也需考慮到所謂公平性的問題。

非技師而帶有"師"字輩者如律師，建築師，營養師，消防設備師等，是屬專

門職業及技術人員，但並非技師。

3.問：今天若交通安全事故鑑定師決定採非技師，則需經立法通過。那麼，在立法院立法方面是否有其困難度的存在？

黃：其實若今天此交通安全事故鑑定師決定定位為技師，則在行政部門通過上便會碰上阻礙，現在的主管機關是我們，以前是經濟部，現在不管產、官、學界對目前的分科都非常不以為然，因為分科分的太細了、太多了。因此也才有營養師、消防設備師仍為專門職業人員的"師"，但非屬技師，以符合憲法的規定，也符合考試院的要求。

今天加入了交通安全事故鑑定師，那其和交通安全技師又如何去分別。若今天將其定位為非技師，雖說也會有很多聲音，但不會這麼複雜，不定位為技師的優點是"教"的部分來源會很廣，現今的考試院盡力在做到考試資格公平的原則，不需實務經驗便可參加考試，考試通過後再加以訓練，不同於國外的技師乃要有一段時間的經驗才可。因此，若今天我們對於交通安全事故鑑定師我們希望其能有某方面的經驗，定位為技師則在考試部分就會難以通過。若不定位為技師則這方面可以再依我們的需求來加以要求（如透過機關銓選的方式，要求其在交通方面有某某經驗，才可來參加考試）。總結來說，不定位為技師相較於定位為技師來說彈性會比較大，交通部可透過此量身訂做其所需要的交通人才。

4.問：請問公共工程委員會在技師這方面的權責？

黃：在今年尚未宣佈修改前的技師法，其中央主管機關的權責是發動修改法律：對法律的增訂或修改，包括技師法本身和懲戒規則還有一些換照辦法之類的事項，以及核發技師證書。現今證書和執照都統一由工程會發，必要時可授權直轄市或縣市政府來發職業執照。

技師法中規定技師一定要接受主管機關的訓練，主管機關有義務去訓練技師，因技師的工作和公共安全、工程品質及社會安全有關，也因不斷的加以訓練，才能確保技師保持一定的水準。現由工程會接手技師有關事宜之後，將在此方面將更加重視。現在的換照辦法裡面規定換照時要有執業證明文件和訓練證明文件。（舉例對於施工品質方面的品管工程師所開設的一門品管訓練課程，就可作為訓練證明文件之用）。若交通安全事故鑑定師的訓練欲委託外面的機構（如事故鑑定協會）代為訓練，明年1月1日起法律上的規定需有法規依據，指的是法律或是法律授權訂定的子法，授權的子法指的是類似現在所稱的換照辦法，或是懲戒規程，或施行細則。

5.問：請問黃科長之前對於必加入公會之規則舉反對之意見，請問原因為何？

黃：現今法律規定，技師執行業務需加入公會，技師不同於一般性質的勞工工

會。技師公會的規定裡面還要有分科及區域性的劃分。以土木技師公會為例，台灣省有其台灣省土木技師公會，台北市也有其台北市土木技師公會。目前也有但書說，今天認為那一個產業區域很重要，可針對該區域成立一技師公會。現今法律規定，我們不能去加入其他公會。不同於美國，對於此沒有限制，你可選擇加入自己所喜愛的公會，公會的基本目的是搭建與政府溝通的一個橋樑和服務會員，也因此公會彼此競爭，一些比較不為會員服務的公會自然而然會被淘汰。

6.問：交通安全事故鑑定師一旦確定成立，開始市場上一定會有供不應求的現象，也因此開始可能會舉辦多次考試。那之前有過相關執業的經驗的鑑定委員，可以減免幾科的考試？

黃：現在所謂的減免乃是只應高考或特考及格的減免。至於現在針對剛成立時的配套措施，可能針對不同的區會有不同的量。現在比較有關的科也只有交通工程技師，但交通安全事故鑑定師所需的知識和技能比較專業，交通工程技師裡面所碰觸的可能也只有安全的部分。所以交通工程的技師要去做這方面也是有很大的問題存在著。那我們假如要把交通安全事故鑑定師定位成技師，那第一個重點是要怎麼去區別其與交通工程技師定位上的差別、利益上的爭執，否則到時一定會有所爭論。

7.問：目前的技師有所謂的懲戒制度，牽扯到賠償方面的問題，那目前在這方面的情形是？

黃：目前在這方面的法令常不完備，將來要規定強迫技師執業都要保險，用保險來賠償。現在有所謂的建築師/工程師專業責任保險，目前國內約有 12 家公司接受這種保單。將來定位為技師或非技師，都可透過法令加以規定需投保此保險，當技師有一些觸及法令或所謂的故意過失，則當事人、地方機關或是利益關係人都可以向懲戒委員會提出檢舉，再由懲戒委員會處理。

8.問：目前技師法上規定技師執行業務的方式有三條，可不可以對此做一較詳細的解釋？

黃：第六條的第一項有三款：

- 1.開設事務所或聯合事務所。自然人型態（可經由營造業委託進行施工）。
- 2.籌組或受聘於技術顧問機構顧問：法人型態（不可做施工方面的業務）。
- 3.營造業--法令規定必須聘技師的營利事業或機構（目前看來也只有營造業可以申請）但由於必須是聘技師的機構，所以定位為非技師的不能申請。

技師執照的請領需符合相關法令的規定。

9.問：鑑定委員會的委員(兼任)要是技師,但需要執業執照嗎?

黃：交通事故鑑定也算是在執行業務，故仍須有執業執照。

技師法本身算是一個有關技師管理的普通法。

舉例：水土保持法中有一條規定水土保持的事宜要由專業技師來辦理，但他有一個但書說如果這個水土保持工程是屬於機關自己的工程，然後機關裡面的承辦人員具有水土保持技師的資格，只是受限於技師法的規定他不可以請領執業執照，那這樣該機關的人員可以自己來做水土保持計畫書，此特別法便不違反技師法中沒有執業執照而去執行業務的規定，但這只能算是特別規定去執行業務。

鑑定會算是一個任務編組，裡面若要有專業技師，則那專業技師則會是公務人員，但技師規定不可兼任公務人員。

建議說由鑑定會外聘一專業交通事故鑑定技師。

立法上的最大意義，是發生事故，去鑑定事故的都是領有專業證照的鑑定師。

但是有一問題，若將來只有公立的鑑定會，那應該就不能設技師，因為就算有那個技師也沒有執業的空間。

10.問：現在公共工程委員會的組織：

黃：定期開會，真正運作的幕僚單位：企劃處，技術處，工程管理處。行政的幕僚單位：秘書處，人事室，會計室。任務編組單位：法規委員會，稽核小組，採購申訴審議委員會，工程技術員委員會。企劃處負責政府採購法和技師法。

11.問：地方管轄機關中，鑑定師會不會受到其影響？

黃：先找公會，再由公會內部運作。

12.問：電信人員和勞工安全管理師的設計部分是由考選部來負責嗎？

黃：考試院只管考試的東西，你們要怎麼設計則是由你們先設計好了，考試的部分才由考試院負責。

13.問：假設未來建立交通安全事故鑑定師的詳細情形？

黃：傾向於不要定位為技師，雙方鑑定結果朝向訴訟的方式，但可加入專業責任險的配套措施。

14.問：黃科長對於本研究是否有要補充之處？

黃：如果允許公設的一定要有證照，同時也允許私人的公司存在，肇事者一定尋找私人公司，受害者若是弱勢的，則會由公家機關跳出來幫他找人找來的一定是有證照的。若找來的委員是機關或學校的則不會有證照，所以變成說要從私人公司裡面服務的去找，找來的這家公司和肇事者找的公司要有利益上的迴避。公家的組織應該是裡面的一些常設的委員，但這樣就變成是公務人員了，

所以說應該是鑑定會是一個常設機關，委員是採任務編組，聘兼一個委員會其委員都具有技師資格，這樣在立法上就不會有問題，但限制住了來源。

建議設計成像仲裁協會這樣子，今天雙方有爭議就是到仲裁協會去要求仲裁尋求一較法院簡便的方式。仲裁方式是仲裁協會會為雙方各尋求一仲裁人員，若兩仲裁人員，再共同找出一位仲裁人員（主席），主席聽過雙方仲裁人員提出的證據和辯解，再下決議，那這決議便是由雙方推舉出的公正人員所下的決議。到時若當事雙方對於仲裁結果不服可向法院提出告訴，但必須是仲裁程序有錯誤情況下法院才會接受訴訟。建議比照這樣的方式來處理鑑定交通事故。

但通常鑑定結果只是提出一個事故經過的發生原因，裁決所的結果通常具有法律效果，法官不會另外再去調查事故。是否鑑定結果具有裁決的效果？裁決所是否只針對較輕微的事故？較嚴重的再由鑑定會加以鑑定？這些都需再研究。

訪談記錄 (8)

- ◆ 時間：中華民國八十九年五月三十一日星期三下午
- ◆ 地點：東鴻交通公司與汽車保全公司訪談紀錄整理
- ◆ 受訪者：彭大章先生等人
- ◆ 訪問人：曾鵬庭、張則斌、郭承瑋

1. 根據訪談天藍交通公司人員表示，保險制度不佳無法協助當事人處理交通事故賠償與訴訟事宜，是目前交通公司所面臨之最大課題。因此其認為保險公司應提供更多的服務，站在交通公司之角度，即使加收保險費用也無妨。
2. 該交通公司建議政府未來能強制財損險，提高保費與賠償額度，保險公司在處理事故時能採取更主動的態度，而不僅是交給鑑定會處理，若能如美國之保險制度，在車禍事故發生後均全權交由保險公司處理，保險公司從車禍處理、蒐證、協調、賠償到訴訟均參與，相信這將會是個較理想之保險及鑑定制度。
3. 由於台灣目前的保險制度對於車禍事故處理並不完善，衍生出市場需要此種服務，故目前已有一些私人公司專門處理這方面的事務。據了解，提供此種服務之公司在大台北地區已經存在了約 18 年，目前大約有 13 家，且均為專門處理計程車保險之業務。
4. 據本研究之訪談某汽車保全公司實施現況，目前其保費為每輛車每個月 1500 元，服務項目為事故處理、協商、蒐證、傷亡車險賠償以及協助訴訟。其目前的賠償方式為死亡 20 萬、本車 10 萬、財損 5 萬、遺失招竊均有賠償，但若肇因為駕駛者之錯誤而造成則不予理賠。目前該公司約有 1800 個客戶參與其公司之保險。

附錄三：第一階段專家學者調查問卷

您好：

本中心受交通部運輸研究所委託辦理「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」，研究中擬透過分析層級程序法「AHP」針對「完善行車事故鑑定組織與作業制度」進行方案評估，其進行步驟分成以下三階段：

第一階段：從文獻回顧與實際訪談中，初擬「完善行車事故鑑定組織與作業制度」評估準則與不同運作機制之改善方案。

第二階段：依專家意見，從初擬之評估準則中萃取較具重要性者，並針對初擬之改善方案進行修正，作為後續研究之依據。

第三階段：從第二階段之重要評估準則與修正後之改善方案中，透過專家問卷使用分析層級程序法「AHP」進行方案評估。

目前已完成上述第一階段工作，正要進行第二階段部份。素仰 台端博學多聞、學養俱豐，希望透過專家 您的意見，從初擬之評估準則中萃取較具重要性者，並針對初擬之改善方案進行修正。其次，探討未來制度需考慮之重要因素、發展方向與建立事故鑑定師之相關議題，作為後續研究方向與方案研擬之依據。為便於後續相關研究之進行，希望您能於 4月18日前 將問卷填妥，並將問卷放入回郵信封中，直接寄回本中心即可。本中心隨後將贈送精美禮物一份，謝謝您的協助！

國立交通大學運輸研究中心 張新立

吳宗修

何昶駕

聯絡人：曾鵬庭、張則斌、郭承瑋 敬上

聯絡電話：(03)5712121-57238

傳真電話：(03)5720844

◆ 本問卷共分成四部份：

第一部份：現行制度問題之探討與未來改善建議

第二部份：建立事故鑑定師制度之相關議題

第三部份：「完善行車事故鑑定組織與作業制度」方案內容與運作機制之探討

第四部份：選取「完善行車事故鑑定組織與作業制度」之重要評估準則

第一部份：現行制度問題之探討與未來改善建議

問題 1-1：根據過去相關文獻與訪問調查對目前行車事故鑑定制度所提出之問

題，大致整理如下表所示，請對每一項問題敘述提出您的同意程度；若有任何其他問題項目需要加以補充，請直接填入空白欄，並請簡述其理由。

✓ 若您同意該項問題敘述者，請填答「7」分；

✓ 若您絕對不同意該項問題敘述者請填答「1」分；

✓ 若您對該項問題敘述不瞭解者，請填答「X」；

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

鑑定制度目前面臨之問題	同意程度（請填分數）
✓ 專任人員欠缺良好升遷管道，影響士氣。	
✓ 機關指派委員之缺失	
✓ 缺乏鑑定人員認證制度	
✓ 兼任委員對於鑑定案所投入之時間有限	
✓ 鑑定委員之專業知識不足	
✓ 人員多屬臨時聘僱	
✓ 非專業蒐證	
✓ 民眾認知不足	
✓ 案件數量過大	
✓ 收件門檻及收費制度未建立	
✓ 外力干預	
✓ （其他問題）	
✓ （其他問題）	

➤ 其他問題項目之理由

問題 1-2：根據以往相關文獻與訪問調查對行車事故鑑定制度所提出之改善建

議，大致整理如下表所示，請對每一項改善建議提出您的同意程度；若有其他任何改善建議需要加以補充，請直接填入空白欄，並請簡述其理由。

- ✓ 若您同意該項改善建議者，請填答「7」分；
- ✓ 若您絕對不同意該項改善建議者請填答「1」分；
- ✓ 若您對該項改善建議不瞭解者，請填答「X」；

同意 程度	絕對 同意	極同 意	同意	稍微 同意	普通	稍不 同意	不同 意	極不 同意	絕對 不同意	不知 道
分數	9	8	7	6	5	4	3	2	1	X

對於未來鑑定制度之改善建議	同意程度（請填分數）
✓ 委員宜採專任制	
✓ 暢通鑑定會人事升遷管道	
✓ 鑑定業務朝向民營化	
✓ 加強會前之幕僚作業	
✓ 編訂行車事故鑑定作業手冊	
✓ 建立回饋交通安全之統計分析制度	
✓ 行車事故鑑定收費法制化	
✓ 鑑定作業準則法制化	
✓ 提升警方行車事故處理能力	
✓ 提昇資料蒐集品質	
✓ 強化汽車責任保險之理賠與宣導	
✓ 建立行車事故分級處理制度	
✓ 減少單純民事保險理賠的鑑定需求	
✓ （其他改善建議）	
✓ （其他改善建議）	

➤ 其他改善建議之理由

第二部份：建立事故鑑定師制度之相關議題

專業證照制度之比較

	律師	會計師	建築師	醫師	技師	法醫
是否為公職	否	否	否	否	否	是
應考資格 ¹	法律、財經法律科系畢業	會計、統計、商學、經濟、財稅、財政、財務、財管、企管、管科、事業經營、銀行、國貿、合作經濟、工管、國企、財金、農經、銀保、合作、商業、工會、工管、工工、交工與管理各科系畢業	建築、都市設計、土木工程、軍事工程、營建技術、工業設計系建築工程組、都市計畫、營建工程、公共工程、建築設計系畢業	醫學科系畢業	各技師相關科系畢業	法醫學科畢業
證照授與	通過律師考取得律師執照	通過會計師考試取得會計師資格	通過建築師考取得建築師資格	通過醫師考取得醫師證書	通過技師考取得技師資格	4
檢覈	有	有	有	有	有	無
主管機關	中央：內政部 地方：縣市社會主管機關	中央：財政部 地方：縣市政府	中央：內政部 地方：工務局或建設局或縣市政府	中央：衛生署 地方：衛生局 縣市政府	中央：經濟部 地方：縣市政府	法務部
開業限制	必須加入公會才可執行職務	必須加入公會才可執行職務 ²	2年以上工作經驗並必須加入公會才可執行職務	必須加入公會才可執行職務	2年以上工作經驗並必須加入公會才可執行職務	公職
審議	律師公會	會計師審議委員會	無		無	無
懲戒複審	有	有	有	有	有	無
不得兼任公職限制	有	有	有	無	有	本身即是公職
賠償當事人	有 ³	無	無	無	無	無

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

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

³ 律師如因懈怠或疏忽至委託人受損害者應負賠償之責。

⁴ 美國法醫制度需四年訓練取得專科資格一年特別訓練

- ◆ 請參考上頁之國內專業證照制度比較表，針對未來交通事故鑑定師證照制度之建立，以您個人的觀點，回答以下之問題，並敘述您的理由，謝謝。

問題 2-1：未來交通事故鑑定師是否應為公職？ ☐ 是 ☐ 否

理由_____

問題 2-2：在報考資格上是否需要學歷限制？若是，請勾選出學歷限制。

☐ 是，學歷限制為 ☐ 高中(職)以上或相等學歷 (下接第 2-3 題)

☐ 大專(學)以上或相等學歷

☐ 否 (下接第四題)

理由_____

問題 2-3：在報考資格上需有相關科系之報考限制？若是，其限制與範圍為何？

☐ 是，建議範圍為_____ ☐ 否

理由_____

問題 2-4：，若未來交通事故鑑定師為公職時，證照授與時是否需要受執業前之特別訓練，如註腳 4 所示之目前美國法醫制度？

☐ 是 ☐ 否 理由_____

問題 2-5：在未來交通鑑定師制度行使之初，必會經過一段過渡期，是否宜採

目前檢覈制度考取鑑定師？ ☐ 是 ☐ 否

理由_____

問題 2-6：是否需像其他專業證照制度，必須加入其公會組織始得開業（假設未來為非公職，請參考上頁列表之開業限制）？ ☐ 是 ☐ 否

理由_____

問題 2-7：未來交通事故鑑定師制度之中央主管機關，應由那個單位負責？

☐ 交通部 ☐ 法務部 ☐ 內政部 ☐ 其他_____

理由_____

問題 2-8：除了中央主管機關之外，地方是否需設置管轄機關？若是，應由誰來管轄？ ☐ 是，建議機關為_____ ☐ 否
理由_____

問題 2-9：未來交通事故鑑定師制度，是否需有賠償當事人之責（如國內目前之律師制度）？ ☐ 是 ☐ 否
理由_____

問題 2-10：未來交通事故鑑定師需具備哪些專長？（請勾選其重要性，數字越大代表越重要，如 10 代表最重要，1 為最不重要）

	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
肇事鑑識技術	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
機械車輛工程	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
土木及交通工程	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
心理學	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
法規條例	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
駕駛行為	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
物理學	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
人因工程	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
其他_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
其他_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

問題 2-11：綜合以上問題，參考對於上列之專業證照制度整理表，請您針對建立未來交通事故鑑定師證照制度不足之處，加以補充，並提出建議：

第三部份：「完善行車事故鑑定組織與作業制度」方案內容與運作機

制之探討

- ◆ 本研究針對行車事故鑑定制度從不同運作機制，研擬五項不同替選方案（如下表所示），假設目前暫時不考慮各方案優劣情況，僅考慮各方案之可行性，請您於深入了解各方案後，針對每一個方案提出具體修正意見，以使各方案之實施能發揮事故鑑定應有之功能。

「完善行車事故鑑定組織與作業制度」改善方案建議表

		方案一	方案二	方案三	方案四	方案五
鑑定 機制	組織型態	現行鑑定會	私人事故鑑定師 (民間公司)	社團法人	交通專業警察單位	財團法人
	收費制度	按件收費	視案件複雜程度而定 (自行議價)	按件分級收費	免費	按件分級收費
	財務運作	政府編列預算	鑑定案件收費 (自給自足)	鑑定案件收費及民間團體贊助	政府編列預算	政府、民間團體贊助 保險費收入
覆 議 機 制	組織型態	現行覆議會	政府機關或類似現行覆議會	政府機關或類似現行覆議會	財團法人	政府機關或類似現行覆議會
	收費制度	按件收費	按件收費	按件收費	按件分級收費	按件收費
	財務運作	政府編列預算	政府編列預算	政府編列預算	政府、民間團體贊助 保險費收入	政府編列預算
交通安全研究機制			民間公司	社團法人	財團法人	財團法人
其他		提高目前的位階				

1. 方案一：本方案是在政府機關才能進行鑑定工作之前提下，將現行鑑定會與覆議會之位階加以提升，以降低因層級過低造成行政干預的可能性；且鑑定會與覆議會皆採按件收費，其經費來源由政府每年編列預算支應。

問題 3-1：請問您認為方案一有何需要修正之處，請簡述其理由。

2. 方案二：執行鑑定工作的單位可以個人、鑑定技師事務所或顧問公司等類似律師事務所之形態或公司行號之形式存在，其經費來源完全由鑑定案件收費來支應。收費標準由其與當事人視案件複雜程度自行決定。若發生交通事故賠償糾紛時，雙方可委請事故鑑定或公司（民間）來進行鑑定分析，其可能受雇於當事人或其律師，來評估責任歸屬及財物損失，以進行後續訴訟工作，並提出鑑定報告或出庭為當事人辯護。其共通特性均為競爭市場中的私人營利機構，即以滿足鑑定需求為主要工作目標，若有異議，則向政府機關（或類似現行覆議會）申請覆議。

問題 3-2：請問您認為方案二有何需要修正之處，請簡述其理由。

3. 方案三：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，其主要精神以社會公益為主，收費應較方案二為低，採按件分級收費即可，經費來源包括鑑定收費及相關民間團體之贊助。主要以公正客觀角度進行事故重建與鑑定工作，藉由民間力量提供鑑定服務、相關技術與研究資源的諮詢服務等。若有異議，則向政府機關（或類似現行覆議會）申請覆議。

問題 3-3：請問您認為方案三有何需要修正之處，請簡述其理由。

4. 方案四：本方案是在成立交通專業警察單位前提下，除了由交通專業警察負責事故現場處理與資料收集外，並負責跡證鑑識、事故重建與事故鑑定之作業，將來事故當事人或司法機關可依據警方所提供之鑑定報告作為責作歸屬或相關判決之依據。若有異議，則向財團法人申請覆議。

問題 3-4：請問您認為方案四有何需要修正之處，請簡述其理由。

5. 方案五：財團法人乃為一定財產之集合體，經設立、許可及登記而成獨立體，具有法人人格，必以公益為限。財團法人制度之規劃是希望借助民間之力量，從事社會公益性事業以補充政府力量不足之處，抑或政府因某些工作性質而無法在一般行政部門完成特定工作，如鑑定工作，牽涉國家賠償的爭議、從事學術研究或技術開發等，類似消基會或工研院等形式；其經費來源包括政府、民間團體贊助及提撥固定比例保險費，並按件分級收費；若對鑑定結果有異議時，則向政府機關（或類似現行覆議會）申請覆議。

問題 3-5：請問您認為方案五有何需要修正之處，請簡述其理由。

第四部份：選取「完善行車事故鑑定組織與作業制度」重要評估準則

- ◆ 經蒐集國內外相關資料，本研究初擬構建「完善行車事故鑑定組織與作業制度」之評估準則，希望透過專家 您的意見，從已構建評估準則中萃取較重要者。本研究將各評估準則的重要性分成九級，如下表所示。

重要程度	絕對重要	極重要	重要	稍微重要	普通	稍不重要	不重要	極不重要	絕對不重要
分數	9	8	7	6	5	4	3	2	1

- ◆ 例題：決定「提昇鑑定品質」的因子很多，其中一項是『研發鑑定技術』，若您覺得『研發鑑定技術』對「提昇鑑定品質」評量為稍微重要，則請填答「6」分。

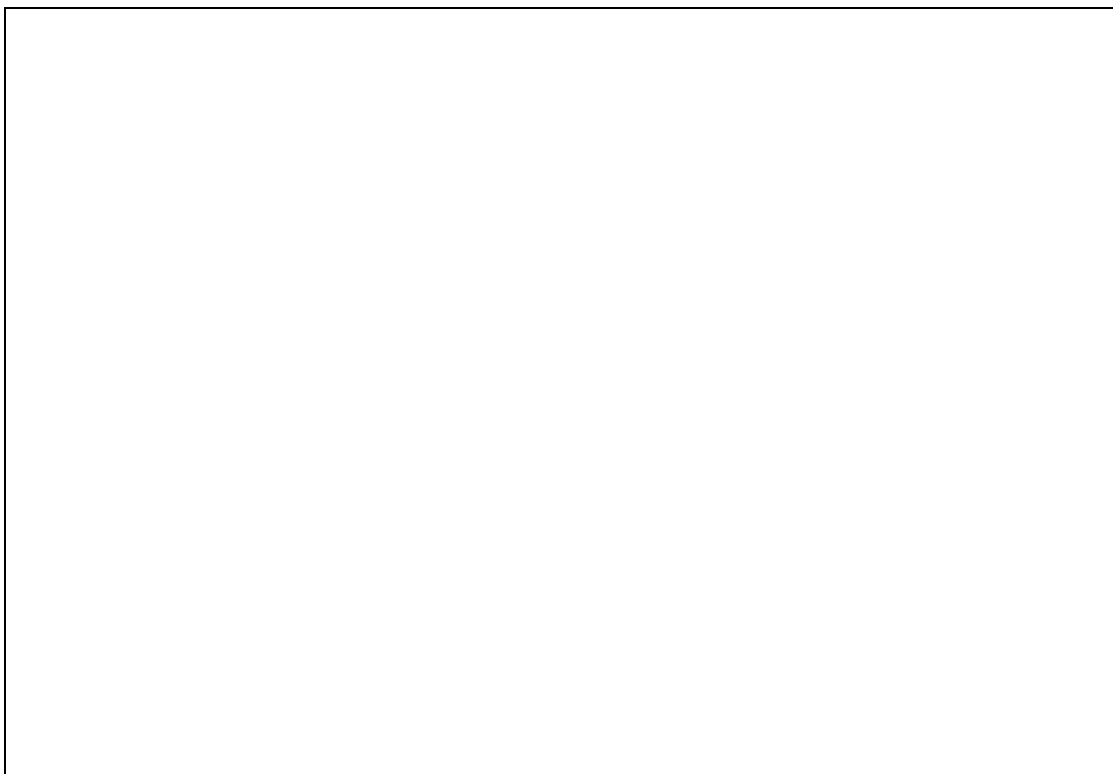
評估標的	評量準則	重要程度（請填分數）
提昇鑑定品質	研發鑑定技術	6

- ◆ 如果您認為本研究所初擬之準則有需要增加其他重要之準則項目時，請直接於該項評估標的下之空白欄內填入準則項目與分數；若有其他重要之評估標的項目時，亦請於最後之空白欄填入標的項目、準則項目及分數。

問題 4-1：請您就各項「評量準則」對「評估標的」之重要性進行勾選。

評估標的	評量準則	重要程度（請填分數）
提昇鑑定品質	研發鑑定技術	
	建立在職教育機制	
	事故資料蒐證專業化	
	採取科學化鑑定設備	
	鑑定人員之專業能力	
	（其他準則）	
	（其他準則）	
獲得大眾信任	建立專業形象	
	保障當事者權益	
	公正超然的立場	
	健全組織編制	
	（其他準則）	
	（其他準則）	
促進交通安全	道路交通安全相關知識庫的貢獻度	
	交通安全研究水準之提昇程度	
	提昇民眾對交通安全之認知	
	（其他準則）	
	（其他準則）	
永續經營	財務自償能力	
	政府相關政策之配合程度	
	吸引優秀人才加入	
	有效之作業管理效率	
	（其他準則）	
	（其他準則）	
（其他標的）		

➤ 其他標的或準則之理由



附錄四：第一階段問卷調查結果—初擬替選方案修正意見

之整理

1. 方案一修正意見：

1. 現行鑑定會非層級過低而造成行政干預，有行政干預之情形係源自鑑定之人及鑑定之機構，只要委員會獨立行使職權，應無行使干預可能。
2. 鑑定人員專業化（證照制度引入）。
3. 事故鑑定建立門檻，以篩選事件，輕微事件簡易處理（類似簡易庭），以減少需求，提高鑑定品質。
4. 採收費制，鑑定及覆議採差別費率。
5. 考慮每一鑑定案件先交由個別委員鑑定（期限內完成，並支付鑑定費給個別委員），再交鑑定會或覆議會委員會討論通過（類似先組事案小組再提大會之構想）。
6. 政府收費則全國應統一收費標準，不可有差別。
7. 所收經費應提撥若干比例為鑑定單位獎金及改善設備之用。
8. 收費問題仍應重新考量。
9. 取消兼任制。
10. 鑑定與覆議鑑定均有”轄區”性，目前位階均以位於該”轄區”之最高層級，如何提昇？若提昇由交通部處理，其組織、人力、資源，如何應予考量。
11. 目前鑑定委員多以參與公益心情投入鑑定工作，所耗時間，心力與所獲酬勞不成比例，難以羅致人才，故不宜再按現行規定以交通費支付。
12. 政府鑑定機構應由交通部統一規則組織規務，全國一致，且鑑定案件以重傷害或死亡事故為主，一般可和解或輕微事故不應受理，但須訂定鑑定門檻，以維護鑑定品質與效益
13. 有關權責機關，真正重視這項工作，目前情況令人心寒。
14. 目前各鑑定會可適度合併，一則組織可以擴編，二則職等可以調升，即讓鑑定會之組織功能更為健全。
15. 合併北、高兩市及省覆議會。
16. 警方配合工作極其重要，亦即蒐證品質不佳，要採收費制度，民眾可否據以提出國賠。
17. 方案一為現階段改革較易執行，且不影響民眾現有權益者，惟因可與民間之發展同步進行，並不違背前提，因刑事訴訟法、民事訴訟法並未規定政府機關才能做，政府若收費，是民間有起碼意願的最低門檻。且短期內，不可能由政府機關全盤移轉至民間來做，兩者並行是必經的過程。
18. 初期實施方案一，以現行鑑定機制為基準，期間行為三年或五年，同時輔

導民間訓練培養專業鑑定人員，得條件具備，自實施方案二，鑑定工作由政府單位與民間處理。

19. 鑑定是因為事故的處理不良，無法發現發生原因，最後結果歸咎於當事人，還要收費，將衍生事故處理不良導致人員權益受損之國家賠償。
20. 鑑定會設立專任主任委員，使權責相符。
21. 鑑定會考量設置部分專任委員，以專業化。
22. 合理增加鑑定會編制員額，以符合需求。
23. 委員應迴避與利益團體有關係之成員加入。
24. 加強警政機關重視事故現場與資料收集。
25. 委員不宜由機關代表擔任，應由具專業性委員擔任。
26. 每一案件應由一位委員代表出席法院說明（不宜由鑑定會秘書代表）主席由委員輪值。
27. 鑑定會覆議會辦公設備應予更新加強（電腦化）。
28. 職員升遷權益應重視。
29. 委員出席費應大幅提高（按件計酬，至少按次計酬）。
30. 打破鑑定覆議行政隸屬關係（或取消覆議由不同鑑定機關再次鑑定）。
31. 鑑定與覆議會位階應提高至中央交通部直屬，方能使行政、民意機關之干預降至最低。
32. 建議鑑定機制並存民間鑑定公司，以及政府機構之鑑定會；覆議機制現行覆議會並得委託民間或專業單位（例如 ARTC）做特定專業之鑑定。
33. 提昇現場處理員警專業能力，蒐證齊全，鑑定案件減少，檢察官、法官可正確辦案，外力無介入的空間（蒐證不完整時才有空間）。
34. 推動成立交通警察局事故鑑定科就不需要有鑑定會。
35. 政府輔導民間業者正派經營，有違法者吊銷其執照。
36. 經費按件收費外，對績優者由政府每年編列預算給予補助。
37. 不一定要收費，但可請保險公司付費。
38. 按件計費可能不合實際，因案件複雜度不一，應訂分級收費標準。加強覆議專業程度。
39. 位階提昇不是問題關鍵點，專業素養及敬業精神的養成才是根本。位階在行政體系下很難突破，專業津貼可提昇比較有效。
40. 經費來源不宜限於府預算。
41. 按件收費原則宜有例外營運，得免收費。
42. 此種收費屬支微末端，效果不大，甚無意義。
43. 地區鑑定會容易受外界干擾。
44. 按件收費可採納其它方案所用之按件分級收費；覆議機制收費則採按件收費。
45. 現行鑑定單位幕僚人員之專業能力受到民眾質疑，需加強專業技能之訓練。

46. 現行政府機關行事易受民意代表關說干預，其公正性易受到質疑。
47. 提高位階為直接隸屬縣市首長為地方政府一級單位，其幕僚人員應聘請道路工程、車輛與人因工程之專業背景，俾對事故進行深入分析。
48. 依案件等級收費，其收入作為人員研習訓練基金，俾供日後送出國觀摩或邀國外專家來台專題演講之用。
49. 政府編列預算僅作為人事費用與實驗設備開支，俾利人員無後顧之憂，可專心研判案情。
50. 訂定鑑定原則準則，具體針對個別用路人因共序狀況而致肇事時，其相對之間之權利、義務加以明文化（例如對向、同向、路口交叉行駛、汽車與慢車、汽車與行人、道路障礙等等。依據不同之標誌、標線、號誌狀況訂定互動的行為準則，有別於目前交通安全規則只規範個別用路人，肇事時其相互權利義務有多不明，任人解讀。）

2. 方案二修正意見：

1. 私人事故鑑定師制度會將事故鑑定工作推向更商業化，更複雜化，原來只有肇事當事人的糾紛，可能演變為再加上鑑定師四造的糾紛。此點不能不考慮，此制度的利弊應予以評估。
2. 交通事故責任判斷之正確與否，乃繫於鑑定人員（或機關），而優良之鑑定人員之進用及鑑定機關之存續，則有賴於機關經費之充裕以填購益材設備，俾利鑑定工作之進行，而鑑定人員待遇收入之優厚，始足以抗拒外力之干涉及利誘（遭賄賂為違法情事），綜言之，經費來源除來自按件收費外，應可向政府或產物（或人事）保險公會請求給予經費之補貼，俾始優良之鑑定機關得以永續經營。
3. 鑑定機制除私人鑑定公司外，行政機關目前之鑑定會亦可維持（雙軌制）。
4. 收費制度一定有標準，以免自行定價無標準。
5. 此方案將增加法院鑑定上之困難，因為收費之受僱鑑定師為業務考量，恐怕將犧牲真實換取業務，造成法院審理對事實認定之困難。
6. 覆議案件可考慮先由個別委員鑑定再交覆議委員會討論通過。
7. 收費標準可按案情不用分級收費，但應由工會統一訂定標準（全國一致性），並需訂定低收入戶可免費標準。
8. 覆議方面之收費亦應隨複雜程度分別處理。
9. 若以此方案執行鑑定，即應推翻目前機關鑑定，機關覆議鑑定之機制，因機關鑑定與機關覆議鑑定於訴訟法中均屬鑑定人之角色，並無“絕對”之對錯，而在司法機關之採信與否。故其仲裁單位應在司法機關而非政府任何機關。
10. 以管制為出發點，若涉及刑事訟爭時，為達勝訴目的易形成不擇手段之行為，即使有覆議，因先入為主的觀念，很難有公平的結果。
11. 就目前情形評估，鑑定收費如由鑑定案件複雜性為決定，可能不足支應鑑定從業人員經營此類工作，故初期似應由政府規定最低收費標準，較為可行。

12. 鑑定費由民間處理後，政府機關不宜再覆議，以免阻礙私人鑑定品質提昇。
13. 有異議時，得向政府機關等申請覆議。則覆議案件恐比目前處理數還多，若更採收費制度，則誰應支付費用？故政府機關原則只處理法院囑託覆議為前提，而無須收費處理。
14. 本方案政府覆議機關須先提升條件與能力。
15. 保險公司的角色應加入。
16. 應注意收費之高低，宜有上下限，同時保障弱勢團體或受害人。
17. 鑑定商業行為是未來必要努力的方向，美日均如此，國內收費與國外情形不可一致〈國情不同〉，但要訂定一個概略標準，否則浮濫要價，如以案卷數、複雜度、死亡人數等等，另外，覆議機制不宜存在，考慮請行政法施行細則規定，且公權力不應介入私人商業行為，即“律師”制，有異議請當事人再委託再花錢才對。
18. 其實律師事務所目前即可處理此項業務。
19. 如果民間或私人處理，收費是必然的，可將其回歸市場機制，但將面臨鑑定過程，資料蒐證或相關文書資料，在制度上必須設計完善。
20. 私人民間的鑑定結果，只能供公司或其他非行政部門間之運用。
21. 鑑定師資格之取得應公平合理而具有公信力。
22. 一般保險公司理賠案件，可委由該鑑定技師事務所鑑定，代位求償亦由鑑定技師辦理；費用由公會訂定。
23. 死亡或重大車禍傷害案件，民間鑑定有議性案件，由政府設置鑑定會之委員制來鑑定較客觀、超然。
24. 公信力恐有疑問（且雙方當事人可否一致選定同一鑑定單位，亦有疑問）。
25. 道路交通事故之鑑定係關係人命、身體、財產、社會秩序等問題，而且對事故原因之鑑定並非一般法令與行為判斷可釐清，故以民間公司方式之組織型態較不妥。
26. 受雇於當事人或其律師進行後談訴訟工作甚不可取！如此不易建立公信，易就有利於當事人方向鑑定，有違彰顯真理之義，遑論累積交通安全正確方向之學理。
27. 鑑定定位為競爭市場中的私人營利機構，應予保險制度相結合。
28. 既然為私人營利機構，不需由政府機關從事覆議，應以法院為最後判決機制，所有鑑定覆議與司法程序相結合。各級法院審查中，若有新跡證，均可由鑑定人提供鑑定意見供法院判決。
29. 警政機關現場蒐證資料不應無償提供，若有資料不全、處理不當，亦派代表蒞庭說明處理過程，並依情況負部分責任。
30. 鑑定案件收費應定有最低標準及最高標準，例如每按最低收費 3000 元最高 10000 元。使車禍當事人亦於明瞭，可使收費有一標準可循。
31. 私人事務鑑定師所作之鑑定，如於一定期間內被覆議會撤銷原鑑定，則於一定期間內不得從事鑑定業務。例如於一年內被撤銷 5 件，則應於三年內不得

從事鑑定業務。

32. 執行鑑定工作可由民間領有執照來進行鑑定分析。
33. 經費來源由政府制定收費標準按件收費。
34. 若有異議則向政府機關申請覆議。
35. 不適合。除非國家賠償制度完整，鑑定師是律師同業，有些矛盾。
36. 收費由個人自行決定，易生收費不一及認定出入，且可能因營利而衍生不必要之紛爭。
37. 以我國國情，鑑定會功能不由政府辦理完全過度私營化，衝擊太大，民間接受性不高，組織運作調適困難，並不可行。
38. 個人事務所無法具備各項不同專長領域之人員。
39. 對於某些重大案件（如死亡車禍）是否能提供公設鑑定師給無力聘請私人事故鑑定師之當事人，以提供必要之協助與服務。
40. 該方案係鼓勵民間個人（具鑑定技師身分）、鑑定技師事務所或顧問公司（內含相關人數之鑑定技師）從事事故鑑定工作，收費基本而言應依事故等級區分，是否由當事人與其議價尚可討論，其餘細節只要在市場非壟斷、寡占情況下，以良性競爭方式頗符合當事者需求，且可免除公務機關易受外力干預之缺失。
41. 若係民間鑑定（非政府機關委任）將不具公信力，其實與律師之為委任人辯護無異，其結果是：不同委任人委任之鑑定報告版本不一，僅供「參考」效力，故政府機關成立之鑑定機關應係從事「審查民間鑑定報告業務」，從中整出一套「認係正確」之鑑定報告（其機關名稱應非『覆議』，因為從『鑑定』的角度言之，只有『正確與否』問題，沒有『覆議一定優於鑑定』的問題。）
42. 政府鑑定機關「審查」民間公司之鑑定亦符合刑事訴訟法第二百零八條及民事訴訟法第三百四十條等相關規定。
43. 無需負賠償之責任。
44. 鑑定機制除私人鑑定公司外，行政機關目前之鑑定會亦可維持（雙軌制）。
45. 領有合法執照民間來提供鑑定服務。若有異議則向政府機關申請覆議。
46. 此種財團法人可由保險公司以社會公益方式成立。免費鑑定即可。以鼓勵鑑定，且若結果非當事人的問題而是道路設施有問題，也可同時提國賠。
47. 採本方案時，鑑定人需為委員會議決。委員需具鑑定師資格，委員會至少需有 5~7 人，具備各種不同專長領域。
48. 需確立鑑定人員（師）歸屬之組織與角色。
49. 應受法院或政府之監督，如有重大疏失侵害受害人權益，則可撤銷其成立或命其賠償當事人所受損失。

3. 方案三修正意見：

1. 其實事故鑑定是否公正，客觀，在於人非在於制度。再好的制度，遇到不公

正、不客觀的人，只有更麻煩。因此，改善現行鑑定會的運作，應朝向委員的素質更提昇，制度更簡化的方向。

2. 鑑定工作不宜由單一社團法人包辦以免壟斷。
3. 本案之限定受害人係具貧戶標準（由政府規定）始可免費或減免費用。
4. 收費鑑定（當事人任何一方付費）及民機團體（汽機車公司駕駛會、客貨運公會等）贊助，其公正性、權威性尚待懷疑。
5. 鎖定及覆議鎖定（政府機關）之機制是否尚需存在。
6. 易受保險單位左右。
7. 經濟低收入者，難以或獲得鑑定公理。
8. 由美國鑑定體制可知鑑定品質提升須要競爭環境，如由法人團體由之，則無此動力，建議不予考慮。
9. 孰人可確信其係以社會公益為出發點，頗值得推敲之問題！
10. 普羅大眾一般死傷者為大的觀念，若無法根除，交由社團法人從事之方案，絕難保公正心。
11. 本方案覆議案件恐將增加無數。
12. 考慮民間的處理能力〈數量上能否處理現有需求〉若無法滿足需求，則公部門、私部門可考慮併行。
13. 所謂「協會」「公會」將來也未必公益公正，若大家都是以公益公正為表，假以時日必回歸至商業行為〈多此一舉〉，且政府機關不論何鑑定機關何必去背書〈法源依據為何，一旦拒絕覆議，民意何去何從？收錢的倒楣〉。
14. 方案二與三都是外包的工作，差別再一個是私人機構一個是法人機構，法人機構受到一定的規範，但其無法被有私人單位具有之特性，應該是在制度的設計著手。
15. 財務運作改為由政府編列預算較佳。
16. 應以汽車保險理賠制度健全為前提，並建立鑑定師制度。
17. 鑑定係很專業的技術，就如同建築師、土木技師採用力學理論、結構學來從事設計工作，其專業技術不應摻雜被害加害者之因素，否則將會爭訟不斷。應回歸超然鑑定技術面，至於民刑事或理賠事宜，應交由法院或保險公司，自行參處。
18. 如以民間社團法人或公會為組織型態，由於其組織較易偏向其宗旨，公信力較易被懷疑
19. 何種社團法人可從事鑑定其成員組成難以認定。
20. 社團法人之公正性難以在短期間建立。
21. 分級收費徒增麻煩，應按件即可。
22. 鑑定人員應具有專業知識。

4. 方案四修正意見：

1. 成立交通專業警察單位做初步的鑑定報告，看似比現行鑑定會簡單，事實

- 上，肇事案件分布不特定地點，前提目前不易達成，案件太多，警力不足。
2. 免費將使鑑定事件無限成長，降低品質。宜改為收費較符公平效益。
 3. 由交通警察來學警探單位鑑定，代表性不足公正性（亦受關說），仍將遭受質疑。
 4. 按使用者付費原則，應酌收若干費用，以免民眾濫用公器。
 5. 覆議部分應將財團法人修改為政府機關以提高公信力。
 6. 鑑定仍是司法訴訟程序之一環，回歸由具司法調查權之警察機關負責，尚屬可行
 7. 鑑定機制不提供免費服務，避免浮濫、浪費資源。
 8. 鑑定結果公正性受到懷疑，〈球員兼裁判〉。
 9. 警方處理須絕對是交通專業警察為之，試問都會〈集中型〉區可行，其餘地區尚須大力推廣〈教育〉之。
 10. 警員心態需全面整頓。
 11. 本方案前半部與美國現況相似，最大優點在於處理、蒐證、鑑定由相同的人員辦理，可維持一定的鑑定品質，推覆議時，不必限於財團法人做覆議〈立場能超然的機構亦可〉
 12. 本方案基本上是『新加坡』的方案，完全一樣，併此說明，可行，台北市交通大隊「事故證明單」方式，行之有年，本人以為最佳方案。
 13. 政府鑑定單位裁撤，改為半公半民的財團法人機構，人事預算全部獨立。
 14. 事實上在目前事故處理制度中，警察要做到發現事故真相加重警察事故處理之權責，讓其將現有專業人力整合，完成其目前的處理工作是最理想的，能相信其他的人、機構，為什麼不能相信警察了？
 15. 應配合類似鑑定師之專業證照制度，即交通專業警察以領有證照者（經相當之訓練、考試取得）方得從事鑑定工作。
 16. 其實交通專業警察，只要落實蒐證，詳實把應有人、車、路、環境因素透過筆錄、現場圖、照相、遺留物、跡證、記載、保存、採證下來，才是正本清源，不得有先入為主之偏差行為，其公正性將會受質疑。其蒐證之資料交付鑑定單位為宜，以免有球員兼裁判之嫌疑，況且以目前現場製作情況、素質能力，恐有未逮。
 17. 其前提係交通專業警察亦已受相關鑑定素養之訓練。
 18. 現行事故現場處理警員專業知能嚴重不足，應加強訓練。
 19. 各國道路交通事故都是由檢警單位到事故現場直接進行勘查事故發生責任與違反法令事實等的犯罪立證工作。故鑑定工作不再由警察機關擔任，以免被誤認球員兼裁判。
 20. 警政機關應開放所有蒐集資料（有償）。
 21. 異議可開放部分專家覆議並蒞庭與警政代表言詞辯論。
 22. 宜同時將具有其他專業知識之人員採納為鑑定人員，不宜全部由專業警察擔任鑑定員。

23. 納入保險公司首要之務。警察應再加強專業訓練。
24. 鑑定除了交通工程、物理學、道路工程等因素小，需交通專業，警力為執法者，應專注於蒐證、相關跡證、事件重建為宜。因警力蒐證，開立罰單，易讓民眾產生球員兼裁判印象。
25. 警察機關容易受民眾代表干預。
26. 屬理想化之遠程目標，在目前依現行制度恐有困難。
27. 即使成立專業警察，希仍扮演蒐證，提供初步判事故肇因之功能，至於事故鑑定與重建工作，似宜仍委由民間專業人士、團體等為之。
28. 認為鑑定可交由交通專業警察從事，覆議由財團法人執行則不可行。

5. 方案五修正意見：

1. 方案一及方案五僅為公與民營之不同，如果可行，以方案五較佳，但仍採鑑定師委員會制，同一地區僅成立一個委員會。
2. 鑑定由財團法人處理其公正性有待商榷。
3. 應受法院或政府之監督，如有重大疏失侵害受害人權益，則可撤銷其成立或命其賠償當事人所受損失。
4. 所謂財團法人鑑定機制，是否以保險制度出發，健全保險制度，由承保公司去處理之。
5. 『向政府機關申請覆議』是預留最糟糕的伏筆，政府機關現有人力老化，僵化，如何去培訓都是問題，退職完了之後，會害死政府機關〈二年內許多秘書屆退〉政府公務員調離職普遍需要考慮，將來誰去做又做得比民間好？全部委由商業行為，財團法人機構與民間或學術機關去競爭，各憑國內國外科技本事。
6. 收費僅收掛號費即可，財務運作由政府、民間團體贊助同時亦由保險費中納入非常恰當
7. 仍應配合鑑定師之制度及汽車保險理賠制度之健全。
8. 一般理賠案件或保險公司委由該團體鑑定頗適宜。但如涉及重大傷害，因會涉及刑事判決問題，有錢可化解應只限於民事。提供正確鑑定結論給司法單位參採判決，否則肩負交通事故責任裁決與交通秩序守護神鑑定工作將無助益，也會產生反效果，無法維護公平正義。
9. 較屬理想！對蒐證處理人員開設訓練、核證、津貼，加給制度。
10. 經費來源不包括政府資助，以利組織運作，減少行政干預。
11. 鑑定委員應蒞庭說明。
12. 警政單位現場資料應公開。
13. 分級收費不盡公平，按件收費即可。
14. 鑑定人員應具有何種資格，此方案未明示，無法表示意見。
15. 加強覆議委員專業能力。每一委員要同時具備每一項專業能力，有實際困難應朝委員內具備各種鑑定能力之專業，而非一人具備所有。

附錄五：專家學者座談會會議記錄

一、座談會時間：八十九年五月四日下午二時正

二、座談會地點：交通大學台北校區議事廳

三、出席單位及人員

單位職稱	姓名
成功大學交通管理學系系主任	丁國樑
中央警察大學交通學系教授	陳高村
交通部路政司副司長	李龍文
行政院公共工程委員會企劃處科長	黃錫薰
考選部	林妙津
警政署交通組科長	何國榮
台灣省政府經建組	王秀麗
桃園地檢署主任檢察官	彭南雄
台北市政府交通管制工程處總工程司	張哲揚
台北市車輛行車事故鑑定委員會主任委員	李 開
台中市區車輛行車事故鑑定委員會秘書	李國權
中華民國車禍關懷協會秘書長	蔡弘農
台北市交通工程技師公會理事長	邱 穀
中原駕駛訓練班主任	莊謹合
中華民國產物保險商業同業公會	蔡承祐
中華民國產物保險商業同業公會	黃種梅
交通部運輸研究所組長（委託單位）	林豐福
交通部運輸研究所工程司（委託單位）	田養民

四、主持人：張教授新立

記錄：張則斌

五、背景簡報：略

六、座談內容

◆ 中華民國車禍關懷協會蔡秘書長弘農：

- 目前機車強制保險牽涉到單車事故及肇事逃逸，有時候肇事逃逸後，警方找不到肇事者，警政署方面無法登記肇事原因，都只登記「不明原因」，當事人就無法得到有力證明而申請交通事故補償；目前鑑定組織中的規範，進入司法程序之案件必須當事人找檢察官委託鑑定，是由司法單位委託鑑定才接受，有時候連檢察官是誰都不知道，如何請其來委託鑑定。而有關的鑑定單位，因為這是公訴罪，已經進入司法程序，依

規定不得接受已進入司法程序的當事人所委託的鑑定，這是目前很多鑑定單位所面臨的問題。應該如何解決此類問題？

◆ 桃園地檢署彭主任檢察官南雄：

1. 目前是值班檢察官負責驗屍，負責驗屍的檢察官即是負責承辦，故現已無前述問題之存在。
2. 交通事故鑑定收費之必要性：台北市目前收費 3000 元，且須繳公庫，無法發給委員，目前只是撥給專家學者交通費。因此，有良好的收費制度可以吸引良才。甚至像日本、德國也收訴訟費，防止人民濫訟，符合使用者付費原則。
3. 交通鑑定要採合議制或獨任制：通常鑑定師合議鑑定較能集思廣益，客觀性正確性較高，唯案情單純之鑑定，以獨任鑑定師，似無合議之必要性，因此，單純事故用獨任制，複雜需要集思廣益的就用合議制。且合議制需具備鑑定師資格以符合分工。
4. 交通事故的組織型態能夠以政府機關與財團法人並行與配合，因為目前不管刑事上或民事上關心的是責任的問題，刑事即被告有責任，民事關心到底是事實為何，法律上則關心責任歸屬的問題，目前根據刑事訴訟法未規定鑑定人或鑑定機關需為政府機關，因此，建議政府機關與財團法人並行，財團法人的鑑定師應有鑑定師資格。
5. 依據專門職業及技術人員考試法之規定，應該依照法令來得到證照，但是目前行車事故鑑定尚未立法，故應在其他公路法及道路交通管理處罰條例中明訂道路交通事故之鑑定需為具有鑑定師資格才能作鑑定工作。
6. 至於鑑定師公職與否並不一定要過慮，刑事訴訟法第 203 條規定，審判長、受命推事、檢察官必要時可以將鑑定的東西交給鑑定人來保管，來從事鑑定的工作，另外檢察官可以請鑑定人蒐集證據，鑑定人可以請求檢閱卷宗跟證物，若鑑定人不是公務員仍可以接觸到警察人員或是檢察官所蒐集到的資料，從這方面來看應無此顧慮；偵查若關係到個人生命、名譽的問題，如果洩漏，鑑定師需負法律責任，根據刑法第 132 條。
7. 至於交通事故賠償責任，因為鑑定工作往往是由檢察官的選任，由檢察官或法官所交給之資料進行鑑定，對鑑定的結果僅是提供法官或檢察官做參考，這樣不用負賠償責任；有一種情形即做偽證影響到當事人權益時要負賠償責任，因此，除非有事實足以證明鑑定師涉及有偽證罪（刑法第 168 條）或其他與與其鑑定職務相關之犯罪，似不宜令其負損害賠償責任。
8. 相關專長應考量「證據學」，很多判斷不外乎證據統計蒐集，證據包括物證、人證，人證有時候較難蒐集，如何問證人的方法、專門蒐集證據及判斷證據的價值的知識應做一個調整。

◆ 行政院公共工程委員會企劃處黃科長錫薰：

1. 原則支持建立「交通事故鑑定師制度」，惟因避免落入「憲法 86 條」之迷思，即導引成「工作權之保障」，憲法並不是能保證個人生活上的需要，僅僅保證個人的資格而不是工作，但這至於像交通事故鑑定師、交通工程技師職業重疊性的問題是否導致紛爭，目前還看不出來；如土木、結構兩科與電機、電子兩科等，他們所學的及考試科目都只差一、二科，所以專業分工是必要的。
2. 鑑定師不僅學術上的需求，實務經驗上的需求也很重要，國外大部分規定要先有經驗後才有資格考試，考試後才有資格執業。希望考試以實務方向取向，建議交通事故鑑定師資格之取得，即以其實務經驗為主要考量。
3. 鑑定機構之組織型態部份，公司法人、社團法人或財團法人均可，但應避免一定要聘僱有鑑定師方可設立，而是應於接受辦理鑑定時須交由有資格之鑑定師辦理。

◆ 考選部林妙津：

1. 由於專門職業及技術人員執業之管理，係屬各該類職業主管機關職掌，本部辦理各專門職業及技術人員考試，均由有有關考試法規及各該類職業法規之規定辦理。茲以目前職業法規中尚無「交通事故鑑定師法」，因此無法辦理專門職業及技術人員相關考試。未來如職業主管機關交通部訂定交通事故鑑定師相關職業法規，將該項職業納入管理，明文規定該類人員應由考試取得執業資格，俟完成立法程序後，本部即可據以研訂有關考試法規辦理該項人員之考試。
2. 依專門職業及技術人員考試法規定，自民國九十年一月一日起取消檢覈，將原檢覈精神融入考試中，未來即規定應考人僅具學歷條件者，應全部科目考試，學歷條件者外另具有實務經驗者，視其條件之不同給予減免應試科目，使得專技人員執業資格之取得，能在同一命題、閱卷標準下完成，以齊一專技人員素質。
3. 現行各類技師之分科及其執業範圍，係依據「技師分科」、「各科技師執業範圍」規範，本部辦理有關技師各類技師考試，即依上開技師分科辦理，目前技師三十二分科中即設有交通工程科，但其執業範圍似未包括交通事故之「鑑定」事項，將來建立交通事故鑑定師制度乙節，如定位於技師性質，宜否由行政院公共工程委員會主動修正「技師分科」，增設「交通鑑定技師」，或僅於「各科技師執業範圍」中修正增列「交通工程科」有關交通事故鑑定之執業範圍（本部並可研議於交通工程技師類科之應試科目中配合增列相關之應試科目）。
4. 專技人員的考試制度部份，憲法明定專技人員執業資格之考試為考試院之職掌，專門職業及技術人員考試法對於有關專技人員應考資格或已明

文列舉規定或規定「由考選部報請考試院定之」，因此現行各類專技人員職業管理法規，對於各類專技人員之應考資格進行規範，似有不宜，而本部有關專技人員之應考資格、應試科目，歷來都是等到制度建立後，本部將邀請主管機關、公會、學會、學者專家到部研商始能定案，因此，有關交通事故鑑定師應考資格部份，宜俟未來該類人員定位明確並完成立程序後，屆時再由本部邀請相關人員開會加以討論。

5. 依照交通事故鑑定制度的名稱來看，應該是定位在高等考試的制度，專技考試法第 9 條及公務人員考試法第 16 條，高考一定要專科以上的學歷才能報考。

◆ 台北市交通工程技師公會邱毅理事長：

1. 目前台北市交通工程技師公會只有 11 個成員，也就是說執業的只有 11 位，這是因為在之前沒有一個執業的環境，相信落實技師法之後，相關限制和依照辦法出來以後，鑑定業就較能活的下去了。
2. 交通事故鑑定是否為工程會中技師所能找的工作，因為牽涉到法、車的機械本身，還是有點距離。需要有交通事故鑑定師法。
3. 中央警察大學交通系的配合訓練有很大的突破，所以希望將來鑑定師要有法學、交通工程、車輛機械經驗，且經過長時間的訓練。所以警察大學學生的出路可以走交通工程方面，也可以取得鑑定師資格。
4. 在公共工程委員會所定的一個辦法，譬如四年技師要換證、換證要有積分、及積分辦法等，將來由政府或民間來提出必要措施。認為應由警察來擔任鑑定工作，因為有一個常設的訓練機構，且具有司法警察官的職責，可以去處理相關的事情，具有公信力。
5. 事故不能全歸咎於駕駛人的疏失，交通工程、道路工程都要負責任。
6. 會議參考資料中『專業證照制度之比較』中「技師」欄，依 89 年 1 月 19 日修訂公佈之技師法規定，主管機關中央為「行政院公共工程委員會」，地方則為依工程會函示為「工務局」，請修訂。
7. 報考資格之排序建議為警察人員、交通工程技師應具有當然資格，或交通系所、保險公司理賠分析師等未經考試及格者，在從事交通事故分析有關工作四年以上取得證明者可報考。
8. 教育訓練應由主管單位認定之公正機構或公會舉辦鑑定有關課程訓練，經考試及實習及格者，始得擔任交通事故鑑定師。可參考公共工程委員會研擬中之「技師執業執照換辦法」草案相規定。
9. 認證依據部份，應取得國家鑑定師考試及格證書、執業執照、加入公會後正式執業，每四年依換證辦法換證。
10. 特別訓練部份，因係綜合性因素導致事故，應持續從事交通工程、法學基礎、車輛機械、鑑定技術之訓練。
11. 主管機關部份，中央為警政署、地方為警察局，或中央為交通部、地方

為交通局，若可為歸類為「工程師」，則中央為公共工程委員會、地方為工務局，以前者為佳。

12. 開業限制部份，取得國家鑑定師考試及格證書、執業執照、加入公會後正式執業。
13. 懲戒措施部份，請參考技師法第五章第 38 條至第 45 條，唯應加入「若為不實之鑑定，以致誤法院審理，應依民法規負付賠償責任（公訴）」。
14. 過渡措施部份，其排序為，（1）加強警事故記錄設備與技術，（2）加強現行鑑定過程中參與與初審、覆審人員的法學、交通、機械常識，（3）制定鑑定檢核表。
15. 應先決定鑑定師是否屬於工程師，若為工程師，則應依技師法之相關規定辦理，否則應考慮是否要提案公佈「交通事故鑑定師」法，始有法源依據。

◆ 台中市區車輛行車事故鑑定委員會李秘書國權：

1. 從行政機關的角度來檢視目前鑑定工作的功能和目的，行車事故會牽涉到刑事、民事及行政問題，民事問題由當事人自己提出，政府機關都是由司法單位來從事仲裁的角色，行政機關應該完全不必介入；刑事問題則是法院或法官的職責，而法官或法院不一定要委託鑑定機關來鑑定，也可以委託自然人、醫院、學校等，故行政機關也沒有必要從事鑑定。行政問題是目前政府機關會成立鑑定會的目的所在，是根據已發生之交通事故，依據交通法規，找出是否有人違反交通法規，提舉發機關參考，或提供檢察官做參考。
2. 鑑定會是交通執法部門本身的一個職責所在，其後續可能牽涉到民事、刑事問題，但是僅供參考而已，對違規加以舉發而已，所以鑑定單位的定位應該較接近執法部門，目前我們所做的工作都是根據交通法規、路權、優先權，警察也好或現場，以及很明確的跡證來釐清交通法規上之違規情形，至於速度多少、是否為機械故障，那是另一層面的問題，是目前做鑑定需要加強的部分，我們應將這兩個部分互相結合，因為純粹的鑑定還牽涉到交通主管部門規定行為的規則，這個規則的認定，應該不是從技術面來判定，真正的鑑定應該是從行政面與技術面來結合，現在所欠缺的是用撞擊速度來探討行車速度，利用煞車痕跡來探討當時駕駛人行車軌跡，所以鑑定技術應該探討政府部門與民間部門各應該做什麼工作，雙方結合將鑑定工作做的更好。目前的鑑定工作並不是技術面鑑定而純粹是根據行政法規來決定肇事程度。
3. 技術面的問題現在爭議性很大，各家意見分歧。

◆ 中央警察大學陳教授高村：

1. 首先從問卷的結果提出意見：在一些統計百分比上做一個考量，應該將未填答部分考慮進來，否則就會產生很大的誤導。
2. 對未來鑑定制度改善意見中，有兩個最大共識即：提昇警方行車事故處理能力與提昇資料蒐集品質是每份問卷都百分之百贊成的；台北市因為採取收費制度後就使行車事故處理量少了百分之六十，是否意味如果可以結合警察與收費意見，便可解決以大部份的問題，事實不然，因為台北市的事務處理能力本身就比其他地區佳，因此，收費的功能並不是全然的。
3. 既然是技術處理層面的一個問題，個人認為如果將全部問題都由行政部門去做，那行政部門會像目前一樣，無法進步，沒有外來的力量壓迫。建議可以開放一些多元管道，不見得一定只有技師或專門去輔導成立基金會，但最基本的配套措施是應從警察的事務處理能力上提昇，因為就算有一些配合處理，像是交通技師、鑑定師，最重要的要有資料才能去鑑定，如果給這批人有現場調查的權利，容易與警察在資料蒐集上有爭端。
4. 如果從警察事務處理這個角度去著手，對案件的壓力會有降低的效果，最重要的是在警政署還實施了一個措施，以前無法向警察取得事故證明。前兩年實施了一個『事故發生證明』類似一般刑案報案的填單，警政署公佈的事務處理規範中明定警察要去調查事故原因，所以應該要強化警察的工作做好。收費可以抑制案件量，但對警察行政是一大環節，警方蒐證不佳的前提下，收費似有不妥。目前在警政提昇再造的計劃中，希望將交通警察獨立出來成立一個交通警察局，也就是回歸到一般刑事與交通，這個工作就能合理的去解決。

◆ 警政署交通組何科長國榮：

1. 鑑定師是需要的，現在車禍的鑑定都是很簡單，大都是因為保險公司提出的案件，間接增加了鑑定的負擔，所以鑑定師是有其需要性的。
2. 關於車禍處理部份，最重要的是警察現場蒐證，從去年9月開始，警政署決定做車禍制度改進，擬定三大方向：第一是制度面改革，第二管理面改革，第三個是實質面。從獎懲制度面方面，先從治標開始，目前是警察處理幾件車禍就給多少獎勵。
3. 其次，我們感覺員警的專業性不夠，因為車禍處理有時效問題。我們要注意到時效也要兼顧到作業程序，今年我們準備做一個警訓，針對台灣省警察，採小班制進行，並輔以考試。
4. 此外，另將整個車禍處理制度修改，A1、A2、A3 區分出來，A3 車禍由派出所處理，A1、A2 由警備隊訓練派出警員處理。當然我們做了這調查之後馬上要做員警訓練、調查訓練，如果要將車禍處理專業化的

話，交通警察是不可無的，目前宜蘭羅東、花蓮、台東正在試辦，其他地方應該也做得到，員警處理如果做的成功的話，一定會對整個車禍處理有很大的改變。

5. 警政署交通警察幹部研習班 23 個縣市的交隊長只有一個是交通系畢業的，不使用專業人才使得交通工程本科系的晉升困難，影響交通警察之士氣。

◆ 交通部路政司李副司長龍文：

1. 資料裡沒有看到說有關國外的鑑定事故經驗，應加以補充，便於比較專業證照制度。
2. 有關蒐證人員標準的蒐證程序，如果沒有事故基本資料的話，即使有高超的鑑定技術也沒用。
3. 假如有所謂的專家系統的話，是集合所有各行各業專家的意見，對於鑑定技術及鑑定品質的提昇會有幫助。
4. 關於改善方案部份，問卷結果並沒有對方案的評比，無法加以討論，請以加補充。
5. 討論重點是提昇行車事故鑑定品質、建立交通事故鑑定制度，鑑定師只是提高鑑定品質的一個方法，所以是不是大家在提昇品質的方法上多做討論，個人粗淺的一些看法是鑑定師制度要從無到有絕對需要一些時間，但是要提昇鑑定品質是大家一致公認要馬上來做，所以我們要提出提昇鑑定品質可行的短期就可以實施的。

◆ 台北市車輛行車事故鑑定委員會李主任委員開：

1. 鑑定應該要分級，死亡和重傷害的車禍事故鑑定由公權力執行，即由政府機關辦理，但需具備一定鑑定能力資格的人來鑑定。
2. 如果是民事賠償或可以和解，可由民間的鑑定師來處理。
3. 就體制上而言，如果民間的鑑定師這種方式可行的話，那政府鑑定應該從蒐證到鑑定完成是由民間的鑑定師來作的，即不要勞動警察人員；
4. 如果由警察人員現場蒐證並作事故初步分析的話，造成一般民眾詬病的球員兼裁判的問題。
5. 收費方面：因為行車事故是個人行為的發生，卻要用到政府預算、人力、物力來處理，這並不合理。
6. 政府也要確定事故是否因為交通設施不完善造成。
7. 就鑑定品質而言，科學鑑定，目前交通部也委託學術機構來做智慧型照相，上星期做現場測試的結果，在事故發生後 3.6 秒都能完全錄影，測試地點在建國南北路跟市民大道處，有些事故是搶號誌，還有連環車禍造成，次序、原因非常的清楚，而且警大跟交大都在開發一種電腦肇事軟體呈現技術，美國現在已有這種軟體，希望人為的鑑定盡量減少。

◆ 成功大學丁主任國樑：

1. 專家學者也就是學術單位，領域包括交通管理、機械、車輛及法律，反而對現場的情況不是很清楚，都是看照片，但是平常一些政府單位對於號誌、現場都很清楚，所以目前面臨的問題變成是對現場不夠瞭解。
2. 另一個問題是案子持續增加，但學術單位人數有限，所以不可能全部委員都去看現場，因此，全部是專家學者也有其問題存在。
3. 美國情況，其鑑定有很多不同層次，其實有許多案件早就由警察鑑定完成了，尤其是簡單的部份早就鑑定完了，保險公司就以警察的報告作為後續的依據，且沒有其他管道再進行鑑定；
4. 遇有訴訟時，對於結果有異議時可以請交通專業人才去分析，而這個專業人才不一定要具備交通鑑定師資格，因為律師請專業人才所做分析不一定會被法官接受，
5. 最完整的鑑定是一些很嚴重的車禍，這時候是研究單位來做，所有的案子都要蒐集做非常完整的分析，不是個人鑑定而是很多各種專家一起。

◆ 台北市政府交通管制工程處張總工程司哲揚：

1. 比較贊同鑑定不要由警察來進行，就像以前鑑定會都是由監理所站長兼任，從形式上來講會影響很多，在證據沒有蒐齊之下他就去鑑定，對人民的權利影響很大。
2. 收費的話我認為應該要收費，收費的話牽涉到鑑定的覆議會不是隸屬關係，因為覆議會的人都是鑑定會的上級機關，事實上在鑑定的過程中不應該用行政去干預，如果鑑定會通過的被推翻的話，那費用是否要退？我們的想法是不用退。
3. 不管公家或民營，鑑定會委員應該都上法院了解，目前都沒有，台北市都沒有，台灣省是秘書去的，那這個報告如果是委員寫的，則委員應該上法院去面對法官，最後由法官做仲裁。

◆ 桃園地檢署彭主任檢察官南雄：

1. 選任專家的話我們比較期待的是鑑定師證照制度，但執照只是一個起碼的認定資格，此外，有證照不一定有生意，我們希望鑑定師能站在從旁協助，因為他對交通技術、知識比較了解。

◆ 台灣省政府經建組王秀麗：

1. 鑑定委員必須是專家學者的規定，是奉交通部的決議後，必須要有專家學者的資格，主要是把這些行政機關避開。
2. 目前 12 區的鑑定案件很多，人力嚴重不足。

◆ 台中市區車輛行車事故鑑定委員會李秘書國權：

1. 目前組織條例規定，委員部分地方代表排除，改聘專家學者，但其餘不變，包括主任委員還是專任，現在省政府有意就內部成員進行分發的構想，主任委員到目前為止遲遲無法派定，所以新的委員排定，省府要求要秘書去找，但這應待主任委員人選確定後，由主任委員去遴選。
2. 另外關於作業方式，完全沒有變動，一個鑑定最重要的是鑑定報告，但是鑑定報告還是維持由秘書來寫，但決議通常只有結論，但沒有原因，只好讓秘書去做文章。秘書實在是沒有能力去做完整的敘述，建議鑑定報告也應由委員去做。
3. 民營跟公設應該同時並行，我們現在做的鑑定名為鑑定，實非鑑定，應該叫做『裁定』，只是依據事故事實以法規來裁定，因此，法規方面應由公設來進行；而技術面鑑定則由民間技師來做，再交由公設單位做責任釐清。

◆ 中央警察大學陳教授高村：

1. 以覆議會為例，一個案子底下有三個幹事承辦，負責鑑定前的資料準備，準備完成後，把它的初步結果拿到會議上來討論，討論完了根據結果，由承辦人員做成紀錄，但可能因人力不足的問題，才會造成李秘書所言之問題。
2. 有關做證的問題，也沒有規定秘書一定要去，做證時候委員有一個立場跟秘書不一樣，因為會議是委員決定的，委員可以直接解釋當初決定的情況也可以補充解釋不足的部分，法官也可以討論，比較難的是說，萬一這個案子與你的意見相左，則會產生較多之問題。

◆ 中原駕駛訓練班莊主任謹合：

1. 交通事故鑑定人才培訓之重要性應重視。
2. 欠缺鑑定人才培訓單位。
3. 交通事故鑑定技術提昇應與先進國家相關單位互訪交流，可獲得相關資訊，或派員出國深造。
4. 對交通事故鑑定有貢獻者應給予表揚及獎勵。
5. 定期舉辦事故鑑定研習或相關專題演講可提昇鑑定技術之交流。
6. 我認為從駕駛教育，讓每個開車的人都懂得防止事故，及事故發生後如何舉證。

◆ 中華民國產物保險商業同業公會蔡先生：

1. 車禍案件處理對產險公會而言是最重要的一個因素，我相信有很多的案件在我們車險理賠前就已經處理掉，其實保險公司不是怕賠，但依據賠

償原則的時候常常非常模糊，警察初步鑑定所寫的只有肇事因素及行駛疏忽，無法向日本一般分等級，這牽涉當事者之權益，所以當客戶不能接受我們的理賠，我們才會要求客戶去申請鑑定。

2. 至於鑑定師部份，只要能兼顧公信力，產險的角度是贊成的。

◆ 交通部運輸研究所田養民：

1. 交通事故在我們認為是一個社會的問題，現階段已經有政府主管單位委託鑑定機制的鑑定會，但這個鑑定會受限於人力、物力、財力各方面，是不是有可能有一個事故鑑定師來分擔它的一個工作，同時為這個鑑定師打造他未來的出路，應將鑑定組織與鑑定師合而為一來思考，而提昇事故鑑定品質時，就是事故鑑定師可發揮貢獻所在。

◆ 交通部運輸研究所林豐福：

1. 建議補充交通事鑑定師之功能角色與法律定位
2. 建議對鑑定師的公營假設與法律定位再做一個探討，並針對鑑定師制度運作機制之進行情境分析
3. 建議補充分析不同情境下之鑑定師人力資源供需探討
4. 建議補充分析交通工程技師轉（兼）任事故鑑定師之要件
5. 建議補充分析建立鑑定師制度與提昇行車事故鑑定品質之關係
6. 建議補充分析相關配套措施、法令增修及期程

附錄六：第二階段專家學者調查問卷

您好：

本中心受交通部運輸研究所委託辦理「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」，研究中擬透過分析層級程序法「AHP」針對「完善行車事故鑑定制度」進行方案評估，其進行步驟分成以下三階段：

第一階段：從文獻回顧與實際訪談中，初擬「完善行車事故鑑定制度」評估準則與不同運作機制之改善方案。

第二階段：依專家意見，從初擬之評估準則中萃取較具重要性者，並針對初擬之改善方案進行修正，作為後續研究之依據。

第三階段：從第二階段之重要評估準則與修正後之改善方案中，透過專家問卷使用分析層級程序法「AHP」進行方案評估。

非常感謝您對於第一、二階段工作的協助，使得第一、二階段得順利完成，目前正要進行第三階段部份，希望能再次獲得您的協助，以完成後續相關研究工作。本階段問卷主要包括二大部份：

第一部份：「完善行車事故鑑定制度」專家學者問卷調查說明

1.1 道路交通事故資料之意義

1.2 評估因素重要性評選說明

第二部份：「完善行車事故鑑定制度」專家學者調查回函問卷

2.1 評估因素重要性評選

2.2 完善行車事故鑑定制度替選方案之評估

2.3 其他評估意見

為便於後續相關研究之進行，希望您能於◎月◎◎日前將回函問卷填妥，將「回函問卷」及「問卷調查費用收據」放入回郵信封中，直接寄回本中心即可。本中心隨後將把問卷調查費用以匯（支）票方式奉寄，謝謝您的協助！

國立交通大學運輸研究中心 張新立 吳宗修 何昶鴛

聯絡人：曾鵬庭、張則斌、郭承瑋、楊筑雅 敬上

聯絡電話：(03)5712121-57238

傳真電話：(03)5720844

第一部份：「完善行車事故鑑定制度」專家學者問卷調

查說明

1.1 道路交通事故資料之意義

1. 我國道路交通事故之定義（道路交通事故處理辦法第二條）：

「道路交通事故係指因汽車或動力機械在道路上行駛，致有人傷、亡或車輛財物損壞之事故。」

1. 我國道路交通事故死亡、受傷之定義（道路交通事故處理辦法第三條）

- (1) 死亡：指當場死或自交通事故發生後廿四小時內死亡而言
- (2) 重傷：係指下列情形之一者：
 - a、合於刑法所定之重傷標準者。
 - b、受傷須三十一天以上治療時間始克復原者
 - c、在發生交通事故經過廿四小時以後由於受傷之原因以致死亡者
- (3) 輕傷：係指受傷後在三十天內可治療復原者。

1. 我國道路交通事故之分類

依據道路交通事故處理辦法第三條之規定，對重大道路交通事故作單獨之定義，重大道路交通事故係指道路交通事故有下列情形之者：

- (1) 死亡人數在三人（含）以上、或死傷人數在十人以上，或受傷人數在十五人以上者。
- (2) 重要鐵路平交道或重要道路之交通嚴重受阻者

依內政部警政署函頒：「臺灣地區各警察機關交通事故報表管制考核規定」，因道路交通事故傷亡及財物之輕重區分為「A1」、「A2」及「A3」等三類，各類道路交通事故之區分如下，，

「A1」類：凡有人死亡或重傷之事故，其範圍包括下列各項：

- (1) 重大道路交通事故。
- (2) 有人受重傷以上傷害者。
- (3) 輕傷事故而有下列情形者：
 - a. 受輕傷人數合計達五人以上。
 - b. 有人受骨折以上之傷害。
 - c. 有人腦震盪必須送醫急救治療三天以上始能痊癒。
 - d. 有人受傷住院須醫療十五天以上。

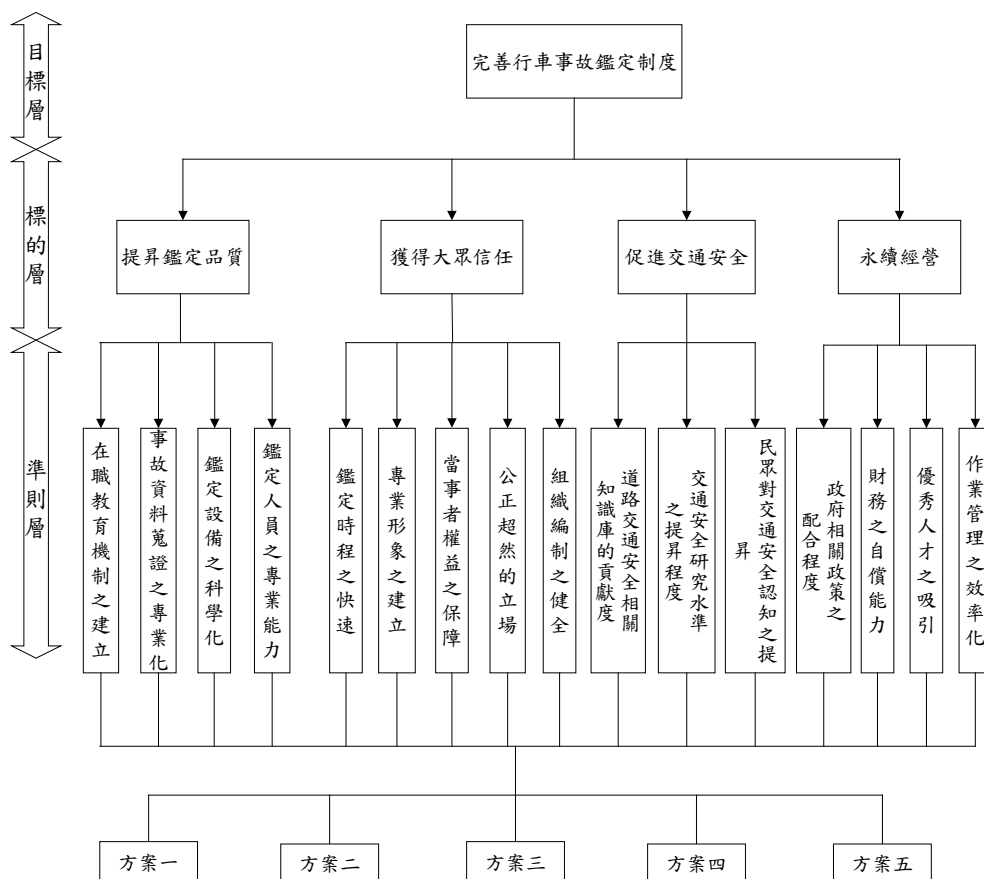
「A2」類：僅有輕微傷害及財損失之事故。

「A3」類：無人傷亡、僅有財物損失者。

1.2 評估因素重要性評選說明

1.2.1 評估架構說明

本問卷將建立「完善行車事故鑑定制度」列為評選之最終目標，並將評估標的分為四項，分別是「提昇鑑定品質」、「獲得大眾信任」、「促進交通安全」及「永續經營」；而其相對評估準則之階層關係如圖一所示：



圖一 完善行車事故鑑定制度評估層級架構圖

1.2.2 評估因素說明

A 提昇鑑定品質：鑑定品質之維繫與增進有賴於高素質之鑑定人員、良好的在職教育機制、科學化鑑定設備之使用及事故資料之蒐證專業化，方能應付層出不窮的新型態事故及日益進步運輸工具對舊有鑑定技術之衝擊，因此，良好的制度設計必須兼顧到提昇鑑定品質之目標。

A1. 在職教育機制之建立：良好鑑定制度設計應對鑑定人員提供在職教育之專業訓練計畫，以加強鑑定人員有關鑑定技術、駕駛心理學、碰撞力學、交通工程及法律等方面知識之訓練，並持續接受新運具、新技術及新增或修改後法規之教育。因此，在職教育機制的建立將有助於提昇事故鑑定品質。

A2. 事故資料蒐證之專業化：事故資料蒐證主要分成兩部份，包括警方對於事故現場之蒐證及鑑定人員於事後補充蒐集相關跡證與資料，因為事故資料是事故鑑定工作的主要依據，以供進行相關事故重建與肇事原因分析，故專業化的事故資料蒐證會有助於提供良好的事故資料品質，進而提昇事故鑑定品質。

A3. 鑑定設備之科學化：在鑑定過程中應採取科學化之鑑定方式，進行交通事故重建與肇事原因分析等工作，不僅可縮減作業時間，亦可獲得較公正客觀之結果，故採取科學化鑑定設備有助於提昇鑑定作業之品質。

A4. 鑑定人員之專業能力：鑑定人員對相關專業知識的瞭解與經驗，將影響事故鑑定工作之進行，決定事故鑑定品質之良窳，故制度設計對於鑑定人員專業能力之培養與強化，將有效提昇事故鑑定品質。因此，鑑定人員專業能力之培養與提昇程度愈高者，表示愈能達到提昇鑑定品質之目標。

B 獲得大眾信任：事故鑑定結果除具有排除事故當事人間訴訟糾紛之功能外，同時亦提供法院及保險公司釐清肇事責任與負擔理賠相關事項之參考依據。因此，事故鑑定故應充分獲得社會大眾的信任，方能使鑑定結果具有公信力與參考之價值。因此，本研究亦將獲得大眾信任列為重要的評估標的之一，如此可達到完善制度設計評估之最終目的。

B1. 鑑定時程之快速：良好的鑑定制度設計，除可提供公正客觀的鑑定結果外，應在不影響鑑定品質下，盡量縮短鑑定時程，才能避免外在環境或其他因素之干擾，使民眾不易對鑑定結果產生質疑，並方便當事者作為相關善後工作之依據，以獲得民眾之信賴。因此，鑑定時程愈快速時，表示其愈能獲得大眾之信任。

B2. 專業形象之建立：建立專業形象可就資格取得與鑑定工作兩方面探討，資格取得方面，可透過資格考試、檢核等方式，確立專業之鑑定人員制度，另外，亦對從事鑑定工作者加以設限，即鑑定人員之相關背景、教育訓練與考核機制，故建立專業形象將有助於以獲取大眾的信任。因此，愈能建專業形象者，表示愈能達到獲得大眾信任之目標。

B3. 當事者權益之保障：鑑定程序中應使當事者充分瞭解其相關權利與義務，提供適當法規諮詢與溝通之管道，使其能獲得適當的尊重與協助，並使當事者瞭解鑑定結果之產生過程與事故發生原因，方能獲得當事人之信任。因此，制度設計愈能保障當事者權益者，表示愈能達到獲得大眾信任之目標。

B4. 公正超然的立場：良好制度設計下之鑑定組織，必須能屏除外界無謂之干擾與壓力，以公正、客觀、超然的立場分析事故原因，並提供公正客觀之鑑定結果。因此，制度設計愈能使鑑定機制維持公正超然的立場者，表示愈能達到獲得大眾信任之目標。

B5. 組織編制之健全：健全的鑑定組織有助於鑑定工作之公正客觀，進而使得鑑定結果能作為當事人、保險公司與司法機關之參考依據，並獲得大眾之信任。因此，制度設計愈能健全組織編制，表示愈能達到獲

得大眾信任之目標。

C 促進交通安全：良好的制度設計應將鑑定結果透過教育、執法與工程等方面加以落實，達到預防交通事故之效果。就教育面而言，可將事故發生之主因以教育宣導方式如錄影帶、標語、路考筆試等，提醒用路者對於危險路段、緊急狀況之應變與車輛性能等提高警覺。執法方面，則可以針對容易肇事之人、車加強取締與勸導。工程方面，可經由鑑定分析的結果，了解造成事故之原因是人為、車輛、道路狀況抑或環境因素，以檢討並改進交通設施、法規及制度之不足，全面提昇我國交通環境之安全。

C1 道路交通安全相關知識庫的貢獻度：鑑定案件之鑑定結果，應以定期之整體統計分析方式，或不定期個案檢討分析方式，提供具體建議意見，供作改進交通安全措施或法令制度之參考，故鑑定制度所獲得相關統計資訊可提供作為道路交通安全研究或改善策略研議之依據，若貢獻度高者，表示越容易達到促進道路交通安全目標。

C2 交通安全研究水準之提昇程度：從事道路交通安全工作，必須仰賴極為精確的資料，才能夠深入瞭解各種道路交通安全問題之原因與研擬解決之道，尤其是肇事資料至為重要，但非常難以取得具有較佳品質的肇事資料庫以從事相關研究與分析工作，而事故鑑定制度提供一個契機可以收集質量均佳的肇事資料庫。因此，交通安全研究水準提昇程度愈高時，愈能達到促進交通安全之目標。

C3 民眾對交通安全認知之提昇：良好的鑑定制度設計，除可提供公正專業的鑑定結果外，應進一步達到預防事故發生的目的，即利用鑑定結果告知民眾應有的交通安全知識與道路交通事故之預防，如發生交通事故時，應如何保留相關跡證、確認筆錄等，以保障其自我權益。因此，愈能提昇民眾對交通安全之認知，則愈能達到促進交通安全之目標。

D 永續經營：「完善行車事故鑑定制度」不僅需要達到前述的三項目標外，並要能夠持續經營，才是最適的制度設計。否則，即使能夠達成提昇鑑定品質、獲得大眾信任及促進交通安全之目標，但可能面臨其他制度面問題。因此，評估工作應兼顧相關法令與政策之配合度、財務運作機制、優秀人才之投入及作業管理效率等問題。

D1 政府相關政策之配合程度：由於鑑定制度之建立須藉由政府之立法工作與政策之配合。因此要讓此一制度能夠持續運作，必須仰賴政府相關政策法令之配合，才能夠促使此一制度達到永續經營之目標。因此，配合程度越高越有助於此一制度的永續經營。

D2 財務之自償能力：財務可行性是許多政策必要考量的準則之一，相關技術開發、設備更新與研發、人事待遇制度、相關研究經費來源與組織作業成本等，皆與財務自償能力有密切的關係。因此，本研究以制度財務自償程度作為衡量永續經營目標達成度的評估準則之一，制度實質財務自償程度高者，有助於制度的永續經營。

D3 優秀人才之吸引：目前鑑定業務年年增加，造成相關人力負荷過重，且鑑定工作須仰賴經驗傳承與技術研發，無法提供足夠誘因吸引相關人才投入。因此，未來的制度設計應著重組織與人事制度之設計，如強化專業發揮空間、建立完善人事制度、提供合理之福利與待遇制度等，以吸引優秀人才投入鑑定工作或組織相關行政工作，使整個制度能達到永續經營之目標。

D4 作業管理之效率化：鑑定制度應透過增添科學化鑑定技術提昇作業效率外，更應透過良好的制度設計，如相關軟硬體設施、鑑定機制及作業程序，以達到作業效率加成的效果。

1.2.3 問卷填寫說明

填寫範例：

最終目標：建立完善行車事故鑑定制度

請勾選你所認為各標的之相對重要程度

若您認為在評估「建立完善行車事故鑑定制度」時，「提昇鑑定品質」比起「獲得大眾信任」的重要性為【稍微重要】（3：1），則答題方式只須在（3：1）所對應之欄位打勾（✓）即可。其評估結果範例如下表所示：

	絕對重要	絕強	極重要	絕強	極重要	絕強	稍微重要	絕強	同等重要	絕強	稍微不重要	絕強	不重要	絕強	極不重要	絕強	絕對不重要	
	9:1		7:1		5:1		3:1		1:1		1:3		1:5		1:7		1:9	
		8:1		6:1		4:1		2:1		1:2		1:4		1:6		1:8		
提昇鑑定品質							✓											獲得大眾信任

1.3 「完善行車事故鑑定制度」替選方案之說明

本研究從不同制度設計與運作機制層面提出五項制度面方案（內容摘要如表一所示），主要是從組織型態、收費制度、財務運作、救濟（覆議）機制及鑑定人員資格限制加以探討，作為層級分析法（AHP）方案評估之替選方案。

方案一：本方案是在政府機關才能進行鑑定工作之前提下，裁撤覆議鑑定會，回歸單級鑑定制度，且主任委員採專任制。鑑定案件如屬 A2 或 A3 案件則由主任委員交由單一個別委員獨立鑑定，但如對第一次鑑定結果有異議時，則可向原機關申請覆議，覆議時採委員合議作業制，而 A1 案件一律採委員合議作業制。如對委員合議作業之鑑定結果有異議時，可循司法程序進行訴訟。此外，所有委員資格須符合現行法令規定（轄內具相關專長之專家學者），且須參加相關研討會或講習訓練。為符合鑑定收費原則，但不以營利為目的，所有申請案件皆按件收費，而組織運作之財務來源由政府編列預算支應。

方案二：其執行鑑定工作的單位可以個人、鑑定事務所、顧問公司等類似律師事務所之形式存在、或受雇於保險公司（裁撤鑑定會、覆議會），其經費來源完全由鑑定案件收費來支應或保險公司自行吸收，收費標準則視案件複雜程度而定。若發生交通事故賠償糾紛時，雙方可委請事故鑑定人員或公司（民間）來進行鑑定分析，其可能受雇於當事人或其律師，來評估責任歸屬及財物損失，以作為理賠及調解之依據；若對鑑定結果有異議時，則循司法程序進行訴訟，其所聘請之事故鑑定人員或公司可提出鑑定報告或出庭為當事人辯護。其共通特性均為競爭市場中的私人營利機構，即以滿足鑑定需求為主要工作目標。本方案之所有鑑定人員須具有專業證照資格，且須定期參加相關機關團體之講習或研討會。

方案三：本方案乃結合方案一及方案二，除了現行鑑定會外（裁撤覆議會），亦允許民間設立私人的鑑定事務所或顧問公司，採公私並行制，一方面可以保障弱勢團體之權益，另一方面亦可以提供一般民眾多元化的選

擇，達到提昇整體鑑定技術與品質的目標。若對鑑定結果有異議時，則循司法程序進行訴訟。政府鑑定會原則上採按件收費，以符合鑑定收費原則，但不以營利為目的；私人鑑定技事務所或顧問公司則視案件複雜程度而定，完全由市場機制決定收費。此外公私部門之鑑定成員須具備專業證照資格，且須定期參加相關機關團體之講習或研討會。

方案四：本方案是在成立交通專業警察局（類似刑事警察局）及其附屬鑑定單位之前提下（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收集後，提供事故初步分析結果，若對事故初步分析結果有異議時，則向該鑑定單位正式申請鑑定，若對鑑定結果有異議時，則循司法程序進行訴訟。該鑑定單位負責跡證鑑識、事故重建與事故鑑定之作業，將來事故當事人或司法機關可依據該鑑定單位提供之鑑定報告作為責任歸屬或相關判決之依據。此外，為符合鑑定收費原則，但不以營利為目的，凡向該鑑定單位提出鑑定申請者，一律採按件收費為原則。該鑑定單位成員為受過鑑定技術及交通安全專業訓練之人員，較重視其嚴謹之養成教育與實務訓練，故不須強制規定須具備相關專業認證資格，但須參與警政或交通主管機關舉辦之教育訓練或研討會。

方案五：將現行鑑定會工作委由單一財團法人執行（裁撤鑑定會、覆議會），並於各地普設分支機構，財團法人乃為一定財產之集合體，經設立、許可及登記而成獨立體，具有法人人格，必以公益為限，財團法人制度之規劃是希望借助民間之力量，從事社會公益性事業以補充政府力量不足之處，抑或政府因某些工作性質而無法在一般行政部門完成特定工作，如鑑定工作，牽涉國家賠償的爭議、從事學術研究或技術開發等，類似消基會或工研院等形式；其經費來源包括政府、民間團體贊助及提撥固定比例保險費；為符合鑑定收費原則，但不以營利為目的，原則採按件分級收費；若發生交通事故賠償糾紛時，可向此一財團法人申請鑑定，以作為理賠及調解之依據；若對鑑定結果有異議時，則循司法程序進行訴訟，其所聘請之事故鑑定人員或公司可提出鑑定報告或出庭為當事人辯護。若

對鑑定結果有異議時，則循司法程序進行訴訟。此外，鑑定人員須由接受過相關教育訓練擔任，其組織內部定期舉辦經驗交流與技術研討之訓練。

表一 制度面改善方案內容摘要表

		方案一	方案二	方案三	方案四	方案五
鑑定 機制	組織型態	現行鑑定會 (A2、A3 案件採獨審作業制) (A1 案件採合議作業制)	私人事故鑑定人員 (民間公司)(受雇於保險公司)	公私並行 (現行鑑定會、私人事故鑑定人員同時存在)	交通警察局之鑑定單位(類似刑事警察局之編制與功能)	單一財團法人
	收費制度	按件收費	視案件複雜程度而定	公：按件收費 私：視案件複雜程度而定	按件收費	按件分級收費
	財務運作	政府編列預算	鑑定案件收費 (自給自足)	公：政府編列預算 私：鑑定案件收費(自給自足)	政府編列預算	政府、民間團體贊助或保險費收入
救濟(覆議)機制		(1)A2 及 A3 可向原鑑定會申請覆議(合議作業制) (2)法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟
鑑定人員資格限制		轄內具相關專長之專家學者(按現行法令規定)	鑑定案件須由具專業證照資格人員擔任	公私部門之鑑定人員須具備專業證照資格	受過鑑定技術及交通安全專業訓練之人員。	鑑定人員須接受相關教育訓練
備註		(1)主任委員採專任制 (2)裁撤覆議會	(1)裁撤鑑定會 (2)裁撤覆議會	(1)鑑定會主委採專任制 (2)裁撤覆議會	(1)裁撤鑑定會 (2)裁撤覆議會	(1)裁撤鑑定會 (2)裁撤覆議會

第二部份：「完善行車事故鑑定制度」專家學者調查回

函問卷

2.1 評估因素重要性評選

A：第一層級

A-1

最終目標：建立完善行車事故鑑定制度

請勾選你所認為各標的之相對重要程度

	絕對重要		極重要		極重要		稍微重要		同等重要		稍微不重要		不重要		極不重要		絕對不重要	
	9:1		7:1		5:1		3:1		1:1		1:3		1:5		1:7		1:9	
		8:1		6:1		4:1		2:1		1:2		1:4		1:6		1:8		
提昇鑑定品質																		獲得大眾信任
提昇鑑定品質																		促進交通安全
提昇鑑定品質																		永續經營
獲得大眾信任																		促進交通安全
獲得大眾信任																		永續經營
促進交通安全																		永續經營

B：第二層級

B-1

評估標的：提昇鑑定品質

請勾選你所認為各準則之相對重要程度

	絕對重要	絕強	極重要	絕強	極重要	絕強	稍微重要	絕強	同等重要	絕強	稍微不重要	絕強	不重要	絕強	極不重要	絕強	絕對不重要	
	9:1		7:1		5:1		3:1		1:1		1:3		1:5		1:7		1:9	
		8:1		6:1		4:1		2:1		1:2		1:4		1:6		1:8		
在職教育機制之建立																		事故資料蒐證之專業化
在職教育機制之建立																		鑑定設備之科學化
在職教育機制之建立																		鑑定人員之專業能力
事故資料蒐證之專業化																		鑑定設備之科學化
事故資料蒐證之專業化																		鑑定人員之專業能力
鑑定設備之科學化																		鑑定人員之專業能力

B-2

評估標的：獲得大眾信任

請勾選你所認為各準則之相對重要程度

	絕對重要	絕強	極重要	絕強	極重要	絕強	稍微重要	絕強	同等重要	絕強	稍微不重要	絕強	不重要	絕強	極不重要	絕強	絕對不重要	
	9:1		7:1		5:1		3:1		1:1		1:3		1:5		1:7		1:9	
		8:1		6:1		4:1		2:1		1:2		1:4		1:6		1:8		
鑑定時程之快速																		專業形象之建立
鑑定時程之快速																		當事者權益之保障
鑑定時程之快速																		公正超然的立場
鑑定時程之快速																		組織編制之健全
專業形象之建立																		當事者權益之保障
專業形象之建立																		公正超然的立場
專業形象之建立																		組織編制之健全
當事者權益之保障																		公正超然的立場
當事者權益之保障																		組織編制之健全
公正超然的立場																		組織編制之健全

B-3

評估標的：促進交通安全

請勾選你所認為各準則之相對重要程度

	絕對重要	絕強	極重要	絕強	極重要	絕強	稍微重要	絕強	同等重要	絕強	稍微不重要	絕強	不重要	絕強	極不重要	絕強	絕對不重要	
	9:1		7:1		5:1		3:1		1:1		1:3		1:5		1:7		1:9	
		8:1		6:1		4:1		2:1		1:2		1:4		1:6		1:8		
道路交通安全相關知識庫的貢獻度																		交通安全研究水準之提昇程度
道路交通安全相關知識庫的貢獻度																		民眾對交通安全認知之提昇
交通安全研究水準之提昇程度																		民眾對交通安全認知之提昇

B-4

評估標的：永續經營

請勾選你所認為各準則之相對重要程度

	絕對重要	絕強	極重要	絕強	極重要	絕強	稍微重要	絕強	同等重要	絕強	稍微不重要	絕強	不重要	絕強	極不重要	絕強	絕對不重要	
	9:1		7:1		5:1		3:1		1:1		1:3		1:5		1:7		1:9	
		8:1		6:1		4:1		2:1		1:2		1:4		1:6		1:8		
政府相關政策之配合程度																		財務之自償能力
政府相關政策之配合程度																		優秀人才之吸引
政府相關政策之配合程度																		作業管理之效率化
財務之自償能力																		優秀人才之吸引
財務之自償能力																		作業管理之效率化
優秀人才之吸引																		作業管理之效率化

2.2 完善行車事故鑑定制度替選方案之評估

請依據十六項評估準則分別對完善行車事故鑑定制度五個替選方案加以評估：
（請於您所認為的選項之□中打勾【✓】即可）

1. 方案一（組織型態：現行鑑定會）

	很差 評點	差 (1)	普通 (2)	好 (3)	很好 (4)	很好 (5)
在職教育機制之建立	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
事故資料蒐證之專業化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
鑑定設備之科學化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
鑑定人員之專業能力	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
鑑定時程之快速	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
專業形象之建立	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
當事者權益之保障	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
公正超然的立場	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
組織編制之健全	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
道路交通安全相關知識庫的貢獻度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
交通安全研究水準之提昇程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
民眾對交通安全認知之提昇	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
政府相關政策之配合程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
財務之自償能力	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
優秀人才之吸引	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
作業管理之效率化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. 方案二（組織型態：私人事故鑑定人員、公司）

	很差	差	普通	好	很好
評點	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
在職教育機制之建立	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
事故資料蒐證之專業化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
鑑定設備之科學化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
鑑定人員之專業能力	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
鑑定時程之快速	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
專業形象之建立	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
當事者權益之保障	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
公正超然的立場	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
組織編制之健全	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
道路交通安全相關知識庫的貢獻度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
交通安全研究水準之提昇程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
民眾對交通安全認知之提昇	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
政府相關政策之配合程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
財務之自償能力	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
優秀人才之吸引	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
作業管理之效率化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. 方案三（組織型態：公私並行）

	很差	差	普通	好	很好
評點	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
在職教育機制之建立	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
事故資料蒐證之專業化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
鑑定設備之科學化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
鑑定人員之專業能力	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
鑑定時程之快速	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
專業形象之建立	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
當事者權益之保障	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
公正超然的立場	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
組織編制之健全	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
道路交通安全相關知識庫的貢獻度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
交通安全研究水準之提昇程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
民眾對交通安全認知之提昇	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
政府相關政策之配合程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
財務之自償能力	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
優秀人才之吸引	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
作業管理之效率化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. 方案四（組織型態：交通警察局之鑑定單位）

	很差	差	普通	好	很好
評點	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
在職教育機制之建立	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
事故資料蒐證之專業化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
鑑定設備之科學化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
鑑定人員之專業能力	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
鑑定時程之快速	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
專業形象之建立	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
當事者權益之保障	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
公正超然的立場	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
組織編制之健全	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
道路交通安全相關知識庫的貢獻度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
交通安全研究水準之提昇程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
民眾對交通安全認知之提昇	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
政府相關政策之配合程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
財務之自償能力	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
優秀人才之吸引	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
作業管理之效率化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. 案五（組織型態：財團法人）

	很差	差	普通	好	很好
評點	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
在職教育機制之建立	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
事故資料蒐證之專業化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
鑑定設備之科學化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
鑑定人員之專業能力	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
鑑定時程之快速	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
專業形象之建立	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
當事者權益之保障	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
公正超然的立場	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
組織編制之健全	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
道路交通安全相關知識庫的貢獻度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
交通安全研究水準之提昇程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
民眾對交通安全認知之提昇	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
政府相關政策之配合程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
財務之自償能力	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
優秀人才之吸引	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
作業管理之效率化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.3 其他評估意見

(一)基本資料

1.姓名：_____

2.服務單位：_____；職稱：_____

3.請問您是否曾擔任鑑定（覆議）委員？ ☐否
☐是 年 資：
年

(二)為了集思廣益，讓本研究更客觀超然，有勞 您提供寶貴的意見，以供本研究參考：

附錄七：技師各科之執業範圍

科別		執業範圍	備註
一	土木工程科	從事混凝土、鋼架、隧道、涵渠、橋樑、道路、鐵路、碼頭、堤岸、港灣、機場、土石方、土壤、岩石、基礎、建築物結構、土地開發、防洪、灌溉等工程以及其他有關土木工程之調查、規劃、設計、研究、分析、試驗、評價、鑑定、施工、監造、養護、計畫及營建管理等業務。但建築物結構之規劃、設計、研究、分析業務限於高度三十六公尺以下。	於民國六十七年九月十八日以前取得土木技師資格並於七十六年十月二日以前具有三十六公尺以上高度建築物結構設計經驗者不受建築物結構高度三十六公尺之限制。
二	水利工程科	從事防洪、禦潮、灌溉、排水、堰、壩、堤防、涵渠、下水道、給水、水力發電、築港、河川橋樑、水資源開發、水工結構、山坡地開發、河川地開發、海埔地開發等工程及其他有關水利工程之規劃、設計、監造、研究、分析、試驗、評價、鑑定、施工、養護、檢驗及計劃管理等業務。	
三	結構工程科	從事橋樑、壩、建築及道路系統等結構物及基礎等之調查、規劃、設計、研究、分析、評價、鑑定、施工、監造及養護等業務。	
四	大地工程科	從事有關大地工程（包含土壤工程、岩石工程及工程地質）之調查、規劃、設計、研究、分析、試驗、評價、鑑定、施工、規劃、施工設計及其資料提供等業務。	
五	測量科	從事大地測量、航空測量、地形測量、河海測量及工程測量等之規劃、研究、分析、評價、鑑定、實測及製圖等業務。	
六	環境工程科	從事處理及防治水污染、空氣污染、土壤污染、噪音、振動、廢棄物、毒性物質等工程及水處理工程之規劃、設計、監造、研究、分析、試驗、評價、鑑定、施工、養護、檢驗監測、評估及計畫管理等業務。	
七	都市計畫科	從事有關都市計畫之規劃、設計、檢驗、分析、評估、調查及計畫管理等業務。	
八	機械工程科	從事機械設備之規劃、設計、監造、研究、分析、試驗、評價、鑑定、製造、安裝、保養、修護、檢驗及計畫管理等業務。	
九	冷凍空調工程科	從事冷凍、冷藏、空調等設備之規劃、設計、監造、研究、分析、試驗、評價、鑑定、製造、安裝、保養、修護、檢驗及計畫管理等業務。	
十	造船工程科	從事船舶之規劃、設計、監造、研究、分析、試驗、評價、鑑定、製造、保養、修護、檢驗、安全及計畫管理等業務。	
十一	電機工程科	從事電機設備之規劃、設計、監造、研究、分析、試驗、評價、鑑定、製造、安裝、保養、修護、檢驗及計畫管理等業務。	
十二	電子工程科	從事電子、電信、電子計算機等設備之規劃、設計、監造、研究、分析、試驗、評價、鑑定、製造、安裝、保養、修護、檢驗及計畫管理等業務。	
十三	資訊科	從事資訊軟體系統之規劃、設計、研究、分析、建置、組合、測試、維護等業務。	
十四	航空工程科	從事航空器之規劃、設計、監造、研究、分析、試驗、評價、鑑定、製造、保養、修護、檢驗及計畫管理等業務。	
十五	化學工程科	從事化工產品之規劃、設計、研究、分析、試驗、監製；化工製程之研究、設計；化工設備之規劃、設計、監造、研究、分析、試驗、評價、鑑定、安裝、保養、修護、檢驗及計畫管理等業務。	
十六	工業工程科	從事工業廠區規劃、工廠佈置、物料搬運及有關生產、銷售、庫存、成本、動作、時間、效率、品質、自動化等之規劃、設計、研究、分析、試驗、調查、鑑定、評價及計畫管理等業務。	
十七	工業安全科	從事有關工業安全之規劃、設計、研究、分析、檢驗、鑑定、評估及計畫管理等業務。	
十八	工礦衛生科	從事有關工業礦業衛生之規劃、設計、研究、分析、測定、檢驗、評估、鑑定及計畫管理等業務。	
十九	紡織工程科	從事紡織品之規劃、設計、研究、分析、試驗、監製；紡織製程之研究、設計；紡織設備之規劃、設計、監造、研究、分析、試驗、評價、鑑定、安裝、保養、修護、檢驗及計畫管理等業務。	
二十	食品科	從事食品之規劃、設計、研究、開發、改良、分析、鑑定、試驗、檢驗、製造、品管、衛生管理及監製等業務。	

二十一	冶金工程科	從事冶金產品之規劃、設計、研究、分析、試驗、監製；冶金製程之研究、設計；冶金設備之規劃、設計、監造、研究、分析、試驗、評價、鑑定、安裝、保養、修護、檢驗及計畫管理等業務。
二十二	農藝科	從事農藝作物之研究、試驗、分析、規劃、設計、測定、鑑定、育種、繁殖、栽培、病蟲害防治、加工、管理等業務。
二十三	園藝科	從事園藝作物之研究、試驗、分析、規劃、設計、鑑定、育種、繁殖、栽培、修剪、病蟲害防治、加工、處理；公園、庭園之規劃、設計、施工、維護；環境美化、綠化等業務。
二十四	林業科	從事林業及林業工程之研究、分析、規劃、設計、育林、保護、經營、調查、製造、評估及管理等業務。
二十五	畜牧科	從事家畜之研究、試驗、育種、繁殖；畜產之加工、處理；牧場之規劃、設計、經營、管理；飼料調配、檢驗及畜場污染防治等業務。
二十六	漁撈科	從事水產物採捕；漁具設計、監造、檢驗、試驗；漁法研究、改進、試驗；漁場調查、分析；海洋漁業經營、規劃及指導等業務。
二十七	水產養殖科	從事水產繁殖、養殖場之設計、監造；水產物之育種、繁殖、養殖；養殖漁業之經營、規劃及指導等業務。
二十八	水土保持科	從事水土保持之調查、規劃、設計、監造、研究、分析、試驗、評價、鑑定、施工及養護等業務。
二十九	採礦工程科	從事礦床或土石之探勘、礦區或土石區之測繪、礦量估計、礦藏評價、礦物鑑定；選礦及採礦或土石採取之規劃、設計、研究、分析、施工、監造、維護及鑑定等業務。
三十	應用地質科	從事地質調查及測繪；礦床探勘及蘊藏量評估、礦藏評價、礦物鑑定、地球化學分析；工程地質調查及測繪、地質鑽探、土層與岩心鑑定、岩石與土壤性質試驗；地球物理探勘及分析；水文地質調查及測繪；環境地質調查及測繪；古生物鑑定、地層鑑定等業務。
三十一	礦業安全科	從事礦業或土石採取安全之規劃、設計、研究、分析、檢驗、鑑定、評估及計畫管理等業務。
三十二	交通工程科	從事車輛與行人之交通特性、流量、事故、道路服務水準之調查、分析、研究與評估；道路交通工程、交通安全、管制與監控系統、停車與行人交通設施之調查、研究、評估、規劃、設計、施工、維護及營運；整體性道路交通管理方案之規劃。

附錄八：各國鑑定相關組織開授之部分課程簡介

一、 美國大專院校開授之交通事故鑑定課程簡介

1. UCR Extension 開授之交通事故鑑定課程簡介

其收費視授課天數與課程內容而定，由 125 美元至 495 美元不等。

	Course	CEU
事故重建	Reconstruction of Automobile Accidents Involving Pedestrians or Bicycles	--
	Traffic Accident Photography	--
	Basic Computer-Aided Collision Diagramming Using <i>AutoSketch</i>	2.4
	Vehicle Lamp Analysis in Traffic Accidents	0.8
	Human Factors in Accident Reconstruction	0.8
	Speed Determination From Crush Analysis	4
	Traffic Collision Reconstruction	8
	Basic Computer-Aided Collision Diagramming Using <i>AutoSketch</i>	2.4
	Computer-Assisted Traffic Accident Reconstruction (CATAR) Using <i>MathCad</i> 2000	4
事故調查	Traffic Accident Photography	
	Principles of Investigating Low-Speed Impacts	--
	Staged Traffic Accidents: Detection and Investigation	--
	Principles and Procedures of Traffic Accident Investigation	3
	Intermediate Collision Investigation: Skidmark Analysis	4
	Advanced Collision Investigation	8
	Commercial Vehicle Accident Investigation	4
	Advanced Commercial Vehicle Accident Investigation	4

2. Traffic Institute - Northwestern University 開授之交通事故鑑定課程簡介

	課程	期間 (天)
事故重建	Traffic Accident Reconstruction 1	2
	Traffic Accident Reconstruction 2	2
	Microcomputer-Assisted TAR – EDCRASH	5
	Computerized Traffic Accident Reconstruction 1 -Introduction to EDCRASH	5
	Computerized Traffic Accident Reconstruction 3 -Introduction to EDSMAC	5

	Special Reconstruction of Leaving the Scene and Pedestrian Collisions	5
	Computerized TAR 4 - EDCRASH and EDSMAC Extended	5
	Heavy Vehicle Crash Reconstruction	5
	Vehicle Dynamics	5
事故調查	Accident Scene Mapping with Total Stations and Computer-Aided Drawing	5
	Accident Investigation 1	2
	Accident Investigation 2	2
	Accident Investigation for the Industry	5 或 3
	Accident Investigation Photography	5
	Vehicle Lamp Examination	3

3. Texas Engineering Extension Service (TEEX) - Texas A&M University 開授之交通事故鑑定課程簡介

	課程	期間	CEU
事故重建	Understanding Low Speed Collisions	8 小時(1 天)	--
	Collision Reconstruction	80 小時(10 天)	60
	Advanced Collision Investigation	80 小時(10 天)	60
	Commercial Vehicle Inspection and Collision Investigation	40 小時(5 天)	30
	Fundamentals of Measurements & Diagramming	8 小時(1 天)	6
	Photography for the Motor Vehicle Crash Investigator	8 小時(1 天)	7.5
	Pedestrian and Bicyclist Collision Reconstruction	40 小時(5 天)	30
	Forensic Photography	40 小時(5 天)	--
	Collision Analysis Using Spreadsheet Technology	40 小時(5 天)	--
	Applied Physics for Collision Reconstruction	40 小時(5 天)	30

	Advanced Collision Reconstruction	40 小時(5 天)	30
	Advanced Commercial Vehicle Inspection and Collision Reconstruction	50 小時(6 天)	37
	Analysis of Low Speed Collisions	40 小時(5 天)	30
事故調查	Advanced Scene Investigation Using Forensic Mapping and CAD	40 小時(5 天)	4
	REC-TEC Collision Reconstruction	40 小時(5 天)	--
	Underwater Search, Recovery & Investigations for the Public Safety Driver	40 小時(5 天)	--
	Vehicle Damage and Energy Relationship in Collision Reconstruction (CRUSH)	40 小時(5 天)	--
	Motorcycle Collision Reconstruction	40 小時(5 天)	4

4. Institute of Police Technology and Management (IPTM) - University of North Florida 開授之交通事故鑑定課程簡介

	課程	期間 (天)
事故重建	ADVANCED CRASH RECONSTRUCTION AND COLLISION PREDICTION (SIMULATION) WITH WINSMAC	4
	ADVANCED COMPUTERIZED COLLISION DIAGRAMING	5
	ADVANCED TRAFFIC CRASH RECONSTRUCTION WITH THE USE OF MICROCOMPUTERS	5
	COLLISION SCENE DIAGRAMING USING LASER AND TOTAL STATION TECHNOLOGY	5
	COMPUTERIZED COLLISION DIAGRAMING	5
	TRAFFIC CRASH RECONSTRUCTION	2
	SPECIAL PROBLEMS IN TRAFFIC CRASH RECONSTRUCTION	4
事故調查	HUMAN FACTORS AND VISIBILITY CONCEPTS HAMPERING PERCEPTION/REACTION TIMES	3
	INSPECTION AND INVESTIGATION OF COMMERCIAL VEHICLE CRASHES	5
	INVESTIGATION OF MOTORCYCLE CRASHES	5
	APPLIED PHYSICS FOR THE TRAFFIC CRASH INVESTIGATORS	5

	AT-SCENE TRAFFIC CRASH/TRAFFIC HOMICIDE INVESTIGATION	2
	BUS CRASH INVESTIGATION	5
	ADVANCED TRAFFIC CRASH INVESTIGATION	2
	PEDESTRIAN/BICYCLE CRASH INVESTIGATION	5
	PHOTOGRAPHY IN TRAFFIC CRASH INVESTIGATION	5
	TIRE FORENSICS FOR THE TRAFFIC CRASH INVESTIGATOR	3

二、 英國 TRL 開授之交通事故鑑定課程簡介

訓練課程	期間	適合對象
Accident investigation, reconstruction, prevention and safety audit	3-5 天	處理事故之警察、研擬降低事故對策之交通工程師
Accident reconstruction technique	3-5 天	已參與過基礎課程或欲研發技術之警察
Vehicle examiners introductory training	3 天	警察、其他技術人員
Vehicle inspectors (MOT) introductory training	2 天	汽車檢查修理人員
The introduction and management of vehicle inspection policies (MOT)	2 天	政策研擬者
Advanced road safety engineering	5 天	已完成 Accident investigation, reconstruction, prevention and safety audit 課程者

三、 加拿大 CPC 開授之交通事故鑑定課程簡介

領域	課程
碰撞 (Collision)	Advanced Collision Analysis (ACAC)
	Collision Reconstruction (CRC)
法庭鑑定 (Forensic Identification)	Advanced Bloodstain Analysis Techniques (ABAT)
	Automated Fingerprint Classification (AFCC)
	Basic Bloodstain Pattern Recognition (BBPRC)
	Bloodstain Pattern Analyst - Understudy Program (BPAUP)
	Forensic Identification(FIC)
	Henry Fingerprint Classification (HFCC)
	Math, Physics, and Bloodstain Pattern Analysis (MPBPA)
	Senior Forensic Identification (SFIC)
調查訓練 (Investigative Training)	Advanced Vehicle Theft Investigative Techniques (AVTITC)
	Clandestine Laboratories Investigations (CLIC)
	Criminal Intelligence Analysis - Distance Learning (DCIAC)

	Crisis Negotiators (NEGOTR)
	Crisis Negotiators Refresher (NEGREF)
	Drug Investigative Techniques (DITC)
	Incident Commanders (COMNDR)
	Intelligence Analysis (IAC)
	Major Case Management (MCMC)
	Major Crime Investigative Techniques (MCITC)
	Officer Safety Instructors (OSIC)
	Strategic Intelligence Analysis (SIAC)
	Strategic Intelligence Analysis - Distance Learning(DSIAC)
	ViCLAS Specialist (VICLAS)
測謊器訓練 (Polygraph Training)	Forensic Interviewing (FINTC)
	Polygraph Examiners (PEC)
專業電腦訓練 (Specialized Computer Training)	Electronic Search & Seizure (ESSC)
	Internet Searching Techniques - Basic (INTSTB)
	Internet Searching Techniques - Intermediate (INTSTI)
	Macintosh Electronic Search & Seizure (MSSC)
	Network Principles & Investigative Techniques (NPITC)
	Telecommunication Fraud Investigative Techniques (TFITC)

其中在高等碰撞分析（Advanced Collision Analysis；ACAC）課程之主要內容包括：

1. Series of events.
2. Expert testimony and legality of statements.
3. Interpretation of roadway evidence.
4. Tachograph examination.
5. Field measurements, maps and diagrams.
6. Technical mathematics and derivation of formulas.
7. Speed, velocity and acceleration.
8. Physics and vehicle crash dynamics.
9. Human nomenclature and injury mechanisms.
10. Lamp examination.
11. Vehicle design and nomenclature.
12. Vehicle damage evaluation.
13. Occupant restraint systems.
14. Tire examinations.
15. Highway engineering

碰撞重建（Collision Reconstruction；CRC）課程之主要內容包括：

1. Interpretation of physical evidence.
2. Physics and vehicle dynamics.

3. Technical mathematics and speed calculations.
4. Speed, velocity, acceleration/deceleration calculations (time and distance).
5. Formula derivations.
6. Speed estimates from vehicle damage.
7. Tractor trailer trucks.
8. Special problems in speed analysis.
9. Driving strategies and tactics.
10. Conservation of linear momentum.
11. 360 degree momentum.
12. Motorcycles.
13. Pedestrian collisions.
14. Computer- assisted reconstruction.

附錄九：ACTAR 之協會組織與網址

協會名稱	簡稱	網址
International Association of Accident Reconstruction Specialists	IAARS	http://www.iaars.org/
Society of Accident Reconstructionists	SOAR	http://www.actar.org/soar.htm
National Association of Professional Accident Reconstruction Specialists	NAPARS	http://www.actar.org/napars.htm
National Association of Traffic Accident Reconstructionists and Investigators	NATARI	http://www.actar.org/natari.htm
Canadian Association of Technical Accident Investigators and Reconstructionists	CATAIR	http://www.catair.org/
Midwest Association of Technical Accident Investigators	MWATI	http://www.matai.org/
Central Missouri State University - Missouri Safety Center	MSC	http://www.safetycenter.cmsu.edu/
Forensic Accident Reconstructionists of Oregon	FARO	http://www.accidentreconstruction.com/faro/
Illinois Association of Technical Accident Investigators	IATAI	http://www.iatai.org/
Maryland Association of Traffic Accident Investigators	MATAI	http://www.actar.org/matai.htm
Michigan State Police	MSP	http://www.msp.state.mi.us/division/tss/AR.htm
New Jersey Association of Accident Reconstructionists	NJAAR	http://www.njaar.org/
Pennsylvania State Police	PSP	http://www.psp.state.pa.us/
Southwestern Association of Technical Accident Investigators	SATAI	http://www.satai.com/
Texas Association of Accident Reconstruction Specialists	TAARS	http://www.taars.org/
Washington Association of Technical Accident Investigators	WATAI	http://www.actar.org/watai.htm

American Society of Safety Engineers	ASSE	http://www.asse.org/
New York Statewide Traffic Accident Reconstruction Society	NYSTARS	http://www.actar.org/nystars. htm
California Association of Accident Reconstruction Specialists	CAARS	http://www.accidentreconstr uction.com/caars/index.asp
Colorado State Patrol	CSP	http://www.csp.state.co.us/

附錄十：警政署八十九年員警處理道路交通事故講習計畫

目前警政署為精實教育訓練，加強員警交通事故處理技能與法令知識，藉以提升事故品質，保障當事人權益及建立員警執法公信力與提昇民眾滿意度，特規劃辦理「八十九年度員警處理道路交通事故講習計畫」，分為兩階段實施。有關實施內容分述如下：

一、第一階段：處理交通事故種子教官講習班

1. 由警政署規劃辦理，學員訓畢後返回原單位，作為各警察機關辦理基層員警處理交通事故授課教官。
2. 講習對象、人數及場所、期程：
 - (1) 招訓巡官（分隊長）以上相關勤、業務人員。交通隊隊長、副隊長未曾參加種子教官者應優先提報。
 - (2) 中央警察大學辦理兩期，每期六〇人，施訓二週（十日）。計培訓一二〇人。
 - (3) 第一期：八十九年八月十四日至八月二十五日。
第二期：八十九年八月二十八日至九月八日。
3. 所需經費：計新台幣伍百壹拾伍萬參仟柒佰玖拾貳元整，向道安委員會申請專案補助。

二、第二階段：基層員警處理交通事故講習班

1. 妥善規劃各警察機關辦理基層員警處理交通事故訓練，俾加強員警交通事故處理技巧，全面提昇處理品質。
2. 講習對象、人數及場所、期程：
 - (1) 由各警察機關召訓實際處理交通事故之基層員警。
 - (2) 各單位計規劃七十八個分區講習場地，共三一梯次，召訓員警總計一萬七千三百八十九人。
 - (3) 每梯次講習二日，預定八十九年下半年辦理完竣。（依種子教官結訓日期後辦理）
3. 所需經費：計新台幣壹仟貳佰玖拾萬元整，向交通部中部辦公室申請專案補助。

附錄十一：工作會報會議記錄

一、會議時間：八十九年六月八日(星期四) 中午十二點

二、會議地點：中央警察大學會議室

三、會議議題：進度報告與問卷修正

四、與會人員：

交通部運輸研究所運輸安全組 林組長豐福、張副組長開國、田工程司養民

交通大學 張新立教授、吳宗修教授、曾鵬庭、張則斌、郭承瑋

五、進度內容報告大綱：

1. 文獻回顧
2. 學者專家座談會
3. 鑑定制度影響屬性分析
4. 問卷研擬與設計
5. 訪談事宜
6. 交通事故鑑定師制度
7. 期中報告

六、會議記錄與意見回覆

會議記錄	意見回覆
1. 請將 TRL 之資料於整理完成後，交至運研所。	已整理完成並已於日前交付，請貴單位鑒察，詳細內容請參酌報告。
2. 建議加入各種專業證照制度之功能、運作機制、與法律定位之比較。	已參酌建議於報告內容
3. 蒐集警政署改善措施。	本項已於本次會議前即進行蒐集，詳細內容請參酌報告
4. 請加強方案與準則說明，以更清楚釐清問題說明。	已參酌建議修正與增補於報告，請貴單位鑒察。

附錄十二：期中簡報審查意見綜合回覆表

『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』案
期中簡報審查意見綜合回覆表（所有修正將於期末報告呈現）

出席單位及人員意見	合作單位答覆說明	本所審查意見
<p>（一）師範大學工教系陳子儀教授：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 法律規定在事故處理上，能夠在第一時間進入事故現場作事故偵察蒐證者，只有檢、警兩單位人員，故未來在擬定事故鑑定人員制度時，應考慮其法律定位問題。 2. 目前台灣警方在處理交通事故時，應會封閉現場，是否有如報告書中提及的以排解事故恢復現場交通順暢為主，而對現場蒐證有所遺漏，應再考量。 3. 未來事故鑑定人員對於事故處理的切入點很重要，原報告書並無提及，簡報中已較有方向，希望未來研究單位能更加以詳細說明。 4. 報告書提及警方在第一現場蒐證不完全是造成未來事故鑑定困難之主要原因。個人認為警方在警察大學應有受過專業之訓練，國內警方的蒐證品質是否真的不盡完善，希望未來研究單位能再思考。 5. 報告書中第一頁第二行，交通事故為現代化都市難以避免之課題，但不一定是現代化才會有交通事故的問題，許多鄉村或非都市區也仍會有一些重大交通事故的發生，此點應再修飾。 6. 報告書第二頁第二段，警方未能在第一現場做有效之資料收集與初步鑑定等等，此段應再重新思考，或許不是事故鑑定處理不佳之完全原因。 7. 因事故鑑定人員與一般刑事人員偵察並不太一致，報告書於 1.2 第四行，鑑定人員的事故『偵察』，故『偵察』二字應再做修改。 8. 報告書第四頁圖 1-1 在肇事原因分析及車禍過程重建的箭頭應再做思考，再做修正。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 已納入參考。請參見第二章。 2. 已納入參考。 3. 已納入參考。 4. 已納入參考，將做文字上的修改。 5. 已參考修正。 6. 已納入參考修正。 7. 已參考修正。 8. 已參考修正。 	<p>1.有關合作單位回覆說明「已納入參考」、「已參考修正」、「將於期末報告補充或探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審核。</p> <p>2.同意第 10 點之答覆。</p>

<p>9. 報告書第十二頁圖 2-1 中，在蒐證者方面，只有檢、警才可進入第一現場蒐證，故其專業蒐證者應再定義其法律定位。另外第一現場處理和現場資料蒐集是否可以合併。交通安全智庫應放置在肇事責任判定和事故過程鑑定之間。</p> <p>10. 簡報第三十七頁建立警方資料公開化，這點是應該去做的。此外，其品質亦很重要。</p> <p>11. 簡報第三十九頁鑑定會與覆議會之法律定位與制度設計相當重要。</p> <p>12. 簡報第四十一頁鑑定品質監督，建議由市場淘汰比較好。</p> <p>13. 對於研究單位未來將作之當事者問調查，本人持保留看法，如何抽樣、當事人對研究流程是否了解、對現在及未來鑑定組織是否清楚，希望研究單位再做考量。</p> <p>14. 期中報告第六十三頁表 3.9 法國部分有所遺漏。</p> <p>15. 期中報告第九十九頁第六點，『可』依據刑事訴訟法，『可』字應改為『得』字。第五十七頁『身份』應改為『身分』。第十三頁第二點『要保人』改為『投保人』。</p>	<p>9. 已納入參考修正。</p> <p>10. 建請主管機關參考。</p> <p>11. 已於期中報告第五章討論，將於期末報告做深入探討。</p> <p>12. 已納入參考。</p> <p>13. 已納入參考。</p> <p>14. 仍持續蒐集，將於期末報告補充。</p> <p>15. 已參考修正，要保人為專業名詞，投保人則為一般俗稱。</p>	
<p>(二) 交通部路政司運管科林健立科長</p> <p>1. 由於目前交通部已修正公路法 67 條，人員組織均有所改善，故希望未來研究單位能再考量研究方向，將重心放在提昇事故鑑定品質上。</p> <p>2. 報告書中提出之鑑定人員均屬證照制度，似乎與其他國家做法相異，建議多參考其他國家鑑定制度。</p> <p>3. 目前期中報告似乎沒有從現行制度做探討，直接就建議一未來之制度，值得再商榷。建議從現行制度先行探討，再與國外制度做比較，結論也不一定要用證照。</p> <p>4. 期中報告內容似乎沒有回應被訪問者的意見，應再加強。</p> <p>5. 建議研究單位多訪問國外專家學者。</p>	<p>1. 如何提升鑑定品質與建立人員培育同為本研究重點。</p> <p>2. 已納入參考。</p> <p>3. 將增加說明及補充意見。</p> <p>4. 已納入參考。</p> <p>5. 本研究於資料蒐</p>	<p>有關合作單位回覆說明「已納入參考」、「已參考修正」、「將於期末報告補充或探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審核。</p>

	集部分已透過 e-mail 獲得相關之資料。	
<p>(三) 考選部規劃司方秀齊女士</p> <p>1、報告書第八十二頁，即將取消檢覈制度，目前考試法已通過，已無檢覈制度，建議此備註可刪除。</p> <p>2、建議題目可改成『提昇事故鑑定品質及建立交通事故專業人員形式之研究』。</p> <p>3、對於未來事故鑑定人員的管理面，報告書中較少著墨，建議應多考慮未來事故鑑定人員之管理。</p> <p>4、未來為技師分科或獨立設交通事故鑑定師法，將會涉及交通部與公共工程委員會的權責劃分，建議研究單位能深入研究。</p>	<p>1. 已參考修正。</p> <p>2. 本研究計畫係交通部交辦案件，題目不宜變更，將於相關內容交代。</p> <p>3. 本研究重點為未來方向，鑑定人員管理非主要內容，但將酌量納入參考。</p> <p>4. 已納入檢討分析。</p>	<p>1. 有關合作單位回覆說明「已納入參考」、「已參考修正」、「將於期末報告補充或探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審核。</p> <p>2. 同意第 2、3 點之答覆。</p>
<p>(四) 內政部警政署交通組何國榮科長</p> <p>1. 建議未來 A3 案件警方可不必要處理。</p> <p>2. 建議未來警方不用作初判分析。</p> <p>3. 目前已有 10 個縣市的警察局願意試辦交通案件分級處理制度。</p> <p>4. 建議未來交通警察處理車禍事故應公開化。</p>	<p>1. 納入參考。</p> <p>2. 納入參考。</p> <p>3. 感謝提供資料。</p> <p>4. 已於期中報告中探討。</p>	<p>有關合作單位回覆說明「已納入參考」、「已參考修正」、「將於期末報告補充或探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審核。</p>
<p>(五) 台北市鑑定會李開主委</p> <p>1. 報告書第十七頁表 3.2，台北市委員兼任改為 14 人，組長兼任 2 人，共計專任 10 人，兼任 20 人，請予以修正。</p> <p>2. 報告書第一百頁表 5.2，五個方案皆不錯，但並無一較具體之方案說明，建議未來研究單位可再加強。</p>	<p>1. 已修正。</p> <p>2. 已納入參考，將於期末報告補充。</p>	<p>有關合作單位回覆說明「已納入參考」、「已參考修正」、「將於期末報告補充或探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審核。</p>
<p>(六) 省政府經建組王秀麗女士</p> <p>1. 建議未來車鑑會主委皆為專任。</p> <p>2. 建議未來不論方案為何，均需要有相當之配</p>	<p>1. 請參閱方案一。</p> <p>2. 此為後續研究課</p>	<p>本所同意。</p>

套措施。	題。	
<p>(七) 台灣省覆議會丁士芳先生</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 報告書第十八頁表 3.4，台灣省部分委員為兼任 10 人，幹事為兼任 7 人，請修正。 2. 報告書中對於覆議的程序及流程著墨並不深，建議能加入。 3. 以價制量是可以提昇鑑定品質，但並非唯一之管道，且不一定公平，建議可採何科長所提之案件分級制。 4. 鑑定目前是由行政單位負責，其定位問題建議參考明年 1 月 1 日實施之行政程序法。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 已修正。 2. 已納入參考。 3. 已納入本研究檢討。 4. 將遵照辦理。 	<p>有關合作單位回覆說明「已納入參考」、「已參考修正」、「將於期末報告補充或探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審核。</p>
<p>(八) 台中市鑑定會李國權秘書</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 是否民間機構來協助法院或警察機關鑑定，應探討其相關法律。依現行法律來看，可行方案只有方案一和方案三。 2. 簡報第四十四頁，訓練機制建議應加入鑑定會以及相關研討會。職後訓練部分建議應加入主管機關。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 已於期中報告中討論，將於期末報告中探討。 2. 已納入參考。 	<p>有關合作單位回覆說明「已納入參考」、「已參考修正」、「將於期末報告補充或探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審核。</p>
<p>(九) 花東區鑑定會薛文亮秘書</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 報告書第二十頁表 3.5，花東區 85 年案件數應為 454 件，87 年案件數應為 539 件，請修正。 2. 比較考慮到現況面的改善方案，建議由現有制度來作修改，較不會有牽扯較多的大改革。 3. 建議未來由專任的鑑定委員來進行專業蒐證及提出較完整之報告書。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 已修正。 2. 請參閱方案一。 3. 已納入參考，但蒐證較不可行。 	<p>1. 有關合作單位回覆說明「已納入參考」、「已參考修正」、「將於期末報告補充或探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審核。</p> <p>2. 同意第 2、3 點之答覆。</p>
<p>(十) 基宜區鑑定會呂泰山秘書</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 建議未來鑑定報告書由學者專家來撰寫，一方面可讓學者專家發揮所長，另一方面其結果也較可使當事者信服。 2. 建議未來道安會報鑑定秘書應出席，可回饋交通安全機制。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 已納入參考。 2. 建請主管機關參考。 	<p>1. 有關合作單位回覆說明「已納入參考」、「已參考修正」、「將於期末報告補充或探討」者，本所將於期末</p>

		報告初稿完成後進行審核。 2.同意第2點之答覆。
<p>(十一) 中華民國車輛交通事故技術鑑定研究學會張漢威秘書長</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 在提昇品質方面，警方資料的蒐證、鑑定人員的舉證、司法單位的認證，希望方面的資料再加強。 2. 建議研究單位多探討實質面的一些事項，如實例、汽機車結構、法院訴訟等等。 3. 訓練對鑑定品質很重要，未來建議警察和鑑定單位訓練應合而為一。 4. 建議研究單位對下列幾項作深入探討，鑑定師水準的要求、訓練的內容、實習方式。 5. 建議訪談有實質鑑定經驗的專家。 6. 建議參考兩國家鑑定制度，德國及中國大陸。 7. 未來是否讓保險公司涉入鑑定制度，建議研究單位再評估。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 已納入參考。 2. 非本案研究範圍。 3. 已納入參考。 4. 已納入參考。 5. 已有訪談，未來會參酌加強。 6. 將嘗試利用各種管道蒐集資料。 7. 已納入參考。 	<p>有關合作單位回覆說明「已納入參考」、「已參考修正」、「將於期末報告補充或探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審核。</p>
<p>(十二) 主席結論</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 請研究單位將鑑定師制度、鑑定人員認證制度與鑑定專業證照制度三者加以釐清，同時請將報告中所提 investigator 與 reconstruction specialist 及如何對照為調查員、鑑定師、事故重建師等加以適當區隔。 2. 鑑定師制度仍為未來研究方向，本研究係朝建立法定（強制性）鑑定專業證照制度之做法進行，請研究單位提出採行該做法之評估過程以供參考。 3. 報告章節 4.3.2 中請列出各種專業證照人員之法源，表 4.2 中亦請增加『法源』一欄，另圖 4-2 應為本研究之重點之一，請針對其中之各要素分別均以小節加以說明。 4. 本研究研擬之五個制度面替選方案，請再作適當調整並補充具體內容。 5. 對於如何改進事故處理及鑑定現況以提升 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 將於期末報告補充。 2. 將於期末報告探討。 3. 將於期末報告補充。 4. 將於期末報告補充。 5. 已參考補充，將 	<p>有關合作單位回覆說明「已納入參考」、「已參考修正」、「將於期末報告補充或探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審核。</p>

<p>事故鑑定品質方面再加強。</p> <p>6. 對於交通事故鑑定專業證照之運作機制與鑑定制度設計之相關配套措施的建議，請包括法規面、組織面、程序面、與實務面之探討。</p> <p>7. 研究題目之調整因受限於本研究計畫係交通部交辦案件，不宜變更，為在研究緣起與相關內容尚可特別交代以研究可行性為主。</p> <p>8. 報告中錯別字、落字、數據與事故處理、鑑定及證照管理實況更新請修訂之，簡報資料對期中報告有相當多之補充，未來應在期末報告中納入。</p> <p>9. 與會各單位意見及本所書面意見請研究單位參採修訂，並於規定期限內提交期中報告審查意見處理答覆表過所。</p>	<p>於期末報告中探討。</p> <p>6. 將於期末報告中探討。</p> <p>7. 遵照辦理。</p> <p>8. 遵照辦理。</p> <p>9. 遵照辦理。</p>	
<p>(十三) 交通部運研所運安組意見</p> <p>1. P.13 中 2.承保保險業者之積極參與，意指保險業者若協助肇因調查與初步分析提供要保人(當事人)相關訊息，將有助於保護要保人(當事人)權益及提昇事故鑑定之公正性與客觀性，惟此項保險機制尚未成熟，故前述應屬未來可影響因素之一，但絕非影響鑑定品質之關鍵因素。建請研究單位調整修正。</p> <p>2. 請將鑑定會與覆議會意見書製作格式與內容之演變，及該意見書是否能提供司法機關完整訊息之相關檢討請於 3.1.2 中再詳加說明。</p> <p>3. P.21 中圖 3-2，3-3 字體不清，表 3.6，3.7 表名不詳，P.97 中表 5.1 不宜切割以利閱讀，請配合修正。</p> <p>4. P.23 中 B.機關指派委員缺失，C.缺乏鑑定人員認證制度，及 P.25 中 K.外力干預等項現況已有改善，請研究單位將內文敘述配合調整。</p> <p>5. P.32 中二、內在影響因素請嘗試將內文敘述賦予子題區分，有助於閱讀分析。</p> <p>6. 請將附錄八所蒐集之各國鑑定專業訓練課</p>	<p>1. 已納入參考。</p> <p>2. 將於期末報告中補充。</p> <p>3. 已參考修正。</p> <p>4. 已參考修正，將於期末報告中探討。</p> <p>5. 已納入參考。</p> <p>6. 已納入參考。此</p>	<p>有關合作單位回覆說明「已納入參考」、「已參考修正」、「將於期末報告補充或探討」者，本所將於期末報告初稿完成後進行審核。</p>

<p>程與項目詳加分析比較其差異性，並應可於 P.62 中 3.3.4 各國行車事故鑑定制度之比較中呈現。</p> <p>7. P.83 中證照制度之規劃係以國家考試資格認定，除此之外可否考量教育訓練方式、資格審查方式等其它資格審查方式來進行規劃，請詳加補充說明。</p>	<p>資料主要為列舉國外之部分鑑定課程，提供有關單位做為參考，故擬不比較其差異性。</p> <p>7. 已納入參考，將於期末報告中探討。</p>	
--	--	--

附錄十三 國內各專業證照制度回顧

一、技師[26]

依技師法規定，其中央主管機關為行政院公共工程委員會，地方則為地方政府。目前技師共有 32 科別，以工程類技師為主，如土木工程科與水利工程科等，有關各科之執業範圍，詳見附錄。

技師通過考試院主辦之技師高等考試及格，相關人員報考資格為國內大（專）學相關科系畢業，考試及格後向行政院公共工程委員會登記申請，取得技師執照。

技師執業方式如下：

- （一）單獨設立技師事務所或聯合其他技師組織技師事務所。
- （二）受聘於技術顧問機構或組織。
- （三）受聘於其它法令規定必續聘用技師之營利事業或機構。

領有專業證照之技師，必須具有兩年以上之相關專業的工作經驗，方能取得執業執照來執行業務。技師執業執照其有效期限為四年，執業執照有效期屆滿前三個月，可持執業證明及訓練證明文件申請中央主管機關換發執照，行政院公共工程委員會定之定有相關換照方式。

技師業務主要為受委託辦理其專業技術相關業務，包括規劃、設計、監造、研究、分析、試驗、評價、鑑定、施工、製造、保養、檢驗、計畫管理與其它相關事務。各科技師詳細執業範圍由中央主管機關會同各技師的事業主管機關訂定。公務機關委託技師辦理技師執行事務時，技師不得拒絕，除非有正當理由，且執業技師不得兼任公務員。

技師必須為執業所在地之技師公會會員，方能執業，公會不得拒絕技師成為會員。技師公會受社會行政機關監督管理，例如交通工程技師公會為內政部。

技師若違反技師法相關規定，可依法撤銷其執業執照及技師執照。技師若因業務關係而有刑事責任或違背技師公會章程。可由技師

懲戒委員會決定懲處，最嚴重的懲處為撤銷其執業執照。

二、律師[28]

律師的中央主管機關為行政院法務部、及所在地地方法院檢察署。取得律師執照，必須經過考試院辦理之律師高等考試及格後，向中央主管機關法務部提出申請，報考資格為國內大（專）學校法律或財經法律等科系畢業生。

律師取得證照後，必須經過六個月的職前訓練，由法務部辦理或委託辦理，方能登錄為律師正式執業。分下列兩階段依序實施包括，第一階段為在法務部司法官訓練所或委託之律師公會接受一個月之基礎訓練，第二階段為在律師事務所接受為期五個月之實務訓練。

律師執行業務的機關，為最高法院、最高法院檢察署、所登錄之法院及其檢察署、所登錄之地方法院管轄區域內之司法警察機關以及其他依法令規定律師可以執行職務之機關。此外，律師必須成為律師公會會員，方能執行職務，律師公會亦不得拒絕其成為會員。律師公會主管機關為社會行政主管機關，目的事業主管機關為法務部及所在地地方法院檢察署。

律師的執業內容，為律師受當事人委託或由法院之指定，得辦理之律師事務。律師得辦理商標、專利、工商登記、土地登記及其他依法得代理之事務。律師非經釋明有正當理由，不得辭法院指定之職務，接受事件之委託後，應忠實搜求證據，探究案情。律師接受事件之委託後，非有正當理由，不得終止其契約，如需終止契約，應於審期前十日或偵察訊（詢）問前通知委託人，在徵得委託人同意前，不得終止進行。律師對於下列事件，不得執行其職務：

- （一）受人或同一律師事務所之律師曾受委託人之相對人之委任、或曾與商議而予以贊助者。
- （二）任法官、檢察官或司法警察官、司法警察時曾經處理之事件。
- （三）依仲裁程序以仲裁人資格曾經處理之事件。

以上三點與未來行車事故鑑定專業人員，若受當事人委託於法院進行專家證詞時，可參考之。此外，當事人之請求如係職務上所不應為之行為，律師應拒絕之。律師對於委託人、法院、檢察機關或司法

警察機關不得有蒙蔽或欺騙之行為。

律師執行其業務時期不得兼任公務員。但擔任中央或地方機關特定之臨時職務者，不在此限。律師也不得經營商業。但若與職務無礙，經所登錄之高等法院或分院檢察署許可者，亦不在此限。

有關律師之賠償，律師因懈怠或疏忽，致委託人受損害者，應負賠償之責。律師應付懲戒者，由高等法院或其分院或地方法院檢察署依職權送請律師懲戒委員會處理，最高可懲以除名。懲戒委員會由高等法院法官三人、高等法院檢察署檢察官一人及律師五人組織之。

三、會計師[29]

會計師的主管機關為財政部，在地方為各地方政府之財政局。會計師執照取得為經過考試院舉行之會計師高考及格者，報考資格為國內各大（專）學校會計、統計、商學、經濟、財稅、財政、財務、財管、企管、管科、事業經營、銀行、國貿、合作經濟、工管、國企、財金、農經、銀保、合作、商業、工會、工工管、工工、交工與管理各科系畢業。

會計師的開業，會計師應在公私機構擔任會計職務，或在會計師事務所擔任助理人員兩年以上，方得向主管機關申請登錄，始得開業。會計師可以單獨開業，設立會計師事務所，執行業務，或由兩個以上開業會計師組織聯合會計師事務所，共同執行業務，並以其登錄開業之地區為其執行業務之區域。如在其他地區執行業務時，應設立分事務所。會計師設分事務所時，必須親自主持，不得以助理人員的名義，對外招攬業務。當受託辦理事件時，得與委託人約定受取合於規定之酬金。

會計師執行業務內容包括，

- （一）受當事人委託或受政府機關之指定，辦理關於會計之設計、管理、稽核、調查、整理、清算、鑑定、財務分析或資產估價等事項。
- （二）承辦財務報告之查核、簽證。
- （三）充任檢查人、清算人、破產管理人、遺囑執行人或其他信託人。
- （四）充任稅務案件之代理人。

(五) 充任工商登記或商標註冊及其有關事件代理人。

(六) 代辦其他與會計有關之事項。

會計師對於承辦業務所為之行為，負法律上責任，且對於指定或委託事件，不得有不正當行為或違反或廢弛其業務上應盡之義務，若導致指定人、委託人或利害關係人受有損害時，應負賠償之責。以上幾點，未來可做為設立事故鑑定人員專業證照制度時之參考。

會計師執行業務時不得兼任公職，會計師非經申請註銷登錄，不得充任公務員或公營事業機構之董事、監察人或經理人員。但當其事由消滅後，得再申請登錄。若任公務員之職務，如於離職後，在任所所在地區執行會計師業務時，在開業二年內，不得辦理各該事項之業務。會計師現受委託人之聘僱，擔任經常工作，支領固定薪給者、或曾任委託人之職員，而解職未滿二年者、或與委託人之負責人或經理人有配偶、直系血親、直系姻親或四親等內之旁系血親之關係者、或本人或配偶與委託人有投資或分享利益之關係者，不得承接委託人之查核、簽證工作。

會計師登錄後，非加入會計師公會，不得執行業務；會計師公會亦不得拒絕其加入。會計師公會之主管機關為主管社會行政機關，但其目的事業，應受會計師主管機關財政部之指揮、監督。

四、建築師[31]

建築師之主管機關在中央為內政部，在地方為地方政府之工務局或建設局。建築師照證之取得為通過考試院辦理之建築師高等考試及格者，報考資格為國內各大(專)學校之建築、都市設計、土木工程、軍事工程、營建技術、工業設計系建築工程組、都市計畫、營建工程、公共工程、建築設計科系畢業。

在建築師開業限制方面，領有建築師證書，且具有二年以上建築工程經驗者，得申請發給開業證書。建築師開業，應設立建築師事務所執行業務，或由二個以上建築師組織聯合建築師事務所共同執行業務，並以其登記開業之地區，為其執行業務之區域。其在其他地區執行業務時，應向當地主管機關登記，免設分事務所。開業業務方面，建築師受委託人之委託，辦理建築物及其實質環境之調查、測量、設計、監造、估價、檢查、鑑定等各項業務，並得代委託人辦理申請建築許可、招商投標、擬定施工契約及其他工程上之接洽事項。建築師

受委託辦理建築物之設計，應負該工程設計之責任，其受委託監造者，應負監督該工程施工之責任。但有關建築物結構與設備等專業工程部分，除五層以下非供公眾使用之建築物外，應由承辦建築師交由依法登記開業之專業技師負責辦理，建築師並負連帶責任。

建築師領得開業證書後，非加入該地區建築師公會，不得執行業務；建築師公會對建築師之申請入會，也不得拒絕之。建築師公會之主管機關為主管社會行政機關。但其目的事業，應受主管建築機關內政部之指導及監督。主管機關對於建築師懲戒事項，應設置建築師懲戒委員會處理之。

五、醫師[27]

醫師之主管機關在中央為衛生署，在地方為地方政府衛生處（局）。醫師執照的取得為通過考試院舉辦之醫師高等考試及格者，報考資格為國內大（專）學校醫學科系畢業。醫師經完成專科醫師訓練，並經中央衛生主管機關甄審合格者，得請領專科醫師證書。得參加各該專科醫師之甄審。

醫師之執業，應向所在地直轄市或縣（市）衛生主管機關送驗醫師證書，申請登記，發給執業執照。醫師應在所在地衛生主管機關核准登記之醫療機構執業之。但急救、醫療機構間之會診、支援、應邀出診或經事先報准者，不在此限。醫師非加入當地醫師公會者不得執業。醫師非親自診察，不得施行治療、開給方劑或交付診斷書。但於無醫師執業之地、離島、偏僻地區或有急迫情形，為應醫療需要，得由地方衛生主管機關指定之醫師，以通訊方式詢問病情，為之診察，開給方劑，並囑由公立衛生醫療機構護士、助產士執行治療。前項但書所定之通訊診察、治療，其醫療項目、醫師之指定及通訊方式等，由中央衛生主管機關定之。

醫師可開示死亡證明，但醫師要經過親自診斷，才能交付死亡證明書以及死產證明書。在執行業務時，要製作病歷以及處方，在檢查屍體時，如認為有他殺嫌疑者，應於二十四小時內向該主管機關報告。醫師之診療費，應由醫療機構依規定收取、對危急之病症，不得無故不應招請，或無故遲延，受有關機關詢問或委託鑑定時，不得為虛偽之陳述或報告，違者將受醫師法的處分。

醫師所受之罰鍰、停業及撤銷執業執照，由直轄市及縣（市）衛生主管機關衛生局處罰之；撤銷醫師證書，由中央衛生主管機關衛生

署處罰之。各級的醫師公會之主管機關為當地社會行政主管機關。但其目的事業，應受衛生主管機關衛生署之指揮監督。

六、社會工作師[30]

雖然社會工作師就屬性上與事故鑑定專業人員相差較遠，但由於社會工作師是在民國 88 年才訂定的，是一個較新成立的專業證照，故未來若建立事故鑑定師法時，應有參考之處，故本研究仍提出社會工作師來做討論。

社會工作師，指依社會工作專業知識與技術，協助個人、家庭、團體、社區，促進、發展或恢復其社會功能，謀求其福利的專業工作者。取得證照的方式為通過考試院主辦之社會工作師高等考試及格者，考試資格為國內各大專學校社會工作、社會政策與社會工作、青少年兒童福利、兒童福利、社會學、社會教育、社會福利、醫學社會學籍社會工作相關科系畢業，或是國內大專學校非相關科系畢業有社會工作實務經驗兩年以上者。社會工作師的中央主管機關為內政部，在地方為各地方政府的社會局。

社會工作師之執業，應向所在地直轄市或縣（市）主管機關社會局送驗社會工作師證書申請登記，發給執業執照始得為之。

社會工作師執業以一處為限，主要執行下列業務：

- （一）行為、社會關係、婚姻、社會適應等問題之社會暨心理評估與處置。
- （二）各相關社會福利法規所定之保護性服務。
- （三）對個人、家庭、團體、社區之預防性及支持性服務。
- （四）社會福利服務資源之發掘、整合、運用、分配與轉介。
- （五）社會福利機構或方案之設計、評估、管理、研究發展與教育訓練。
- （六）人民社會福利權之維護。
- （七）其他經中央主管機關或會同目的事業主管機關認定之業務。

社會工作師受主管機關或司法警察機關詢問時，不得為虛偽之陳

述或報告。在執行業務時，應撰寫社會工作紀錄，其記錄應保存十年以上。社會工作師事務所，應以其申請人為負責社會工作師，對其業務負督導責任。其以二個以上社會工作師聯合申請設立者，應以其中一人，為負責社會工作師。社會工作師事務所之收費標準，由地方主管機關核定之，且應每兩年向地方主管機關申請換發開業執照。

社會工作師無加入其公會不得執行業務，且公會不得拒絕其加入。各級社會工作師公會之主管機關為各級人民團體主管機關。其執行業務應受各該目的事業主管機關所監督。有關社會工作師之罰則方面，根據社會工作師法所訂之罰鍰、停業、撤銷執業執照或開業執照，由直轄市或縣（市）主管機關社會局處罰之；撤銷社會工作師證書，由中央主管機關內政部處罰之。

附錄十四：當事人問卷（台北市）

您好：

本單位受交通部運輸研究所委託辦理「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」，為瞭解事故當事人在鑑定過程中所面臨之問題及未來改善建議，供後續相關研究之參考，懇請您撥冗協助填答。本問卷僅供學術研究之用，請您放心填寫。謝謝您的協助與合作！

國立交通大學運輸研究中心 張新立教授
聯絡人：曾鵬庭 張則斌 郭承瑋 楊筑雅
聯絡電話：(03)5712121-57238

注意事項：

1. 問卷請交由參與車輛行車事故鑑定會議的**當事人**填寫。本問卷分為兩階段。第一階段於參與鑑定會議前填寫。第二階段請於參與鑑定會議後，於會場填寫完畢，交回訪問人。
2. 請回答下列問題，並在適當的☐內打V，或在_____內填入適當的答案。

註：本問卷以下部分，若沒有特別標明，則提及之“您”皆表示發生車禍的“事故當事人”。

第一階段問卷

第一部份：事故基本資料

1. 就您此次參與鑑定的事故，您所使用的車種是：

1. ☐步行 2. ☐腳踏車 3. ☐機車 4. ☐自用小客車 5. ☐小貨（卡）車 6. ☐大貨（卡）車
7. ☐大客車 8. ☐計程車 9. ☐其他(請說明)_____。

2. 此次鑑定的行車事故中，您（您所代表的當事人）之人員傷亡狀況為（可複選）：

1. ☐人員輕微擦傷 2. ☐人員一般受傷 3. ☐人員嚴重受傷 4. ☐人員死亡。

車體損毀狀況為（可複選）：

1. ☐車體輕微擦傷 2. ☐車體一般毀損 3. ☐車體嚴重毀損

3. 此次鑑定的行車事故中，對方之人員傷亡狀況為（可複選）：

1. ☐人員輕微擦傷 2. ☐人員一般受傷 3. ☐人員嚴重受傷 4. ☐人員死亡。

車體損毀狀況為（可複選）：

1. ☐車體輕微擦傷 2. ☐車體一般毀損 3. ☐車體嚴重毀損

4. 請估算您於此次事故之財務損失（醫療以及車體維修費用）約為：_____元。

5. 此次申請鑑定的目的（可複選）：

1. ☐個人和解依據；2. ☐保險理賠依據；3. ☐法院訴訟要求；4. ☐其他_____。

6. 在收到事故鑑定報告書之前，您認為己方的肇事責任為何？

1. ☐應負全部肇事責任 2. ☐應負大部分肇事責任 3. ☐同為肇事原因 4. ☐應負小部分肇事責任
5. ☐無肇事責任 6. ☐不清楚 7. ☐其他(請說明)_____。

第二部份：保險公司角色調查

7. 您是否有強制責任險以外的保險：

1. ☐ 否。

2. ☐ 是。您額外投保的種類是（可複選）：A. ☐ 車體損失險；B. ☐ 任意汽車第三人傷害責任險；
C. ☐ 任意汽車第三人財損責任險；D. ☐ 汽車乘客責任險；E. ☐ 其他_____。

8. 請問保險公司是否協助您處理本次案件並提供您必要的幫助（可複選）：

1. ☐ 無任何協助 2. ☐ 協助提出鑑定申請 3. ☐ 蒐集事故資料 4. ☐ 協助達成和解

5. ☐ 提供法律諮詢 6. ☐ 協助釐清肇事責任 7. ☐ 其他(請說明)_____。

9. 您對保險公司提供協助的滿意程度：

1. ☐ 非常滿意 2. ☐ 滿意 3. ☐ 普通 4. ☐ 不滿意 5. ☐ 非常不滿意。

第三部分：事故發生至鑑定過程調查

10. 針對此次事故從發生、蒐證、到鑑定的過程，請您依照個人感受回答下列問題。請於同意程度的框格中打「V」。

項目	同意程度					
	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	無法作答
1. 我知道事故發生後，在警方人員未到達之前，不能移動事故車輛以及傷患						
2. 我清楚知道事故發生之後警方的處理程序						
3. 我認為警方於現場蒐證詳盡確實						
4. 我認為警方偵訊筆錄內容完整						
5. 我認為警方製作筆錄時的詢問能把握重點						
6. 我認為警方攝影的照片清楚有用						
7. 我知道事故調查表是可透過申請取得 (普通、同意、非常同意者填寫 8) (不同意、非常不同意者直接填寫 9)						
8. 我可以輕易取得警方製作的事務調查表（影印本）						
9. 我認為警方製作的事務調查表其內容正確符合事實						
10. 我認為警方製作的事務調查表內容詳細完整						
11. 警方人員曾協助我瞭解事故發生過程						
12. 我對申請鑑定之手續清楚瞭解						
13. 我認為申請鑑定的事故案件能快速處理						

11. 請根據上題之項目及代號（1.2.~13），選出您認為最不滿意的 3 個項目，依序於_____內填入代號：

最不滿意者：_____ 次不滿意者：_____ 其次不滿意者：_____

第四部分：鑑定收費制度調查

【說明】

目前台北市鑑定會對於每個鑑定案件收費 3000 元，為了配合未來鑑定服務內容更多樣性，民眾可依其需要選擇服務項目。因此對於事故鑑定收費方式與所提供的服務可能有所改變，請根據您的意見回答下列問題：

12. 假設未來事故鑑定收費制度將有所改變，您最能接受下列哪一種收費方式？請依序於____填入

1,2,3，1 表示最能接受，2 為次能接受，3 為最不能接受。

____ A. 按件收費，即每個案件不論事故嚴重程度或複雜程度，皆收取相同費用。

____ B. 按事故嚴重程度收費，即依照訂定的事故嚴重程度分級收費。越嚴重的事故收費越高，較輕微的事故則收費較低。

____ C. 依事故複雜程度收費，即根據事故求償費用收取一定比率的費用，比率由事故當事人與鑑定人員協商，類似律師收費方式。

13. 假設未來將成立諮詢機構，提供民眾有關事故鑑定事項之諮詢。下列服務項目之中，請依照您的需要程度排序，於____內填入 1~5。（1 為最需要，2 為次需要，...，5 為最不需要。）

____ A. 法規諮詢；

____ B. 鑑定申請手續講解；

____ C. 調解糾紛；

____ D. 建立案例判決資料庫提供查詢；

____ E. 其他（如：_____）。

14. 假設未來實施事故鑑定收費制度，所收取的費用一部份回饋給社會大眾。下列事項之中，請依照您的需要程度勾選。

極需要 需要 普通 不需要 極不需要

1. 低收入者免收鑑定費用。 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

2. 負擔低收入者事故訴訟費用。 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

3. 政府部門中設立免費諮詢單位，提供民眾法規諮詢。 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

4. 實施普及教育，教導民眾有關事故鑑定相關權利義務及知識。 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

5. 成立財團法人（性質類似消費者保護基金會之團體），提供民眾 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

諮詢並辦理事故鑑定相關活動與課程等。

6. 提供政府購買新型設施，例如手提錄影機，紀錄與保存事故 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

現場跡證資料，使鑑定證據更為充足完備。

7. 開辦鑑定訓練相關課程。 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

15. 請根據上題之項目及代號（1.2.3...7），選出您認為最需要的 3 個項目，依序於____內填入代號：

最急需改善者：_____

次急需改善者：_____

其次急需改善者：_____

第五部分：鑑定制度調查

【說明】 在歐美國家，事故鑑定工作大多由私人機構進行，例如保險公司或私人事故鑑定公司。這些機構雇用專業鑑定人員從事交通事故分析，評估責任歸屬及財務損失，提出鑑定報告，進行後續法律訴訟工作，或出席聽證會或陪審會議，替當事人辯護。而專業事故鑑定人員由民間機構以舉辦考試或課程方式培訓而成。

16. 假設我國有意仿效歐美國家，採行類似的事故鑑定制度。請問您對事故鑑定工作由這些專業人員負責進行的接受態度為何？

1. ☐ 可以接受； 2. ☐ 沒意見； 3. ☐ 無法接受。

17. 假設為了提升事故鑑定工作績效，而必須改變目前鑑定會之組織制度，您認為未來的組織經營型態以下列何種方式較佳？請依照您的喜好程度排序，於____填入 1~5。1 為最能接受，2 為次能接受，...，5 為最不能接受。（註：每一種方式均必須收費。）

- A. _____ 現行鑑定會制度維持不變
B. _____ 成立私人事故鑑定公司或由保險公司聘請專業人員
C. _____ 成立財團法人機構，其性質類似於消費者保護基金會等機構
D. _____ 目前公辦鑑定會與私人事故鑑定機構同時存在
E. _____ 由交通警察局負責事故鑑定工作，其性質類似刑事警察局之編制與功能

第二階段問卷

18. 針對方才您參與鑑定會議之過程，請您依照個人感受回答下列問題。請於同意程度的框格中打「V」。

項目	同意程度				
	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
1. 我認為我有充足時間表達案情					
2. 我認為鑑定委員充分瞭解案情					
3. 我認為鑑定委員詢問能掌握重點					
4. 我對鑑定會議過程感到滿意					
5. 我認為鑑定委員詢問時的態度良好					

意見調查

19. 對於道路交通事故處理及鑑定的意見及建議：

【問卷結束，謝謝您的協助和寶貴意見，請將問卷交回問卷調查員】

附錄十五：當事人問卷（其他縣市）

您好：

本單位受交通部運輸研究所委託辦理「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」，為瞭解事故當事人在鑑定過程中所面臨之問題及未來改善建議，供後續相關研究之參考，懇請您撥冗協助填答。本問卷僅供學術研究之用，請您放心填寫。謝謝您的協助與合作！

國立交通大學運輸研究中心 張新立教授
聯絡人：曾鵬庭 張則斌 郭承瑋 楊筑雅
聯絡電話：(03)5712121-57238

注意事項：

1. 問卷請交由參與車輛行車事故鑑定會議的**當事人**填寫。本問卷分為兩階段。第一階段於參與鑑定會議前填寫。第二階段請於參與鑑定會議後，於會場填寫完畢，交回訪問人。
2. 請回答下列問題，並在適當的☐內打V，或在_____內填入適當的答案。

註：本問卷以下部分，若沒有特別標明，則提及之“您”皆表示發生車禍的“**事故當事人**”。

第一階段問卷

第一部份：事故基本資料

1. 就您此次參與鑑定的事故，您所使用的車種是：

1. ☐步行 2. ☐腳踏車 3. ☐機車 4. ☐自用小客車 5. ☐小貨（卡）車 6. ☐大貨（卡）車
7. ☐大客車 8. ☐計程車 9. ☐其他(請說明)_____。

2. 此次鑑定的行車事故中，您（您所代表的當事人）之人員傷亡狀況為（可複選）：

1. ☐人員輕微擦傷 2. ☐人員一般受傷 3. ☐人員嚴重受傷 4. ☐人員死亡。

車體損毀狀況為（可複選）：

1. ☐車體輕微擦傷 2. ☐車體一般毀損 3. ☐車體嚴重毀損

3. 此次鑑定的行車事故中，對方之人員傷亡狀況為（可複選）：

1. ☐人員輕微擦傷 2. ☐人員一般受傷 3. ☐人員嚴重受傷 4. ☐人員死亡。

車體損毀狀況為（可複選）：

1. ☐車體輕微擦傷 2. ☐車體一般毀損 3. ☐車體嚴重毀損

4. 請估算您於此次事故之財務損失（醫療以及車體維修費用）約為：_____元。

5. 此次申請鑑定的目的（可複選）：

1. ☐個人和解依據；2. ☐保險理賠依據；3. ☐法院訴訟要求；4. ☐其他_____。

6. 在收到事故鑑定報告書之前，您認為己方的肇事責任為何？

1. ☐應負全部肇事責任 2. ☐應負大部分肇事責任 3. ☐同為肇事原因 4. ☐應負小部分肇事責任
5. ☐無肇事責任 6. ☐不清楚 7. ☐其他(請說明)_____。

第二部份：保險公司角色調查

7. 您是否有強制責任險以外的保險：

1. ☐ 否。
2. ☐ 是。您額外投保的種類是（可複選）：A. ☐ 車體損失險；B. ☐ 任意汽車第三人**傷害**責任險；
C. ☐ 任意汽車第三人**財損**責任險；D. ☐ 汽車乘客責任險；E. ☐ 其他_____。

8. 請問保險公司是否協助您處理本次案件並提供您必要的幫助（可複選）：

1. ☐ 無任何協助 2. ☐ 協助提出鑑定申請 3. ☐ 蒐集事故資料 4. ☐ 協助達成和解
5. ☐ 提供法律諮詢 6. ☐ 協助釐清肇事責任 7. ☐ 其他(請說明)_____。

9. 您對保險公司提供協助的滿意程度：

1. ☐ 非常滿意 2. ☐ 滿意 3. ☐ 普通 4. ☐ 不滿意 5. ☐ 非常不滿意。

第三部分：事故發生至鑑定過程調查

10. 針對此次事故從發生、蒐證、到鑑定的過程，請您依照個人感受回答下列問題。請於同意程度的框格中打「V」。

項目	同意程度					
	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	無法作答
1. 我知道事故發生後，在警方人員未到達之前，不能移動事故車輛以及傷患						
2. 我清楚知道事故發生之後警方的處理程序						
3. 我認為警方於現場蒐證詳盡確實						
4. 我認為警方偵訊筆錄內容完整						
5. 我認為警方製作筆錄時的詢問能把握重點						
6. 我認為警方攝影的照片清楚有用						
7. 我知道事故調查表是可透過申請取得 (普通、同意、非常同意者填寫 8) (不同意、非常不同意者直接填寫 9)						
8. 我可以輕易取得警方製作的事務調查表（影印本）						
9. 我認為警方製作的事務調查表其內容正確符合事實						
10. 我認為警方製作的事務調查表內容詳細完整						
11. 警方人員曾協助我瞭解事故發生過程						
12. 我對申請鑑定之手續清楚瞭解						
13. 我認為申請鑑定的事故案件能快速處理						

11. 請根據上題之項目及代號（1.2.~13），選出您認為最不滿意的前 3 個項目，依序於_____內填入代號：
最不滿意者：_____ 次不滿意者：_____ 其次不滿意者：_____

第四部分：鑑定收費制度調查

【說明】

為符合「使用者付費」之精神，避免社會資源浪費，台北市鑑定會自民國 86 年 3 月起已實施收費制度，每個鑑定案件收費 3000 元。該制度實施後，民眾對鑑定結果滿意度提升。因此，未來可能全面採行鑑定收費制度，請根據您的意見回答下列問題：

12.倘若未來台灣省鑑定會亦採行收費制度，每個鑑定案件收費 3000 元。依照此次的事故狀況，您會申請鑑定嗎？

1. ☐ 會： 2. ☐ 不會。

13.假設未來採行鑑定收費制度，您最能接受下列哪一種收費方式？請依序於____填入 1,2,3，1 表示最能接受，2 為次能接受，3 為最不能接受。

____ A.按件收費，即每個案件不論事故嚴重程度或複雜程度，皆收取相同費用。

____ B.按事故嚴重程度收費，即依照訂定的事故嚴重程度分級收費。越嚴重的事故收費越高，較輕微的事故則收費較低。

____ C.依事故複雜程度收費，即根據事故求償費用收取一定比率的費用，比率由事故當事人與鑑定人員協商，類似律師收費方式。

14.假設未來將成立諮詢機構，提供民眾有關事故鑑定事項之諮詢。下列服務項目之中，請依照您的需要程度排序，於____內填入 1~5。（1 為最需要，2 為次需要，...，5 為最不需要。）

____ A.法規諮詢；

____ B.鑑定申請手續講解；

____ C.調解糾紛；

____ D.建立案例判決資料庫提供查詢；

____ E.其他（如：_____）。

15.假設未來實施事故鑑定收費制度，所收取的費用一部份回饋給社會大眾。下列事項之中，請依照您的需要程度勾選。

極需要 需要 普通 不需要 極不需要

1.低收入者免收鑑定費用。 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

2.負擔低收入者事故訴訟費用。 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

3.政府部門中設立免費諮詢單位，提供民眾法規諮詢。 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

4.實施普及教育，教導民眾有關事故鑑定相關權利義務及知識。 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

5.成立財團法人（性質類似消費者保護基金會之團體），提供民眾諮詢並辦理事故鑑定相關活動與課程等。 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

6.提供政府購買新型設施，例如手提錄影機，紀錄與保存事故現場跡證資料，使鑑定證據更為充足完備。 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

7.開辦鑑定訓練相關課程。 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

16.請根據上題之項目及代號（1.2.3...7），選出您認為最需要的 3 個項目，依序於____內填入代號：最急需改善者：_____ 次急需改善者：_____ 其次急需改善者：_____

第五部分：鑑定制度調查

【說明】 在歐美國家，事故鑑定工作大多由私人機構進行，例如保險公司或私人事故鑑定公司。這些機構雇用專業鑑定人員從事交通事故分析，評估責任歸屬及財務損失，提出鑑定報告，進行後續法律訴訟工作，或出席聽證會或陪審會議，替當事人辯護。而專業事故鑑定人員由民間機構以舉辦考試或課程方式培訓而成。

17. 假設我國有意仿效歐美國家，採行類似的事故鑑定制度。請問您對事故鑑定工作由這些專業人員負責進行的接受態度為何？

1. ☐ 可以接受； 2. ☐ 沒意見； 3. ☐ 無法接受。

18. 假設為了提升事故鑑定工作績效，而必須改變目前鑑定會之組織制度，您認為未來的組織經營型態以下列何種方式較佳？請依照您的喜好程度排序，於____填入 1~5。1 為最能接受，2 為次能接受，...，5 為最不能接受。（註：每一種方式均必須收費。）

- A. _____ 現行鑑定會制度維持不變
- B. _____ 成立私人事故鑑定公司或由保險公司聘請專業人員
- C. _____ 成立財團法人機構，其性質類似於消費者保護基金會等機構
- D. _____ 目前公辦鑑定會與私人事故鑑定機構同時存在
- E. _____ 由交通警察局負責事故鑑定工作，其性質類似刑事警察局之編制與功能

受訪者基本資料

1. 您是事故當事人嗎？1. ☐ 是；
2. ☐ 否；您與當事人的關係為？A. ☐ 親友；B. ☐ 保險受雇人；
C. ☐ 其他_____。
2. 教育程度：1. ☐ 國中（含）以下； 2. ☐ 高中職； 3. ☐ 大學（專）； 4. ☐ 研究所以上。
3. 年齡：1. ☐ 18~29 歲； 2. ☐ 30~39 歲； 3. ☐ 40~49 歲； 4. ☐ 50~59 歲； 5. ☐ 60 歲。
4. 您的居住所在地 _____ 縣/市。

第二階段問卷

19. 針對方才您參與鑑定會議之過程，請您依照個人感受回答下列問題。請於同意程度的框格中打「V」。

項目	同意程度				
	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
1. 我認為我有充足時間表達案情					
2. 我認為鑑定委員充分瞭解案情					
3. 我認為鑑定委員詢問能掌握重點					
4. 我對鑑定會議過程感到滿意					
5. 我認為鑑定委員詢問時的態度良好					

意見調查

20. 對於道路交通事故處理及鑑定的意見及建議：

【問卷結束，謝謝您的協助和寶貴意見，請將問卷交回問卷調查員】

附錄十六：「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」合作計畫期末審查意見表

出列席單位及人員意見	合作單位答覆說明	運研所審查意見
<p>(一) 台中市鑑定會李國權秘書</p> <p>1. 所有救濟機制應為法院訴訟，覆議不能改變原鑑定及法院之判決，覆議機制應回歸到原先之鑑定機制範圍之內。</p> <p>2. 目前鑑定單位尚有民間組織機構，例如大學院校相關系所，故現行鑑定制度，並非單一公設制定。</p> <p>3. 報告中研擬方案似乎存有排他性，建議應可考量公私併行制度之存在。並配合明定公私各單位之業務範圍，將可免去裁撤覆議會之問題。</p> <p>4. 鑑定會採用合議制或獨任制及鑑定會由民間或財團法人等單位負責，或全部委由民間單位負責事故鑑定，可請研究單位再詳加考量。</p> <p>5. 肇事鑑定中有關「事實呈現」，常受限於肇事資料不足，另「價值判斷」常涉及交通相關法規，甚至公權力之執法範圍，前述二項可否加以分開討論分析。</p>	<p>1. 已納入修正。</p> <p>2. 悉。</p> <p>3. 已納入修正，詳見 6.6 節。</p> <p>4. 已納入修正，詳見 6.6 節。</p> <p>5. 已納入修正。</p>	請納入報告配合修正
<p>(二) 台灣省覆議會丁士芳先生</p> <p>1. 覆議會設立之目的為提供當事人對鑑定會鑑定意見之申訴管道，或其他單位對鑑定會法規引用有異議時，提出覆議之機會。精省前為省議會要求交通處設立覆議會。</p> <p>2. 報告中只有在公設制度下才衍生覆議會存廢問題，其功能不是責任輕重區分及賠償金額多寡之認定，亦非救濟之管道，故報告中所提救濟機制應回歸到司法機關。</p>	<p>1. 悉。</p> <p>2. 已納入修正。</p>	請納入報告配合修正
<p>(三) 中華民國車輛交通事故技術鑑定研究學會張漢威秘書長</p> <p>1. 目前事故鑑定案件，佔全國事故總數比率甚低。</p> <p>2. 保險公司之理賠作業現行為二級制度。</p> <p>3. 民事案件之處理已建立委任制度代為處理</p>	<p>1. 悉。</p> <p>2. 悉。</p> <p>3. 已考量。</p>	請納入報告配合修正

<p>訴訟案件，未來應可考量事故鑑定之委任。</p> <p>4. 年度強制保險理賠經費結餘很多，若考量由其支付鑑定委任之預算經費應足以負擔。</p> <p>5. 警察現場蒐証資料，將影響鑑定之品質，惟鑑定及覆議會之結果差異，主要係法院提供相關資料並不完全相同所致，所以再多的覆議制度亦無法解決資料不同產生之問題。</p> <p>6. 大陸地區鑑定作業亦為二級制，最後仍由法院裁定。</p>	<p>4. 已納入參考，建請主管機關參考。</p> <p>5. 建請有關單位參考。</p> <p>6. 悉。</p>	
<p>(四) 台灣省政府經建組</p> <p>1. 鑑定作業可採納辯論機制，鑑定師強化專業性質，均將有助於事故鑑定品質之提昇。</p> <p>2. 加強現場資料蒐証，以減少鑑定與覆議之的差異性。</p> <p>3. 目前鑑定單位人員升遷管道欠缺，經費不足，亟須大幅改善。</p> <p>4. 重大交通事故交通改善之回饋機制，精省後尚未執行，建請加以改善。</p> <p>5. 委員任期屆滿，接續性問題請加以考量。</p> <p>6. 鑑定技術研討會及鑑定業務電腦化第二階段因預算刪除，建請代為反應該項問題。</p> <p>7. 申請鑑定書表，省府網站已有完整建檔格式，如需引用，可逕行上網擷取。</p> <p>8. 目前財團法人車輛研究測試中心已設立碰撞實驗室，將有助於鑑定技術之提昇。</p>	<p>1. 已納入參考。</p> <p>2. 建請主管機關參考。</p> <p>3. 建請主管機關參考。</p> <p>4. 建請主管機關參考。</p> <p>5. 已增補修正。</p> <p>6. 建請主管機關參考。</p> <p>7. 悉。</p> <p>8. 悉。</p>	<p>請納入報告配合修正</p>
<p>(五) 師範大學工教系陳子儀教授：</p> <p>1. 我國目前覆議時僅對地區鑑定內容進行檢視，包括所引用之法規是否恰當乙項，這種方式是否已達到覆議目的？請能提出看法(P. 19)。</p> <p>2. P. 30(一)各有關機關指派人員不一定完全具備公路法第六十七條規定專業素養者乙項，是否指應屬機關首長未重視或該機關沒有是項人才？</p> <p>3. P. 31(二)鑑定委員多屬兼任制，本身職務已相當繁重，每月僅集合一至二次，案件量相對多，因此可能影響鑑定品質乙項，接受應聘，是否應考量責任與榮譽問題，未能達</p>	<p>1. 已增補修正，請參見P. 。</p> <p>2. 二者皆為可能情形，唯新組織章程已針對此項改善。</p> <p>3. (1)本研究建議人員應有資格管理。</p> <p>(2)本研究主要比</p>	<p>請納入報告配合修正</p>

<p>成是否要接受應聘，聘請委員非強制性，對數量而言，目前我國每年發生事故在統計資料上呈現遞減現象，去(88)年是2,483年，死亡2,388人，傷1,635人，6,506件。美國汽車1億9,968萬輛，1997年發生交通事故246萬件，死亡41,967人，受傷339萬9千餘人，德國1998年汽車4,496萬輛，發生交通事故37萬7千餘件，死亡7,792人，受傷49萬7千餘人，其數字又如何比較？</p> <p>4. P. 31(二)現行鑑定制度經驗傳承，多依靠資深人員帶領新進人員學習，缺乏完整連貫培訓又缺乏認證制度乙項，其反應問題與蒐集資料上之認知差異如何？</p> <p>5. P. 64 及 P. 32~P. 33 鑑定制度方面，組織運作影響工作事宜，鑑定設備足夠對鑑定作業科學化與公信力有關，使鑑定品質低落乙項，有關職位低、鑑定設備不足影響鑑定與公信力，是否有思考早期先進國家無充足器材仍能維持良好鑑定品質與公信力的問題，職位低不代表能力差，有先進器材，如不會檢讀實質顯示問題又如何等實質問題。</p> <p>6. P. 67 5.1.1. 八. P. 147 9.2 (八)，成立交通專業警察局.....考核制度、人事升遷制度.....提昇事故處理能力乙項，政府組織的改變涉及事項廣泛，很難達成，且各國似亦很少有此例，可否設立獨立單位隸屬於地方警察局較可行，考核制度、升遷制度是否建議中央警政主管通盤考慮修訂，處理能力應為加強再教育訓練為宜。</p> <p>7. P. 69 5.1.6. 設立車輛碰撞或事故分析實驗室乙項，目前我國機動車輛共有約1,632萬輛，美國汽車有1億9,968萬輛佔全世界三分之一，另機車約有763萬輛，美國設幾所實驗室應對交通事故500萬件，如此比對我國設立必要性如何？需投入多少經費，對每件分擔成本又如何？必要時可否委車輛測試研究中心(ARTC)進行鑑定，其可行性如何？</p>	<p>較我國事故案件之時間序列統計數據，故不與他國做比較。統計發現我國鑑定案件數呈現上升趨勢，顯見仍有鑑定需求。</p> <p>4. 外國多透過辦理相關課程或研討會累積專業知識並進行經驗交流，可提供我國參考，相關內容請參見第四章。</p> <p>5. 鑑定品質可能與蒐證、鑑定技術等許多因素有關。本研究已一併考量。</p> <p>6. 此建議短期較為可行，但長期較不可行。本研究建議於中央設立交通警察局統籌事宜，並藉以提升員警擔任交警意願（目前警政署已積極推動此項事宜）；另於地方設置事故處理小組負責處理重大交通事故。</p> <p>7. 此為回饋交通安全機制之一，為本研究建議有關單位參考，並非要求強制性設立。</p>	
---	--	--

<p>8. P. 84 易肇事地點加裝錄影系統乙項，每年發現的易肇事地點有多少？對全部加裝及對其管理方面又如何？</p> <p>9. P. 33~P. 34 鑑定品質低，鑑定結果無專業分析，亦會影響回饋交通安全改善，無法有效改善道路環境因子乙項，交通事故鑑定應以專業進行每一個案分析，提供檢警司法人員做為審理參考，個案分別提供改善道路環境因子，其價值如何？道路交通事故又非道路環境單項因素。在先進國家對改善道路交通事故對策，係由主管機關依據年度全盤性交通事故統計資料(macro database)與交通事故案例調查分析資料(micro database)進行分析研究後提中央主管單位決定。</p> <p>10. P. 64(五)警方應提供事故調查報告，以提供交通安全與交通工程改善之參考乙項，我國似乎已行之久年，目前易肇事路段的改善，交通安全教育與宣傳也都以警政主管單位提供之調查報告統計資料，做為依據研討辦理。</p> <p>11. P. 146 9. 2(一)之(1)政府相關單位透過資訊整合，進行系列性事故處理與鑑定之宣導活動乙項，其作法及以往實際情形，效果是否很好？能否有更具體方法提供政府參考，可否比照國外由政府編印法令及相關資料委託書局代售，讓民眾隨時在各地均能取得較具效果？又可節省政府人力與財力。</p> <p>12. P. 145 9. 1 之六，表 9. 1 及 P. 149 9. 2 之十三 有關專業証照之建議事項，對實際執行道路交通事故鑑定，最重要的學理部分，即以自然科學為基礎的物理法則、汽車運動特性、構造特性、人體工學，對事故碰撞後的物理現象重建部分均未呈現於其中，以所建議範圍証照是否已包括上述各項學識，請參考本研究初稿 P. 41~P. 49。</p> <p>13. P. 26 警方之非專業蒐証乙項請加註釋，為何警方有非專業蒐証，對其用語加以說明，似較易理解。</p>	<p>8. 建議由地區有關單位自行評估設置及管理。</p> <p>9. 由個案作分析整理，並加以總和年度資料作為提交有關單位改善道路工程與安全之參考。</p> <p>10. 已增補說明，請參見 p. 64。</p> <p>11. 限於研究時間，成效評估非本研究之主要研究課題。相關宣導之作法請參見 p. 146 頁。</p> <p>12. 已納入參考修正。</p> <p>13. 已增補說明。請參見 p. 26 頁。</p>	
---	--	--

<p>14. P. 31 「致使鑑定人員素質良莠不齊」乙項，建議刪除人員，以示尊重人格，建議修正為「致使鑑定素質良莠不齊」。</p> <p>15. P. 32 「無法監督警方蒐証」乙項，在法律上並無授權事故當事人或相關人員有監督警察人員蒐証之權，故建議修正「無法協助警方蒐証」。</p> <p>16. P. 61 4. 3. 1 一之(一)「...皆由轄區警察或與事故處理小組.....」，建議加警政機關四字，理由是所指皆隸屬警政主管機關，為避免誤認為不同隸屬單位修正為「.....皆由警政機關轄區警察或與事故處理小組.....」較宜。</p> <p>17. P. 146 錯字難免，但關連用語請能注意「事故處理教戰手冊」「教戰」是否「教育」似誤植。</p>	<p>14. 已修正。</p> <p>15. 已修正。</p> <p>16. 已修正。</p> <p>17. 已修正。</p>	
<p>(六) 交通部路政司運管科林健立科長</p> <p>1. 第一章到第八章均有對相關主題作詳細說明，惟第九章結論與建議，係以條列式作簡要說明，結構上顯得比較鬆散，而且未把目前實際或預備做法與改善建議作分析，因此，建議是不是可以對照表方式逐項將現行做法與改善建議作分析，分析的重點包括應用 3W 撰寫方法，亦即 What: 問題所在，How: 解決對策，Why: 改善理由及預期效果。會後我會把目前警察及鑑定會作業的相關資料送給研究單位來參辦。</p> <p>2. 目前當事人是可以向警察單位申請「事故發生證明」或肇事原因初步分析研判表之類的文件，這在明年元月一日起行政程序法開始生效後，在相關資訊必須公開原則的規定下，類似的申請案件預期會更加很多，因此，為如何因應這樣的需求以及落實這方面資料表格及內容的公正客觀性與一致性，建議是不是可以增加這方面的研究內容。</p> <p>3. p148 建議事項第九點後段，是不是可以建議修正為：故建議依人民團體法之規定成立民間事故鑑定相關協會，並與國際較健全之</p>	<p>1. 現行作法已在報告第三章論述，改善課題已於第五章說明，具體措施與期程亦於第八章敘述。因此擬不做修改。</p> <p>2. 限於研究時間及課題，此項意見非本研究主題，宜請相關學者專家共同研議。</p> <p>3. 已參考修正。</p>	<p>請納入報告配合修正</p>

<p>學術機關或民間交通事故重建機構建立合作交流機制，以利推動鑑定專業人員之培訓及認證事宜。</p> <p>4. p123-124, P139-142 提到權責機關的部分，可能與事實有出入，例如有許多屬於省市應辦事項都列為是交通部的權責，是不是可以建議逐項查明修正。</p> <p>5. 其他文字修正部分，例如：p130—7.2.2 節標題「交通工程技師執業範圍納入鑑定業務」，似應修正為：「交通工程技師執業範圍增列鑑定業務」比較妥切，會後我會把其他文字的修正資料影本送給研究單位來參辦。</p>	<p>4. 已逐項查明修正。</p> <p>5. 已修正。</p>	
<p>(七) 淡江大學張勝雄教授</p> <p>1. P. 2 肇事案件數據資料與統計資料不符請修正。</p> <p>2. 研究目的請具體說明。</p> <p>3. 報告中第二章作業制度分析中 2.2.1 相關角色定位及 2.2.2 事故處理流程兩項編排順序可否調整？</p> <p>4. P. 15 公路法 67 條尚未修訂現為草案階段，請修正。</p> <p>5. P. 86 地理資訊系統學科應非屬肇事鑑定相關專業科目。</p> <p>6. 委員獨審制度可考量增加為二位，若不同意見時再由第三位參與審查。</p> <p>7. 案件分級制度可讓委員充份利用時間投入案件分析作業，並建議 A2、A3 類事故若覆議時可採收費制度。</p> <p>8. 由於交通工程師之考選科目並不涵蓋肇事鑑定相關專業，故不宜由現行交通工程師擴大到鑑定師，若有此必要，則需探討配合措施。</p> <p>9. 短期建議案件分級制度可考慮優先實施，中期建議民間事故鑑定單位參與鑑定作業，長期建議國家証照制度鑑定師參與作業。</p>	<p>1. 已修正。</p> <p>2. 已修正。</p> <p>3. 本研究認為章節內容應先釐清角色定位，再事故流程。故擬不做修改。</p> <p>4. 已修正。</p> <p>5. 已修正。</p> <p>6. 制度設計已作修正，詳見 6.6 節。</p> <p>7. 納入參考</p> <p>8. 已納入建議說明，建請主管機關參考。</p> <p>9. 制度設計已作修正，詳見 6.6 節。</p>	<p>請納入報告配合修正</p>
<p>(八) 考選部規劃司方秀齊女士</p> <p>1. 研擬公私併立制度與現行職業管理法不符，同時若將事故鑑定增列交通工程技師範</p>	<p>1. (1) 已參考修正。(2) 建請主管</p>	<p>請納入報告配合修正</p>

圍內，則考試科目不同則尚須配合並且職業管理制度修正調整。	機關參考。	
<p>(九) 台北市鑑定會</p> <p>1. P. 80 請增加台北科技大學車輛工程系，有開設肇事鑑定課程。</p> <p>2. 公私併立制度，其中營運管理及弱勢團體兩項問題請加以考量，並請考慮可否公家單位負責處理重大傷亡事故，民間負責單位一般事故，區分不同處理單位。</p>	<p>1. 已增補說明。</p> <p>2. 制度設計已作修正，詳見 6.6 節。</p>	請納入報告配合修正
<p>(十) 道安委員會</p> <p>1. 警政署相關經費本會均有協助，其中有關教育訓練種子教官班講習、道路交通事故處理手冊、警備隊專責人員處理交通事故等計畫，均有經費補助辦理，其目的希望提昇員警交通事故處理品質，請研究單位納入報告修正。</p>	<p>1. 已增補說明。</p>	請納入報告配合修正
<p>(十一) 交通部運研所運安組</p> <p>1. 第三章文獻回顧中均以舊制度為其基準，新制度實施重點未完整分析呈現，同時以舊制度的缺失直接延伸為新制度的問題，再將問題歸納為影響因素，再將因素列為問卷之素材，可能佐証上欠缺說明力，例如表 3.8 中 B、D、E、K 四項可能並非新制度面臨問題，建議會後請研究單位向省府經建組進一步確認釐清，並於報告中確實修正。</p> <p>2. 請研究單位將精省後鑑定會與覆議會修訂之相關法源（作業要點與設置要點）蒐集完整資料分析說明新制特色，並可將相關法源列為附錄以供參照查詢。</p> <p>3. 5.1「外在影響因素改善課題第一段」引述之內容，檢核 3.4「外在影響因素」並不吻合第二段中改善建議欠缺二項，同樣問題出現在 (P. 72) 5.2.2 鑑定專業人員培育流程工作項目亦欠缺二項，(P. 83) 5.3 小結亦欠缺，請一併校對修正。</p> <p>4. 針對「交通事故鑑定師」之養成教育培訓課程，建請研究單位彙整報告中資料，並於第九章結論中呈現。</p> <p>5. 報告建議二、中所提警方事故現場處理應準則化，作業程序化等，現該案已由中央警察大學專案研究，請研究單位配合修正調整。</p>	<p>1. 新制度於研究期間尚未完全實施，因此僅提列舊制度問題進行問卷佐證，而新制度問題乃透過訪談與小組討論加以探討，並已於報告中加以增補說明。</p> <p>2. 已增補說明。</p> <p>3. 已檢核修正。</p> <p>4. 本研究已針對其範圍及方向於第七章說明，礙於研究時間與經費，若有後續研究建議可深入探討之。</p> <p>5. 已修正調整。</p>	請納入報告配合修正

<p>6. 報告建議二、中所提建立事故資料公開化機制及建立事故分級處理制度兩項，警政署已完成相關改善作業，請研究單位確認相關改善作業，並於報告中檢討修正。</p> <p>7. 報告中建議四、交叉路應廣設闖紅燈偵測系統，其未考量設置經費且理由似嫌薄弱，請研究單位深入評估其具體理由加以說明，或配合加以修正調整。</p> <p>8. 報告建議八所提裁撤鑑定會與覆議會其依循之理由，如參考 P. 90(6)所述，似乎並未完整考量現行作業與需求問題，亦即在相關配套措施及作業機制未臻週全時，實不應調整改變，此項問題請研究單位再加以深入分析並配合修正。</p> <p>9. 報告建議十三所提事故鑑定業務，其目的事業主管機關應可能交通部與內政部，且相關單位亦將包括法務部、財政部等，建請研究單位配合修正調整。</p>	<p>6. 已檢討修正。</p> <p>7. 已修正調整。</p> <p>8. 已逐項修正調整。</p> <p>9. 已逐項修正調整。</p>	
<p>(十二) 主席結論</p> <p>1. 研究單位交通大學報告中所蒐集資料相當豐富，亦作深入完整分析，其所投入的努力值得肯定。</p> <p>2. 鑑定作業是否應在司法程序之前或之後，或者前後均有請加以研析，並請針對事實認定及價值判斷兩者之分界及其關係，明確加以表示。</p> <p>3. 鑑定會、鑑定委員及鑑定師三者之定位，請加以說明。</p> <p>4. 鑑定制度之研提，請特別考量現實環境及運作之可行性，其所研提建議方案是否有轉型及過渡運作機制，請在流程圖及相關圖表中加以分析說明。</p> <p>5. 現行鑑定委員會人員組成與回饋功能是否有需要調整或變革之處，請加以補充說明。</p> <p>6. 交通事故資料對於鑑定品質之好壞，固然其為重要，但鑑定人員的能力亦相當重要，報告中所研提之措施已具有周延性，但仍請考量運作之可行性，例如路口廣設闖紅燈照相設備等是否可行。</p> <p>7. 與會專家學者各單位及本所書面意見請一併納入報告中修正，並請於九十年二月二十八日前將修正之報告書函送本所。</p>	<p>1. 悉。</p> <p>2. 制度設計已作修正，詳見 6.6 節。</p> <p>3. 已納入參考說明。</p> <p>4. 制度設計已作修正，詳見 6.6 節。</p> <p>5. 已增補說明。</p> <p>6. 已修正。</p> <p>7. 悉。</p>	<p>請納入報告配合修正</p>



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

期末簡報

中華民國八十九年十二月

1



報告流程

- ⊕ 一、緒論
- ⊕ 二、事故鑑定功能與作業制度之分析
- ⊕ 三、我國行車事故鑑定制度之現況與相關研究
- ⊕ 四、各國行車事故鑑定制度與相關組織之介紹
- ⊕ 五、改善我國事故鑑定品質之基本課題
- ⊕ 六、行車事故鑑定制度方案之研擬與評估
- ⊕ 七、行車事故鑑定專業人員制度
- ⊕ 八、行車事故鑑定制度規劃措施與推動期程
- ⊕ 九、結論與建議

2



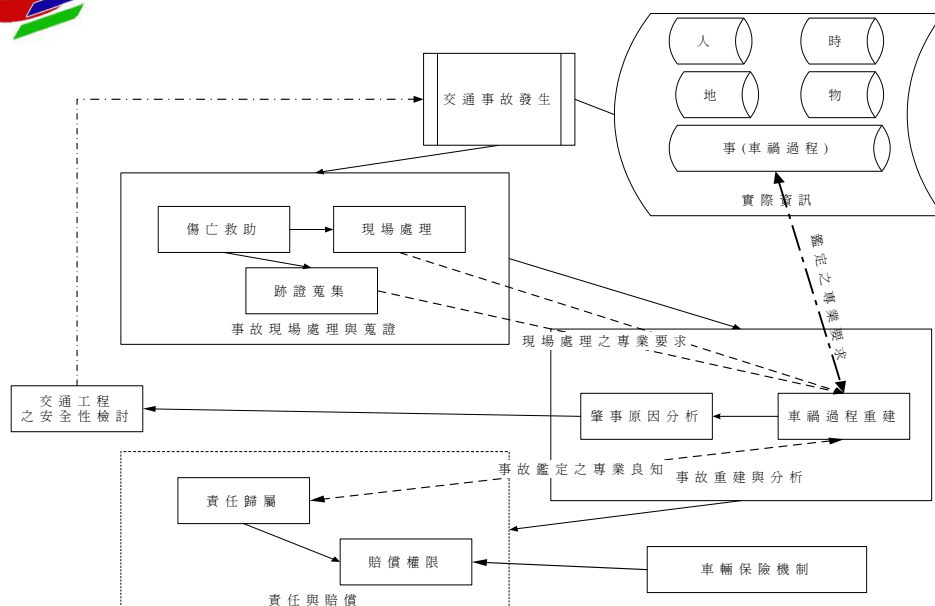
研究背景

- ⊕ 交通事故問題日益嚴重，應積極提升事故鑑定品質，保障相關人員權益。
- ⊕ 目前國內事故鑑定組織人少事繁，已無法負荷現有案件量，有必要予以檢討。

3



行車事故鑑定機制圖



4



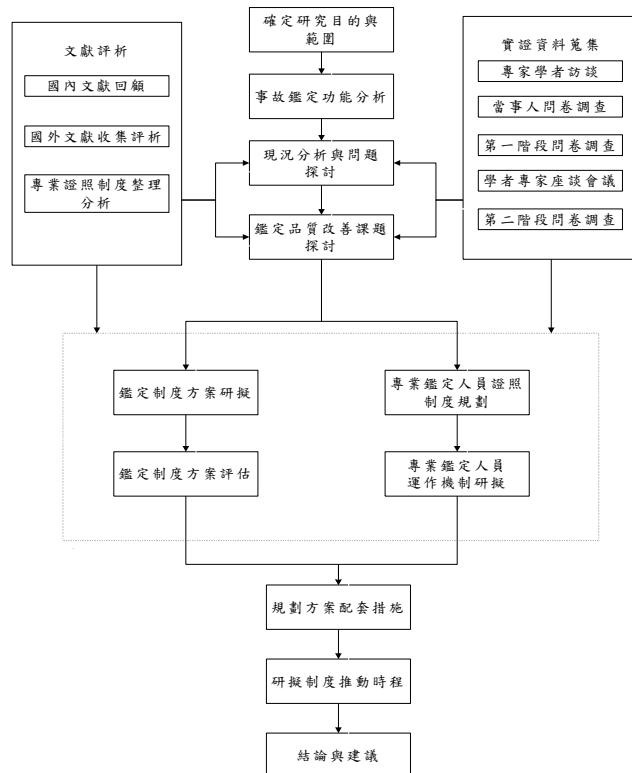
研究目的與內容

- ⊕ 研擬提昇行車事故鑑定品質之改善方向
- ⊕ 研擬適合我國事故鑑定制度之運行機制
- ⊕ 規劃鑑定專業人員培訓與認證之機制

5



研究方法與流程



6



事故鑑定之基本功能要求

⊕ 維護社會公義

- 必以能滿足各階層民眾之需要為最優先考量。
- 應充分滿足公權力之程序正義，賦予當事人尋求自我權益之權力。

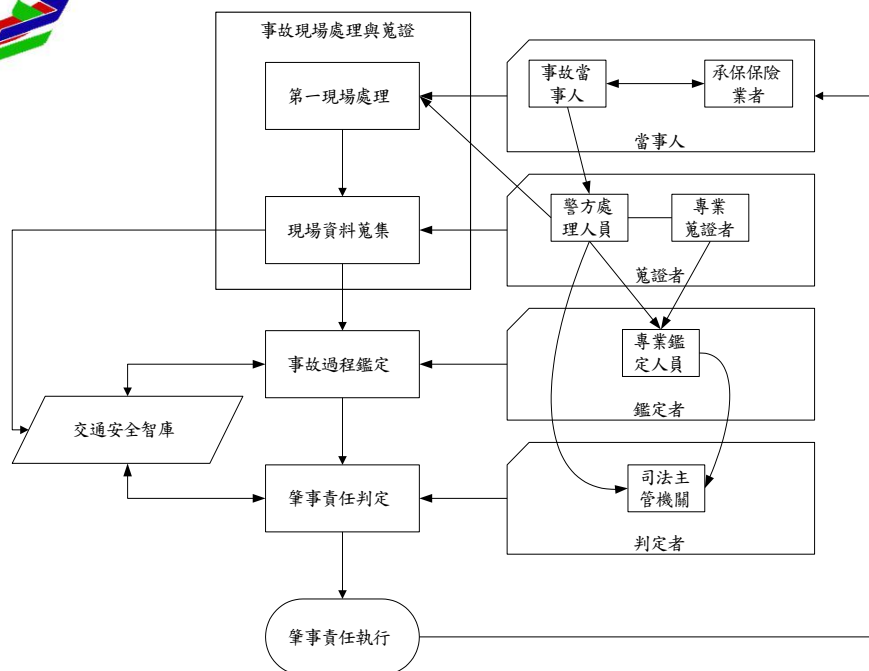
⊕ 回饋安全改善

- 作業機制應建立知識與經驗累積之回饋功能

7



鑑定機制作業流程與參與角色功能定位



8



發展沿革

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
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 89 年 1 月 15 日 送立法院審議
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	主管機關選聘相關學者專家擔任。
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之專門人員及專家。	1. 交通部與省(市)政府得分別成立國道及省道或市區道路交通事故鑑定委員會與覆議委員會。 2. 由交通部會同內政部、法務部訂定鑑定辦法。

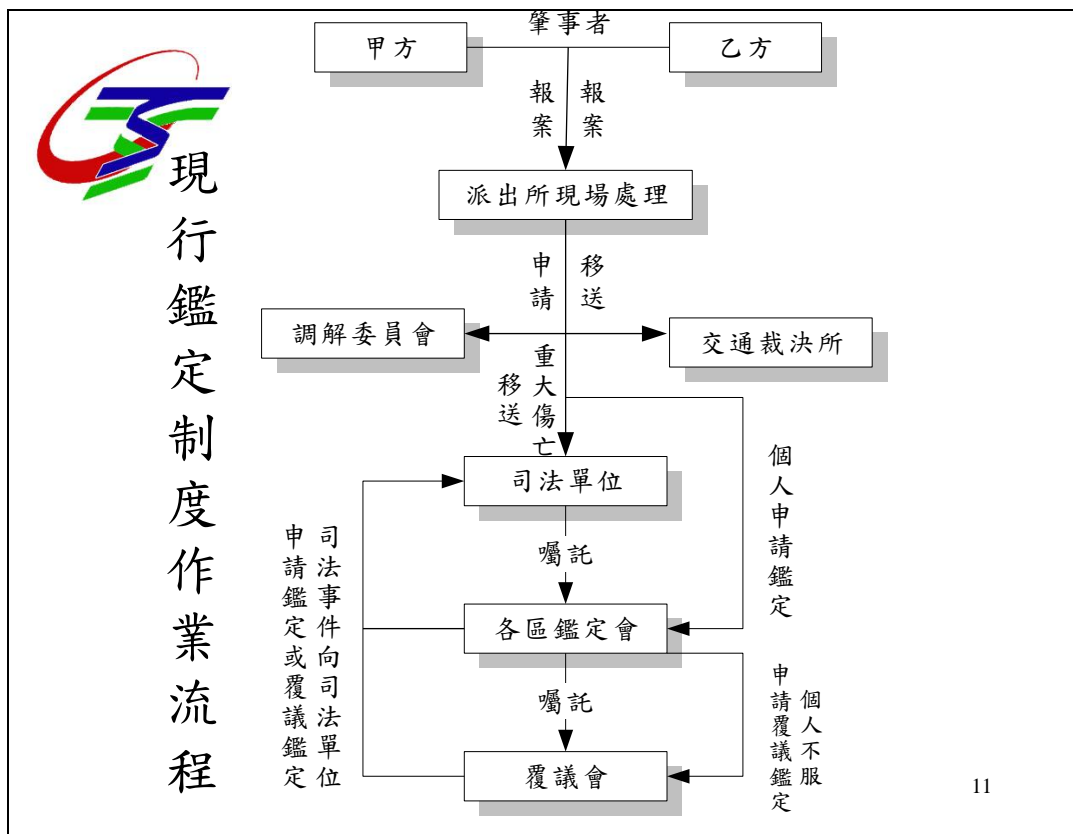
9



人員編制

- ⊕ 精省後之「台灣省各區車輛行車事故鑑定委員會暫行組織規程」中第四條規定：
 - － 各區鑑委會置委員六人，任期為二年，期滿得續聘一次。
 - － 由台灣省政府就各區鑑委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。
- ⊕ 此一規程訂於民國八十八年七月一日開始實施

10



各國行車事故鑑定制度與相關組織之比較							
	美國	日本	英國	加拿大	澳洲	台灣	
警方現場處理單位	●轄區警察管制與現場處理 ●事故處理小組	●派出所管制 ●交通事故鑑定單位現場處理	●轄區警察管制與現場處理 ●事故調查小組 (AIU)	●轄區警察管制與現場處理 ●事故調查小組	●轄區警察管制與現場處理 ●重大事故處理小組	●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	
事故鑑定組織	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)	私人事故鑑定人員 (民間公司)	公設鑑定會	事故鑑定組織
採行鑑定收費制度	是	否	是	是	是	否 (僅台北市採行收費制度)	採行鑑定收費制度
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	救濟制度
人員認證機制法律規定	無	—	無	無	無	—	人員認證機制
民間認證機構	ACTAR	—	無 ¹	無 ¹	無 ¹	—	民間認證機構
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	—	民間鑑定組織機制



當事人對事故發生至鑑定過程之意見統計

項目	次數統計(%)					
	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意	無法作答
1. 知道事故發生後，在警方人員未到達之前，不能移動事故車輛及傷患	19.4 (41.7)	41.9 (35.4)	22.6 (5.2)	3.2 (11.5)	3.2 (2.1)	9.7 (4.2)
2. 知道事故發生之後警方的處理程序	6.5 (18.9)	48.4 (40.0)	16.1 (23.2)	9.7 (7.4)	6.5 (2.1)	12.9 (8.4)
3. 警方於現場蒐證詳盡確實	6.5 (15.5)	29.0 (33)	35.5 (32)	19.4 (8.2)	6.5 (5.2)	3.2 (6.2)
4. 警方偵訊筆錄內容完整	3.2 (12.5)	45.2 (34.4)	25.8 (30.2)	12.9 (9.4)	9.7 (5.2)	3.2 (8.3)
5. 警方製作筆錄時的詢問能把握重點	3.2 (12.6)	45.2 (37.9)	38.7 (27.4)	3.2 (10.5)	9.7 (5.3)	0 (6.3)
6. 警方攝影的照片清楚有用	6.7 (10.4)	30 (37.5)	10 (17.7)	13.3 (7.3)	6.7 (3.1)	33.3 (24)
7. 知道事故調查表是可透過申請取得	3.7 (9.0)	14.8 (33.3)	11.1 (12.8)	55.6 (7.9)	11.1 (11.5)	3.7 (15.4)
8. 輕易能取得警方製作之事故調查表影印本	6.7 (7.4)	13.3 (21.0)	13.3 (16.0)	26.7 (22.2)	26.7 (11.1)	13.3 (22.2)
9. 警方製作之事故調查表其內容正確符合事實	3.6 (10.2)	35.7 (31.8)	17.9 (33.0)	10.7 (4.5)	10.7 (5.7)	21.4 (14.8)
10. 警方製作之事故調查表內容詳細完整	6.9 (6.5)	34.5 (32.3)	17.2 (35.5)	20.7 (7.5)	6.9 (5.4)	13.8 (12.9)
11. 警方人員曾協助瞭解事故發生過程	3.2 (7.3)	22.6 (33.3)	22.6 (25.0)	22.6 (19.8)	12.9 (5.2)	16.1 (9.4)
12. 對申請鑑定之手續清楚瞭解	6.5 (5.2)	12.9 (13.4)	38.7 (35.1)	12.9 (20.6)	12.9 (9.3)	16.1 (16.5)
13. 申請鑑定之事故案件能快速處理	16.1 (12.2)	22.6 (30.6)	12.9 (19.4)	12.9 (14.3)	12.9 (8.2)	22.6 (15.3)

備註：括號中數字為其他縣市統計資料。

15



當事人對事故鑑定之滿意度

項目		次數統計(%)				
		非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
1. 有充足時間表達案情	台北市	14.3	61.9	19.0	0	4.8
	其他縣市	17.4	43.5	27.2	7.6	4.3
2. 鑑定委員充分瞭解案情	台北市	4.8	47.6	42.9	0	4.8
	其他縣市	10.9	41.3	33.7	10.9	3.3
3. 鑑定委員詢問能掌握重點	台北市	4.8	66.7	23.8	0	4.8
	其他縣市	14.3	38.5	37.4	7.7	2.2
4. 對鑑定會議過程感到滿意	台北市	5.0	50.0	40.0	0	4.8
	其他縣市	9.8	33.7	44.6	6.5	5.4
5. 鑑定委員詢問時的態度良好	台北市	19.0	71.4	9.5	0	0
	其他縣市	20.7	48.9	23.9	3.3	3.3

16



改善我國事故鑑定品質之 基本課題-外在影響因素

- ⊕提升警察事故處理之公信力
- ⊕提升民眾「知」之程度-教育
- ⊕設立諮詢單位
- ⊕建立回饋交通安全之統計分析制度
- ⊕健全保險理賠制度
- ⊕設立車輛碰撞或事故分析實驗室

17



改善我國事故鑑定品質之 基本課題-內在影響因素

- ⊕組織面
 - 事故鑑定組織之健全
- ⊕人員面
 - 事故鑑定人員之培育與訓練
- ⊕設備與技術面
 - 事故鑑定設備與技術提昇

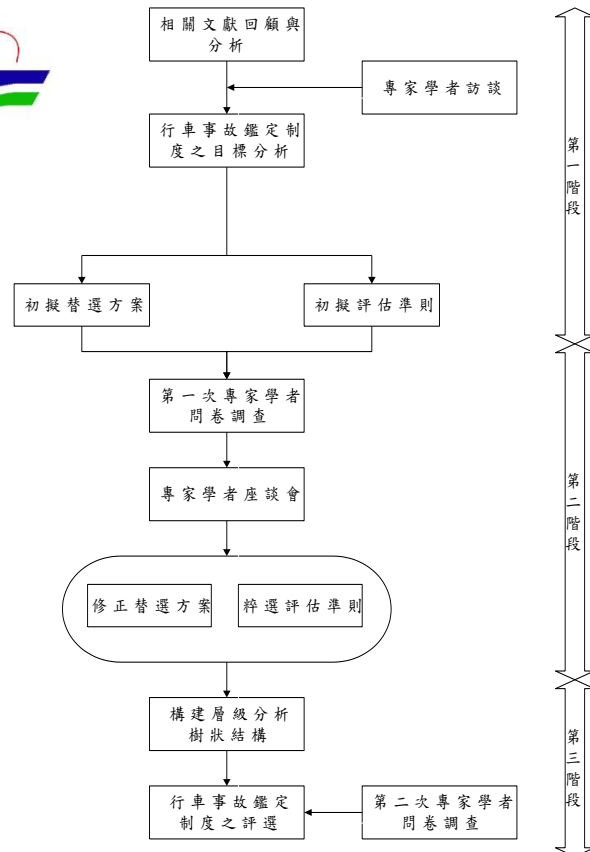
18



行車事故鑑定制度方案研擬 與評估-組織面探討

- ⊕ 行車事故鑑定制度之目標分析
- ⊕ 行車事故鑑定制度之評估架構與方案研擬
- ⊕ 行車事故鑑定制度之評選
- ⊕ 未來行車事故鑑定制度運行機制之探討
- ⊕ 當事人對未來事故鑑定制度之期望

19



行車事故鑑定制度之評估流程

20



行車事故鑑定制度之目標分析

⊕ 最終目標：完善行車事故鑑定制度

- － 有效提昇行車事故鑑定品質；
- － 鑑定過程與結果應獲得大眾信任；
- － 藉由鑑定回饋機制，促進道路交通安全；
- － 制度設計與執行應符合永續經營理念。

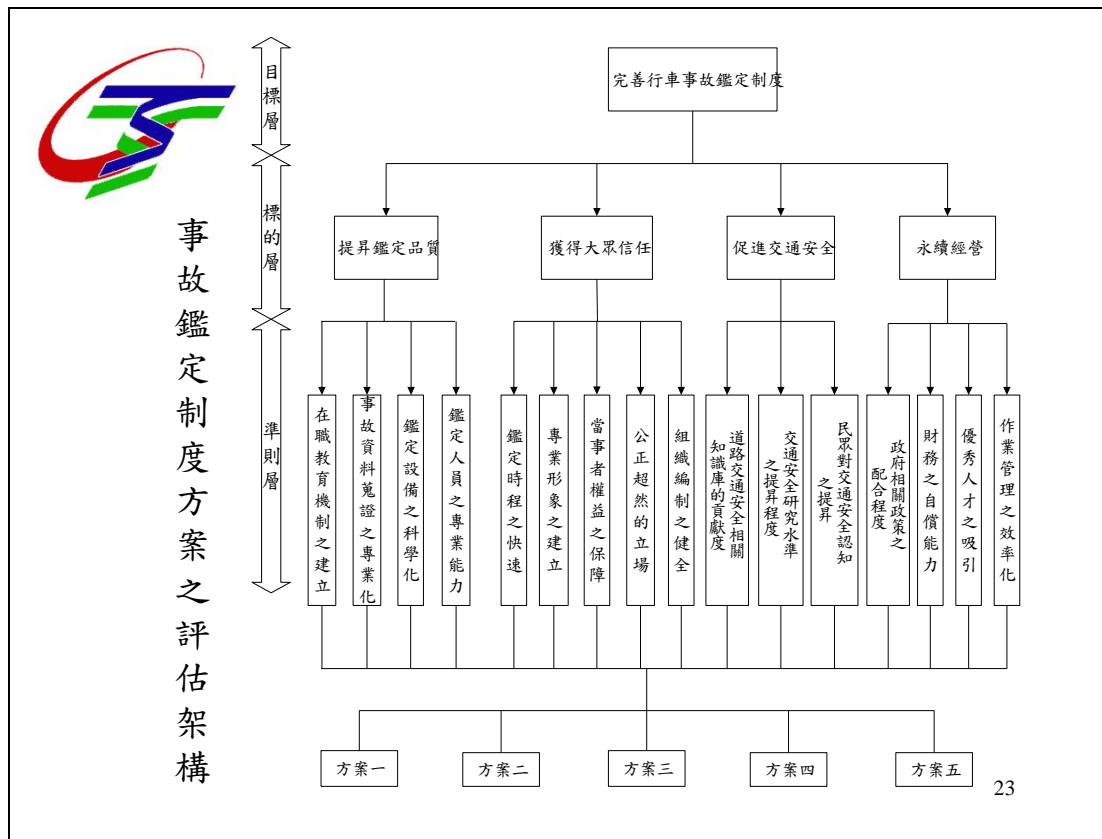
21



行車事故鑑定制度替選方案

	方案一	方案二	方案三	方案四	方案五
組織型態	現行鑑定會 (A2、A3 案件採獨審作業制) (A1 案件採合議作業制)	私人事故鑑定人員 (民間公司) (受雇於保險公司)	公私並行 (現行鑑定會、私人事故鑑定人員同時存在)	交通警察局之鑑定單位 (類似刑事警察局之編制與功能)	單一財團法人
鑑定機制	收費制度 按件收費	視案件複雜程度而定	公：按件收費 私：視案件複雜程度而定	按件收費	按件分級收費
財務運作	政府編列預算	鑑定案件收費 (自給自足)	公：政府編列預算 私：鑑定案件收費(自給自足)	政府編列預算	政府、民間團體贊助或保險費收入
救濟(覆議)機制	(1)A2 及 A3 可向原鑑定會申請覆議(合議作業制) (2)法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟	法院訴訟
鑑定人員資格限制	轄內具相關專長之專家學者 (按現行法令規定)	鑑定案件須由具專業證照資格人員擔任	公私部門之鑑定人員須具備專業證照資格	受過鑑定技術及交通安全專業訓練之人員。	鑑定人員須接受相關教育訓練
備註	(1)主任委員採專任制 (2)裁撤覆議會	(1)裁撤鑑定會 (2)裁撤覆議會	(1)鑑定會主委採專任制 (2)裁撤覆議會	(1)裁撤鑑定會 (2)裁撤覆議會	(1)裁撤鑑定會 (2)裁撤覆議會

22



評估準則之權重 (層級分析法AHP)

評估標的	標的重要性	評估準則	準則重要性
提昇鑑定品質	0.3718	在職教育機制之建立	0.0682
		事故資料蒐證之專業化	0.1240
		鑑定設備之科學化	0.0631
		鑑定人員之專業能力	0.1165
獲得大眾信任	0.2961	鑑定時程之快速	0.0249
		專業形象之建立	0.0596
		當事者權益之保障	0.0651
		公正超然的立場	0.0936
		組織編制之健全	0.0528
促進交通安全	0.1999	道路交通安全相關知識庫的貢獻度	0.0490
		交通安全研究水準之提昇程度	0.0552
		民眾對交通安全認知之提昇	0.0958
永續經營	0.1321	政府相關政策之配合程度	0.0445
		財務之自償能力	0.0198
		優秀人才之吸引	0.0391
		作業管理之效率化	0.0287

24



替選方案之評估矩陣表

	方案一	方案二	方案三	方案四	方案五
在職教育機制之建立	0.1406	0.1643	0.2210	0.2509	0.2233
事故資料蒐證之專業化	0.1281	0.1860	0.2142	0.2658	0.2059
鑑定設備之科學化	0.0994	0.2057	0.2190	0.2330	0.2429
鑑定人員之專業能力	0.1776	0.1958	0.2195	0.1958	0.2114
鑑定時程之快速	0.1589	0.2339	0.2221	0.1815	0.2037
專業形象之建立	0.1887	0.1719	0.2311	0.1866	0.2217
當事者權益之保障	0.2215	0.1542	0.2344	0.1799	0.2100
公正超然的立場	0.2616	0.1093	0.2359	0.1797	0.2134
組織編制之健全	0.1691	0.1391	0.2235	0.2426	0.2256
道路交通安全相關知識庫的貢獻度	0.1546	0.1559	0.2226	0.2485	0.2185
交通安全研究水準之提昇程度	0.1460	0.1625	0.2273	0.2383	0.2260
民眾對交通安全認知之提昇	0.1678	0.1656	0.2316	0.2200	0.2149
政府相關政策之配合程度	0.1858	0.1319	0.2223	0.2588	0.2012
財務之自償能力	0.1294	0.2314	0.2157	0.1818	0.2417
優秀人才之吸引	0.1333	0.2155	0.2381	0.1744	0.2387
作業管理之效率化	0.1620	0.2193	0.2241	0.1715	0.2231

25



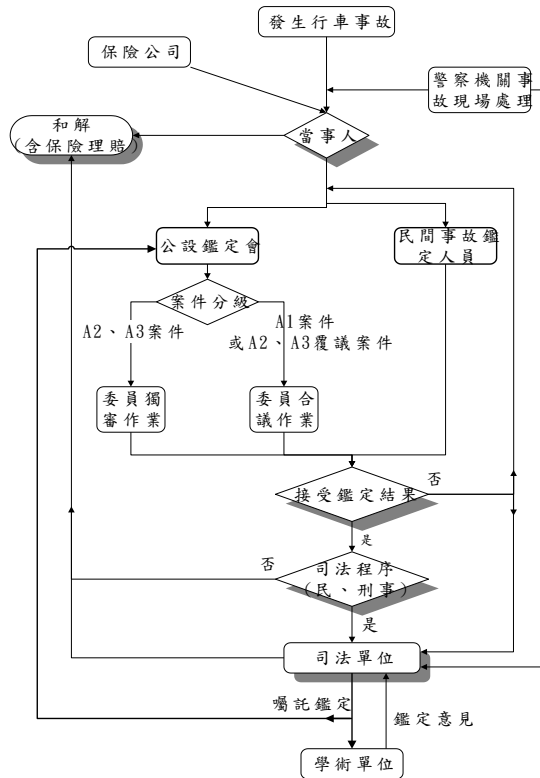
替選方案之排序結果 (TOPSIS)

	方案一	方案二	方案三	方案四	方案五
	現行鑑定會	私人事故鑑定人員	公私並行	交通警察局之鑑定單位	單一財團法人
評估結果	0.383475	0.327087	0.751054	0.712507	0.683550
排序	4	5	1	2	3

26



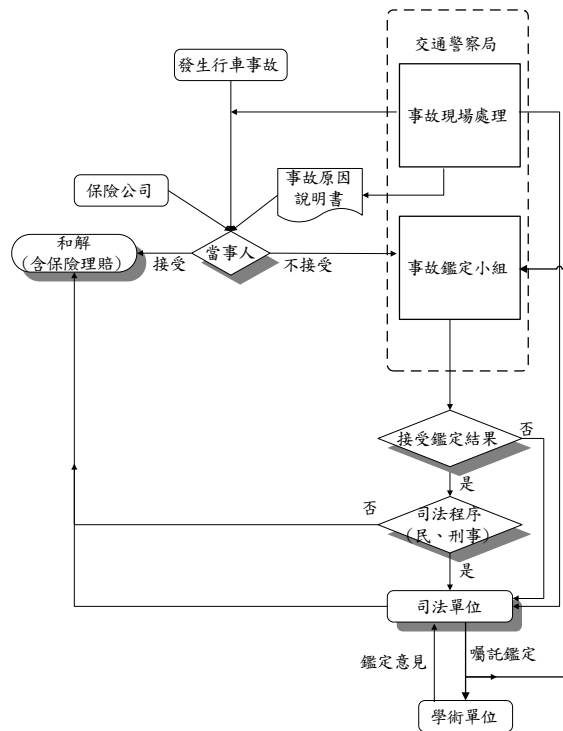
公私並行方案之運作機制圖



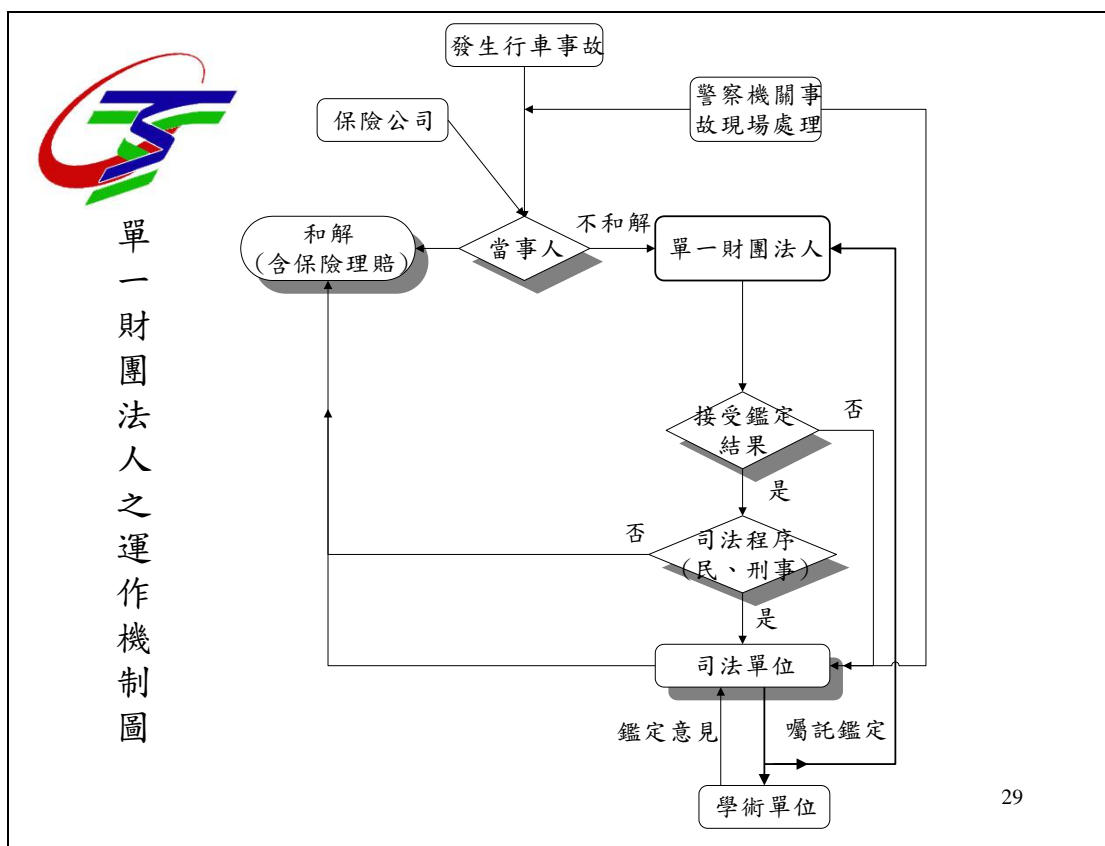
27



交通專業警察鑑定單位之運作機制圖



28



29



民眾對鑑定組織型態之偏好

選項	次數統計 (百分比)				
	第一選擇	第二選擇	第三選擇	第四選擇	第五選擇
現行鑑定會	20	14	15	21	30
私人鑑定公司	13	16	23	25	23
財團法人機構	33	21	21	12	13
公私並行	19	25	19	25	12
交通警察局	15	24	22	17	22

30



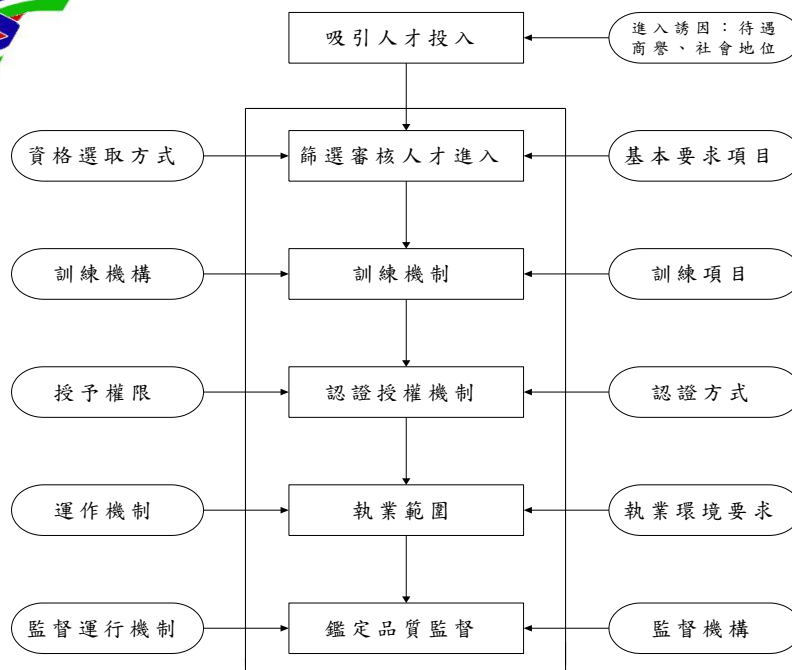
事故鑑定人員之培育與訓練 －人員面探討

- ⊕ 鑑定業務專業化
- ⊕ 鑑定人員專職化
- ⊕ 建立事故鑑定專業人員證照制度

31



事故鑑定人員培育流程之工作項目



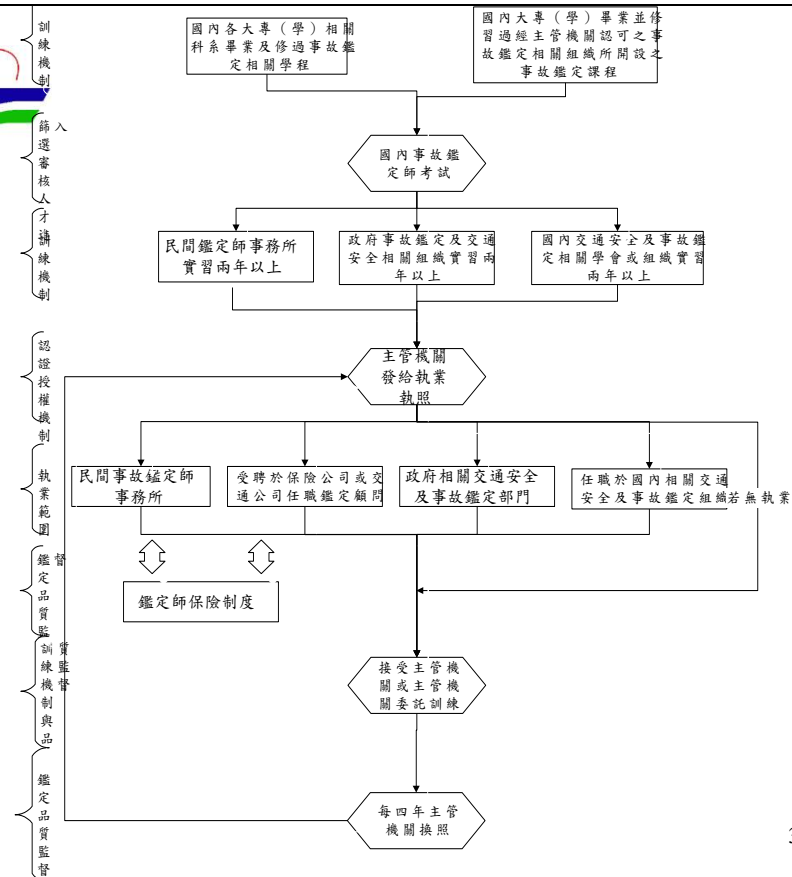
32



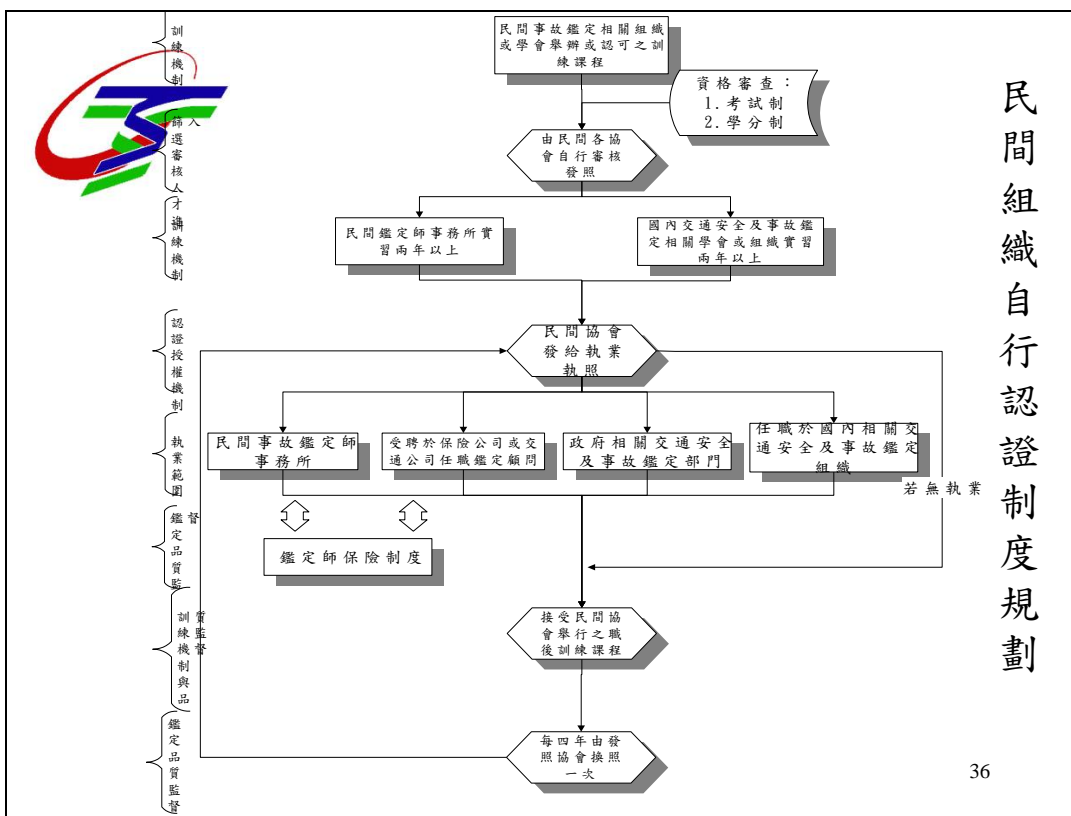
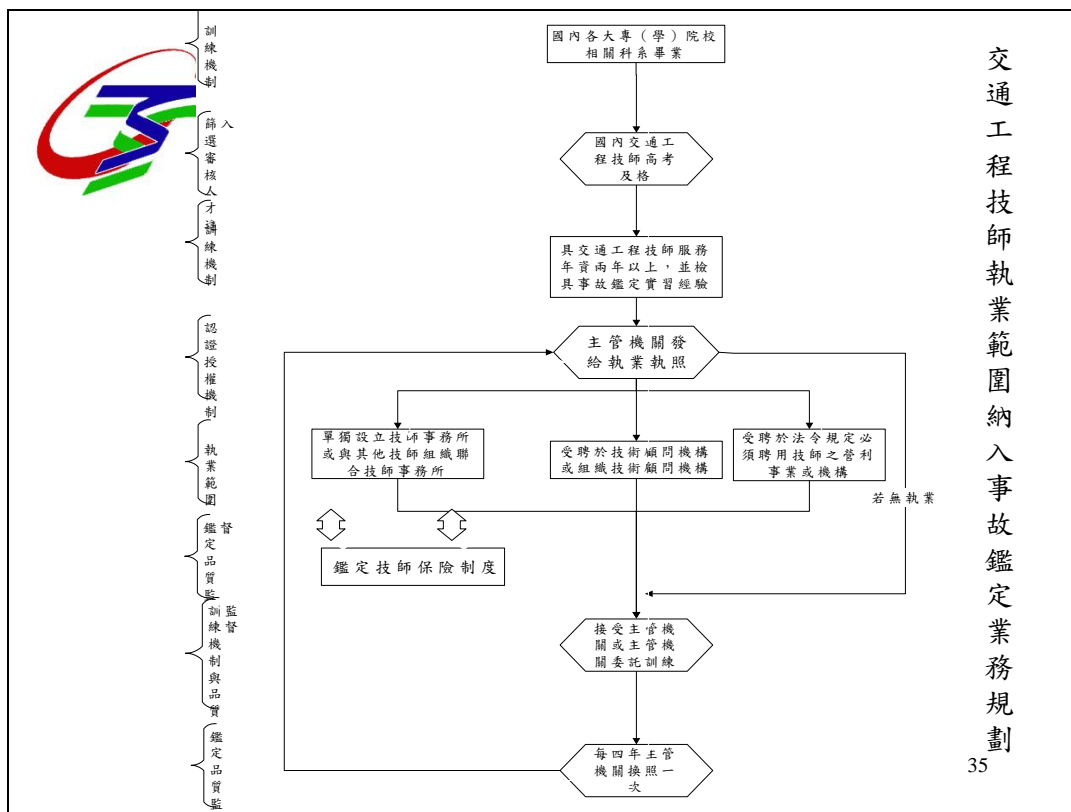
未來事故鑑定人員證照制度之研擬

- ⊕ 交通事故鑑定師制度。
- ⊕ 交通工程技師執業範圍納入事故鑑定業務。
- ⊕ 民間組織自行認證制度。

33



34





事故鑑定技術與設備提昇 —設備面探討

- ⊕增進事故現場蒐證技術與設備
- ⊕提昇跡證鑑識與偵察技術與設備
- ⊕研發事故重建技術與設備
- ⊕增設事故鑑定實驗室

37



行車事故鑑定制度規劃措施 與推動期程

- ⊕事故現場處理與跡證蒐集
- ⊕理想事故鑑定制度
- ⊕事故鑑定專業人員培育制度
- ⊕鑑定技術支援與回饋

38



結論

⊕ 當事人對事故蒐證至鑑定的意見：

- 超過半數的民眾對警方蒐證及鑑定過程表示不滿意。
- 最感困擾的項目包括警方攝影的照片不甚清楚、對申請鑑定手續不夠清楚、事故調查表不易取得。
- 台北市民眾認為除按件收費外，可考慮按事故嚴重程度收取不同之鑑定費用。而其他縣市民眾認為若有良好鑑定品質，願付費提出鑑定申請。
- 當事人在事故鑑定的過程中，亟需有人從旁協助了解案情並闡述相關責任義務。

39



結論（續）

⊕ 當事人對事故蒐證至鑑定的意見（續）：

- 期待能擴增鑑定服務項目，包括提供諮詢服務、專業人員之案情講解，協助進行鑑定後相關作證辯護等。
- 當事人所需之諮詢項目首推「相關法規諮詢」，其次依序為「鑑定申請手續的講解」、「調解糾紛」、「建立案例判決資料庫以供民眾查詢」。
- 民眾最能接受之事故鑑定組織為「財團法人機構」。

40



結論（續）

- ⊕ 影響鑑定品質之主要外在影響因素為「非專業蒐證」及「民眾認知不足」。而內在因素的組織、人員及設備問題則屬政府相關行政體系與制度本身設計所造成。
- ⊕ 本研究利用分析層級法（AHP）與TOPSIS法，評選出事故鑑定制度最佳方案為「公私並行」；其次為成立「交通專業警察局」，並負責全部事故處理與鑑定工作；再其次為「成立財團法人」。

41



	交通工程技師執業範圍納入鑑定業務	事故鑑定師制度	民間組織認證
考前訓練	<ul style="list-style-type: none"> 依技師法規定之交通工程技師報考資格。 大專院校相關科系加入事故鑑定相關科系。 	<ul style="list-style-type: none"> 大專（學）與事故鑑定相關科系。 民間事故鑑定相關協（學）會。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間事故鑑定相關協（學）會訓練。
篩選審核人才	<ul style="list-style-type: none"> 由考試院主辦之交通工程技師考試合格。 	<ul style="list-style-type: none"> 考試院主辦之事故鑑定師考試及格。 	<ul style="list-style-type: none"> 由各民間事故鑑定相關協會自行審核人才。 交由市場自由競爭。
考後職前訓練	<ul style="list-style-type: none"> 與技師法規定之技師職前訓練同。 增加事故鑑定實習業務。 	<ul style="list-style-type: none"> 私人事故鑑定事務所。 政府事故鑑定及交通安全相關組織。 民間與事故鑑定相關協（學）會或組織。 	<ul style="list-style-type: none"> 規定取得證照後需有實習經驗使得領取執業執照
認證授權機制	<ul style="list-style-type: none"> 由主管機關行政院公共工程委員會認證授權。 	<ul style="list-style-type: none"> 由主管機關（交通部）認證授權。 	<ul style="list-style-type: none"> 由事業主管機關交通部授予各合格隻事故鑑定相關協（學）會認證權力。
執業範圍	<ul style="list-style-type: none"> 同技師法規定之交通工程技師執業範圍。 納入事故鑑定相關業務。 	<ul style="list-style-type: none"> 自行或合夥開設民間事故鑑定事務所。 受聘於交通或保險公司承辦交通事故處理。 任職於民間事故鑑定相關協（學）會。 	<ul style="list-style-type: none"> 自行或合夥開設民間事故鑑定事務所。 受聘於交通或保險公司承辦交通事故處理。 任職於民間事故鑑定相關協（學）會。
在職定期訓練	<ul style="list-style-type: none"> 採定期訓練配合換照積分制度。 課程應納入鑑定學程。 由民間事故鑑定協會及學校機關承辦訓練。 	<ul style="list-style-type: none"> 採定期訓練配合換照積分制度。 由民間事故鑑定協（學）會及學校機關承辦訓練課程。 	<ul style="list-style-type: none"> 採定期訓練配合換照積分制度。 由民間事故鑑定組織承辦訓練課程。
鑑定品質監督	<ul style="list-style-type: none"> 採換照積分制度 	<ul style="list-style-type: none"> 採換照積分制度 	<ul style="list-style-type: none"> 交由市場自由競爭。 政府僅規定換照期限。
過失賠償	<ul style="list-style-type: none"> 規定對當事人過失賠償之保險制度 	<ul style="list-style-type: none"> 規定對當事人過失賠償之保險制度 	<ul style="list-style-type: none"> 規定對當事人過失賠償之保險制度

事故鑑定專業人員證照制度方案

42



建議

警方事故現場處理與跡證蒐集之具體推動措施：

- ⊕ 成立直接隸屬於警政署之交通警察局。
- ⊕ 編制專責交通事故處理小組。
- ⊕ 現場處理準則化，作業程序化，表格格式化，並標明表格資料必填區，蒐集必要跡證。
- ⊕ 編訂交通事故處理相關教材與現場處理教戰手冊。
- ⊕ 規劃學校教育課程，定期舉辦研討會及講習課程，與實地教學，累積員警知識與經驗。

43



建議（續）

警方事故現場處理與跡證蒐集之具體推動措施（續）：

- ⊕ 在合乎網路安全性之前提下，提供當事人可經由網路查詢或其他方式取得資料及作業進度之管道。
- ⊕ 「A2」、「A3」類案件由轄區員警處理，「A1」類案件由專責事故處理小組處理。
- ⊕ 加速警方事故資料處理時程，設計制式之交通事故證明書，於事故發生24小時後即提供可當事人索取。
- ⊕ 易肇事路段及交叉路口裝設智慧型先進錄影系統。

44



建議（續）

警方事故現場處理與跡證蒐集之具體推動措施（續）：

- ⊕ 輔導社區裝設結合交通與治安之社區錄影系統。
- ⊕ 分期推動規範車輛加裝行車記錄器與汽車導航系統，記錄異常狀況之前三十分鐘之車輛運作情形。
- ⊕ 交叉路口廣設違規闖越紅燈偵測系統，達到執行違規舉發，及作為事故鑑定參考證據之雙重效果。
- ⊕ 添購現場蒐證設備，如數位相機、夜間照明設備。
- ⊕ 成立交通事故鑑識單位，建立事故資料與跡證電腦資料庫。

45



建議（續）

提升民眾「知」之程度之具體推動措施：

- ⊕ 透過學校教育、政府媒體宣導、駕駛人考照教育、道安講習，教育民眾事故處理與鑑定、保險理賠相關知識，以充分保障自我權益。
- ⊕ 透過編撰事故處理指導手冊、宣傳海報、電視、廣播、設立電話語音諮詢專線、車內加裝緊急查詢與求救系統配合汽車導航系統、建立相關諮詢服務網站、e-wap及其他相關管道，提供民眾事故救援處理與鑑定、保險理賠的諮詢服務，及教育其相關知識。

46



建議（續）

教育當事人相關知識、資訊與態度包括：

⊕ 教育民眾交通事故發生時應立即採取之行動：

- － 車上預備粉筆、即可拍或一般相機等。
- － 劃記與拍攝相關跡證。
- － 記錄其他車輛之車牌號碼。
- － 預備相關事故處理表格，如和解書。

⊕ 教育民眾在警方事故處理時應監督之相關事宜。

⊕ 應儘速取得警方調查記錄報告之影本，保障自我權益。

⊕ 教育民眾若目擊事故發生狀況應勇於出面指證。

47



建議（續）

⊕ 為求事故鑑定作業虛擬化之建議：

- － 建議鑑定會規劃網路鑑定作業機制，進行資訊傳輸，提升鑑定時效。
- － 經由網路申請鑑定，簡化程序
- － 透過網路分案至各鑑定委員
- － 鑑定結果藉由網路傳送，加速時程

⊕ 為求鑑定人員培訓網路化之建議：

- － 建議與學校、協會相關機構進行「策略聯盟」，建立鑑定人員網路培訓機制。
- － 成立「網路大學」開授鑑定學分班，提供進修管道。

48



建議（續）

- ⊕ 建議未來事故鑑定制度可採行「公私並行」，既可藉由公設鑑定會保障弱勢團體之權益，更可透過市場競爭機制，有效提昇事故鑑定人員與設備之品質。

49



建議（續）

針對事故鑑定制度評估之最佳前三項替選方案，擬定主要實行措施如后：

- ⊕ 公私並行：
 - － 同時存在公設鑑定會與民間事故鑑定人員
 - － 公私部門之鑑定人員須具備專業證照資格
 - － 裁撤覆議會
 - － 公設鑑定會採鑑定分級制（A2、A3案件採獨審作業制、A2、A3覆議案件及A1案件採合議作業制）
 - － 收費制度採按件收費；私人事故鑑定人員則視案件複雜程度進行收費。

50



建議（續）

⊕ 交通警察局之鑑定單位：

- － 成立交通專業警察局，並成立附屬之事故鑑定小組
- － 所有事故處理與事後鑑定工作皆由交通專業警察局負責，事故鑑定小組皆由受過鑑定技術及交通安全專業訓練之人員擔任。
- － 裁撤現行鑑定會與覆議會
- － 收費制度採按件收費

⊕ 財團法人：

- － 成立一財團法人，裁撤現行鑑定會與覆議會
- － 收費制度採按件分級收費，其財務來源可能是政府、民間團體贊助或保險費收入等
- － 鑑定人員均須接受相關教育訓練

51



建議（續）

⊕ 未來事故鑑定專業證照制度與執行業務方案之建議：

- － 現階段最可行方案為交通工程技師執業範圍納入事故鑑定業務。
- － 事故鑑定業務市場需求足夠階段建議採事故鑑定師制度。
- － 未來民間事故鑑定相關協（學）會及行車事故保險制度漸趨成熟之階段可朝民間協會認證制度之理想方案發展。

52



建議（續）

- ⊕ 建議委請國內資深事故鑑定委員及國外事故鑑定專業人員開授初期訓練課程，培育種子教官。
- ⊕ 建議在職定期訓練可由相關主管機關、或其委託之民間協會及大專學院校辦理。
- ⊕ 若領取執照期間有執業，代表其有實務經驗，於換照時可抵部分之技術訓練課程，以確保其專業性及公信力。

53



簡報完畢

敬請指教

54