

我國行車事故鑑定制度之長期規劃

交通部運輸研究所運安組
九十四年六月

報告內容

- 前言
- 事故鑑定制度政策**規劃目標**
- 行車事故鑑定制度之**長期**策略
- 行車事故鑑定制度之**中期**策略
- 行車事故鑑定制度之**短期**策略
- 結語

壹、前言

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

壹、前言

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

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

壹、前言

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

貳、事故鑑定制度政策規劃目標

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

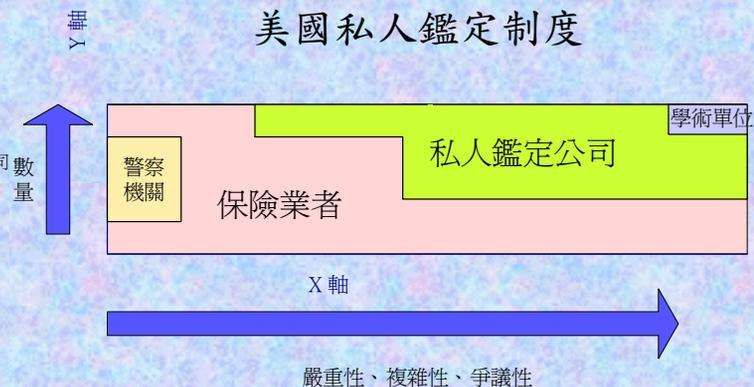
參、行車事故鑑定制度之長期策略

3.1 國內外鑑定制度

我國現行公設鑑定制度



美國私人鑑定制度



日本法人鑑定制度



公私並行制度



參、行車事故鑑定制度之長期策略

3.1 國內外鑑定制度

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

參、行車事故鑑定制度之長期策略

3.2我國現行制度檢討

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

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

參、行車事故鑑定制度之長期策略

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

參、行車事故鑑定制度之長期策略

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

參、行車事故鑑定制度之長期策略

• 3.4 長期策略建議方向

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

肆、行車事故鑑定制度之中期策略

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

4.1 公設鑑定機關

1. 組織架構分析

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

2. 行政院組織再造之影響

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

肆、行車事故鑑定制度之中期策略

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

(1) 便民性；

(2) 二級鑑定組織之上下層行政關係；

(3) 鑑定之公正性與公信力；

(4) 鑑定品質與技術之提昇；

(5) 與隸屬機關相容性；

(6) 修法複雜性

4. 未來業務移撥相關配套措施

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

(2) 另每年需相對編列足夠之經費。

肆、行車事故鑑定制度之中期策略

4.2 建立案件分案制度

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

4.3 推動車輛強制財損保險機制

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

肆、行車事故鑑定制度之中期策略

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

伍、行車事故鑑定制度之短期策略

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

5.1 組織定位與整併問題之處理

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

5.2 實施收費制度

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

伍、行車事故鑑定制度之短期策略

5.3 改善目前工作環境

1. 房舍問題改善

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

2. 經費問題改善

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

3. 人事問題改善

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

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

伍、行車事故鑑定制度之短期策略

5.4 引進保險機制

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

5.5 提昇鑑定品質

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

伍、行車事故鑑定制度之短期策略

• 5.6 短期策略建議方向

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

陸、結語

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

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

期程	具體措施	主（協）辦機關
短期一年	<p>1.維持現行省府各區鑑定會、覆議會制度，而國道鑑定業務則由交通部委託省府辦理。</p> <p>2.各鑑定會、覆議會配合「規費法」規定，採行收費制度。</p> <p>3.改善目前各區鑑定會、覆議會工作環境： (1)改善辦公房舍問題。 (2)改善經費不足，與逐年刪減之問題。 (3)改善人力不足、編制不足與出缺不補等問題。</p> <p>4.強化汽車保險整體機制之發揮，協助行車事故發生後之調解賠償。 (1)產險公會增訂「財產保險業協助行車事故案件調解賠償辦法」。</p> <p>5.推動行車事故鑑定技術研究與教育訓練，培養鑑定專業人才，提昇鑑定品質。</p>	<p>交通部、臺灣省政府</p> <p>臺灣省政府、高雄市政府</p> <p>臺灣省政府（交通部、國有財產局、主計處、人事行政局）</p> <p>交通部、金管會、金管會保險局、產險公會、產險公司、臺灣省政府</p> <p>交通部（內政部、金管會保險局）</p>

期程	具體措施	主（協）辦機關
中期 三年	<ol style="list-style-type: none"> 1.依據「中央行政機關組織基準法」，檢討將鑑定業務改歸適當的中央機關，例如：運輸安全委員會、交通部、或內政部警政署，並配合修訂公路法。 2.修訂公路法，建立案件分級制度，將簡易案件移轉保險業者辦理。 3.研擬強制性的汽車財產損失責任保險制度之相關法規與章程。 	<p>行政院研考會、交通部（內政部）</p> <p>交通部(金管會保險局、產險公會、產險公司) 金管會保險局、交通部</p>
長期 七年	<ol style="list-style-type: none"> 1.建立產險業者辦理行車事故調查、分析、鑑定、調解、理賠等作業的完整制度。 2.實施強制性的汽車財產損失責任保險制度。 3.調整公設事故鑑定機關之組織與功能，並建立其科學分析與鑑定之能量。 	<p>金管會保險局（交通部）</p> <p>金管會保險局（交通部）</p> <p>行政院研考會（運輸安全委員會、交通部）</p>

簡報完畢
敬請指教

