

汽車保險肇事分攤處理原則修訂之探討

A Study on The rule of Auto Insurance Liability Distribution

—comparative Negligence basis

陳森松¹、吳瑞雲¹、江貿源²

摘要

近年來於汽車數量不斷成長，交通事故層出不窮，自民國 87 及 88 年汽、機車強制責任保險實施以來，不僅對受害人保障發揮莫大的功用，社會大眾亦漸接受汽、機車保險。由於汽車交通事故案件的日益增多，當事人雙方的賠償問題以及保險理賠皆有賴於肇事責任鑑定的結果，故本研究主要探討目前保險業使用的過失責任分配原則是否合理，並提出改進之意見，期使目前保險業與鑑定會委員所判定之肇事責任能由分歧漸趨一致，以降低理賠糾紛，並促進社會和諧。

本研究以問卷調查方式來瞭解肇事鑑定委員對於目前保險業之肇責分配原則之看法，是否有所認知上的差異；調查期間為 96 年 7 月 15 日至 8 月 20 日一共回收了 66 份，問券對象為 14 個地區車鑑會與 3 個覆議會之委員與秘書，經調查顯示於「路段同向事故」與「路段對向事故」部分，保險業與委員意見較為一致，另在「路口事故」部分，不僅保險業與委員則意見相左之處甚多，且各地委員間亦常有不一致的現象，因此本研究根據研究結果，建議保險同業與行車事故鑑定委員會，應研擬一致性之肇事責任處理認定準則，以減少未來理賠時之糾紛。

關鍵字：汽車保險、交通事故鑑定、保險理賠、過失責任

¹ 逢甲大學風險管理與保險學系副教授

² 逢甲大學風險管理與保險學系研究生

一、緒論

1.1 研究背景與動機

由於經濟的發展與交通便利的需求，近來人們對於汽車的持有及使用已變的不可或缺。在地窄人稠的台灣，汽車數量不斷的成長，汽車交通事故層出不窮(表 1-1)；隨著國民的教育程度逐漸的提高，以及網際網路資訊傳播的迅速，使得社會大眾對於自身權益維護的意識逐漸高漲，當發生汽車交通事故，而對於雙方肇事責任若有所爭議時，往往會訴諸於警政人員、保險公司、車輛行車事故鑑定委員會、地方調解委員會或法院等等相關機構，來進行責任之釐清，以確保自身之權益。

表 1-1 歷年臺灣地區道路交通事故(A1 及 A2 類)

年度 事故 類型	90	91	92	93	94	95
肇事件數(件)	64,264	86,259	120,223	137,221	155,814	160,897
死亡人數(人)	3,344	2,861	2,718	2,634	2,894	3,140
受傷人數(人)	80,612	109,594	156,303	179,108	203,087	211,176

註：「道路交通事故」係指汽車或動力機械在道路上行駛，致有人傷亡。

A1 類係指造成人員當場死亡或 24 小時內死亡之交通事故；

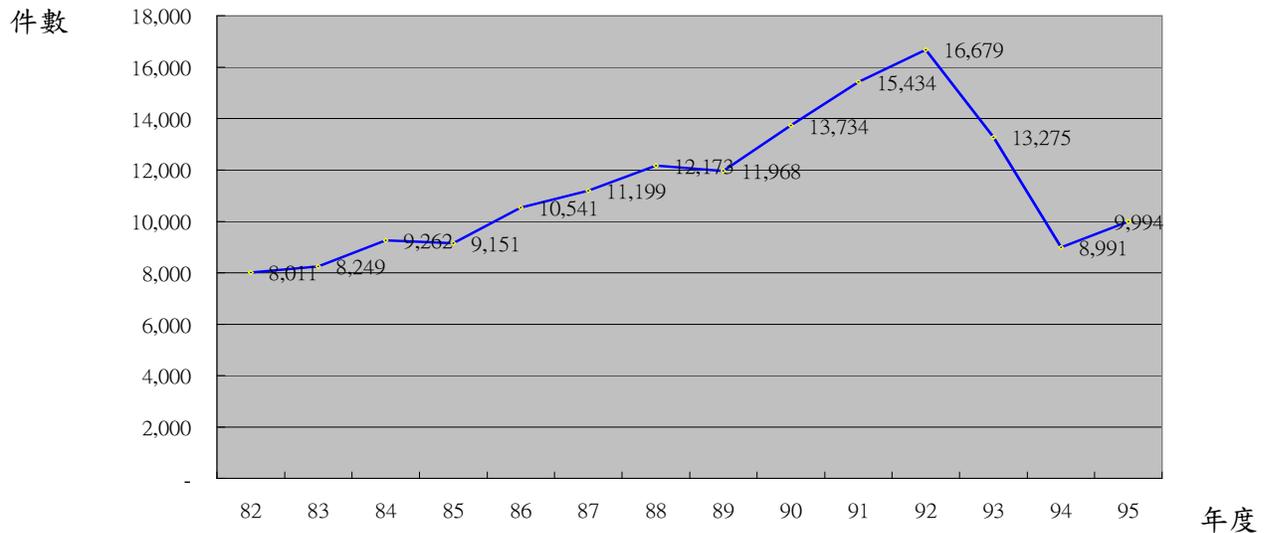
A2 類係指造成人員受傷之交通事故。

資料來源：內政部警政署統計資料

我國自民國 87 年及 88 年實施汽、機車強制責任保險以來，對於社會保障有顯著的貢獻，亦使社會大眾對於汽、機車責任保險的接受度逐漸增加。目前強制汽車保險的法律責任基礎係採絕對責任的限額無過失基礎，無論加害人無過失，保險人皆須給付保險金之責任(單一車輛交通事故駕駛人除外)，至於任意汽車第三人責任保險部分，乃採推定過失責任，保險公司於理賠時，係依雙方的過失程度，按其過失成數來給付保險金，所以肇事責任的認定，往往與保險理賠的金額息息相關。

再者，由於汽車交通意外事故案件的日益增多，而當事人雙方的賠償責任問題以及保險理賠皆有賴於肇事責任的鑑定結果，遂造成各地區行車事故鑑定委員會的鑑定案件逐年增加，以全國所屬各地區車鑑會之總合為例，於民國 82 年之鑑定案件為 8,011 件而由逐年增加之趨勢，至 92 年度其鑑定案件總數已達 16,679 件(圖 1-1)，案件數量增加一倍以上，遂於 93 年 8 月 3 日正式實施「台灣省車輛行車事故鑑定及覆議收費辦法」，鑑定案件每件收費 3,000 元，覆議案件每件收費 2,000 元，對於案件之增加產生抑制之成效，但以目前各地區車輛肇事鑑定委員會之組織架構僅設置六位委員，平均而言每位委員之工作負擔實為繁重，故有學者建議若能適度引進保險機制，使保險公司能分攤部分車鑑會的工作，一方面可提升保險公司於社會功能，加強其客戶服務與互動，亦可減輕各地區肇事鑑定委員會之負擔。

圖 1-1 82~95 年 台灣省各區車輛事故鑑定會鑑定案件數統計



資料來源：本研究整理

1.2 研究目的

本研究目的可分以下兩點：

- 1、探討目前保險業界使用的過失責任成數分配原則現況是否有不合理之處，並提出相關改進之意見或方案。
- 2、對於目前保險業使用之肇事責任增減之因素及方法，提出改善之措施，使保險業與鑑定會委員判定的肇事責任更趨於一致，以降低理賠上的紛爭。

1.3 研究範圍與限制

本研究中主要以為中華民國產物保險同業公會(以下簡稱產險公會)於民國95年編製的「汽車肇事責任分攤處理原則」為探討之依據，其事故類型大多以兩車為主。至於機車與行人之間的碰撞因較複雜且須考慮之因素甚多，故不在本研究討論的範圍。

1.4 研究方法

本研究係在探討目前保險業界目前使用的過失成數，是否與各地區肇事鑑定委員會及覆議會之見解相同，並訪問保險業界人士對於目前過失成數分攤原則是否還有需要加強之處。藉由本研究達成行車事故鑑定委員與保險公司雙方之認同方式，來釐清處理汽車肇事責任之原則。

本研究採用之方法有下列兩種：

1、文獻回顧法：

本研究蒐集相關國內外有關肇事責任之程序及方法，並配合國內交通法規及保險同業制定的相關規範，來修訂出一套較為符合大眾認同之肇事責任分攤原則。

2、問卷調查法：

本研究將產險公會制定之汽車肇事分攤處理原則，透過問卷之方式，廣泛地蒐集肇事鑑定專家與學者之意見，並將其有系統的整理分析，從分析中找出認知

不同之處，以檢視目前保險業界使用之過失責任成數分配原則是否有不合理之處。再者，以問卷方式訪問各產物保險公司之汽車保險理賠人員，以瞭解目前制度之優缺點，從而提出贊同或改善之意見。

二、文獻回顧

2.1 保險業之鑑定原則

保險業目前使用之「汽車保險肇責分攤處理原則」，係於民國 90 年 6 月 15 日由產險公會汽車險委員會所制定的，俟後歷經 93 年 10 月 1 日、94 年 2 月 21 日及 95 年 12 月三次修正，並於第三次修正時，參考了「大台中區產險業汽車險肇事處理原則」，根據其內容分析，其可分為一般公路與高(快)速公路兩種常見事故類型，一般公路類型又可分為同向、對向事故、路口事故(分三類)及其他事故、高(快)速公路事故等七類常見事故類型。目前產險同業間處理肇事責任分攤均以此為參考範例。

2.2 行車事故鑑定相關文獻

鄭惠玲(2004)，探討國內行車事故鑑定機制相關問題，並分析肇事責任鑑定對汽車保險理賠之影響。該研究發現行車事故鑑定將對於汽車保險的理賠產生變化，且於單一汽車事故認定的案例中，肇事責任的釐清，將會影響駕駛人是否可以獲得強制汽車保險的理賠¹。

葉名山、林世淵(2004)以大台中產險業汽車肇事處理原則、地區鑑定與覆議會鑑定中鑑定結果較有共識的事故類型及大陸地區 36 種簡易事故類型與路權判定準則，建立簡單事故基本類型，探討無號誌交叉路口，在不同的行向與不同超速、酒醉的情況下，探討其是否應加重其肇事責任，並運用 ASP 之觀念撰寫程式，提供肇事當事人及保險業者上網查詢以作為理賠之參考。

蔡垂銓(2003)從保險業訂定之過失成數與各地區行車事故鑑定委員會之鑑定方式來探討我國肇事責任鑑定制度的諸多問題，於保險業方面，其認為目前產物保險業對於汽車意外事故之認定有下列缺失：

- 1、 將案例制式化，雖為簡單明瞭，惟影響肇事責任之因素很多，因此若損失金額較大或一方未投保時，此種認定方式可能衍生爭議。
- 2、 對於煞車痕、是否超速、天候等因素，不加考量，顯將車禍過於簡單化。
- 3、 對於受藥物或酒類影響之駕駛因素均不予考量，對保持狀況良好之駕駛人有失公允。
- 4、 未對汽車與機車或行人之車禍，作出協調認定之標準。

¹ 強制汽車責任保險法第 10 規定：「本法所稱加害人，指因使用或管理汽車造成汽車交通事故之人。本法所稱受害人，指因汽車交通事故遭致傷害或死亡之人。」強制汽車保險之目的乃為保障汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，因此若於單一汽車事故中，即加害人與受害人為同一人，故無法獲得強制汽車責任保險之賠償。

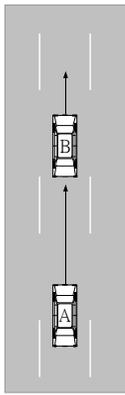
三、現行保險業使用之過失成數分配探討

目前我國財產保險業過失成數之分配，乃依據民國 95 年 12 月產險公會編制的「汽車肇事分攤處理原則」來進行肇事責任之釐清，因此本研究以問卷方式來進行肇事責任是否合理之探討，本次共訪問 66 位各地區肇事鑑定委員會委員及秘書，來探討現行保險業使用的過失成數是否有所改善之處，其內容可分為七個部分來探討：

3.1 路段同向事故

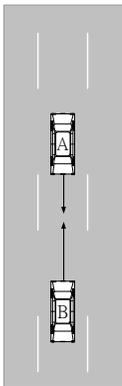
於路段同向事故共擬定了 15 種情況下，其肇事責任的分配如下

- (一) 1. A 車未保持行車安全距離追撞 B 車，則 A 車負 100% 肇責。
2. A 車未注意車前狀況追撞 B 車，則 A 車負 100% 肇責。



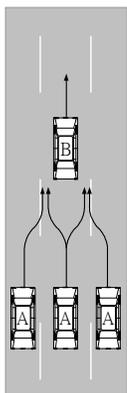
在此情境下，66 個肇事鑑定的委員一致同意 A 車在未保持行車安全距離或未注意車前狀況下追撞 B 車，須負擔 100% 的肇責。此乃依據道路交通管理處罰條例(以下簡稱道罰條例)第 58 條第 1 款「汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處…罰鍰：一、不依規定保持前、後車距離。…」及道路交通安全規則(以下簡稱道安規則)第 94 條「汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車外，後車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離。汽車除遇突發狀況必須減速外，不得任意驟然減速。前車如須減速暫停，駕駛人應預先顯示燈光或手勢告知後車…」之規定，但若因 B 車駕駛人驟然減速，以致 A 車追撞 B 車的情況下，本調查結果認為：A 車的肇責比例應為 70%，B 車應分攤 30% 肇責。

- (二) A 車倒車未注意後方 B 車，A 車負 100% 肇責；倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



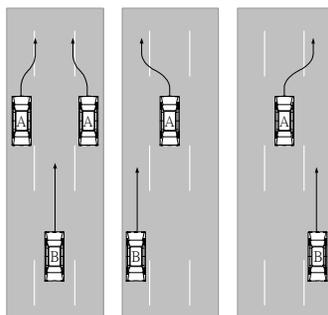
依道罰條例第 50 條「汽車駕駛人倒車時，有下列情形之一者，處…罰鍰：一、在設有彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、圓環、單行道標誌之路段或快車道倒車。二、倒車前未顯示倒車燈光，或倒車時不注意其他車輛或行人。三、大型汽車無人在後指引時，不先測明車後有足夠之地位，或促使行人避讓。」及道安規則第 110 條「汽車倒車時，應依下列規定：一、在設有彎道、狹路、坡路、狹橋、圓環、隧道、單行道標誌之路段或鐵路平交道、快車道等危險地帶，不得倒車。但因讓車、停車或起駛有倒車必要者，不在此限。二、應顯示倒車燈光或手勢後，謹慎緩慢後倒，並應注意其他車輛及行人。三、大型汽車須派人在車後指引，如無人在車後指引時，應先測明車後有足夠之地位，並促使行人及車輛避讓。」；調查結果：有 59 位委員同意 A 車倒車未注意後方 B 車，A 車負 100% 肇責，有 4 位委員認為 B 車仍有注意之義務，故不應僅由 A 車負 100%，其責任應視 B 車是否有其他違規行為來判定其肇責，倘 B 車在超速的情況下，依各位肇事鑑定委員認定之肇責比例加權平均，A 車肇責為 80.95%，故本研究建議將 A 肇責修訂為 80%。

(三)A 車變換車道未注意安全距離追撞 B 車，A 車負 100% 肇責。



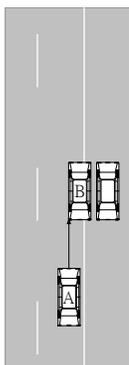
此情境下 66 位委員均同意 A 車於變換車道未注意安全距離而追撞 B 車時，應負 100% 肇責。依道罰條例第 45 條第 4 款及道安規則第 98 條第 1 項第 6 款之規定：倘 B 車遭 A 車追撞，在此情況下無法注意亦無能力避免 A 車之追撞，故事故之發生 A 車應負全部責任。

(四)A 車變換車道未注意安全距離遭 B 車追撞，A 車負 100% 肇責；倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



在此情境下，有 55 位委員同意 A 車變換車道未注意安全距離遭 B 車追撞，A 車應負 100% 肇責；並有 3 位委員指出須於 A 車變換車道而 B 車促不及防時，致使事故發生 A 車才須負 100% 肇責；另 4 位委員認為 A 車須負 70% 的肇責；僅有 1 位委員認為 A 車應負 85% 的肇責。本情境參考法規，依道罰條例第 45 條第 4 款：「汽車駕駛人，爭道行駛有下列情形之一者，處…罰鍰：…四、在多車道不依規定駕車。…」及道安規則第 98 條第 1 項第 6 款之規定：「汽車在同向二車道以上之道路（車道數計算，不含車種專用車道、機車優先道及慢車道），除應依標誌或標線之指示行駛外，並應遵守下列規定：…六、變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離。…」故本研究建議：仍依公會制定之原比例，惟該敘述中 A 車變換車道未注意安全距離遭 B 車「追撞」一詞，本研究認為該事故類型通常為擦撞，故本研究建議：將該敘述改為「A 車變換車道未注意安全距離遭 B 車擦撞，A 車應負 100% 肇責」。而於 B 車超速時，依其超速之程度，在 30% 內調整肇責比例。

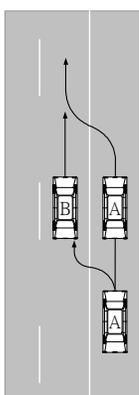
(五)A 車碰撞違規(或併排)停放之 B 車，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



在此情境下，B 車佔用外快車道已違反道罰條例第 56 條第 1 項第 6 款：「汽車駕駛人停車時，有下列情形之一者，處…罰鍰：…六、不依順行方向，或不緊靠道路右側，或併排停車，或單行道不緊靠路邊停車。…」及道安規則第 112 條第 1 項第 10 款：不得併排停車之規定。而 A 雖有路權，但仍須遵守道安規則第 94 條第 3 項之規定：汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車併行之間隔，並隨時採取必要之安全措施。故其須分攤 70% 的肇責；有 53 位委員同意該肇責比例，有 6 位委員認為其 A 車應分攤的肇責比例為 75%，有 3 位委員認為尚須考慮是否有其他遮蔽物與視線是否清楚及 B 車違規佔用之情況，另有 1

位委員認為 B 車違規停車在先應負較大肇責，故 A 車僅須分攤 30% 肇責；綜合上述，本研究建議：若在白天且無視線不清的情況下，A 車應負 70% 的肇責，若為夜間或 B 車未顯示燈光時，A、B 兩車各負 50% 肇責。

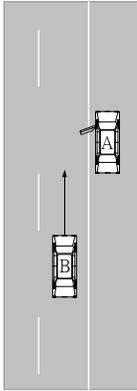
(六)A 車路邊起駛未讓行進中 B 車先行，A 車負 100% 肇責；倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



在此情境下，A 車違反道罰條例第 45 條第 10 款「汽車駕駛人，爭道行駛有下列情形之一者，處…罰鍰：…十、起駛前，不讓行進中之車輛、行人優先通行。…」及道安規則第 89 條第 1 項第 6 款：「行車前應注意之事項，依下列規定：…六、起駛前應顯示方向燈，注意前後左右有無障礙或車輛行人，並應讓行進中之車輛行人優先通行。…」故 A 車應負 100% 的肇責；有 61 位委員同意此肇責比例，有 4 位委員認為 B 車仍有注意之義務，故認為 B 車須分攤 30% 肇責，故本研究建議：應視雙方碰撞型態來決定該肇責分攤比例，若 A 車追撞 B 車車尾時，則 A 車負 100% 肇責應屬無議，若為 B 車碰撞 A 車車尾

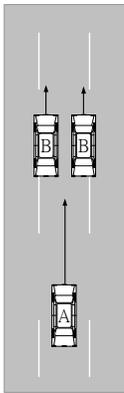
時，則 B 車應分攤 30% 肇責；在 B 車超速的情況下，有 10 委員認為 A 車應負 100% 肇責，20 位認為 A 車分攤 70% 肇責，7 位認為雙方各負 50% 肇責，並依諸位委員的意見加權平均數為 76.09%，故本研究建議在 B 車超速的情況下，A 肇責比例修正為 75%。

(七)A 車開啟或關閉車門未注意 B 車，A 車負 100% 肇責；倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



在此情境下，有 61 位委員同意此肇責比例，有 4 位委員認為開啟車門及關閉車門的情況下不宜相同肇責，故本研究建議 A 車在開啟車門時肇責應為 100%，而在 A 車關閉車門時應為 70%，而在 B 車超速的情況下，依諸位委員的意見加權平均為 79.62%，故本研究建議：A 車肇責應修正為 80%。

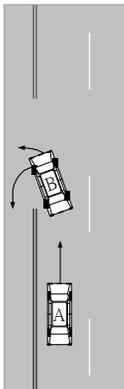
(八) B 車任意跨越分道線行駛遭 A 車追撞，則 A 車分攤肇責 70%，
B 車分攤肇責 30%。



在此情境下，有 47 位委員同意此肇事責任比例，有 2 位委員認為肇事責任比例應為 75%，有 8 位委員認為 A 車應負 100% 肇責，其他委員則認為 B 車有變換車道之情況，應視 A 車是否有足夠距離預見 B 車變換車道，來判定雙方之肇事責任比例，若在 B 車突然變換車道，致使 A 車追撞 B 車，B 車亦有可能須負較大的肇責。依道罰條例第 45 條第 4、12 款：汽車駕駛人，爭道行駛有下列情形之一者，處…罰鍰：…四、在多車道不依規定駕車。…十二、任意駛出邊線，或任意跨越兩條車道行駛。…及第 98 條第 1 項第 5 款：「汽車在同向二車道以上之道路（車道數計算，

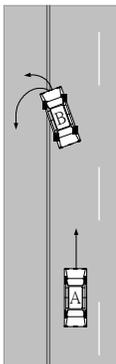
不含車種專用車道、機車優先道及慢車道），除應依標誌或標線之指示行駛外，並應遵守下列規定：…五、除準備停車或臨時停車外，不得駛出路面邊線或跨越兩條車道行駛。…」故本研究認為：若 A 車能預見 B 車任意跨越分道線行駛之行為時，而又追撞 B 車時，A 車負 100% 肇責；若無法預見時，則 B 車分攤 30% 肇責，A 車分攤 70% 肇責。

(九) B 車在可以迴車、左轉路段欲迴車，遭同向之 A 車所追撞，A 車負 100% 肇責。



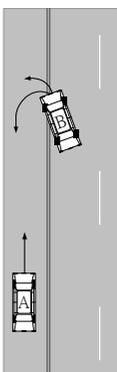
在此情境下，有 61 位委員同意本肇責比例，其他委員則認為若 B 車未打方向燈的情況下，B 車應分攤 30% 的肇責，依道罰條例第 58 條第 1 款：「汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處…罰鍰：一、不依規定保持前、後車距離。…」及道安規則第 94 條第 3 項「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車併行之間隔，並隨時採取必要之安全措施。」。故本研究認為：依原肇責分攤比例。

(十)A車未注意車前狀況碰撞於分向限制線(以下稱雙黃實線)待迴車、左轉之B車，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。



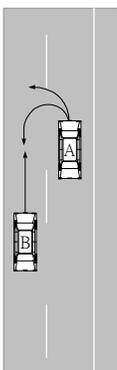
在此情境下有 39 位委員同意此肇責比例，有 26 委員不同意該肇責比例，並有 11 位委員認為 A 車應分攤 100%肇責，依道罰條例第 49 條第 2 款「汽車駕駛人迴車時，有下列情形之一者，處…罰鍰：…二、在設有禁止迴車標誌或劃有分向限制線、禁止超車線或禁止變換車道線之路段迴車。…」。故本研究認同維持原肇責比例。

(十一)A車跨越雙黃實線碰撞迴車、左轉之B車，則A車分攤肇責50%，B車分攤肇責50%。



在此情境下，有 39 位委員同意此肇責比例，有 10 位委員認為 A 車應負 100%肇責，9 位委員認為 A 車應負 70%肇責；A 車跨越雙黃實線乃違反道安規則第 90 條及道罰條例第 60 條未遵守標線之規定；而 B 車亦違反了道罰條例第 49 條第 2 款「汽車駕駛人迴車時，有下列情形之一者，處…罰鍰：…二、在設有禁止迴車標誌或劃有分向限制線、禁止超車線或禁止變換車道線之路段迴車。…」。及第 106 條第 2 款禁止迴車之規定，故本研究認為：維持原肇責比例應屬合理。

(十二)A車在外側車道迴車、左轉碰撞內側車道B車，A車負100%肇責；倘B車超速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。

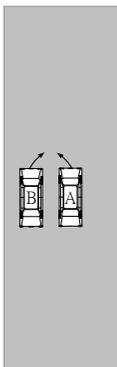


在此情境下，有 56 位委員同意此肇責比例，因此 A 車在外側車道迴車、左轉碰撞內側車道 B 車，A 車應負 100%肇責。而於 B 車超速的情況下，依諸位委員意見其算數平均數為 77.02%，故本研究建議：A 車分攤肇責比例修正為 75%，B 車分攤肇責 25%。

(十三)(1)A車轉向時，未保持行車安全間隔碰撞B車，A車負100%肇責；

(2)倘A車、B車皆未保持行車安全間隔，則A車分攤肇責50%，

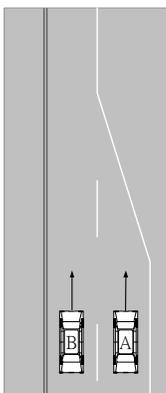
B車分攤肇責50%。



在此(1)(2)情境下的肇責比例分攤，獲得絕大多數各地區肇事鑑定委員之認同，故該肇責比例應無所議。

(十四)A車、B車由同向二車道進入一車道時，縮減車道之A車未讓直行車道之

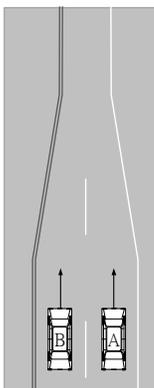
B車先行，A車負100%肇責；倘B車超速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。



在此情境下，有 61 位委員同意該肇責比例，有 4 位委員認為 B 車仍須注意車前狀況，故 A 車應負 70%肇責，依道安規則第 98 條第 1 項第 4 款之規定：由同向二車道進入一車道，應讓直行車道之車輛先行，無直行車道者，外車道之車輛應讓內車道之車輛先行。但在交通壅塞時，內、外側車道車輛應互為禮讓，逐車交互輪流行駛，並保持安全距離及間隔。B 車超速時，依各委員之意見加權平均，A 車肇責為 77.37%，本研究建議：倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 75%，B 車分攤肇責 25%。

(十五)A車、B車由同向二車道進入一車道而無直行車道時，外側車道之A車未

讓內側車道之B車先行，A車負100%肇責；倘B車超速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%；若交通壅塞，內側B車、外側A車未互為禮讓，逐車交互輪流行駛而發生碰撞，則A車分攤肇責50%，B車分攤肇責50%。

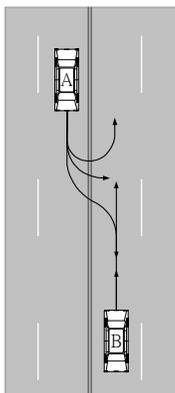


在此情境下，有 50 位委員同意該肇責比例，依道安規則第 98 條第 1 項第 4 款之規定：有 11 位委員認為 A 車僅須分攤 70%的肇責，2 位委員認為 A 車僅須分攤 50%的肇責；於 B 車超速的情況下，各委員的加權平均數顯示 A 車須分攤 72.07%，故本研究認同該肇責比例；於交通壅塞，內側 B 車、外側 A 車未互為禮讓，逐車交互輪流行駛而發生碰撞的情況下，有 62 位委員同意該肇責比例，故 A 車分攤肇責 50%，B 車分攤肇責 50%應屬公平。

3.2 路段對向事故

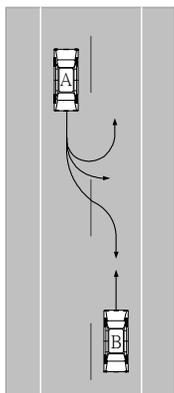
本部分將探討路段對向事故之肇責分攤比例，共研擬了八種情境下的肇責分攤比例。

- 1、A 車在設有禁止迴車標誌或劃有分向限制線，禁止超車線或禁止左轉之路段中迴車、左轉、駛入來車道超車，遭對向之 B 車碰撞，A 車負 100% 肇責；倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



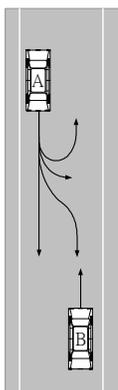
在此情境中，有 63 位委員同意此肇責分攤比例，依道安規則第 106 條第 2 款及道罰條例第 49 條第 2 款之規定：在設有禁止迴車標誌或劃有分向限制線，禁止超車線、禁止變換車道線之路段，不得迴車。故 A 車侵入 B 車車道，致使事故發生應負擔全責；於 B 車超速的情況下，各委員加權平均結果 A 車肇責為 79.66%，故本研究建議：A 車應分攤肇責 80%，B 車分攤肇責 20%。

- 2、A 車在劃有分向線路段中迴車、左轉或利用來車道超車時，A 車未讓對向 B 車先行，A 車負 100% 肇責；倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



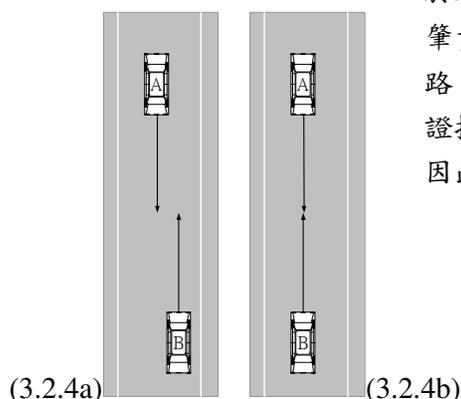
在此情境中，有 40 位肇事鑑定委員同意此肇責分攤比例，有 13 位委員認為 A 車應分攤 70% 肇責，另有 5 位委員認為 A 車應分攤 75% 肇責，並有部分委員認為 A 車在劃有分向線路段超車，須負 100% 肇責，若為左轉則僅須分攤 70% 肇責；故本研究將迴車、左轉及利用來車道超車三種情況分別探討；(1)於 A 車迴車、左轉時，A 車分攤 70% 肇責；(2)於超車時，則 A 車負擔 100% 肇責；(3)倘 B 車超速，則依各委員之加權平均，A 車的肇責為 71.25%，故本研究建議：維持原肇責比例。

- 3、A 車在未劃分標線路段中迴車、左轉時，A 車未讓來車道 B 車先行，A 車負 100% 肇責；倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



在此情境中，有 45 位肇事鑑定委員同意此肇責分攤比例，有 13 位委員認為 A 車應分攤 70% 肇責，另有 5 位委員認為 A 車應分攤 75% 肇責，依上述各委員之意見加權平均，其 A 車應分攤 93.05% 肇責，故本研究建議修正 A 車應分攤 90% 肇責。於 B 車超速的情況下，依各委員之意見加權平均，A 車應分攤 69.47% 肇責，故本研究贊同於 B 車超速，則維持原肇責比例。

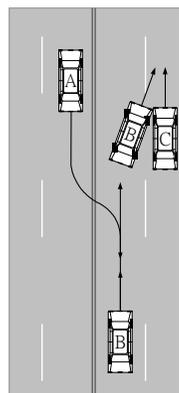
- 4、A 車在未劃分標線路段中未靠右行駛，碰撞來車道停讓 B 車，A 車負 100% 肇責(3.2.4a)；倘 A 車、B 車皆未靠右，則 A 車分攤肇責 50%、B 車分攤肇責 50%(3.2.4b)。



於本情況中，有 63 位肇事鑑定委員同意上述兩種此肇責分攤比例，有 2 位委員認為此種路段通常為狹路，應視何車未讓來決定肇事責任比例，若無明顯證據證明何車未讓，一般皆以同為肇事原因處理，因此雙方皆分攤 50% 肇責。

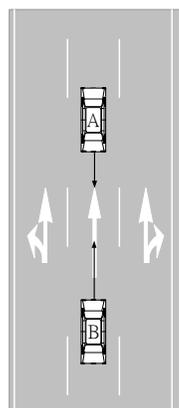
- 5、A 車超越雙黃實線碰撞對向內側車道行駛之 B 車，B 車受到碰撞後，再碰撞同向外側車道行駛之 C 車：

- (1) B 車、C 車皆無違規情事，A 車負 100% 肇責。
 (2) B 車、C 車皆超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 15%、C 車分攤肇責 15%。



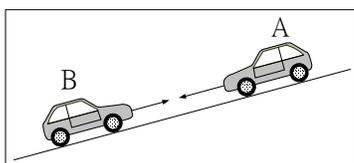
在(1)的情境中，有 65 位委員同意 A 車負 100% 肇責；於(2)的情境中，有 42 位委員不同意該肇責比例分配，其中有 35 位委員認為 A 車侵入對方車道應負 100% 肇責，不應以 B 車或 C 車之超速情事，而影響 A 車之肇責，且 C 車之違規行為，與 A、B 兩車之事故發生應無直接關係，故應不須分攤肇事責任，故本研究認為：A 車仍應負 100% 肇責。

- 6、A 車單行道逆向行駛，碰撞行駛中之 B 車，A 車負 100% 肇責；倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



在此情境中，有 64 位委員同意該肇責比例，其他委員認為仍須考慮 B 車與 A 車之距離來判斷雙方之肇責；倘 B 車超速，則有 38 位委員認為 A 車須負 100% 肇責，而有 5 位委員認為 B 車應負 100% 肇責，依道安規則第 96 條之規定：「汽車在單行道行駛時，應在快車道上按遵行方向順序行駛，劃有路面邊線者，除起駛、準備停車或臨時停車外，不得駛出路面邊線。」因此 A 車於單行道上不按遵行之方向行駛，而 B 車雖於單行道上超速，但 A 車逆向行駛應負較大之責任，故本研究認為於 B 車超速的情況下，A 車仍應分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。

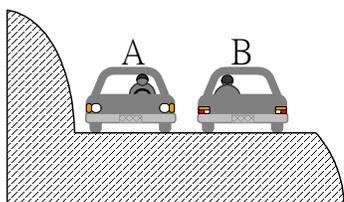
- 7、A 車行駛在峻狹下坡路段，未禮讓上坡 B 車先行，發生碰撞，A 車負 100% 肇責；倘 B 車上坡仍在坡下未禮讓已駛至中途之下坡 A 車先行，發生碰撞，B 車負 100% 肇責。



依道罰條例第 46 條第 2 款之規定汽車駕駛人交會時，有下列情形之一者，處…罰鍰：一、未保持適當之間隔。二、在峻狹坡路，下坡車未讓上坡車先行，或上坡車在坡下未讓已駛至中

途之下坡車駛過，而爭先上坡。…因此若於 A 車行駛在峻狹下坡路段，未禮讓上坡 B 車先行，發生碰撞，A 車負 100% 肇責，有 56 位委員同意此肇責比例，有 5 位委員認為 B 車須分攤 30% 肇責，其他委員則認為須視 B 車之車行路徑或是否有超速、酒醉駕車之行為，來判定其肇責分攤比例；於 B 車上坡仍在坡下未禮讓已駛至中途之下坡 A 車先行，因而發生碰撞的情境中，有 55 位委員同意該肇責分攤比例，有 2 位委員認為 B 車僅須分攤 70% 肇責，其他委員則提出尚須考慮路寬、以及如何確認 B 車仍在坡下等考慮因素。本研究認為：若於上述情況則依公會制定之規則分攤肇責，倘有其他因素時則依情況增減肇責。

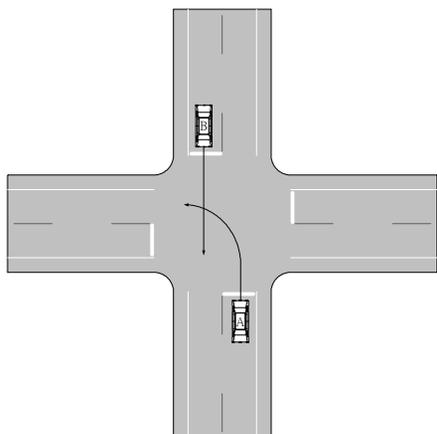
- 8、A 車行駛山路靠山壁路段，未禮讓外緣 B 車先行，發生碰撞，A 車負 100% 肇責；倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



依道罰條例第 46 條第 3 款之規定汽車駕駛人交會時，有下列情形之一者，處…罰鍰：…三、在山路行車，靠山壁車輛，未讓道路外緣車優先通過…。有 56 位委員同意該肇責比例，有 7 位委員認為 A 車僅須分攤 70% 肇責，B 車超速時，依諸位委員認定之肇責比例加權平均為 66.58%，故本研究贊同於 B 車超速時，A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。

3.3 路口事故：類型一 路口轉彎、直行

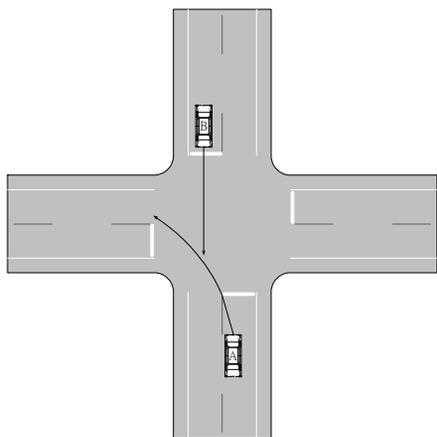
1、B 車直行與左轉彎 A 車碰撞，A 車負 100% 肇責；倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



於本情境中有 46 位委員不同意該肇責比例，有 31 位委員認為 A 車應分攤 70% 肇責，有 6 位委員認為 A 車應分攤 75% 肇責，依道安規則第 102 條第 1 項第 7 款之規定汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：…七、轉彎車應讓直行車先行。…及道路交通管理處罰條例第 48 條第 1 項第 6 款之規定「汽車駕駛人轉彎時，有下列情形之一者，處…罰鍰：…六、轉彎車不讓直行車先行。」

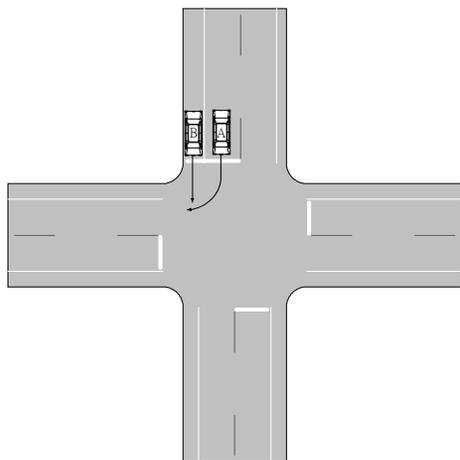
依前述法規轉彎車(A 車)應讓直行車(B 車)先行，但 A 車亦有注意之義務，於路口事故中，一般肇事鑑定尚會考慮以撞擊點作為責任依據，故本研究建議 A 車負 70% 肇責，B 車分攤 30% 肇責；於 B 車超速的情況下，依各委員之意見加權平均，A 車應分攤 61.4% 肇責，本研究建議：於 B 車超速的情況下，A 車分攤 60% 肇責，B 車負 40% 肇責。

2、A 車未達路口中心處搶先左轉，與對向直行 B 車碰撞，A 車負 100% 肇責；倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



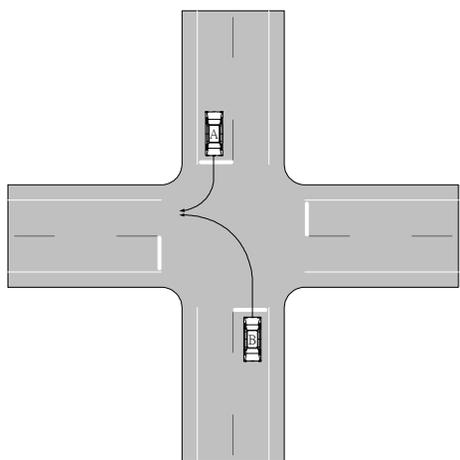
於本情境中，有 50 位委員同意該肇責比例，有各 5 位委員認為 A 車須分攤 80% 及 70% 肇責肇責，依道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 5 款之規定：汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：…五、左轉彎時，應距交岔路口 30 公尺前顯示方向燈或手勢，行至交岔路口中心處左轉，並不得占用來車道搶先左轉。…因此若 A 車於未達路口處搶先左轉，與對向直行 B 車碰撞，A 車應負 100% 肇責；於 B 車超速的情況下，以諸位委員加權平均，A 車肇責為 69.11%，故本研究贊同原肇責分攤比例。

3、A 車右轉彎碰撞慢車道直行 B 車，A 車負 100% 肇責；倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



於本情境中，有 40 委員同意該肇責比例，該圖例有一處較具爭議性的地方是 B 車行駛於慢車道，且行向為直行，雖轉彎車應讓直行車，但 B 車行駛於慢車道亦有違規之處，故本研究認為：A 車右轉彎碰撞慢車道直行 B 車，A 車分攤 70% 肇責，B 車分攤 30% 肇責。於 B 車超速的情況，各委員意見加權平均 A 車肇責為 66.02%，故本研究認為：於 B 車超速的情況下，A 車分攤肇責 65%，B 車分攤肇責 35%。

4、對向 A 車右轉彎與 B 車左轉彎進入同一車道發生碰撞，A 車負 100% 肇責；倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



依道安規則第 102 條第 1 項第 8 款之規定：汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：八、對向行駛之左右轉車輛已轉彎須進入同一車道時，右轉彎車輛應讓左轉彎車輛先行，如進入二以上之車道者，右轉彎車輛應進入外側車道，左轉彎車輛應進入內側車道。有 29 位委員同意該情境發生碰撞之肇責分攤比例，有 19 位委員認為 A 車僅須分攤 70% 肇責，另 6 位認為 A 車應分攤 75% 肇責，有 5 位認為 A 車須分攤 80% 肇責，綜合上述各位委員意見，

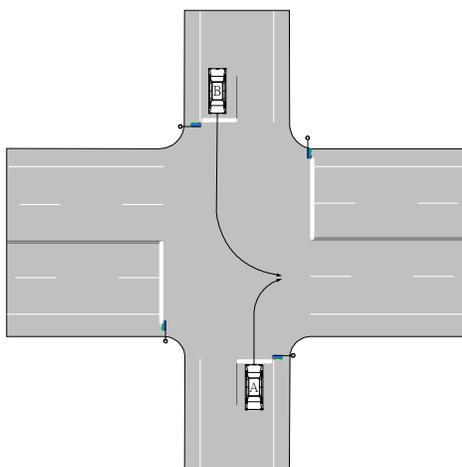
本研究建議：修正該肇責比例，A 車分攤 80%，B 車分攤 20% 肇責；於 B 車超速的情況下，綜合各委員之意見加權平均，A 車應負 62.97%，本研究建議：於 B 車有超速之情況時，A 車分攤肇責 60%，B 車分攤肇責 40%。

5、(1)A車、B車對向行駛，A車右轉、B車左轉，進入二以上之車道，A車碰撞進入內側車道之B車，A車負100%肇責；

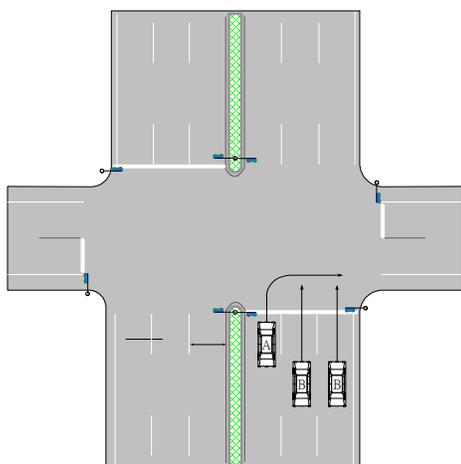
(2)B車碰撞進入外側車道之A車，B車負100%肇責；

(3)A車、B車在內外側分道線上碰撞，則A車分攤肇責50%，B車分攤肇責50%。

於情況(1)、(2)皆有54位委員同意該肇責比例，情況(3)有61位委員同意該肇責比例，於本情況大多數委員意見相符，故維持原肇責比例。

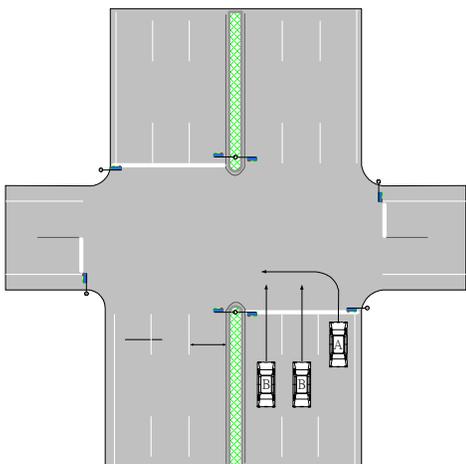


6、A車在多車道路口內側車道違規右轉，與同向外側車道之B車碰撞，A車負100%肇責；倘B車超速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。



於該情況中，有 61 位委員同意該肇責分攤比例，故於 A 車在多車道路口內側車道違規右轉，與同向外側車道之 B 車碰撞，A 車負 100%肇責應無所議；倘 B 車超速的情況下，各委員之意見加權平均數為 80.68%，其中認為 A 車負 100%肇責的有 17 位委員，A 車分攤 70%肇責的亦有 17 位委員，分攤 90%有 8 位、分攤 80%有 7 位，故本研究建議於 B 車超速的情況下，A 車分攤肇責 80%，B 車分攤肇責

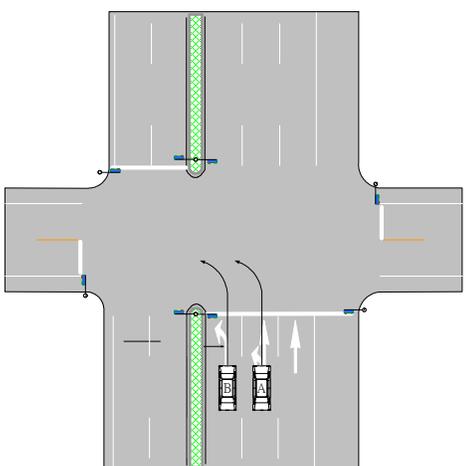
7、A車在多車道路路口外側車道違規左轉，與同向內側車道之B車碰撞，A車負100%肇責；倘B車超速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。



於該情況中，有 61 位委員同意該肇責分攤比例，故於 A 車在多車道路路口外側車道違規左轉，與同向內側車道之 B 車碰撞，A 車負 100% 肇責應無所議；倘 B 車超速的情況下，各委員之意見加權平均數為 81.15%，故本研究建議於 B 車超速的情況下，A 車分攤肇責 80%，B 車分攤肇責 20%。

8、(1)同向三快車道、一慢車道，A、B二車同時在內二車道左轉碰撞，A車未注意行車安全間隔搶先左轉，A車負100%肇責。

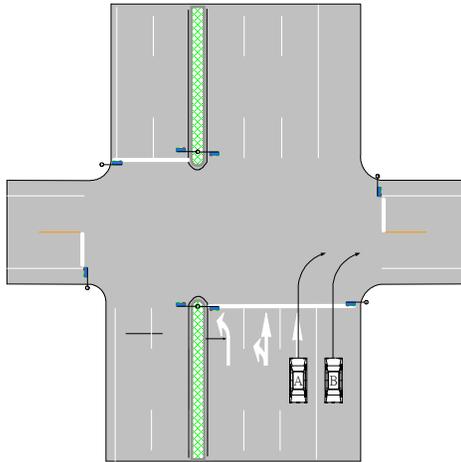
(2)倘A、B二車均未注意行車安全間隔，則A車分攤肇責50%，B車分攤肇責50%。



依道安規則第 102 條第 5 款之規定：汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：…五、左轉彎時，應距交岔路口三十公尺前顯示方向燈或手勢，行至交岔路口中心處左轉，並不得占用來車道搶先左轉。因此於該情況(1)中有 55 位委員同意該肇責比例，情況(2)中有 56 位委員同意該肇責比例，故本研究贊同原肇責分攤比例。

9、(1)同向三快車道、一慢車道，A、B二車同時在外二車道右轉碰撞，A車未注意行車安全間隔搶先右轉，A車負100%肇責。

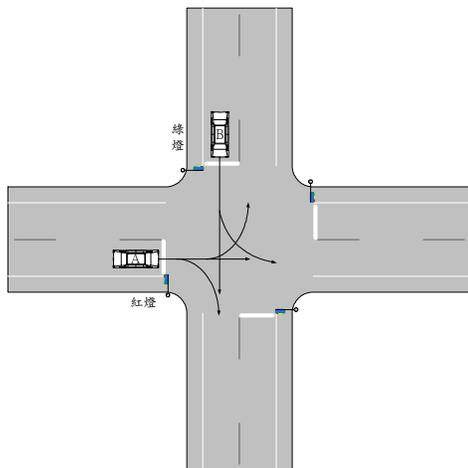
(2)倘A、B二車均未注意行車安全間隔，則A車分攤肇責50%，B車分攤肇責50%。



有 51 位委員同意情況(1)該肇責分攤比例，於此圖例中有一爭議，B 車車道不明，以及 A 車車道路標為直行方向，A 車亦有違規之行為，因此有 5 位委員認為 B 車須分攤 30% 肇責；於情況(2)時，雙方各負 50% 肇責，有 56 位委員同意該肇責分攤比例，有 6 位認為 A 車應分攤 70% 肇責，故本研究認為雙方應皆有注意之義務，故雙方各分攤 50% 肇責應屬合理。

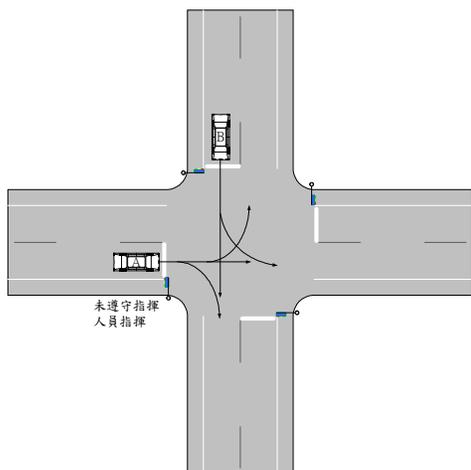
3.4 路口事故：類型二 號誌路口

1、A車違反燈光號誌管制(闖紅燈、紅燈右轉)碰撞依號誌行駛之B車，A車負100%肇責；倘B車超速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。



A 車違反燈光號誌管制〔闖紅燈、紅燈右轉〕碰撞依號誌行駛之 B 車，有 64 位委員同意由 A 車負 100% 肇責，倘 B 車超速，則仍有 45 位委員認為 A 車仍應負 100% 肇責，有 4 位委員認為 A 車應負 90%，3 位委員認為 A 車須負 80% 肇責，8 位委員認為 A 車應負 70% 肇責，故本研究認為 A 車違反等光號誌管制屬重大違規行為，致使碰撞依號誌行駛之 B 車，無論 B 車有無超速之行為，A 車皆應負 100% 肇責。

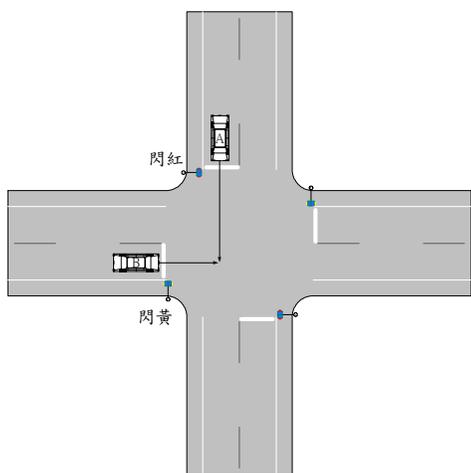
2、A車未遵守交通指揮人員之指揮碰撞B車，A車負100%肇責；倘B車超速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。



A車未遵守交通指揮人員之指揮碰撞B車，有63位委員認為A車應負100%肇責，故A車負100%肇責應屬無議；於B車超速時，有45位委員認為A車仍應負100%肇責，認為A車應負90%肇責及80%肇責各有4位，有5位委員認為A車分攤70%肇責，2位認為雙方各負50%，依道安規則第102條第1項第1款之規定「汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：一、應遵守燈光號誌或交通指揮

人員之指揮，遇有交通指揮人員指揮與燈光號誌並用時，以交通指揮人員之指揮為準。」故本研究認為A車未遵守交通指揮人員之指揮，致使碰撞B車應負100%肇責。

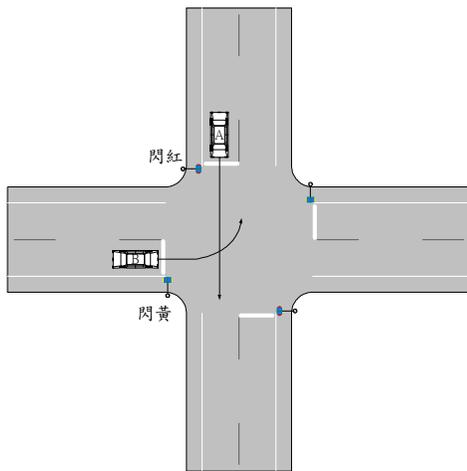
3、A車行經閃光紅燈路口碰撞閃光黃燈之B車，A車負100%肇責；倘B車未減速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。



A車行經閃光紅燈路口碰撞閃光黃燈之B車，有54位委員不同意該肇責分攤比例，有41位委員認為A車須負70%肇責，有7位認為A車須分攤75%肇責，故本研究建議將A車肇責修正為75%，依道安規則第102條第1項第2款：行至無號誌或號誌故障而無交通指揮人員指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未設標誌、標線或號誌劃分幹、支線道者，少線道車應暫停讓多線道先行；車道數相同時，轉彎車應暫停讓直行車先行；同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。但在交通壅塞時，應於停止線前暫停與他方雙向車輛互為禮

讓，交互輪流行駛。故於雙方直行時左方車(A車)應暫停讓右方車(B車)先行，故A車應負較多的肇責；倘B車未減速，則有52位委員認為A車應負70%肇責，有6位認為A車應負75%肇責，故本研究對於B車於未減速應分攤70%肇責為合理，但惟有委員提出如何認定B車是否有減速之情事，為實務上運用之難處，故本研究對於B車未減速等措辭在本分攤原則中，有可能使從業人員於運用上有困難之處，故本研究建議應定義未減速之標準，以供參考以減少理賠上之爭議。

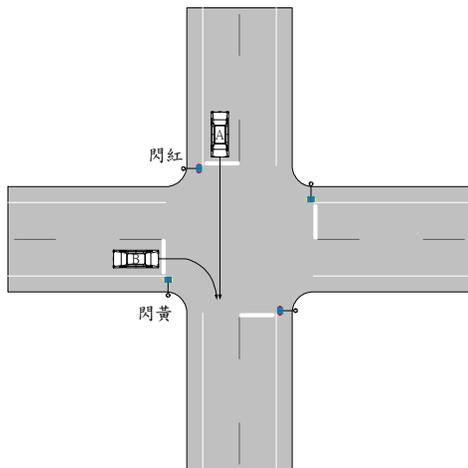
4、A車於閃光紅燈路口直行碰撞左轉彎之閃光黃燈B車，A車負100%肇責；倘B車未減速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。



A車於閃光紅燈路口直行碰撞左轉彎之閃光黃燈B車，A車負100%肇責，有48位委員持反對之意見，有29位委員認為A車僅須分攤70%肇責，有7位委員認為A車僅須分攤75%肇責，依道安規則第102條第1項第2款：行至無號誌或號誌故障而無交通指揮人員指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未設標誌、標線或號誌劃分幹、支線道者，少線道車應暫停讓多線道先行；

車道數相同時，轉彎車應暫停讓直行車先行；同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。但在交通壅塞時，應於停止線前暫停與他方雙向車輛互為禮讓，交互輪流行駛。故在此情況下本研究建議：修正A車肇責為75%，B車分攤25%肇責；B車未減速的情況下，有49位委員同意A車負70%肇責，有6位認為A車須負75%肇責，有6位認為雙方各負50%肇責，故本研究贊同於B車未減速的情況下，A車負70%肇責。

5、A車於閃光紅燈路口直行碰撞右轉彎之閃光黃燈B車，A車負100%肇責；倘B車未減速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。

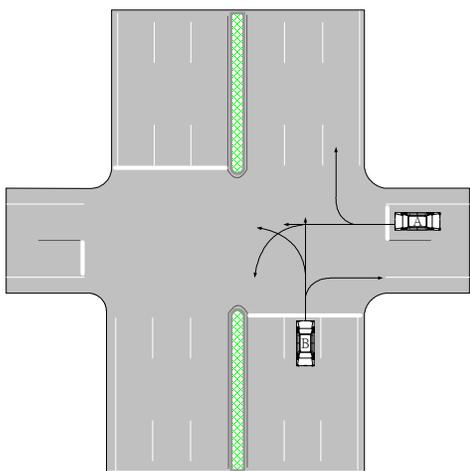


A車於閃光紅燈路口直行碰撞右轉彎之閃光黃燈B車，A車負100%肇責，有42位委員持不同之意見，其中有27位委員認為A車僅須分攤70%肇責，有7位委員認為A車僅須分攤75%肇責，依道安規則第102條第1項第2款：行至無號誌或號誌故障而無交通指揮人員指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未設標誌、標線或號誌劃分幹、支線道者，少線道車應暫停讓多線道先行；車道數相同時，

轉彎車應暫停讓直行車先行；同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。但在交通壅塞時，應於停止線前暫停與他方雙向車輛互為禮讓，交互輪流行駛。故在此情況下本研究建議：修正A車肇責為75%，B車分攤25%肇責。B車未減速的情況下，有52位委員同意A車負70%肇責，有6位認為A車須負75%肇責，有3位認為雙方各負50%肇責，綜合上述各委員之意見，故本研究贊同維持原狀。

3.5 路口事故：類型三 無號誌路口

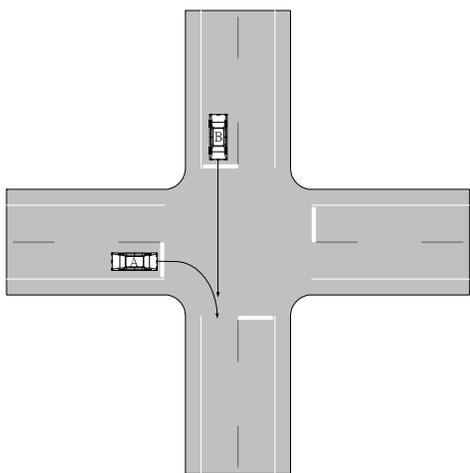
- 1、A車行經少車道數無號誌路口碰撞多車道數之B車，A車負100%肇責；倘B車未減速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。



A車行經少車道數無號誌路口碰撞多車道數之B車，有50位委員不同意該肇責比例，依道安規則第93條第1項第2款：行至無號誌或號誌故障而無交通指揮人員指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未設標誌、標線或號誌劃分幹、支線道者，少線道車應暫停讓多線道先行；車道數相同時，轉彎車應暫停讓直行車先行；同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車

先行。但在交通壅塞時，應於停止線前暫停與他方雙向車輛互為禮讓，交互輪流行駛。依法規而言少線道車雖應讓多線道車先行，但B車仍有注意之義務，故有37位委員認為B車應分攤30%肇責，有7位委員認為A車應負75%肇責，故本研究認為於A車行經少車道數無號誌路口碰撞多車道數之B車，該肇責比例應修正為A車負70%肇責，B車負30%肇責。於B車未減速的情況下有51位委員同意該肇責比例，有6位委員認為A車應負75%肇責，有4位委員認為雙方各負50%肇責，故本研究贊同於B車未減速的情況下，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。

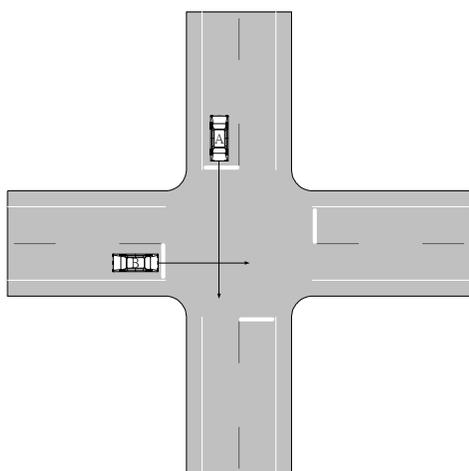
- 2、A車、B車行經車道數相同無號誌路口，B車為左方直行車、A車為右方車轉彎車，A車、B車路口碰撞，A車負100%肇責；倘B車未減速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。



A車、B車行經車道數相同無號誌路口，B車為左方直行車、A車為右方車轉彎車，A車、B車路口碰撞，有46位委員不同意該肇責比例，有21位委員認為A車應分攤70%肇責，有7位委員認為A車應分攤75%肇責，有10位委員認為A車僅須分攤30%肇責(左右方規定)。依道安規則第93條第1項第2款：…車道數相同時，轉彎車應暫停讓直行車先行；同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行…。因此應先優先適用轉彎車讓直行車之規定，故本研究建議將A車肇責修正為70%，B車分攤30%肇責。

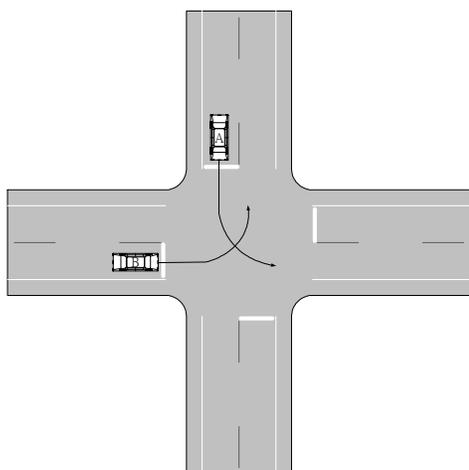
於 B 車未減速的情況下，有 43 位委員同意 A 車分攤 70% 肇責，B 車分攤 30% 肇責，有 6 位委員認為 A 車應負 75% 肇責，有 7 位委員認為雙方應各負 50% 肇責，有 7 位認為 A 車僅須分攤 30% 肇責，依上述各位委員之意見加權平均為 62.92%，故本研究認為：於 B 車未減速的情況下，A 車分攤肇責 60%，B 車分攤肇責 40%。

- 3、A 車、B 車行經車道數相同無號誌路口，A 車為左方車、B 車為右方車且同為直行車，A 車、B 車路口碰撞，A 車負 100% 肇責；倘 B 車未減速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



於該情況中，有 50 位委員不同意該肇責比例，有 37 位委員認為 A 車應分攤 70% 肇責，有 7 位委員認為 A 車應分攤 75% 肇責，故本研究建議：A 車分攤 70% 肇責，B 車分攤肇責 30%；於 B 車未減速的情況中，有 52 位委員同意該肇責比例，有 6 位委員認為 A 車應分攤 75% 肇責，故本研究贊同原分攤肇責。

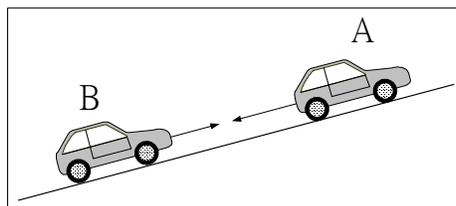
- 4、A 車、B 車行經車道數相同無號誌路口，A 車為左方車、B 車為右方車且同為轉彎車，A 車、B 車路口碰撞，A 車負 100% 肇責；倘 B 車未減速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。



於該情況中，有 48 位委員不同意該肇責比例，有 35 位委員認為 A 車應分攤 70% 肇責，另 7 位委員認為 A 車應分攤 75% 肇責，故本研究認為：A 車分攤 70% 肇責，B 車分攤 30% 肇責。於 B 車未減速的情況下有 52 位委員同意該肇責比例，有 6 位認為 A 車應分攤 75% 肇責，故本研究贊同原肇責分攤比例。

3.6 其他事故

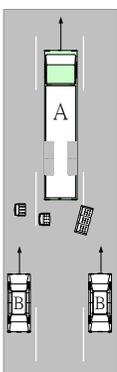
1、A車行駛於上坡路段，因故向後滑動，碰撞後方B車，A車負100%肇責。



有64位委員贊同該肇責比例，故本研究亦表贊同。

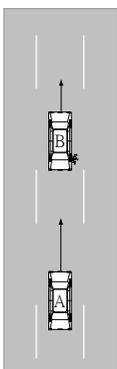
2、A車車輛零件、車上貨物掉落碰撞B車，A車負100%肇責；

倘B車超速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。



A車車輛零件、車上貨物掉落碰撞B車，A車負100%肇責，65位委員一致同意該肇責比例，故本研究贊同A車車輛零件、車上貨物掉落碰撞B車，A車應負100%肇責；倘B車超速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。

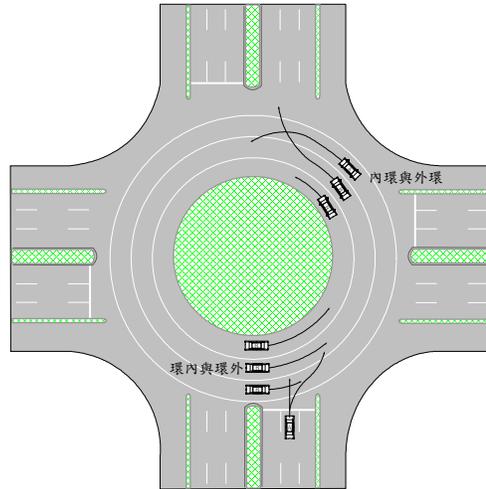
3、A車未注意車前狀況碰撞同一車道因發生爆胎、車輪脫落之B車，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。



有45位委員同意該肇責比例，有5位委員認為A車應分攤75%肇責，有委員提出應視B車是否為突發狀況及有無作警示動作，以及當時視線是否明亮而判定，故這些為肇責判斷尚須考量之因素，若於A車視線良好且B車亦有作警示之動作，A車應分攤70%的肇責，若於視線不良或B車未有警示動作時其肇責可為雙方各分攤50%肇責。

4、(1)A車行駛無號誌圓環路口，未讓圓環內B車先行，碰撞B車，A車負100%肇責；倘B車超速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。

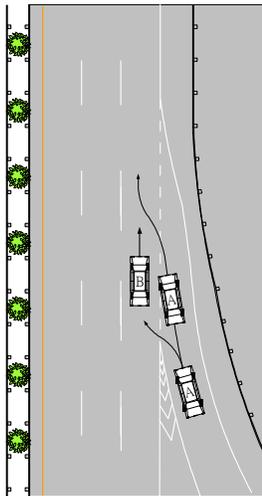
(2)A車行駛多車道圓環外側，碰撞內側車道B車，A車負100%肇責；倘B車超速，則A車分攤肇責70%，B車分攤肇責30%。



於情況(1)中，有 47 位委員認同該肇責比例，有 12 位委員認為 A 車應負 70% 肇責，另 5 位認為 A 車應分攤 75% 肇責，故本研究贊同 A 車負 100% 肇責；於情況(2)中，有 52 位委員同意該肇責比例，有 8 位認為 A 車應分攤 70% 肇責，2 位認為 A、B 車各負 50% 肇責，其他委員認為尚須考慮 B 車之行向來認定該肇責(B 車向左，A 車分攤 70% B 車分攤 30%；B 車向右，A、B 各負 50% 肇責)；若 B 車超速，本研究建議將其肇責比例修正為雙方各負 50%。

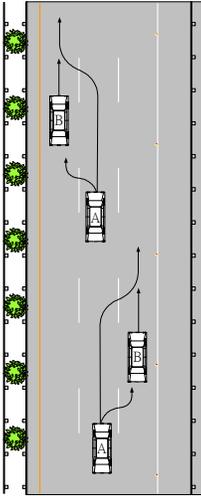
3.7 高(快)速公路常見事故類型

- 1、A 車駛入公路，未判明安全距離碰撞主線道行駛 B 車。A 車負 100% 肇責；如 B 車有超速行駛，A 車分攤 70% 肇責、B 車分攤 30% 肇責。



於該情況中，有 59 位委員同意該肇責比例，另 5 委員認為 A 車應分攤 70% 肇責，本研究贊同 A 車駛入公路，未判明安全距離碰撞主線道行駛 B 車。A 車應負 100% 肇責；如 B 車有超速行駛，A 車分攤 70% 肇責、B 車分攤 30% 肇責。

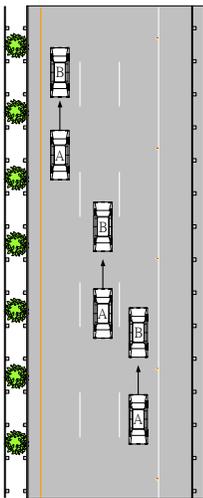
- 2、A 車未注意安全距離變換車道碰撞正常車道行駛 B 車，A 車負 100% 肇責。



於上述情況中，有 62 位委員認同該肇責比例，故應為大多數委員所認同，A 車應負 100% 肇責。

3、(1)A車未保持行車安全距離追撞前面車，A車負100%肇責。

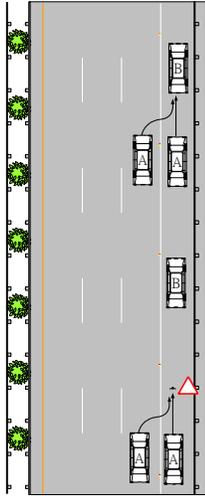
(2)如B車任意驟然減速，A車分攤70%肇責、B車分攤30%肇責。



於此情況(1)中，66 位委員一致認同 A 車未保持行車安全距離追撞前面車，A 車負 100% 肇責，於 B 車任意驟然減速的情況中，有 42 位委員同意該肇責比例，有 6 位委員認為 A 車應分攤 75% 肇責，有另 10 位委員認為 A 車應負 100% 肇責，有 2 位認為 A 車應負 30% 肇責，有 2 位認為雙方各負 50% 肇責，本研究認為應視 B 車驟然減速之情況是否明顯，若 B 車驟然減速致使 A 車無足夠反應時間而追撞 B 車，B 車應負較大之肇責，依諸位委員之意見加權平均計算，A 車應分攤 73.65%，故本研究贊同原肇責比例。

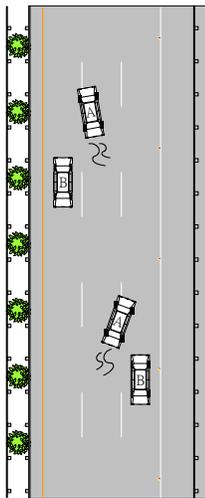
4、A車任意行駛路肩或未注意車前狀況碰撞因故停於路肩或車道之B車，

(1)如B車依規定設置故障標誌則A車負100%肇責。(2)否則A車分攤70%肇責，B車分攤30%肇責。



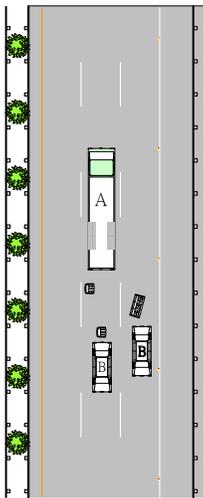
於情況(1)中 64 位委員一致同意由 A 車負 100% 肇責，於情況(2)，有 52 位委員同意該肇責比例，有 8 位委員認為 A 車應負 100% 肇責，認為 A 車應負 75% 及 50% 肇責有各 1 位；依本圖例分析，本研究認為 A 車本不應行駛路肩，但 B 車未設置標誌故應分攤部分肇責，故同意維持原分攤比例。

5、A 車操作不當失控碰撞行駛他車道之 B 車，則 A 車負 100% 肇責，如 B 車超速行駛，則 A 車分攤 70% 肇責，B 車分攤 30% 肇責。



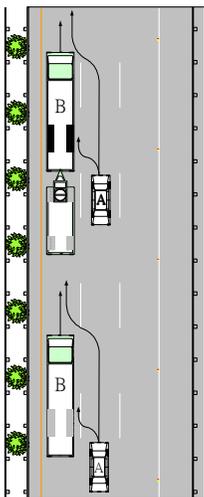
於本情境，65 位委員同意 A 車操作不當失控碰撞行駛他車道之 B 車，則 A 車負 100% 肇責，故本研究認同該肇責比例；如 B 車超速行駛，則 A 車分攤 70% 肇責，B 車分攤 30% 肇責。

6、A 車裝載物品未捆綁穩當或向車外丟棄物品，致 B 車閃避不及碰撞，則 A 車負 100% 肇責，如 B 車超速行駛，則 A 車分攤 70% 肇責，B 車分攤 30% 肇責。



於本情境中，66 位委員一致同意，A 車裝載物品未捆綁穩當或向車外丟棄物品，致 B 車閃避不及碰撞，則 A 車負 100% 肇責，如 B 車超速行駛，則 A 車分攤 70% 肇責，B 車分攤 30% 肇責。故本研究亦同意該肇責比例。

7、A車變換車道不當，B車(大型車)錯行車道行駛最內側，則A車分攤70%肇責，
B車分攤30%肇責。



於本情境中，有 38 位委員同意該肇責比例，但亦有 28 位委員不同意該肇責比例，其中更有 24 位委員認為 A 車應負 100%肇責，本研究認為 B 車(大型車)雖錯行車道行駛最內側，但 A 車變換車道不當為其事故主因，不因 B 車違規之行為，依諸位委員意見加權平均為 81.61%，故本研究建議將 A 車肇責修訂為 80%。

以下表 3-1，就本研究之調查各類型事故肇責比例分攤，與公會原肇責比例作一比較：

表 3-1 產險公會制定原肇責比例與本研究肇責比例分攤對照表

路段同向事故		本研究建議 A 車之肇責
(一)	1.A 車未保持行車安全距離追撞 B 車，則 A 車負 100%肇責。	相同
	2.A 車未注意車前狀況追撞 B 車，則 A 車負 100%肇責。	相同
(二)	A 車倒車未注意後方 B 車，A 車負 100%肇責	相同
	倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	80%
(三)	A 車變換車道未注意安全距離追撞 B 車，A 車負 100%肇責。	相同
(四)	A 車變換車道未注意安全距離遭 B 車追撞，A 車負 100%肇責	相同
	倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	75%
(五)	A 車碰撞違規(或併排)停放之 B 車，則 A 車分攤肇責 70%， B 車分攤肇責 30%。	70%或 50% 依是否能預見
(六)	A 車路邊起駛未讓行進中 B 車先行，A 車負 100%肇責；	相同
	倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	75%
(七)	A 車開啟或關閉車門未注意 B 車，A 車負 100%肇責；	開啟車門 100%
	倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	關閉車門 70% 80%
(八)	B 車任意跨越分道線行駛遭 A 車追撞，則 A 車分攤肇責 70%， B 車分攤肇責 30%。	視 A 車是 否能預見
(九)	B 車在可以迴車、左轉路段欲迴車，遭同向之 A 車所追撞， A 車負 100%肇責。	相同

(十)	A 車未注意車前狀況碰撞於分向限制線(以下稱雙黃實線)待迴車、左轉之 B 車，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	相同
(十一)	A 車跨越雙黃實線碰撞迴車、左轉之 B 車，則 A 車分攤肇責 50%，B 車分攤肇責 50%。	相同
(十二)	A 車在外側車道迴車、左轉碰撞內側車道 B 車，A 車負 100% 肇責； 倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	相同
		75%
(十三)	A 車轉向時，未保持行車安全間隔碰撞 B 車，A 車負 100% 肇責； 倘 A 車、B 車皆未保持行車安全間隔，則 A 車分攤肇責 50%，B 車分攤肇責 50%。	相同
		相同
(十四)	A 車、B 車由同向二車道進入一車道時，縮減車道之 A 車未讓直行車道之 B 車先行，A 車負 100% 肇責； 倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	相同
		75%
(十五)	A 車、B 車由同向二車道進入一車道而無直行車道時，外側車道之 A 車未讓內側車道之 B 車先行，A 車負 100% 肇責 倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%； 若交通壅塞，內側 B 車、外側 A 車未互為禮讓，逐車交互輪流行駛而發生碰撞，則 A 車分攤肇責 50%，B 車分攤肇責 50%。	相同
		70%
		相同

路段對向事故		本研究建議 A 車之肇責
(一)	A 車在設有禁止迴車標誌或劃有分向限制線，禁止超車線或禁止左轉之路段中迴車、左轉、駛入來車道超車，遭對向之 B 車碰撞，A 車負 100% 肇責； 倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	相同
		80%
(二)	A 車在劃有分向線路段中迴車、左轉或利用來車道超車時，A 車未讓對向 B 車先行，A 車負 100% 肇責； 倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	迴車 70% 左轉 70% 超車 100%
		相同
(三)	A 車在未劃分標線路段中迴車、左轉時，A 車未讓來車道 B 車先行，A 車負 100% 肇責 倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	90%
		相同
(四)	A 車在未劃分標線路段中未靠右行駛，碰撞來車道停讓 B 車，A 車負 100% 肇責(圖一) 倘 A 車、B 車皆未靠右，則 A 車分攤肇責 50%、B 車分攤肇責 50%(圖二)。	相同
		相同

(五)	A 車超越雙黃實線碰撞對向內側車道行駛之 B 車，B 車受到碰撞後，再碰撞同向外側車道行駛之 C 車；同向外側車道行駛之 C 車； (1)B 車、C 車皆無違規情事，A 車負 100% 肇責。	相同
	B 車、C 車皆超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 15%、C 車分攤肇責 15%。	100%
(六)	A 車單行道逆向行駛，碰撞行駛中之 B 車，A 車負 100% 肇責； 倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	相同
		相同
(七)	A 車行駛在峻狹下坡路段，未禮讓上坡 B 車先行，發生碰撞， A 車負 100% 肇責； 倘 B 車上坡仍在坡下未禮讓已駛至中途之下坡 A 車先行，發生碰撞，B 車負 100% 肇責。	相同
		相同
(八)	A 車行駛山路靠山壁路段，未禮讓外緣 B 車先行，發生碰撞，A 車負 100% 肇責； 倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	相同
		相同

路口事故：類型一		本研究建議 A 車之肇責
(一)	B 車直行與左轉彎 A 車碰撞，A 車負 100% 肇責；	70%
	倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	60%
(二)	A 車未達路口中心處搶先左轉，與對向直行 B 車碰撞，A 車負 100% 肇責。	相同
	倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	70%
(三)	A 車右轉彎碰撞慢車道直行 B 車，A 車負 100% 肇責；	70%
	倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	65%
(四)	對向 A 車右轉彎與 B 車左轉彎進入同一車道發生碰撞，A 車負 100% 肇責。	80%
	倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	60%
(五)	(1)A 車、B 車對向行駛，A 車右轉、B 車左轉，進入二以上之車道， A 車碰撞進入內側車道之 B 車，A 車負 100% 肇責；	相同
	(2)B 車碰撞進入外側車道之 A 車，B 車負 100% 肇責；	相同
	(3)A 車、B 車在內外側分道線上碰撞，則 A 車分攤肇責 50%，B 車分攤肇責 50%。	相同
(六)	A 車在多車道路口內側車道違規右轉，與同向外側車道之 B 車碰撞，A 車負 100% 肇責；	相同
	倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	80%
(七)	A 車在多車道路口外側車道違規左轉，與同向內側車道之 B 車碰撞，A 車負 100% 肇責；	相同

	倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	80%
(八)	(1)同向三快車道、一慢車道，A、B 二車同時在內二車道左轉碰撞，A 車未注意行車安全間隔搶先左轉，A 車負 100%肇責。	相同
	(2)倘 A、B 二車均未注意行車安全間隔，則 A 車分攤肇責 50%，B 車分攤肇責 50%。	相同
(九)	(1)同向三快車道、一慢車道，A、B 二車同時在外二車道右轉碰撞，A 車未注意行車安全間隔搶先右轉，A 車負 100%肇責。	相同
	(2)倘 A、B 二車均未注意行車安全間隔，則 A 車分攤肇責 50%，B 車分攤肇責 50%。	相同

路口事故：類型二(號誌路口事故)		本研究建議 A 車之肇責
(一)	A 車違反燈光號誌管制(闖紅燈、紅燈右轉)碰撞依號誌行駛之 B 車，A 車負 100%肇責；	相同
	倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	100%
(二)	A 車未遵守交通指揮人員之指揮碰撞 B 車，A 車負 100%肇責；	相同
	倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	100%
(三)	A 車行經閃光紅燈路口碰撞閃光黃燈之 B 車，A 車負 100%肇責；	75%
	倘 B 車未減速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	相同
(四)	A 車於閃光紅燈路口直行碰撞左轉彎之閃光黃燈 B 車，A 車負 100%肇責；	75%
	倘 B 車未減速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	相同
(五)	A 車於閃光紅燈路口直行碰撞右轉彎之閃光黃燈 B 車，A 車負 100%肇責；	75%
	倘 B 車未減速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	相同

路口事故：類型三(無號誌路口事故)		本研究建議 A 車之肇責
(一)	A 車行經少車道數無號誌路口碰撞多車道數之 B 車，A 車負 100%肇責；	70%
	倘 B 車未減速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	相同
(二)	A 車、B 車行經車道數相同無號誌路口，B 車為左方直行車、A 車為右方車轉彎車，A 車、B 車路口碰撞，A 車負 100%肇責；	70%
	倘 B 車未減速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	60%
(三)	A 車、B 車行經車道數相同無號誌路口，A 車為左方車、B 車為右方車且同為直行車，A 車、B 車路口碰撞，A 車負 100%肇責；	70%
	倘 B 車未減速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	相同
(四)	A 車、B 車行經車道數相同無號誌路口，A 車為左方車、B 車為右方車且同為轉彎車，A 車、B 車路口碰撞，A 車負 100%肇責；	70%

	倘 B 車未減速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	相同
--	-------------------------------------	----

其他事故		本研究建議 A 車之肇責
(一)	A 車行駛於上坡路段，因故向後滑動，碰撞後方 B 車，A 車負 100% 肇責。	相同
(二)	A 車車輛零件、車上貨物掉落碰撞 B 車，A 車負 100% 肇責；	相同
	倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	相同
(三)	A 車未注意車前狀況碰撞同一車道因發生爆胎、車輪脫落之 B 車，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	相同
(四)	(1)A 車行駛無號誌圓環路口，未讓圓環內 B 車先行，碰撞 B 車，A 車負 100% 肇責；	相同
	倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	50%
	(2)A 車行駛多車道圓環外側，碰撞內側車道 B 車，A 車負 100% 肇責；	70%
	倘 B 車超速，則 A 車分攤肇責 70%，B 車分攤肇責 30%。	50%

高(快)速公路常見事故類型		本研究建議 A 車之肇責
(一)	A 車駛入公路，未判明安全距離碰撞主線道行駛 B 車。	相同
	A 車負 100% 肇責；	
	如 B 車有超速行駛，A 車分攤 70% 肇責、B 車分攤 30% 肇責。	相同
(二)	A 車未注意安全距離變換車道碰撞正常車道行駛 B 車，A 車負 100% 肇責。	相同
(三)	(1)A 車未保持行車安全距離追撞前面車，A 車負 100% 肇責。	相同
	(2)如 B 車任意驟然減速，A 車分攤 70% 肇責、B 車分攤 30% 肇責。	相同
(四)	A 車任意行駛路肩或未注意車前狀況碰撞因故停於路肩或車道之 B 車，	相同
	(1)如 B 車依規定設置故障標誌則 A 車負 100% 肇責。	
	(2)否則 A 車分攤 70% 肇責，B 車分攤 30% 肇責。	相同
(五)	A 車操作不當失控碰撞行駛他車道之 B 車，則 A 車負 100% 肇責，	相同
	如 B 車超速行駛，則 A 車分攤 70% 肇責，B 車分攤 30% 肇責。	相同
(六)	A 車裝載物品未捆綁穩當或向車外丟棄物品，致 B 車閃避不及碰撞，則 A 車負 100% 肇責，	相同
	如 B 車超速行駛，則 A 車分攤 70% 肇責，B 車分攤 30% 肇責。	相同
(七)	A 車變換車道不當，B 車(大型車)錯行車道行駛最內側，則 A 車分攤 70% 肇責，B 車分攤 30% 肇責。	80%

四、汽車保險肇事鑑定肇責增減之問題探討

4.1 保險業現行肇責增減方法

依目前保險業對於肇事責任鑑定共同遵守原則於確立肇事主、次因後，若同一事故車另有其他肇事原因時，則每項在增加肇責分攤 5%，但肇事主因者，在彼此肇責增減抵扣後仍應高於肇事次因 5% 以上（與事故無相關因果關係之一般違規事項不列入計算），針對此肇責增減方法，本此研究調查中共訪問了 30 位從事肇事鑑定委員對於該增減肇責方法之意見，有 17 位委員不同意該增減肇責之方式，有 12 位委員同意該肇責增減方式，並有 23 位委員認為於主次因確定後，若同一事故另有其他肇事次因，應視其次因不同，而對於增減的比例應有所不同，故本研究建議保險業於使用該汽車肇責增減時，應視不同之因素，釐定不同增減比例，如此才能使肇責分攤比例更合乎公平原則；除上述問題外，於主、次因認定上亦容易產生爭議，一般而言，若 A 車為肇事主因，B 車為肇事次因，其肇責分攤 A 車負 70% 責任，B 車負 30% 責任，但若 B 車有較多之次因，恐 B 車將分攤較多之責任，對 B 車將失之公平。

4.2 肇責增減因子分析

於現行保險業汽車肇事責任分攤處理原則中，對於駕駛人之超速行為，將增加其肇責分攤比例，其增加比例為 30%，對於超速之行為，於事故現場若無監視器或測速器等設備，對於超速行為之認定恐有困難之處，僅能依事故目擊者及警方筆錄來判斷肇事當事人雙方之車速，但對於有確切紀錄該超速程度之事故，依其超速程度來增減肇責，部分鑑定委員於肇事鑑定時，會將超過道路限速 20 公里以下，視為一般超速，若超過限速 20 公里以上者，則視為嚴重超速，將加重其肇責比例，依本研究之調查有 18 位鑑定會委員對於超速行為會增減 5% 肇責，有 20 位委員會增減 10% 肇責，有 2 位會增減 20% 肇責，其他委員則表示視超速程度來決定其增減比例但其增減比例約為 5%~20% 之間，且於肇事一方違反交通號誌或未遵守交通指揮人員之指揮等重大違規行為時，肇事鑑定委員通常不會給予對肇車輛增加肇責之分攤責任，故其增減肇責之方式，很難於每一種事故中一體適用，應視該超速行為對於事故發生之影響有無直接關係來予以增減肇責。

駕駛人飲酒駕車的情況下，肇事鑑定委員通常會依其受酒類影響之程度及車輛是否有偏離車道之現象來增減及肇責，依本研究之調查於駕駛人一般酒駕（駕駛人吐氣含酒精濃度值介於 0.25 毫克與 0.55 毫克之間）的情況下，依受訪委員意見加權平均為 9.04%，故本研究建議於駕駛人一般酒駕的情況下給予駕駛人增加 10% 肇責；於駕駛人酒醉駕車（駕駛人吐氣含酒精濃度值超過 0.55 毫克）的情況下，依受訪委員意見加權平均為 15.88，故本研究建議於駕駛人酒醉駕車的情況下，給予駕駛人增加 15% 肇責。

五、結論與建議

本研究之目的在於使保險業與肇事鑑定委員之肇事鑑定意見更趨於一致，以使肇責比例更符合社會公平正義，俾提出下列結論與建議。

5.1 結論

- 1、產險公會新制定的「汽車肇事責任分攤處理原則」較之前相關的肇責分攤處理原則較為完備，並獲得大部分會員公司的支持與認同，但惟部份肇責分攤過度強調「絕對路權」之原則，雖目前交通部及警政單位致力推行，但於鑑定實務之運用上，除路權之考量外，仍會考慮駕駛人之狀況及外在環境等因素，路權並非唯一決定肇責之標準。
- 2、目前保險業之肇責分攤，若僅憑汽車肇事責任分攤處理原則的圖例來處理肇責之分攤，應無法完全符合汽車保險理賠人員及肇事雙方之需求，且肇事鑑定須考量之因素甚多，恐非能以圖例來解決全部之肇事案例。
- 3、肇事鑑定委員之鑑定方法，依目前「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」第8條第7項前項鑑定意見內容應加註下列肇事主次因說明：
 - 一、雙方當事人僅一方有過失者，以肇事原因表示之，另一方以無肇事因素表示之。
 - 二、雙方均有過失，且過失程度相同者，以同為肇事原因表示之。
 - 三、雙方均有過失，但過失程度不同者，較重之一方以為肇事主因表示之；較輕之一方以為肇事次因表示之…因此並無提供肇事雙方之肇責比例，但於本次調查中，各委員對於肇事主、次因之認定的肇責亦有諸多意見及不同百分比的表示意見，於主、次因之表示上各委員之認知上有所差異；保險業以標明百分比之判定肇責方式，雖於肇責分攤之裁量上有部分失其準確性，但若妥善使用增減肇責方式來加以改善，俾能使其肇責分攤處理上更為明確，以減少理賠上之糾紛。

5.2 建議

- 1、保險業若能將各肇事情境建置相關電腦系統，以電腦來做基本的判別肇責工作，應能使保險業肇責分攤制度更顯現雙方過失程度，並減少理賠上判斷肇責之繁瑣程序，且更能符合社會公平正義。
- 2、相關立法單位能修正車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法，改以百分比方式或較為明確之措辭，來顯示雙方之肇責比例，否則若以雙方當事人僅一方有過失者，以肇事原因表示之，另一方以無肇事因素表示之與雙方均有過失，且過失程度相同者，以同為肇事原因表示之及雙方均有過失，但過失程度不同者，較重之一方以為肇事主因表示之；較輕之一方以為肇事次因表示之等用語來表示肇事雙方之責任，恐對於稍有過失或亦有疏失之當事人，無法真正顯示其應負責任比例。
- 3、保險同業與行車事故鑑定委員會及警政單位，應研擬一致性之肇事責任處理認定準則，以解決三方對於肇責認定之差異與衝突，並減少事故當事人權益

受到損害。

參考文獻

1. 吳宗修、胡友維，「以線道數劃分路口路權順序之探討」，95年道路交通安全與執法研討會，2006年。
2. 陳高村、蕭旭成、王得志，「交通事故鑑定準則在肇因初判之運用」，95年道路交通安全與執法研討會，2006年。
3. 林豐福、張開國、張仲杰、田養民、張新立、吳宗修、吳舜丞、吳育婷「我國行車事故鑑定制度之長期規劃」，交通部運輸研究所，2005年。
4. 黃金城、吳水威、張維翰、沈彥宏、黎俊彬、陳彥仲，「客觀上相當因果關係法理應用於行車事故肇因鑑定之研究」，94年道路交通安全與執法研討會，2005年。
5. 鄭惠玲，「行車事故鑑定對保險理賠影響之分析」，逢甲大學保險學系研究所論文，2004年。
6. 葉名山、林世淵，「事故鑑定芻型與理賠機制之研究」，中華民國運輸學會第19屆論文研討會，2004年。
7. 林豐福、張開國、張仲杰，「道路交通事故當事人特性分析之研究」，交通部運輸研究所，2004年。
8. 蔡垂銓，「汽車肇事責任鑑定制度之探討」，保險大道社，2003年。
9. 陳高村、廖信志，「事故鑑定準則之研擬與探討」，90年國際道路交通安全與執法研討會，2001年。
10. 周文生、陳蔚文，「道路交通事故肇事原因分析程序之研究」，88年道路交通安全與執法研討會，1999年。
11. 吳宗修，「非號誌化交叉路口事故責任鑑定原則之探討」，87年道路交通安全與執法研討會，1998年。
12. 陳繼堯，『汽車保險理賠論』，三民書局，1995年。
13. 林天來，『交通事故法律研究』，五南出版社，1992年。