

不同鑑定機關鑑定報告之分析與司法單位程度採信之比較分析

曾明理¹、黃鈺真²、葉名山³

摘要

每案之道路交通事故，經由不同鑑定機關鑑定，其鑑定原因結果會有所不同，亦為當事人所負肇事原因有不同答案，此現象長期存在。本研究將探討不同鑑定機關之鑑定結果差異性，及其差異程度。本研究以逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心(以下稱逢甲車鑑中心)101 年度至 105 年度鑑定案件資料庫共計 250 件作分析，統計各地區司法機關囑託之占比，比較車輛行車事故鑑定委員會(以下稱車鑑會)、車輛行車事故鑑定覆議會(以下稱覆議會)與逢甲車鑑中心鑑定結果相互差異比例，以及司法機關對於逢甲車鑑中心鑑定報告之採信程度，另歸納司法機關囑託逢甲車鑑中心之主要鑑定問題種類，並探究不同鑑定機關之差異。透過敘述性統計與卡方檢定，研究結果顯示車鑑會與覆議會之鑑定結果有差異 23%，逢甲車鑑中心與車鑑會之鑑定結果差異二個階層程度 2%，逢甲大學與覆議會之鑑定結果差異二個階層程度 2%，逢甲車鑑中心之鑑定結果於司法單位之判決有採用 82%。

關鍵字：道路交通事故鑑定、車輛行車事故鑑定委員會、車輛行車事故鑑定研究中心、肇事責任、肇事原因、司法交通事故鑑定

一、緣起

人類進入科技時代，生活大小事變得越來越便利，生活的腳步只有越來越快，致使可以加快生活調步的交通工具即為不可或缺的生活配備，造就臺灣機動車輛增長數量也隨之攀升，但交通教育不被重視，民眾在道路上互為學習對象，行人、駕駛者行為是與非形成不明確的現象，行車事故發生率也就大幅提升(表 1)。故時代的進步，帶給人民更多的便利，生活步調加快，同時，對生命財產安全造成威脅，社會成本負擔增加。觀

¹ 逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心鑑定助理(聯絡地址：臺中市西屯區文華路路 100 號，電話：04-24517250 轉 4690，E-Mail: cop18222@gmail.com)。

² 逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心鑑定助理(聯絡地址：臺中市西屯區文華路路 100 號，電話：04-24517250 轉 4690，E-Mail: tweety133966@gmail.com)。

³ 逢甲大學運輸與物流學系教授(聯絡地址：臺中市西屯區文華路路 100 號，電話：04-24517250 轉 4690，E-Mail: msyeh@fcu.edu.tw)。

察歷年道路交通事故死傷人數，發現 A1 類死亡人數於民國 92 年計 2718 人，至民國 107 年計 1493 人持續下降，但 A2 類受傷人數於民國 92 年計 155,041 人，至民國 107 年計 427,402 人持續攀升，道路交通事故案件數於民國 92 年計 117,651 件，至民國 107 年計 318,858 持續增加，代表更多人經歷道路交通事故。

惟道路交通事故的發生常涉及到生命財產、醫療成本與社會資源的支出，而交通事故的肇事原因判定卻牽涉到許多複雜的主、客觀因素，且常受限於當時的專業知識、事故重建鑑定技術方法、法規及其他難以解釋(釐清)的原因而影響最後的判決。此外，過去亦常發生車鑑中心的判定報告與司法審判機關的認知不同而產生相當大的分歧(王冠斌，2019)。這樣的肇事原因結果對於鑑定的人員、事故當事人皆會產生不同程度的影響，如事故當事人對於車輛行車事故鑑定委員的專業性產生不信任感，而影響車輛行車事故鑑定報告的公信力。本研究將分析與探究過去的車輛行車事故鑑定結果，依不同單位鑑定判決有何差異。

表 1 道路交通事故死傷人數

單位 件：人	總 計			A1 類			A2 類	
年別	件數	死亡	受傷	件數	死亡	受傷	件數	受傷
民國92年	120,223	2,718	156,303	2,572	2,718	1,262	117,651	155,041
民國93年	137,221	2,634	179,108	2,502	2,634	1,248	134,719	177,860
民國94年	155,814	2,894	203,087	2,767	2,894	1,383	153,047	201,704
民國95年	160,897	3,140	211,176	2,999	3,140	1,301	157,898	209,875
民國96年	163,971	2,573	216,927	2,462	2,573	1,006	161,508	215,921
民國97年	170,127	2,224	227,423	2,150	2,224	983	167,977	226,440
民國98年	184,749	2,092	246,994	2,016	2,092	893	182,733	246,101
民國99年	219,651	2,047	293,764	1,973	2,047	774	217,678	292,990
民國100年	235,776	2,117	315,201	2,037	2,117	858	233,739	314,343
民國101年	249,465	2,040	334,082	1,964	2,140	862	247,501	333,220
民國102年	278,388	1,928	373,568	1,867	1,928	776	276,521	372,792
民國103年	307,842	1,819	413,229	1,770	1,819	793	306,072	412,436
民國104年	305,413	1,696	410,173	1,639	1,696	723	303,774	409,350
民國105年	305,556	1,604	403,906	1,555	1,604	715	304,001	403,191
民國106年	296,826	1,517	394,198	1,434	1,517	754	295,392	393,444
民國107年	320,315	1,493	428,049	1,457	1,493	647	318,858	427,402
【說明】道路交通事故分類自89年修改為： A1類「造成人員當場或24小時內死亡之交通事故」、A2類「造成人員受傷或超過24小時死亡之交通事故」								

資料來源：內政部警政署交通組

二、現況分析與文獻回顧

2.1 研究範圍

本研究以逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件之 101 年度至 105 年案件所建置資料庫為研究範圍，因進入司法程序分為刑事判決及民事判決，至少需要二至三年訴訟期，才有最終判決結果，且研究資料顯示，同樣一份鑑定報告書，不同法官所採用理由也有不一樣的情況。為能觀察案件經司法單位訴訟管道較完整流程，取 104 年度及 105 年案件較為齊全適當。逢甲車鑑中心其兩年間受理司法單位囑託鑑定案件中，其中包含歷年(103 年以前)補充鑑定案件及資料記載不完善之案件將其排除，擷取有效分析案件共 114 件。

2.1.1 肇事原因結果分類

將各鑑定機關之鑑定結果分為肇事原因、肇事主因(肇事次因)、同為肇事因素、無肇事因素、分析、無法釐清，共六種鑑定結果及調整肇責者，作為交叉比對條件，進一步來分析「車輛行車事故鑑定會」與「逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心」、「車輛行車事故鑑定覆議會」與「逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心」判定結果異同處，研究影響判定結果的原因，研究成果期盼可提供事故鑑定機關、警察單位、法院於事故調查研究上之參考，同時可避免後續的案例中因認知差異而造成當事人對於鑑定專業性產生不信任感。

2.1.2 囑託鑑定案件分析

本研究以逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件之 104 及 105 年度案件資料庫，分析不同鑑定機關之鑑定結果差異程度，將分為肇事原因、肇事主因(肇事次因)、同為肇事因素、無肇事因素、分析，共六種鑑定結果及調整肇責者，進一步來探討由法規基礎評判，科學方法分析影響判定結果的原因，期盼研究成果可提供事故鑑定機關、警察單位、法院於事故調查研究上之參考，降低鑑定結果差異程度。

2.2 國內車輛行車事故鑑定機關

臺灣各地區車輛行車事故鑑定會、覆議會共計有二十餘個，所組成委員成員不同，每年舉辦案件研討會交流時間不長，雖皆以道路交通相關法規作為鑑定基礎，但道路交通事故型態組成要件不一，包含天氣、路況、車輛速度、當事人避難反應等因素，很難產生一模一樣的道路交通事故發生過程，故鑑定觀點時有出入，當事人拿到兩種判定鑑定結果，自然希冀第三單位給予公允的判決，而進入司法單位訴訟程序中，卻也增加當事人心理上的負擔，造成司法資源的消耗。根據「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」第二條之規定，交通部公路總局各區監理所車輛行車事故鑑定會及直轄市政府車輛行車事故鑑定會（以下簡稱鑑定會）辦理行車事故鑑定業務。

2.2.1 車輛行車事故鑑定會

交通部公路總局各區鑑定會轄區範圍為竹苗區鑑定會、彰化縣區鑑定會、南投縣區鑑定會、嘉雲區鑑定會、屏澎區鑑定會、基宜區鑑定會、花東區鑑定會、金門縣區鑑定會、連江縣區鑑定會及覆議會。鑑定會受理行車事故鑑定案件以經警察機關處理，並經行車事故當事人或其繼承人或法定代理人、車輛所有人申請，或經現場處理機關移送、司法機關囑託為限。但下列案件不予受理鑑定：

1. 鑑定案件進入偵查或審判程序中，且非經司法機關囑託者。
2. 申請或警（憲）機關移送之案件距肇事日期逾六個月以上。但因天災或其他不可歸

責之事由而遲誤該期限者，不在此限。

3. 非屬道路交通管理處罰條例第三條第一款所指道路範圍之行車事故案件。
4. 已鑑定之行車事故案件。

2.2.2 車輛行車事故覆議會

根據「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法第十一條」之規定，當事人或其繼承人或其法定代理人、車輛所有人對於鑑定會所作鑑定意見有異議時，得向該轄區車輛行車事故鑑定覆議會申請覆議，對於鑑定覆議不得再申請覆議。覆議案件其已進入司法程序者，應向該管司法機關聲請轉送覆議會覆議。鐵公路混合性行車肇事案件鑑定事項，由交通部公路總局覆議會受理。另直轄市臺北市、新北市、桃園市、臺中市、臺南市、高雄市等 6 都，由該市覆議會受理。

2.2.3 學術鑑定研究中心

交通部自 92 年起以每年約 1 千 5 百萬元經費於交大、中央、逢甲與成大四所大學成立車輛行車事故鑑定研究中心以進行鑑定研究，除中央大學車輛行車事故鑑定研究中心已停止運作外，目前尚有中央警察大學及澎科大亦有參與鑑定研究。國內學術鑑定研究中心分別為：

1. 中央警察大學鑑識科學研究委員會。
2. 交通大學車輛行車事故鑑定研究中心。
3. 中央大學車輛行車事故鑑定研究中心。
4. 成功大學行車事故鑑定研究中心。
5. 逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心。
6. 澎湖科技大學行車事故鑑定研究中心。

逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心(以下稱逢甲車鑑中心)是在民國九十二年間參加交通部計畫甄選，獲選於中部成立「車輛行車事故鑑定研究中心」，隸屬於建設學院。因肇事鑑定分析涉及交通、車輛機械、後續保險理賠等各層面之問題，故逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心結合逢甲大學交通工程與管理學系、資訊工程學系、風險管理與保險學系、機械與電腦輔助科學系等多位不同專長老師，組合成跨領域研究之團隊。目前接受各地區司法單位委託辦理車輛行車事故鑑定工作為主要業務。

2.3 文獻回顧

現行車輛行車事故鑑定制度作業流程(圖 1)，除了當事人私下和解外，皆由警察機關依據交通事故處理辦法之規定，進行初步現場、勘驗蒐證與紀錄，填具「道路交通事故調查報告表」後建檔備查，因為道路交通事故處理辦法第 13 條規定：「道路交通事故案件當事人或利害關係人，得於下列期間向警察機關申請閱覽或提供相關資料：

1. 於事故現場得申請提供道路交通事故當事人登記聯單。
2. 於事故七日後得申請閱覽或提供現場圖、現場照片。
3. 於事故三十日後得申請提供道路交通事故初步分析研判表。

前項資料之閱覽應於警察機關之辦公處所為之，不得攜出或塗改增刪；警察機關得以複印或備份方式提供現場照片。申請提供資料所需費用，由申請人負擔。」，還需提供現場圖、照片、道路交通事故當事人登記聯單，以及道路交通事故初步分析研判表，

待當事人、保險公司或鑑定機關接受申請，由警察機關移送或受司法機關囑託後方進行事故之鑑定。

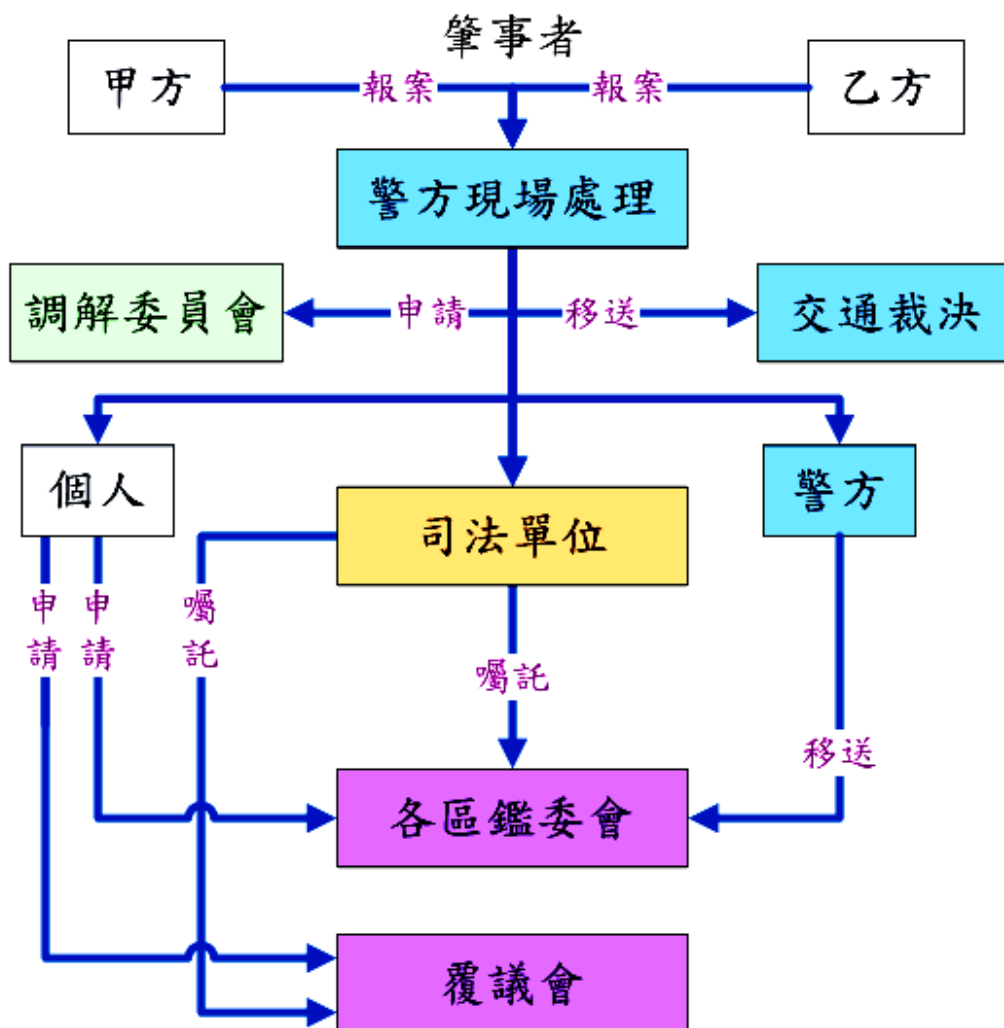


圖 1 交通事故處理流程

資料來源：監理服務網，事故鑑定->事故處理與鑑定->交通事故處理流程

2.3.1 國內鑑定制度

當事人為釐清肇事原因得依「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」之規定，向事故發生地之車輛行車事故鑑定委員會申請鑑定(圖 2)，車鑑會是執掌事故鑑定的法定機關，亦為專業鑑定人的意見，若當事人對於車鑑會的鑑定結果(或覆議結果)仍有疑義，表示行政上已經沒有救濟管道，需循司法訴訟管道，由法官做最後公正的判決，然其鑑定書結果還是可能會被法官採納。

每件車輛行車事故皆有獨立性，故進入司法單位訴訟程序，還可藉由學術鑑定中心以科學方法鑑定相關物證、參考證詞，作出鑑定意見書，供法官審理中參酌並作出公正的判決。

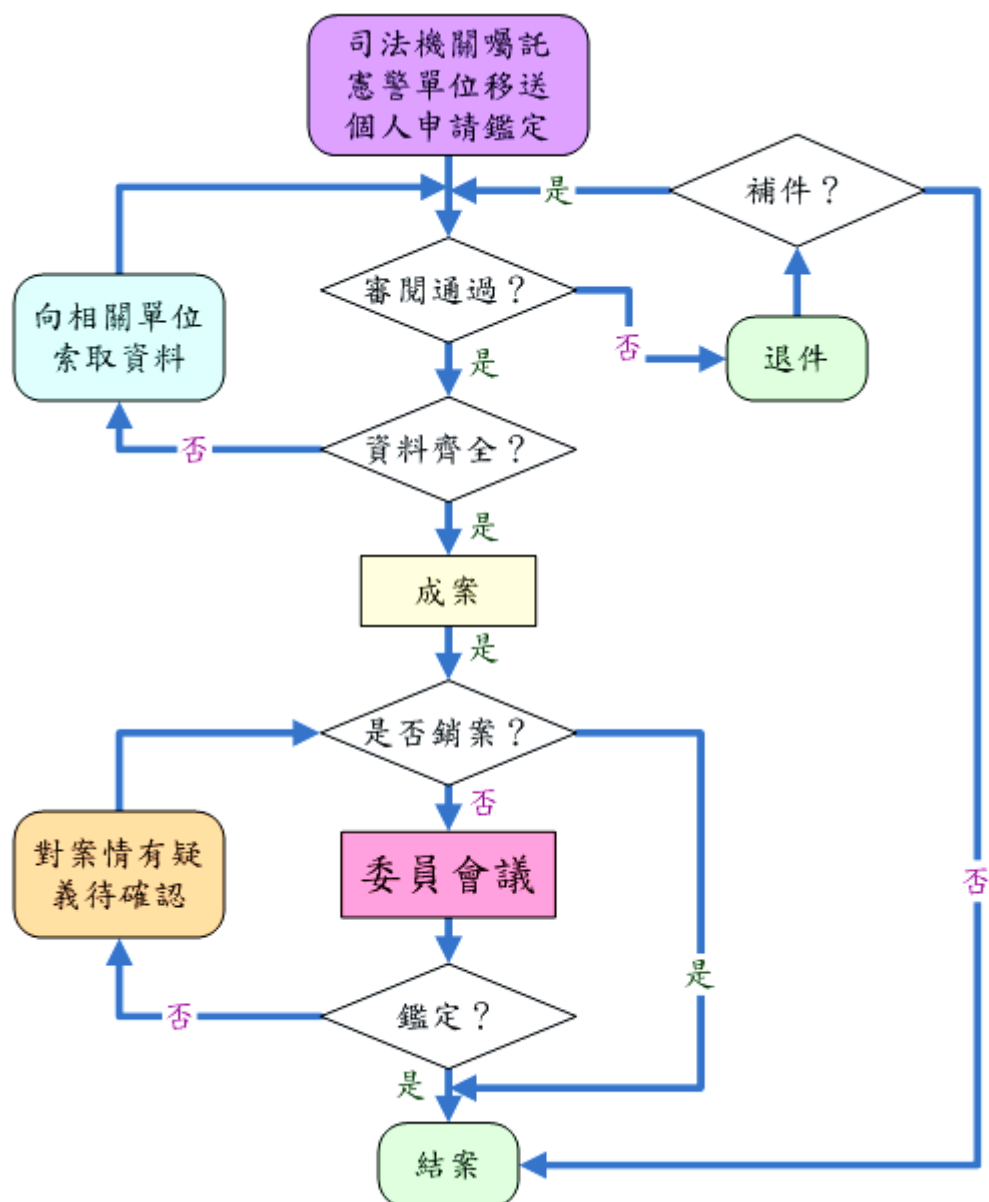


圖 2. 鑑定案件作業流程

資料來源：監理服務網，事故鑑定->事故處理與鑑定->鑑定案件作業流程

2.3.2 國外鑑定制度

在美國，鑑定工作是由鑑定證人進行，類似律師的工作，受雇於當事人為其辯護，而這些專家證人平日多隱藏在學校進行研計或在實務機關工作，並無類似我國鑑定會的組織，專家證人受雇於當事人提出鑑定報告或出席聽證會、陪審會議，偏向商業性質。

在英國，所有造成傷害的道路交通事故，英國警察單位皆必須提出事故發生主要原因的報告，警察單位必須到達事故發生現場。如果事故有嚴重傷亡，或生命遭受產生嚴重的威脅，或是有非常奇怪的矛盾時，在現場處理的警察需通知事故調查小組(Accident Investigation Unit; AIU)前來處理，該小組成員也是警察，並皆通過處理滑行痕跡記錄和其他跡證的特別訓練。他們可以選擇將卡車的速度記錄圖送至法庭審理，或將黑盒子的資料送至如 TRL 的代理單位做專業分析報告，警方證據被用來作為決定起訴的依據。

如果成為法庭案件，被告有權選擇雇用私人的交通事故鑑定師(accident investigator)來驗證警察單位所做的圖形和碰撞過程。在民事訴訟方面，亦即保險公司對於責任與金錢有爭議時，過程會較複雜。一般而言，如果交通事故非常嚴重，雙方都會利用自己的交通事故鑑定師(他們可能是退休的警察、工程師或法庭的科學家)進行溝通，他們會交換自己的報告，並提出他們同意和不同意的觀點，保險公司再決定和解或訴訟(張新立，2000)。

三、研究方法

3.1 敘述性統計與卡方檢定

敘述性統計是將所收集的研究資料進行整理用以展現出資料的分佈特性，例如資料的頻數分析、數據的集中趨勢分析、數據離散程度分析，以及一些基本的統計圖形。本研究則將呈現「車鑑會」、「覆議會」、「司法單位」以及「逢甲車鑑中心」鑑定結果的基本統計資料。

卡方檢定是用來探討列聯表中的列變數和行變數之間是否有關聯的統計方法，在本研究中列與行分別代表「車鑑會」與「逢甲車鑑中心」、「覆議會」與「逢甲車鑑中心」，在 $\alpha=0.05$ 的情況下，進行探討「車鑑會」與「逢甲車鑑中心」、「覆議會」與「逢甲車鑑中心」之鑑定結果是有統計上的顯著差異。

3.2 研究架構

本研究有逢甲車鑑中心 101 年度至 105 年度鑑定案件資料庫共 250 件可作分析，但在作細項分析研究，則擷取較新年度，104 年度及 105 年度鑑定案件資料庫。惟逢甲車鑑中心 106 年度至今之鑑定案件資料庫仍持續增加，但考量部分案件仍在訴訟中，未有司法判決結果，此類案件數量會影響統計比例，故暫不列入本研究目標。

分析逢甲車鑑中心鑑定案件資料庫於 104 年、105 年間受理司法單位囑託之鑑定案件，其中包含歷年(103 年以前)補充鑑定案件或資料記載不完善之案件將其排除，故鑑定案件之整理統計有效件數 114 件。

當事人鑑定結果有肇事原因、肇事主因、同為肇事因素、肇事次因、無肇事因素、分析、不予鑑定共七種，因道路交通事故鑑定通常有兩位或兩位以上之當事人，在一案件中，各當事人肇事原因比例分配是相對，所以本研究案件鑑定結果將其分類四種階層：相差一個階層、相差二個階層、相差三個階層及不予鑑定或僅分析(表 2)，例如：肇事原因(無肇事因素)與肇事主因(肇事次因)、肇事主因(肇事次因)與同為肇事因素，相差一個階層；肇事原因(無肇事因素)與同為肇事因素、肇事主因與肇事次因相差二個階層；肇事原因與肇事次因相差三個階層；其一鑑定機關不予鑑定或分析與另一件定單位有鑑定結果。再比對車輛行車事故鑑定會、覆議會及逢甲車鑑中心判決結果，作一研究分析。

惟司法單位囑託鑑定案件內容非屬逢甲車鑑中心之專業問題，例如：假設性當事人行為、當事人傷勢輕重與肇事行為關聯性等，以不收件方式處理，故逢甲車鑑中心鑑定結果分類中不列入無法釐清之項目。

表 2 研究架構分類

當事人鑑定結果	案件鑑定結果
肇事原因	相差一個階層
肇事主因	相差二個階層
同為肇事因素	相差三個階層
肇事次因	不予鑑定與分析或有鑑定結果
無肇事因素	
分析	
不予鑑定	

資料來源：本研究自行整理

3.3 受囑託各管轄區司法單位之案件數統計

根據 101 年度至 105 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件資料庫中，共有 346 件，但可符合本研究資料統計，僅有 250 件(表 3)，其原因如下：

1. 因早期保留資料技術不成熟，鑑定資料保存無法完整，亦為缺漏資料。
2. 於鑑定報告書完成後，發現新事證，當事人或法官再次函文補充鑑定，共 37 件。
3. 非屬道路交通管理處罰條例第三條第一款所指道路範圍之行車事故案件，依據車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法第 3 條，車鑑會不予受理鑑定，無鑑定資料記載。

四、分析結果與討論

4.1 鑑定結果比較

分析受囑託各管轄區司法單位之案件數統計，得知以受臺中地方法院囑託鑑定案件數最多，共 51 件，佔總件數比 20.48%，其次為桃園地方法院有 19 件，佔總件數比 7.63%；高雄地方法院有 19 件，佔總件數比 7.63%；及臺南地方法院有 17 件，佔總件數比 6.83%；其他各管轄區司法單位皆有囑託鑑定。因縣市合併改制後，目前有 6 直轄市、13 縣、3 市，各區法院作管轄調整，故表 1 已列管轄法院項目與現行編制有些不同。

表 3 逢甲車鑑中心受囑託各管轄區司法單位之案件數統計

管轄區 法院	高等 法院	高等 臺中 分院	高等 臺南 分院	高等 高雄 分院	高等 花蓮 分院	臺 北 地 方 法 院	士 林 地 方 法 院	基 隆 地 方 法 院	新 北 地 方 法 院	板 橋 地 方 法 院	桃 園 地 方 法 院	新 竹 地 方 法 院	苗 栗 地 方 法 院	臺 中 地 方 法 院	彰 化 地 方 法 院	南 投 地 方 法 院	雲 林 地 方 法 院	嘉 義 地 方 法 院	臺 南 地 方 法 院	高 雄 地 方 法 院	屏 東 地 方 法 院	宜 蘭 地 方 法 院	花 蓮 地 方 法 院	臺 東 地 方 法 院	金 門 地 方 法 院	總 計
年度	12	20	5	5	3	13	6	2	8	3	19	9	10	51	13	6	8	6	17	19	2	4	3	5	1	250
101	4	2					1				1			9					2	2					1	22
102	2	6	2			2	1		3	3	6	3	3	10	5	4	3	2	4	4		1	1	2		67
103	1	4	1	2		5	2		2		4	3	1	9	3			1	2	3	1	1	1	1		47
104	2	4		1	2	4	2	2	1		4	3	1	12	3		2	1	2	5	1		1	1		54
105	3	4	2	2	1	2			2		4		5	11	2	2	3	2	7	5		2		1		60

資料來源：本研究自行整理

4.2 車鑑會與覆議會之鑑定結果比較

根據 104 年度與 105 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件資料庫中，一案件有車鑑會與覆議會鑑定結果資料共 95 件。車鑑會與覆議會鑑定結果相同有 74 件，佔總件數比 77%；車鑑會與覆議會鑑定結果有差異有 21 件，佔總件數比 22%。鑑定結果有差異之原因，概略整理。

1. 跡證不全，肇事實情不明。
2. 僅依當事人證詞判斷肇事過程。
3. 僅依單方當事人證詞判斷。
4. 僅說明適用法規，不予鑑定結果。
5. 肇事行為判斷觀點不同，例如：轉彎車與直行車之路權比重、超速認定等。

4.3 逢甲車鑑中心鑑定與車鑑會、覆議會之鑑定結果比較

根據 104 年度至 105 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件中與車鑑會、覆議會之鑑定結果鑑定結果分析比較。

4.3.1 以 104 年度逢甲車鑑中心鑑定案件資料庫

1. 與車鑑會之鑑定結果比較

根據 104 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件中，車鑑會之鑑定結果分為肇事原因 100%(無肇事因素)、肇事主因 70% (肇事次因)、同為肇事因素 50%、分析、不予鑑定，共五種鑑定結果，逢甲車鑑中心鑑定結果分為肇事原因(無肇事因素)、肇事主因(肇事次因)、同為肇事因素、分析、調整肇責者，共五種鑑定結果。有效分析鑑定案件共 54 件(表 4)。

依兩單位鑑定結果比較統計(表 5)，鑑定結果不變有 22 件，佔總件數比率 41%；鑑定結果相差一個階層有 13 件，佔總件數比率 24%；鑑定結果相差二個階層有 2 件，佔總件數比率 4%；車鑑會有鑑定結果，逢甲車鑑予以分析有 4 件，佔總件數比率 7%；車鑑會不予鑑定，逢甲車鑑有鑑定結果有 13 件，佔總件數比率 24%。

不同鑑定機關鑑定報告之分析與司法單位程度採信之比較分析

表 4 104 年度逢甲車鑑中心與車鑑會鑑定結果比較

104年度							
逢甲大學 車鑑會	100%	70%	50%	分析	調整筆責者	件數	件數比例
	100%	70%	50%	分析	調整筆責者	件數	件數比例
100%	10	7	2	4		23	43%
	43.48%	30.43%	8.70%	17.39%			
	7.24	8.94	2.56	3.41	0.85		
	02、04、18、23、30、32、36、43、48、50	05、19、21、24、31、39、47	09、15	27、42、44、52			
70%	1	10	1		2	14	26%
	7.14%	71.43%	7.14%		14.29%		
	4.41	5.44	1.56	2.07	0.52		
	16	01、03、10、25、28、33、34、41、49、53	07		26、38		
50%		2	2			4	7%
		50.00%	50.00%				
	1.26	1.56	0.44	0.59	0.15		
		17、46	08、45				
分析		1				1	2%
		100.00%					
	0.31	0.39	0.11	0.15	0.04		
		29					
不予鑑定	6	1	1	4		12	22%
	50.00%	8.33%	8.33%	33.33%			
	3.78	4.67	1.33	1.78	0.44		
	11、12、14、20、22、37	35	06	13、40、51、54			
件數	54	17	21	6	8	2	54 100%

資料來源：本研究自行整理

表 5 104 年度逢甲車鑑中心與車鑑會鑑定結果比較統計

104 年度			
逢甲大學 車鑑會	兩單位鑑定結果不變	22	41%
	兩單位鑑定結果相差一個階層	13	24%
	兩單位鑑定結果相差二個階層	2	4%
	車鑑會有鑑定結果，逢甲車鑑予以分析	4	7%
	車鑑會不予鑑定，逢甲車鑑有鑑定結果	13	24%

資料來源：本研究自行整理

2. 與覆議會之鑑定結果比較

根據 104 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件中，覆議會之鑑定結果分為肇事原因 100%(無肇事因素)、肇事主因 70%(肇事次因)、同為肇事因素 50%、分析、不予鑑定，共五種鑑定結果，逢甲車鑑中心鑑定結果分為肇事原因(無肇事因素)、肇事主因(肇事次因)、同為肇事因素、分析，共四種鑑定結果。有效分析鑑定案件共 43 件(表 6)。

依兩單位鑑定結果比較統計(表 7)，鑑定結果不變有 19 件，占總件數比率 44%；鑑定結果相差一個階層有 7 件，占總件數比率 16%；鑑定結果相差二個階層有 1 件，占總件數比率 2%；車鑑會有鑑定結果，逢甲車鑑予以分析有 4 件，占總件數比率 9%；車鑑會不予鑑定，逢甲車鑑有鑑定結果有 12 件，占總件數比率 28%。

表 6 104 年度逢甲車鑑中心與覆議會鑑定結果比較[資料來源]

104年度							
逢甲大學 覆議會	100%	70%	50%	分析	調整筆責者	件數	件數比例
	8 47.06% 4.74 02、04、16、23、30、 32、36、50	4 23.53% 7.91 05、19、24、39	1 5.88% 1.98 09	4 23.53% 2.37 27、42、44、52		17	40%
100%		10 90.91% 5.12 01、10、21、25、28、 33、34、41、49、53	1 9.09% 1.28 07			11	26%
70%		2 66.67% 1.40 46、47	1 33.33% 0.35 45			3	7%
50%		1 100.00% 0.47 31				1	2%
分析		3 27.27% 5.12 12、22、37、48	2 18.18% 1.28 03、26、29	2 18.18% 1.53 08、15		11	26%
不予鑑定							
件數	43	12	20	5	6	0	43 100%

資料來源：本研究自行整理

表 7 104 年度逢甲車鑑中心與覆議會鑑定結果比較統計

104 年度			
逢甲大學 覆議會	兩單位鑑定結果不變	19	44%
	兩單位鑑定結果相差一個階層	7	16%
	兩單位鑑定結果相差二個階層	1	2%
	覆議會有鑑定結果，逢甲車鑑予以分析	4	9%
	覆議會不予鑑定，逢甲車鑑有鑑定結果	12	28%

資料來源：本研究自行整理

4.3.2 以 105 年度逢甲車鑑中心鑑定案件資料庫

1. 與車鑑會之鑑定結果比較

根據 105 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件中，車鑑會之鑑定結果分為肇事原因 100%(無肇事因素)、肇事主因 70%(肇事次因)、同為肇事因素 50%、分析、不予鑑定，共五種鑑定結果，逢甲車鑑中心鑑定結果分為肇事原因(無肇事因素)、肇事主因(肇事次因)、同為肇事因素、分析、調整筆責者，共五種鑑定結果。有效分析鑑定案件共 60 件(表 8)。

依兩單位鑑定結果比較統計(表 9)，鑑定結果不變有 24 件，占總件數比率 40%；鑑定結果相差一個階層有 12 件，占總件數比率 20%；鑑定結果相差二個階層有 1 件，占總件數比率 2%；車鑑會有鑑定結果，逢甲車鑑予以分析有 17 件，占總件數比率 10%；車鑑會不予鑑定，逢甲車鑑有鑑定結果有 6 件，占總件數比率 28%。

不同鑑定機關鑑定報告之分析與司法單位程度採信之比較分析

表 8 105 年度逢甲車鑑中心與車鑑會鑑定結果比較

105年度							
逢甲大學 車鑑會	100%	70%	50%	分析	調整筆責者	件數	件數比例
	7 33.33%	6 28.57%		8 38.10%	0	21	35.00%
100%	3.85	6.65	2.80	7.00	0.70		
	04、07、12、15、33、34、42	25、30、36、38、47、58		06、16、18、32、43、44、55、57			
70%	0	12	3	8	2	25	41.67%
	4.58	48.00%	12.00%	32.00%	8.00%		
		7.92	3.33	8.33	0.83		
		01、10、11、13、14、17、19、23、24、40、53、60	02、22、56	20、26、27、28、29、37、50、52	39、48		
50%	1	1	4	1		7	11.67%
	14.29%	14.29%	57.14%	14.29%			
	1.28	2.22	0.93	2.33	0.23		
	49	41	05、21、45、54	03			
分析				1		1	1.67%
				100.00%			
	0.18	0.32	0.13	0.33	0.03		
				59			
不予鑑定	3		1	2		6	10.00%
	50.00%		16.67%	33.33%			
	1.10	1.90	0.80	2.00	0.20		
	09、46、51		35	08、31			
件數	60	11	19	8	20	2	60 100.00%

資料來源：本研究自行整理

表 9 105 年度逢甲車鑑中心與車鑑會鑑定結果比較統計

105 年度			
逢甲大學 車鑑會	兩單位鑑定結果不變	24	40%
	兩單位鑑定結果相差一個階層	12	20%
	兩單位鑑定結果相差二個階層	1	2%
	車鑑會有鑑定結果，逢甲車鑑予以分析	17	10%
	車鑑會不予鑑定，逢甲車鑑有鑑定結果	6	28%

資料來源：本研究自行整理

2. 與覆議會之鑑定結果比較

根據 105 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件中，覆議會之鑑定結果分為肇事原因 100%(無肇事因素)、肇事主因 70%(肇事次因)、同為肇事因素 50%、分析、不予鑑定，共五種鑑定結果，逢甲車鑑中心鑑定結果分為肇事原因(無肇事因素)、肇事主因(肇事次因)、同為肇事因素、分析、調整筆責者，共五種鑑定結果。有效分析鑑定案件共 52 件(表 10)。

依兩單位鑑定結果比較統計(表 11)，鑑定結果不變有 23 件，占總件數比率 44%；鑑定結果相差一個階層有 11 件，占總件數比率 21%；鑑定結果相差二個階層有 1 件，占總件數比率 2%；車鑑會有鑑定結果，逢甲車鑑予以分析有 13 件，占總件數比率 25%；車鑑會不予鑑定，逢甲車鑑有鑑定結果有 4 件，占總件數比率 8%。

表 10 105 年度逢甲車鑑中心與覆議會鑑定結果比較

105年度							
逢甲大學 覆議會	100%	70%	50%	分析	調整肇責者	件數	件數比例
	7 31.82% 3.38 04、07、12、15、33、 34、49	5 22.73% 7.62 25、36、38、47、58	1 4.55% 2.54 35	9 40.91% 7.19 03、16、18、20、32、 43、52、55、57	1.27		
100%		11 55.00% 6.92	2 10.00% 2.31	4 20.00% 6.54	3 15.00% 1.15	20	38.46%
70%							
50%		1 25.00% 0.62	3 75.00% 0.46			4	7.69%
分析				2 100.00% 0.31		2	3.85%
不予鑑定		1 25.00% 0.62		2 50.00% 1.31		4	7.69%
件數	52	8	18	6	17	3	52 100.00%

資料來源：本研究自行整理

表 11 105 年度逢甲車鑑中心與覆議會鑑定結果比較統計

105 年度			
逢甲大學 覆議會	兩單位鑑定結果不變	23	44%
	兩單位鑑定結果相差一個階層	11	21%
	兩單位鑑定結果相差二個階層	1	2%
	覆議會有鑑定結果，逢甲車鑑予以分析	13	25%
	覆議會不予鑑定，逢甲車鑑有鑑定結果	14	8%

資料來源：本研究自行整理

4.4 司法單位採用鑑定報告意見型態

根據 104 年度及 105 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件，有效分析之鑑定案件共 114 件，於司法院法學資料檢索系統中查詢判決書。

統計判決書之事實與理由論述中，對於逢甲車鑑中心鑑定報告有採用共 94 件，占總件數比率 82%；不採用共 4 件，占總件數比率 3%；查無資料共 16 件，占總件數比率 14% (表 12)。其中，查無資料的因素是司法訴訟過程中，於檢察署調查階段囑託逢甲車鑑中心鑑定，鑑定報告完成後，檢察署若以不起訴結論，在司法資料庫中即查無相關判決書；司法資料庫未記載完整，查無相關判決書；於司法訴訟過程中，即完成判決結果前，當事人已庭外達成和解，則不需判決書。

表 12 104 年度司法單位判決書採用鑑定報告意見型態分析

司法單位採用	司法單位不採用	無司法單位判決書
94	4	16
82%	4%	14%

資料來源：本研究自行整理

綜上，在司法單位進行判決之前，會先一一審視各鑑定機關之鑑定理由考量是否全面、當事人行為在當下行為是否合乎法規規範要求及對等，所以，在這類案件中，可以再次檢視並檢討，有助判定鑑定結果之準確性。

4.5 受司法單位囑託鑑定重點分析

發生道路交通事故時，當事人用自己的視角看著肇事過程，事後用自己的想法套入，再陳述肇事經過，成為單一方面的證詞，至於表達的意思，對於警方做筆錄的理解是否一樣，還有待討論。在沒有科學器材佐證時，如行車紀錄器、行車紀錄影像或監視器等，雙方當事人陳述肇事經過，就是互相比對陳述是否屬實，然當事人因受傷、死亡而無法表達，亦或受到驚嚇忘記，還有故意隱匿，事故鑑定只能依據警方搜集相關物證與單一當事人、證人陳述肇事過程，若可採集物證不夠證明事證，肇事過程無法重建，肇事原因也難以釐清。

過去的交通方面教育未完善，對於交通相關知識了解程度不同，在表達陳述方面，會有缺落，用錯專業名稱，詞不達意，如標誌、標線、號誌的意思不了解，車輛速度的形容差異等，造成當事人對於肇事原因各持己見，事後和解的機會大幅降低。

經過車鑑會、覆議會鑑定責任異同，及相關事證不足的情況下，如肇事後車輛移動、無肇事過程影像、各方當事人陳述有差異等，進入司法程序後，除了肇事原因(肇事比例)及肇事原因的釐清，法官會因肇事原因的多寡輕重調整肇事原因比例，所以行車動態(如車輛行駛哪個車道、是否已過路口中心)；車輛速度(如超速)、碰撞點(如碰撞地點在哪個車道、車輛碰撞部位)、反應時間(如當事人是否可預見對方、是否足夠時間作閃煞行為)、模擬肇事過程、其他(如施工擺放設施位置是否適當、刮地痕如何形成及樣態說明、是否違背道路交通法規、雨天道路路面摩擦係數、車損形成、車輛如何擦撞、碰撞接觸部位、車輛是否跨越雙黃線、碰撞力道是否致車輛推上人行道、未雙手握方向盤駕駛是否適當、是否輾壓當事人、當事人受傷程度影響，以上皆為法官得心證前，所要釐清的問題。

根據 104 年度受司法單位囑託鑑定案件總共 57 件作為分析資料(因 105 年度資料庫多數未記錄)，一囑託案件會有多個鑑定重點待釐清，故分析鑑定重點以複選為基礎計算，計算公式如下：

比率=鑑定重點件數÷鑑定案件總件數(57 件)

發現司法單位囑託鑑定重點(表 13)以肇事原因(肇事比例)佔 57.89%及肇事原因 40.35%為主，且肇事原因分配比例呈現 90%比 10%、75%比 25%、65%比 35%，都有實例判決結果，後續影響就是當事人的賠償金額、刑期的輕重。其次，車速(超速)佔 15.78%；行車動態(哪個車道、是否過路口中心)佔 10.52%；碰撞地點佔 7.01%；反應時間(足夠時間避難、可預見)佔 7.01%；模擬過程佔 1.75%；其他佔 17.54%。

表 13 受司法單位囑託鑑定重點分析

鑑定重點	件數	比率
肇事原因(比例)	33	57.89%
肇事原因	23	40.35%
行車動態 (哪個車道、是否過路口中心)	6	10.52%
車速(超速)	9	15.78%
碰撞地點	4	7.01%
反應時間 (足夠時間避難、可預見)	4	7.01%
模擬過程	1	1.75%
其他	10	17.54%

五、結論與建議

5.1 結論

1. 根據卡方檢定取 $\alpha=0.05$ 的情況下，在本研究中列與行分別代表「車鑑會」與「逢甲車鑑中心」；「覆議會」與「逢甲車鑑中心」，進行探討「車鑑會」與「逢甲車鑑中心」；「覆議會」與「逢甲車鑑中心」之鑑定結果是有統計上的顯著差異。
2. 根據 101 年度至 105 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件資料庫中，可符合本研究資料統計有 250 件。分析囑託之各管轄區司法單位案件數統計，得知以受臺中地方法院囑託鑑定案件數最多，共 51 件，佔總件數比 20.48%，其次為桃園地方法院有 19 件，佔總件數比 7.63%；高雄地方法院有 19 件，佔總件數比 7.63%，及臺南地方法院有 17 件，佔總件數比 6.83%，其他各管轄區司法單位皆有囑託鑑定案件。
3. 根據 104 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件中，與車鑑會之鑑定結果比較分析鑑定案件共 54 件。依兩單位鑑定結果比較統計，鑑定結果不變有 22 件，佔總件數比率 41%；鑑定結果相差一個階層有 13 件，佔總件數比率 24%；鑑定結果相差二個階層有 2 件，佔總件數比率 4%；車鑑會有鑑定結果，逢甲車鑑中心予以分析有 4 件，佔總件數比率 7%；車鑑會不予鑑定，逢甲車鑑中心有鑑定結果有 13 件，佔總件數比率 24%。
4. 根據 104 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件中，與覆議會之鑑定結果比較分析鑑定案件共 43 件。依兩單位鑑定結果比較統計，鑑定結果不變有 19 件，佔總件數比率 44%；鑑定結果相差一個階層有 7 件，佔總件數比率 16%；鑑定結果相差二個階層有 1 件，佔總件數比率 2%；車鑑會有鑑定結果，逢甲車鑑中心予以分析有 4 件，佔總件數比率 9%；車鑑會不予鑑定，逢甲車鑑中心有鑑定結果有 12 件，佔總件數比率 28%。
5. 根據 105 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件中，與車鑑會之鑑定結果比較分析鑑定案件共 60 件。依兩單位鑑定結果比較統計，鑑定結果不變有 24

件，占總件數比率 40%；鑑定結果相差一個階層有 12 件，占總件數比率 20%；鑑定結果相差二個階層有 1 件，占總件數比率 2%；車鑑會有鑑定結果，逢甲車鑑中心予以分析有 17 件，占總件數比率 10%；車鑑會不予鑑定，逢甲車鑑中心有鑑定結果有 6 件，占總件數比率 28%。

6. 根據 105 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件中，與覆議會之鑑定結果比較分析鑑定案件共 52 件。依兩單位鑑定結果比較統計，鑑定結果不變有 23 件，占總件數比率 44%；鑑定結果相差一個階層有 11 件，占總件數比率 21%；鑑定結果相差二個階層有 1 件，占總件數比率 2%；車鑑會有鑑定結果，逢甲車鑑中心予以分析有 13 件，占總件數比率 25%；車鑑會不予鑑定，逢甲車鑑中心有鑑定結果有 4 件，占總件數比率 8%。
7. 根據 104 年度與 105 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件資料庫中，一案件有車鑑會與覆議會鑑定結果資料共 95 件。車鑑會與覆議會鑑定結果相同有 74 件，佔總件數比 77%；車鑑會與覆議會鑑定結果有差異有 21 件，佔總件數比 22%。
8. 根據 104 年度及 105 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件共 114 件。司法單位有採用共 94 件，占總件數比率 82%；不採用共 4 件，占總件數比率 3%；查無資料共 16 件，占總件數比率 14%。
9. 根據 104 年度及 105 年度逢甲車鑑中心受司法單位囑託鑑定案件總共 57 件作為分析資料(因 105 年度資料庫多數未記錄)，一囑託案件會有多個鑑定重點待釐清，故分析鑑定重點以複選為基礎計算。
 - (1)肇事責任(肇事比例) 共 33 件，佔 57%。
 - (2)肇事原因共 23 件，佔 40%。
 - (3)行車動態(哪個車道、是否過路口中心)共 6 件，佔 10%。
 - (4)車速(超速)共 9 件，佔 15%。
 - (5)碰撞地點共 4 件，佔 7%。
 - (6)反應時間(足夠時間避難、可預見) 共 4 件，佔 7%。
 - (7)模擬過程共 1 件，佔 1%。
 - (8)其他共 10 件，佔 17%。

5.2 建議

1. 根據本研究車鑑會與覆議會鑑定結果有差異佔總件數比例 22%，其差異原因為跡證不全，肇事實情不明；僅依當事人證詞判斷肇事過程；僅依單方當事人證詞判斷；僅說明適用法規，不予鑑定結果；肇事行為判斷觀點不同，例如：同行向兩車碰撞，該認定兩車關係為轉彎車與直行車，亦或前車與後車，其適用法規不同，影響肇事原因比重分配；超速認定等。建議在相關研討會中，是否能提出解決良方，取得共識，降低鑑定結果差異性。
2. 本研究檢視司法單位判決書不採用逢甲車鑑中心鑑定報告佔總件數 4%。因司法單位進行判決之前，會審視各鑑定單位之鑑定理由考量是否整體考量、當事人行為在當下行為是否合乎法規要求及對等，加上國內刑事訴訟法不採強制鑑定制度，有關車禍肇事責任之鑑定意見，僅係供法院審判之參考，本無絕對拘束

法院之效力，且法規規範有所不足之處或交通部函釋不夠普及，造成考量肇事因素不同，判決看法不一，例如路口路權加上肇事前超速；車輛輪胎壓線；注意義務該做到何種程度等。建議相關案件可於相關研討會中，加以檢討討論，有助類似案件判定鑑定結果之一致性。

參考文獻

- 王秉鈞(1995)，「個案研究法在企業管理上之應用與評鑑」，第一屆管理學術定性研究方法研討會論文集。
- 交通部公路總局(2013)，車輛行車事故鑑定及覆議作業績效改進與評鑑準則訂定之研究服務建議書。
- 吳宗修(1998)，「非號誌化岔路口事故責任鑑定原則之探討」，八十七年道路交通安全與執法研討會，頁 279-287。
- 吳宗修、鄒宗山、吳俊良(2014)，交通事故重建之證據量化探討。交通學報，第 14 卷第 2 期，頁 221-234。
- 吳承學、王昌國、何克凡(2011)。民事訴訟法第 277 條舉證責任之研究。司法新聲，第 98 期，頁 79-97。
- 吳家麟(2014)，不同鑑定單位肇事責任差異性之研究，逢甲大學運輸科技與管理學系碩士論文。
- 李建鋒(2019)，車輛行車事故肇事責任分配之研究-過失問題論述體系暨鑑定審查流程之提出，國立雲林科技大學科技法律研究所碩士論文。
- 李樑堅、李水儀、李瑞南、林龍霄(2005)，「交通事故肇事鑑定處理品質民眾認知分析及改善策略之研究—以高雄市政府警察局交通警察大隊為例」，九十四年道路交通安全與執法研討會，頁 313-331。
- 林傑斌、林川雄、劉明德(2004)，SPSS12 統計建模與應用實務，博碩文化有限公司。
- 周宏彥、林慶福、林湘婷、姚宛欣(2006)，「肇事鑑定爭議事件與肇事重建所需事證分析」，車輛行車事故鑑定技術研討會。
- 秦長禮(2011)，「行車事故鑑定案臺灣省覆議會與各地區鑑定會意見差異性之研究」，逢甲大學運輸科技與管理學系碩士班碩士論文。
- 陳高村(1998)，「不同碰撞型態行為肇事原因分析與責任鑑定」，八十七年道路交通安全與執法研討會」，頁 267-278。
- 陳高村、廖信智(2001)，「事故鑑定準則之研擬與探討」，九十年國際道路交通安全與執法研討會。
- 張新立、吳宗修、何昶駕、吳舜丞、郭承瑋 (2000)，「從我國專業證照制度探討行車事故鑑定師證照之定位」，八十九年道路交通安全與執法研討會，頁 177-188。
- 陳婉郁(2004)，無號誌且無幹支道區分路口橫向碰撞事故責任鑑定之統計分析及模式建構，頁 232。
- 陳品宏(2005)，自我組織特徵映射圖網路應用於肇事鑑定之決策支援系統，逢甲大學交通工程與管理學系碩士班碩士論文。
- 詹丙源及陳英智(2012)，道路交通事故現場管制與跡證蒐集之探討，101 年道路交通安全與執法研討會，頁 199-210。

陳景堂(2004)，統計分析 SPSS for Windows 入門與應用，儒林圖書公司。

張紹勳(2004)，研究方法，滄海書局。

司法院法學資料檢索系統裁判書查詢，上網日期：2020 年 01 月 09 日，檢自 <https://law.judicial.gov.tw/FJUD/default.aspx>。

監理服務網交通違規相關資訊>車輛行車事故鑑定查詢，上網日期：2020 年 01 月 09 日，檢自 <https://www.mvdis.gov.tw/>。

監理服務網事故鑑定>事故處理與鑑定，上網日期：2020 年 01 月 09 日，檢自 <https://www.mvdis.gov.tw/m3-emv-vil/cac/process/accident>。

