

探討鑑定意見對法院裁判的影響-以同一車道且同 向行駛之二車輛事故個案為例

吳俊良 Chun-Liang Wu¹

曲 栩 Xu Qu²

吳艾芸 Ai-Yun Wu³

摘 要

車輛行車事故鑑定委員會依法提供鑑定意見，鑑定意見書的內容包含肇事經過、駕駛行為、佐證資料、路權歸屬、法規依據、鑑定意見等項目，能協助當事人及事實審判者理解這件行車事故相關的各項事項；至於，在司法訴訟過程中，事實審判者是否採用鑑定意見書的內容，則出現：全部採用、部分採用、部分採用並部分不認同等三種情況，其中部分採用並部分不認同的情況，不認同的事實與理由，法院均會在判決中敘明。本個案發生於 105 年 7 月間，A 機車與 B 機車同在外側車道且同向行駛，而該車道地面繪設右轉弧形箭頭標線，B 車在右轉時，與 A 車發生碰撞，兩車駕駛人皆有受傷，A 車自承在 B 車右後方，A、B 兩車駕駛人互控傷害；在第一階段的司法訴訟，B 車駕駛人受不起訴處分而 A 車駕駛人受起訴，但 A 車駕駛人最終受無罪判決；A 車駕駛人依第一階段訴訟證據及判決結果，對 B 車駕駛人提出刑事告訴，開始第二階段訴訟。地檢署依據鑑定意見起訴 B 車駕駛人，A 車駕駛人對 B 車駕駛人民事起訴提出 20 萬元求償。研究者於此期間受理案件，與 B 車駕駛人共同研究案件內之各項證據，重建現場並研判肇責。研究結論：鑑定意見未依交通部之函示，導致法院審判時未能引用公路法規主管機關之通例解釋，甚至誤解路權規範之情事。期盼能提供鑑定社群或司法人員注意參考。

關鍵字：道路交通事故、鑑定意見、通例解釋

Keywords: Road Traffic accident(RTA), Identification, General explanation

¹ 財團法人夏山道路交通事故研究基金會研究組組長。

² 東南大學交通工程學院交通工程學系副主任，博士。

³ 國立交通大學運輸與物流管理學系碩士班研究生（聯絡地址：350 苗栗縣竹南鎮大埔里 19 鄰五福新村 96 號，電話：0974012643，E-mail: irenewu103@gmail.com)

一、前言

交通部公路總局及直轄市政府依據公路法第 67 條設立各區車輛行車事故鑑定委員會，為依法提供鑑定意見之單位，又依車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法第 8 條明訂鑑定意見書的內容應包含肇事經過、駕駛行為、佐證資料、路權歸屬、法規依據、鑑定意見等項目；肇事原因之敘述方式，則明訂於第 8 條第 2 項，依當事人過失之輕重程度，區分為：無肇事因素、肇事次因、同為肇事因素、肇事主因等四種，僅為事故之發生，釐清責任次序，而未定責任比例。

鑑定意見之形成方式，依據車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法第 5 條、第 13 條規定，各區鑑定會及覆議會均採取委員合議制，鑑定意見須經出席委員過半數之同意，鑑定意見為多數決結果（吳林源等，2007）。又由於鑑定意見雖屬機關鑑定，但為委員會委員之多數決結果，交通部公路總局或直轄市政府等管理機關，對於鑑定會或覆議會所做成之鑑定意見，並未參與意思表示，因此，製發鑑定意見之行政行為，僅限於認知表示之觀念通知，而非屬行政處分（陳意，2013）；若有當事人不服鑑定、覆議意見或有所補充，僅能在法庭陳述意見（吳家慶，2016），並不能進行行政救濟。

而在司法訴訟程序，鑑定意見屬證據資料，能協助當事人及事實審判者理解本件行車事故相關各項事實，但對檢察官或法官等裁判者，並無拘束力。依據研究（吳家慶，2016）發現，有對同一份鑑定報告認定之事實，民事、刑事法庭分採不同意見或結論者。至於，在司法訴訟過程中，事實審判者是否採用鑑定意見書的內容，則出現：全部採用、部分採用、部分採用並部分不認同等三種情況，其中部分採用並部分不認同的情況，不認同的事實與理由，法院均會在判決書中敘明。

至於，裁判過程中，重要的歸責依據：路權（湯儒彥，2001），則有鑑定意見書上的「路權歸屬」可參，內容註明引用之道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則或道路交通標誌標線號誌設置規則等道路交通法規之內容，以為路權歸屬的依據。但是，路權並不只有法規上的概念，學者（陳高村，2002）詳盡說明：「路權（Right of Way）」為「道路交通主管單位為了提高道路使用效率與確保用路安全，根據道路交通原理藉由道路交通法規、交通管制設施，在一定空間或時間內，規範用路人使用道路的權利，積極的規範、指導用路人之用路行為，提高道路之使用效率與確保用路安全。」所以，當法院在審理個案、難以研判路權歸屬時，可以函詢中央道路交通主管機關交通部，以提供符合個案情境而全國一致性的通例解釋，維持法院做出公平、公正的裁判。

本個案發生於 105 年 7 月間，A 機車與 B 機車同在外側車道且同向行駛，而該車道地面繪設右轉弧形箭頭標線，B 車在右轉時，與 A 車發生碰撞，兩車駕駛人皆有受傷，A 車自承在 B 車右後方，A、B 兩車駕駛人互控傷害；在第一階段的司法訴訟，B 車駕駛人受不起訴處分而 A 車駕駛人受起訴；事故發生所在地鑑定會受法院囑託辦理鑑定，未按交通部對此「同一車道且同向行駛之二車輛事故」情境之路權函釋，而引用道路交通安全規則第 94 條第

3 項規定，認定 B 車「右轉彎未注意右後方來車」為肇事因素，A 車無肇事因素。最終導致 A 車駕駛人受無罪判決；A 車駕駛人依第一階段訴訟證據及判決結果，對 B 車駕駛人提出刑事告訴，開始第二階段訴訟。地方法院檢察署改變前案對「B 車無犯罪事實」之認定，而依據鑑定意見起訴 B 車駕駛人，A 車駕駛人對 B 車駕駛人提出民事起訴求償 20 萬元。研究者於此期間受理案件，與 B 車駕駛人共同研究案件內之各項證據，進行刑事與民事訴訟之準備。研究結論：鑑定意見未依交通部之函示，導致法院審判時未能引用主管機關針對公路法規之通例解釋，甚至發生誤解路權規範之情事。個案分析結果，期盼能提供鑑定社群或司法人員注意參考。

二、個案分析

2.1 案由

- 一、B 君於民國 105 年 7 月 6 日 14 時 55 分許，騎乘車牌號碼 000-XXX 號普通重型機車，沿某路七段最外側車道由南往北方向行駛，行經該路段與他路之交岔路口欲右轉他路時，適 A 君騎乘車牌號碼 YYY-000 號普通重型機車行駛於 B 君同向右後方，見狀煞車閃避不及，B 君騎乘之機車右後方車身與 A 君騎乘之機車車頭發生擦撞，致 A、B 兩人當場人車倒地，分別受有左膝擦挫傷、左大腳趾挫滅傷等體傷；
- 二、事故處理警察機關於 105 年 7 月 6 日製發道路交通事故初步分析研判表，以 A 君為第 1 當事人，註明可能之肇事原因為：涉嫌未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；B 君為第 2 當事人，可能之肇事原因為：尚未發現肇事因素；
- 二、案經雙方互相提出傷害之告訴，管轄地方法院檢察署於 106 年 1 月 25 日分別核予 B 君受不起訴處分而 A 君受起訴；A 君聲請再議，經高等法院檢察署於 106 年 2 月 20 日審核予以駁回；
- 三、A 君委任 L 律師為訴訟代理人進行訴訟，地方法院於 106 年 3 月 22 日囑託地區車輛行車事故鑑定委員會進行鑑定，該會於 106 年 5 月 2 日製作鑑定意見書，其鑑定意見為：A 君無肇事因素；B 君右轉彎未注意右後方來車，為肇事原因。法規依據為道路交通安全規則第 94 條第 3 項。地方法院再送該地區車輛行車事故鑑定覆議委員會進行覆議，該會於 106 年 7 月 13 日製作鑑定覆議意見書，其鑑定意見與路權歸屬、法規依據，均與鑑定會相同；
- 四、地方法院於 106 年 8 月 22 日宣判：A 君無罪，其理由除引用前述鑑定意見外，尚認定本件車禍所發生車道既非右轉車輛專用車道，告訴人係右轉車輛，被告則為直行機車，依道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 7 款規定，轉彎車應讓直行車先行，並且認定 B 君未開啟右側方向燈與事故之發生均有因果關係；
- 五、A 君依據地方法院判決，向地檢署提出告訴，地檢署於 107 年 4 月 13 日對 B 君提起公訴；A 君旋即向 B 君以刑事附帶民事起訴狀，向 B

君請求損害賠償 20 萬元。

2.2 主要爭議

- 一、B 君自稱於右轉前有顯示方向燈，為何法官認定他未開啟方向燈？
- 二、B 君自稱於右轉前確實使用後視鏡，為何看不到 A 君？
- 三、鑑定意見之「右轉彎未注意右後方來車」，並無法規依據，本件交通事故之路權研判究竟為何？。

2.3 主要證據

- 一、警察機關之道路交通事故現場圖（截圖如圖 1）、照片及初步分析研判表。
- 二、A 君、B 君在警詢及偵查中之供述。
- 三、某區車輛行車事故鑑定委員會鑑定意見書、某區車輛行車事故鑑定覆議委員會鑑定覆議意見書各 1 份（註：B 君於收到鑑定會開會通知單後，陳請變更期日，未獲同意）。

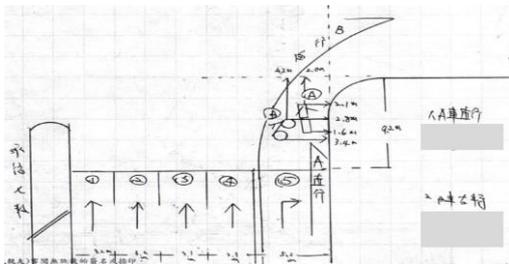


圖 1. 現場圖截圖



圖 2. 照片中之右側車燈並未開啟

2.4 爭議之辯證

- 一、B 君於右轉前有无開啟方向燈。
一審判決：觀之卷附現場照片 B 車之右側車燈並未開啟（如圖 2），是告訴人 B 君上開所陳，顯屬不實，難以採信。B 君之證據辯證如下：
(一) B 君未開啟方向燈。
 1. 現場照片：照片中 B 車之右側方向燈未顯示燈光。
 2. 檢察官之起訴文書：A 君於第一次偵查中之指訴。
 3. 鑑定意見書：A 君於鑑定會指陳「B 君於右轉前未開啟方向燈」。
(二) B 君有開啟方向燈。
 1. B 君警訊筆錄：於向右轉彎前有開啟方向燈（即右側車燈）。

2. B君警訊筆錄：B君在事故現場人行道上，有與A君確認B君有開啟右側方向燈，A君並未質疑。

3. 依據補充證據：現場照片不能證明B君未開啟方向燈，其原因如下：

(1) 系爭照片之曝光條件。B君查得網路資料：依夏日白晝使用相機快門得以1/60秒為度；又依維基百科敘明：汽車方向燈閃爍頻率每分鐘在60次以上、120次以下。

(2) 依據系爭照片之曝光條件，B車方向燈連續不斷明滅閃爍，若相機在拍攝時快門僅有1/60秒，極可能發生在右側車燈減暗時取照；亦即照片中之右側車燈未開啟，並不表示B君未顯示方向燈。

(3) 綜上，若是不刻意取證拍照，現場照片不能證明B君未開啟方向燈。

4. 檢察署之認定：A君雖指訴B君右轉未打方向燈，惟此為B君所否認。而現無監視錄影，業經檢察官調查，檢察官已盡相當之調查能事；A君指摘車禍當時是否有路人目擊或其他經過車輛之行車影像紀錄器攝得案發經過，原檢察官並未詳查云云，實屬不符比例原則之要求。

5. A君在警訊時未提「B車未開啟右側車燈」，檢察官偵查中，開始堅持主張，與常理未合。

(三) 辯證結果：B君有開啟方向燈之可能性較高。

二、B君於右轉前使用後視鏡，能不能觀察到後方A車。

一審判決：B君騎乘B車於其開始右轉之動作前，並未注意其右後方之A車，且於碰撞前半秒聽見後方非被告之其他用路人驚叫，顯見其右轉過程中疏於持續注意同向後方車輛之行進動態，即逕自右轉，造成後方行進中車輛不及閃避。亦即：B君於右轉過程中應持續注意同向後方車輛之行進動態。B君之證據辯證如下：

(一) B君有使用後視鏡，應能看到並注意後車動態。

1. B君警訊筆錄：我有看後照鏡，但沒看到來車。

2. 檢察官之起訴文書：B君承認「我有看後照鏡，但沒看到來車」，故被鑑定會認定「右轉彎未注意右後方來車」。

(二) B君有使用後視鏡，不一定能看到後車或持續注意其動態。

1. B君警訊筆錄：我有看後照鏡，但沒看到來車。

2. 依據補充證據：經B君查詢財團法人車輛研究測試中心（以下簡稱車輛中心，ARTC）官網文章「環視左右瞻前顧後－靈活使用機車後視鏡」略以：「騎乘機車時的視野範圍大致如上圖二所示，簡單的以顏色來區分可以更加了解騎士與後視鏡及死角範圍的相對關係，當機車騎士看著正前方的時候，兩眼視野範

圍加起來可以擁有以騎士為圓心前方約 180 度的視野範圍，也就是安全的綠色區塊，而警戒的黃色區塊是騎士沒有轉頭時，僅利用後視鏡反射得到的視野範圍，警示的紅色區塊則是實際上看不到，但機車騎士會誤以為沒有任何物體的死角範圍，需要使用後視鏡及騎士轉頭來輔助。」，說明機車騎士使用後視鏡時，確實有看不到後方車輛的可能性，至於騎士「戴安全帽」「轉頭」能不能消除全部紅色區塊，則無進一步的說明。

(三)辯證結果：B君於轉彎前使用後視鏡，有可能看不到後車或持續注意其動態。

三、本件交通事故之路權研判。

(一)一審判決認定：

- 1.認定略以：顯見B君疏於持續注意同向後方車輛之行進動態，於A君已駛近其後方之際，仍逕自右轉，隨即事故發生引用，而引用「道路交通安全規則第94條第3項」規定。
- 2.判決引用「道路交通安全規則第102條第1項第7款」「轉彎車應讓直行車先行」規定，認以：本件車禍所發生車道既非右轉車輛專用車道，告訴人係右轉車輛，被告則為直行機車，依道路交通安全規則第102條第1項第7款規定，轉彎車應讓直行車先行。

(二)B君之證據辨證如下：

1.鑑定會及覆議會之鑑定意見。

- (1)以A君無肇事因素，而B君「右轉彎未注意右後方來車」為肇事因素。
- (2)鑑定意見書、伍、肇事分析、(四)相關法規：道路交通安全規則第94條第3項。
- (3)均以B君「碰撞前我沒看到對方」為肇事責任。依鑑定覆議意見書(第3頁第1行)「雙方車車損狀況為A車前車頭撞損、B車右側車身撞痕，另參酌B車詢問筆錄略以：『碰撞前我沒看到對方』是以研判B車係右轉彎車，惟其於右轉過程中疏於持續注意同向車輛之行駛動態，逕自右轉方致與A車發生碰撞而肇事；是以，B車『右轉彎未注意右後方來車』為肇事原因。」。

2.檢察官之起訴文書：B君承認「我有看後照鏡，但沒看到來車」，故被鑑定會認定「右轉彎未注意右後方來車」。

3.道路交通事故初步分析研判表：其中初步分析研判之肇事原因：A君「涉嫌未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」(註：道路交通安全規則第94條第3項)，而B君尚未發現肇事因素。

4.交通部之通例函釋

- (1) 交通部 98 年 2 月 5 日交路字第 0980017407 號函「略…如二汽車係前後於同向同一車道行駛，前後車係應依同規則第 94 條規定行駛，其行駛至交岔路口之行車秩序，並無前車轉彎時應禮讓後車直行之規定…」。
- (2) 交通部 98 年 7 月 3 日交路字第 0980040138 號書函「略…如汽車係於同一車道行駛，則其前後車之行車秩序，係應遵守同規則第 94 條第 1 項之規定…」。
- (3) 交通部 101 年 4 月 25 日交路字第 1010413264 號函「略…有關…同向同一車道行之二車輛行駛規定乙案…查道路交通安全規則第 94 條第 1 項已明文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，爰於…本部 98 年 7 月 3 日交路字第 0980040138 號函說明二後段，已明確說明略以：『致如汽車係於同一車道行駛，則其前後車之行車秩序，係應遵守同規則第 94 條第 1 項之規定』，亦即同向同車道行駛之前後二汽車，並不生轉彎車應讓直行車之疑義課題…」。
- (4) 交通部 101 年 10 月 30 日交路字第 1010034980 號函「略…所詢同一車道且同向行駛之二車輛，其前後車之行車秩序，於本部 98 年 2 月 5 日交路字第 0980017407 號函…說明三及 98 年 7 月 3 日交路字第 0980040138 號函…說明二已明確說明係應遵守同規則第 94 條第 1 項規定，並不生同條第 1 項第 7 款『轉彎車應讓直行車先行』之疑義課題…」。
- (5) 交通部 103 年 7 月 2 日交路字第 1030018987 號函「略…有關二機車前後行駛於同一車道臨近交岔路口時，前車如擬轉彎是否應禮讓後方直行車先行事宜乙案…查依道路交通管理處罰條例第 3 條第 8 款釋義規定，汽車係包括機車，次按道路交通安全規則第 2 條第 2 項規定，該規則如同一條文或相關條文就機車另有規定者，所指『汽車』方為除機車以外四輪以上之車輛，復依同規則第 94 條第 1 項所為之規定，係汽車在同一車道行駛時，其前後車行車秩序之規範，同條並無另就機車有不同之規定，爰本案所述二機車前後行駛於同一車道時，自應遵守上述同一車道前後車之行車秩序規定…本部 98 年 2 月 5 日交路字第 0980017407 號函說明三及 98 年 7 月 3 日交路字第 0980040138 號函說明二後段等之內容，即係說明上開規則規定之情形…另有關於道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 7 款『轉彎車應讓直行車先行』之規定部分…此外，行駛於同一車道之車輛，後車如欲超越前車，則係應遵守同規則第 101 條相關超車之規定…」。

5. 辯證結果：以本事故同一車道且同向行駛之二車輛事故之境，其路權之研判，後車有第 94 條第 1 項「應保持隨時可以

煞停之距離」、第 3 項「應注意車前狀況及兩車並行之間隔」及第 101 條相關超車之規定義務，不生第 102 條第 1 項第 7 款「轉彎車應讓直行車先行」之疑義課題。

四、本件事故之碰撞過程

(一)證據說明與推論

1.證據之法庭外筆錄

- (1) A 君：我們兩車在同一個車道，約保持半公尺距離，對方約在我左前方 3 公尺。…要右轉…，我就緊急煞車，兩台車子就在斑馬線上擠在一起，但雙方機車沒有跌倒不過兩台車擠得很緊無法分開，所以對方將他車輕輕放到地上，我從我右側把機車往前推 1 公尺停車。兩台機車沒有碰到，是我的左膝蓋碰到對方車右方椅墊下方裝飾板，所以該裝飾板有傷痕，我的膝蓋破皮。…時速 40 公里。…，對方好像要路邊停車，幾乎是 90 度，我們兩車就擠在一起。
- (2) B 君：對方從我的右後方，其左前車頭與我右後車尾發生碰撞…。當時同向右手邊有 1 個加油站，距離路口至少有 7、尺，我經過加油站時就已經有打方向燈，我打完方向燈後有看照後鏡，但沒有看到來車，我就右轉，差不多在斑馬線左右和 A 車相撞，我車右後方跟他車左車頭碰撞，我車排氣管、防燙蓋、椅墊下方那邊都有刮痕。碰撞前我沒看到對方，是準備要碰撞時有聽到後方 1 個女生叫聲。…我車時速 35 公里。

2.雙方在法庭之陳述：

- (1) A 君：騎乘 A 車沿最外側車道由南往北方向行駛，行經該交岔路口前時，適 B 君騎乘 B 車沿同路段同車道由南往北方向行駛，於我前方欲右轉，我因閃避不及，致 B 車之右後方車身與我騎乘之 A 車車頭相碰觸。
- (2) B 君：我要右轉、騎最右側車道，我有看後照鏡，但沒看到來車，我就右轉差不多在斑馬線和 A 車相撞，碰撞之前我沒看到 A 車，是準備要碰撞時有聽到後方有個女生叫聲，接著不到半秒就發生碰撞。

3.物證：

- (1) A 車車損與高度標示圖（如圖 3，下頁）。說明事實：左圖為警察提供之現場照片，因模糊不清，右圖為 B 君自行補充 A 車同型車之照片，A 車之車頭高度約 50 公分。
- (2) B 車車損與高度標示圖（如圖 4，下頁）。說明事實：B 車之右側車身（高度約為 30 至 50 公分）有水平碰撞痕，其中黃色標示之擦損較為明顯，方向由後往前，高度約為 50 公分。

- (3) 現場圖。說明事實：B車左側倒、下游為A車站立。
- (4) 推論事實：A車與B車為小角度擦撞，A車車頭左側與B車右側車身碰撞，形成黃色標誌之擦損，為第一碰撞點；兩車碰撞時A車速度略高於B車，脫離後A車向前直行、而B車向左閃避傾倒之可能性極高。其餘兩處車損，依高度研判，疑與A車之左燈罩下方、前輪左叉碰撞。

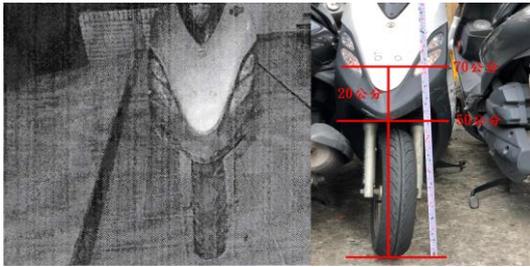


圖 3. A車車損與高度標示

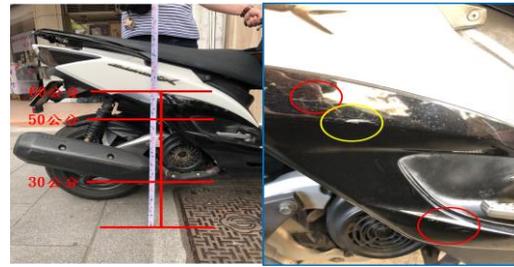


圖 4. B車車損與高度標示

(二)重建項目

- 1.碰撞前兩車之位置：A、B車在同一車道，A車在B車右後方；依當事人陳述：間隔50公分，距離3至5公尺。
- 2.兩車碰撞之車速：A車時速高於B車之可能性極高；依當事人陳述：各為40公里、35公里。
- 3.碰撞時兩車之位置：A車車頭左側與B車右側車身碰撞之可能性極高，為第一碰撞點。
- 4.碰撞後兩車動向：兩車脫離後，A車向前直行、而B車向左閃避傾倒。
- 5.碰撞過程：A、B車在同一車道，A車在B車右後方；A車逐漸接近B車、B車向右偏轉方向；A車車頭左側與B車右側車身碰撞；兩車脫離後，A車向前直行、而B車向左閃避傾倒。

五、相關議題

(一)A車是與B車併行或是超車？

- 1.併行：A車原在B車右後方，車速略高於B車，其在碰撞前逐漸接近B車，兩車之相對位置持續變化中，非屬併行之狀態。
- 2.超車：A車原在B車右後方，車速略高於B車，其在碰撞前逐漸接近B車，A車車頭逐漸接近B車車頭，即將超越B車，為超車之狀態。

(二)B車應在越過行人穿越線後始得右轉彎。

- 1.兩車為小角度碰撞，B車逐漸靠向右側，行為尚屬恰當。
- 2.兩車尚未抵達路口即發生碰撞，不能證明：B車尚未抵達路口，即已完成右轉彎。

三、討論

3.1 通例函示之效力

「路權」，雖然不具法律上所稱「權利」的實質意義，但確實是一種權利的概念，其保障之法益主體為用路人本身（湯儒彥，2001）。路權之研判，非僅據道路交通法規，並應兼顧交通管制設施、特定之空間或時間等，使道路交通主管單位達成「提高道路之使用效率與確保用路安全」目的；若是侷限於道路交通法規之內容，可能成為「咬文嚼字」或「各自表述」之亂象。

以本事故同一車道且同向行駛之二車輛事故之情境，為通常之事故類型，其路權之研判，後車有第 94 條第 1 項「應保持隨時可以煞停之距離」、第 3 項「應注意車前狀況及兩車並行之間隔」及第 101 條相關超车之規定義務，自不生第 102 條第 1 項第 7 款「轉彎車應讓直行車先行」之疑義課題，此有中央交通主管機關交通部之歷次通例函示可稽。

各區車輛行車事故鑑定委員會所製成之鑑定意見，雖由委員多數決議，但會內業務單位應於召會前彙整與該次事故相關之交通部通例函示，並於會中提報各委員知曉，俾能做出符合通例函示之決議。

3.2 通例函示之例外

通例函示本來就不能拘束檢察官或法官之調查證據職權，而且，每個事故都可能有與其他事故不同的條件，不一定適用相類之通例函示。以本事故為例，各委員對於 B 君「是否有開啟右側方向燈」、「能否看清楚所有右後方車輛之動態」甚至是「持續注意後方車輛之動態」等爭議，依據個人不同之知識與經驗，可能產生不同之看法；亦有可能發生全體委員均認同「B 君應持續注意後方車輛之動態」之情形，認為該次事故之各項條件與通例函示之類型，完全不同。

若是會內業務單位能於召會前彙整與該次事故相關之通例函示，並於會中提報各委員知曉，再於會中記錄委員不能認同之理由，成為通例函示之例外；甚至能將「不能認同之理由」記載於鑑定意見書，提供各當事人、檢察官或法官為認知之基礎，不僅能傳遞委員們的專業知識，更能減少類似本個案 B 君「右轉彎未注意右後方來車」之爭議意見。

四、結論

4.1 不宜忽略通例函示

車鑑會之鑑定意見，對法院裁判產生影響，更影響交通事故當事人之權

益，不僅是在刑事責任之輕重、民事責任之求償額度，尤其是當事人對於鑑定意見能公平公正、還原真相之期待，深刻影響政府形象。日後若當事人取得此類資訊，發現該次鑑定意見有故意忽略通例函示之嫌，當事人之損失難計、心理難平。

4.2 揭示通例函示之可能性

目前在政府之公開資訊，可以取得此類之通例函示，研究者可以對照引用。若是，車鑑會能於個案會議前彙整相類函示，於會中提報各與會委員知曉，充分討論、記錄，並於鑑定意見書中載明交通部之通例函示，或附記不宜引用之理由；初期可能引起社會輿情廣泛討論，但未來將提升民眾對路權觀念之正確認識。

參考文獻

吳家慶(2016)，論事故鑑定與過失認定，一〇五年道路交通安全與執法研討會論文集。

吳林源、黃國平、鍾枚珊(1997)，行車事故鑑定委員於司法佐證之探討，九十六年道路交通安全與執法研討會論文集。

陳意(2013)，行政法概要，二版，臺北：五南圖書出版股份有限公司。

陳高村、黃耀慧(2002)，交岔路口之路權規範問題與對策，九十一年道路交通安全與執法研討會論文集。

湯儒彥(2001)，論道路交通之通行權、路權與道路使用正當性，經社法制論叢，第27期。