

高雄市議會舉辦「車禍鑑定」公聽會會議紀錄

日期：中華民國 100 年 8 月 9 日（星期二）下午 2 時

地點：本會一樓中型會議室

出席（列）席：

本會一議員黃柏霖、李雅靜、韓賜村議員服務處副主任李榮明、柯路加議員服務處助理葛美億、周玲玟議員服務處助理郭建南、李順進議員服務處助理邱淑娟、陳麗娜議員服務處助理陳宴瑩

政府官員—臺灣高雄地方法院檢察署主任檢察官陳文哲  
高雄市政府法制局主任秘書尤天厚  
高雄市政府交通局運輸管理科科长黃榮輝  
高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員會主任委員陳金寶

學者專家—資深鑑定人張德峻先生  
前高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員鍾水成先生  
正修科技大學企業管理系講師胡以祥  
屏東科技大學通識教育中心講師林信雄

其他人員—高雄市汽車駕駛員職業工會陳宗廷先生  
高雄縣汽車駕駛員職業工會理事長洪德順  
高雄縣汽車貨運商業同業公會總幹事徐顯光  
台塑汽車貨運企業工會理事長蔡泰安  
高雄縣計程車駕駛職業工會理事長林金龍  
高雄市計程車商業同業公會理事長王冠懿  
華興交通關係企業公司夏武輝先生  
其他人員等

主持人：黃議員柏霖

記錄：蘇美英

甲、主持人介紹與會出席人員，宣布公聽會開始並說明公聽會要旨。

乙、議員、學者、各單位陳述意見：

高雄市政府交通局運輸管理科黃科長榮輝  
高雄市政府法制局尤主任秘書天厚  
臺灣高雄地方法院檢察署陳主任檢察官文哲

資深鑑定人張德峻先生

前高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員鍾水成先生

正修科技大學企業管理系胡講師以祥

屏東科技大學通識教育中心林講師信雄

高雄縣汽車駕駛員職業工會洪理事長德順

台塑汽車貨運企業工會蔡理事長泰安

高雄縣計程車駕駛職業工會林理事金龍

高雄市計程車商業同業公會王理事長冠懿

華興交通關係企業公司夏武輝先生

李議員雅靜

高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員會陳主任委員金寶

尤建誠先生

李欣珈女士

丙、主持人黃議員柏霖結語。

丁、散會：下午 3 時 45 分。

## 「車禍鑑定」公聽會錄音紀錄整理

主持人 ( 黃議員柏霖 ) :

學者、專家、各位教授、理事長與各位機關的代表，大家午安、大家好。現在已經 2 點，我們希望準時開始、準時結束，所以我們希望 4 點以前能準時結束，等一下給各位發言的機會，每一個人大概 5、6 分鐘，請控制自己的時間。

我們今天的主題是有關「車禍鑑定」這個公聽會，柏霖擔任議員以來，常常會受理很多民衆…，因為現在每一個人幾乎每天都要使用各種的交通工具，所以難免都會有一些車禍、擦撞的陳情，往往都會有幾個現象，就是去參加車禍鑑定以後，有人會覺得不公平，有人會覺得不是那麼符合現況，所以我覺得像這樣的事情就有必要邀請大家來做一個檢討。

我事先給各位的邀請書裡面就有一些我們公聽會的緣起，我就不再贅述。在緣起裡面，最重要就是有關車禍肇事鑑定委員會鑑定人的資格與鑑定人的兼任、合議制的多數決、鑑定人不具結，對鑑定工作有沒有影響？以及未來長期能不能委外辦理改善車禍鑑定的這幾個議題，我覺得

大家應該共同來討論。所以，我們今天會議的焦點就會放在有關高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員會暨覆議鑑定委員會組成的方式有沒有必要修正，這是第一個；第二個，有關行車事故鑑定委員之專業程度如何確保？如何讓這些委員對於車禍、行車事故鑑定具有一定之方法或具有一定之學術專業背景？再來，鑑定人對於鑑定結果是否需要明文具結，以示負責？我覺得這也是應該要討論的；最後一個是車輛行車事故鑑定「委外辦理」在長期來講有沒有可能？也希望各位學者專家與市府單位能夠針對相關問題提出討論。

會議進行的順序我就先請市政府局本部－高雄市政府法制局以及交通局談完了以後，再請地檢署的主任檢察官發言之後，再依序邀請各位學者專家或專業人士提出意見。首先，請高雄市政府交通局運輸管理科黃科長發言。

**高雄市政府交通局運輸管理科黃科長榮輝：**

大家好！交通局這邊大概針對幾個部分先說明一下，整個交通局的車禍鑑定與覆議是依照公路法裡面 67 條的規定，市政府這邊也針對事故鑑定委員會的組成與事故鑑定覆議的要點有實施相關的制定，交通局就依照這些法規來執行。

至於在整個鑑定專業領域的程度部分，事實上，我們目前整個委員的組成有 7 個，包括交通工程、交通管理、汽車機械與法律的學者專家等等。這些委員組成以後，我們都有一些定期的研討會，參加台灣省的還有各級學校的研討會，來加強這些專業的領域。

剛才主持人也提到鑑定具結的部分，這個部分，我再說明一下，因為目前整個事故鑑定的部分在行政訴訟法裡面，我們界定它是以其他相當的機關組成，與鑑定人是有所差別，所以它在目前的法規界定上是沒有具結的問題。

在實務操作上來講，事故鑑定委員開會的時候，基本上大概會依照個人的專業領域做一些案情的分析，然後透過合議的機制來討論，達到一個共識，並且會做成紀錄，以做為鑑定與覆議的依據。

至於委外的部分，我剛才提到，目前在整個中央的規定裡面，有關鑑定與覆議的部分是 follow「公路法」的規定，如果整個委外的部分可以討論的話，我想，這部分必須透過修法的程序來完成這個目標，我大概做這樣的說明，以上。

**主持人 ( 黃議員柏霖 ):**

先謝謝科長的說明。我想我們請市府先報告完，最後各位理事長、專家與主任檢察官如有不同意見時，再請相關單位來回答。接著，請法制局主秘發言。

**高雄市政府法制局尤主任秘書天厚：**

黃議員與各位與會的朋友，大家好。行車事故鑑定的部分，事實上，有關它的鑑定，當然，現在實務上的見解是把這個鑑定當成是一種類似參考的數據，它也並不是說一定會受到約束。不過，基本上，這個鑑定勢必會提出一個見解出來，一般來講，如果法院不採納，它恐怕要去擊破這一個，鑑定也必須要花一些時間來處理。

不過，一般來講，在實務鑑定的部分，它當然涵蓋有兩個部分，一個是法律層面的部分，一個是有關於專業的部分，像一些有關機械原理的部分。我倒覺得一個機制的建立，無論你是要把它存在行政機關還是要把它建立在一般的民間團體，它總是一個遊戲規則，它是建制在一個機制上，而對於這個機制，你要怎麼去建立？它一定有它的優缺點。我們舉一個例子來講，如果把它架構在政府機關，它雖然沒有辦法達到每一個人的要求，但是至少它能夠符合一定程度的要求，至少一般人會認為它還是具有一定程度的公信力。但是如果你把它架構在民間，或許民間的自我要求會比較高，可能它提出來的公信力會比較高，但是對於這樣子的話，它所造成的結果是不是符合到每一個人的期待，恐怕也有一定的落差在，而且這個在有關公信力建立的部分，恐怕還需要一段時間。

所以，我覺得一個機制的存在一定有它的優點與缺點，不全然是把它架構在民間就一定很好，或是把它存在政府機關就一定不好，我覺得也不見得是這個樣子。所以，我覺得大家在針對這個機制做討論的時候，應該就它的優缺點，都加以做權衡考量。我先表示到這裡，可以嗎？

**主持人 (黃議員柏霖)：**

謝謝主秘。接著，請地檢署陳主任檢察官發言。

**臺灣高雄地方法院檢察署陳主任檢察官文哲：**

主持人、各位先進，大家好。我是高雄地檢署陳文哲主任檢察官，今天很榮幸來參與這個公聽會，我們很樂見市議會對這個鑑定問題提出來關心，因為說真的，在司法實務上，用到鑑定最多的就是車禍案件，一般的醫療過失，每個檢察官一年可能也沒遇到幾件，但是車禍案件說真的，一個月每個檢察官手上都會遇到好幾件，所以，就鑑定的話，其實最大的問題也就是車禍鑑定部分。目前車禍鑑定在實務上，檢察官比較

困擾的就是因為車禍鑑定案子量很大，所以鑑定委員會的專家學者在鑑定的時候，就變成每個案子，它能夠花在一個個案去鑑定的時間其實相當有限。所以，在時間上，往往有時候他一個下午就可能要鑑定十幾二十件，因此，每個案子，有時候他只分到 5 到 10 分鐘的時間。因為時間匆促，對於鑑定報告，他也沒有辦法寫得很詳細、把他的推論過程詳細寫出來，往往就是當事人陳述怎麼樣，他就寫下一個結論了，中間他怎麼樣去推出這個結論出來，他就沒有辦法寫得很詳細。所以，一般檢察官覺得比較困難的就是鑑定品質要如何改善的問題。

至於鑑定機關要不要委外？其實說真的，以我們當檢察官的立場，我們當然是希望掛在公家團體或是公立的學術機關，我們會比較有信心，因為委外的話，其實不要說檢察官，連法官也會比較不放心，就當事人而言，也會比較不信任。我想，最主要是我們要如何提升鑑定的品質，就目前掛在交通局的鑑定委員會與覆議委員會下，我們如何去提升它的品質？因為提升品質就一定要增加人力、物力，也就是說，政府願意多花一點經費給這個機構，讓它有比較充足的時間，而那些專家學者也樂意來做好鑑定。講得比較白一點，真的是一分錢一分貨，你不能要每個委員都來當義工，一、兩件還好，但是經常那麼多件，也說不過去。所以，如果政府真的有心要改善鑑定品質的話，錢與時間是的確要花下去的，花下去真的是值得的，因為說真的，政府是百姓納稅養的，而車禍當事人也都是百姓，本來百姓花錢就是要讓政府幫我們做好這些事。所以我們也很感謝議員提出這個議題，看看能不能促成政府機關多編一些經費，提升鑑定品質，謝謝。

主持人 ( 黃議員柏霖 ):

謝謝主任檢察官。剛才主任檢察官提到兩個重點，其實所有的民衆最在意的是「品質」，到底鑑定的品質、結果是不是能夠愈好？第二個，它不會因為大家都是義務職的就隨隨便便，這樣對當事人而言，心裡都不服。有關這部分，最後我們會做一些好的結論。

主任委員剛到，主任委員是不是就先聽其他的，然後再來一併答覆，可能會比較好？

接著，請高雄市汽車駕駛員職業工會陳宗廷先生，要不要簡單報告一下？不用，好。那麼我現在先邀請資深鑑定人張德峻先生，因為今天來賓很多，每一個人就大概發言 5~7 分鐘。

資深鑑定人張德峻先生：

主持人，大家好。今天很榮幸能夠參加這個公聽會，我們來檢討，就是希望改進，那麼我們應該要怎麼樣改進呢？我可能要稍微花長一點時間來講，但是我盡量可能的把這個時間縮短。

我們實施鑑定有兩種，一種是自然人，一種是機關，絕對不是機關可以壟斷的，首先大家要知道這一點。第二點，我要跟各位說明的是什麼呢？刑事訴訟法第 206 條第 1 項規定是「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。」請各位特別注意那個「得」字，「得」的反面是「應」，應該什麼呢？應該選任自然人，因為「得」是低度行為，「應」是高度行為，低度行為不能吸收高度行為。那好了，我們統統都用這個「得」，請問刑事訴訟法的規定不就擺在那裡涼了嗎？那麼我們還規定它幹什麼呢？所以，我們要強調一點，我們依法的時候，就不能夠把自然人的鑑定人擺在一邊。

民國 92 年，司法院修正刑事訴訟法第 208 條，其理由的第 1 項是怎麼講的呢？第一個就講：「實施鑑定除選任自然人以外，另外選用機關鑑定。」也就是說，機關鑑定是在自然人以外才有的，不是說只有機關而沒有自然人，這個問題非常大，為什麼非常大呢？因為我們根本沒有依法！

好了，那麼我再講，自然人跟機關鑑定為什麼有不同呢？機關鑑定是不具結、不負法律責任的，它亂來嘛！自然人還要具結、要負法律責任，這兩者之間相差有如天壤之別！可是我們現在是怎麼樣的呢？機關、什麼學者專家！我請問一下，這些「學者專家」他們，是不是每一個案都弄得很清楚？剛才主持人也講了，就是有一年，司法院有一個調查報告指出，就是 3 分鐘、5 分鐘、10 分鐘、8 分鐘就鑑定一個案子，請問他能夠把這個案子看得完嗎？他一次鑑定 20 件或 20 多件，請問他們看完了沒有？他根本連卷紙都沒有翻，所以，我認為委外辦理等於就是說要自然人來參與，自然人參與的好處在哪裡呢？他是負法律責任的，偽證罪是 7 年以下有期徒刑，那麼我們現在的機關鑑定人什麼都不管，他有「免死鐵卷」，不單是「免死鐵卷」，過去的帝王時代，「免死鐵卷」只免死一次，這一代如果他沒有用呢？他會移交給他的兒子，可是我們現在的委員呢？張三不幹了，李四還是一樣，也就是世代代都免死，所以我們今天的品質沒有辦法提升，他怎麼能夠提升呢？一來他本身沒有實務經驗，第二個，他不負法律責任，到那裡頂多是湊個人頭，他是參加鑑定會了，鑑定會由秘書報告完了以後，問一問警察是怎麼處理的？當事人怎麼講的？以後，剛才我也講到，監察院調查報告講了，就是說一個

案子他只有幾分鐘時間可以用，我請問，他真的進入狀況了嗎？

所以，我在這裡要強調，我們今天如果實施委外管理，並不是說司法界哪一個怎麼樣，而是也是司法的，這個法怎麼樣來的呢？憑良心講，這個法應該警察體系或者是法官他們選任也好、囑託也好，都是他們的責任，可是因為民國 98 年在台北，前司法院副院長城仲模博士邀我去做專題演講以後，司法院看了我的資料以後，就跟行政院去公函，希望他們怎麼樣改，還是把這個鑑定工作寄望於不負責任。今天我們只想到一個問題，希望是「負責任」就好，謝謝。

主持人 ( 黃議員柏霖 ):

謝謝資深鑑定人張先生。接著，請前高雄市政府交通局鑑定委員，也是以前高雄市總工會的鍾理事長發言。

前高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員鍾水成先生：

主持人、各位與會的長官與關心車輛肇事鑑定責任相關議題的朋友們，大家午安、大家好。事實上，我認為我們鑑定會的成立確實也幫忙解決了很多的問題，這個是不可否認的，當然，也提供給我們的法院做為很多判決的依據，這一點，我也是給予肯定。

但是，這幾十年來，為什麼一般民衆對我們鑑定會這麼辛苦的鑑定結果一再的指責與批評？因為我們專家學者他有他的領域，我們絕對也是敬佩的，我們是尊敬的，但是，真正在交通部的規定，車禍鑑定是以實際來鑑定，跟理論與心證完全是不一樣的，鑑定委員他沒有心證的權利，鑑定委員絕對要真正了解車禍發生的原因到底在哪裡？該誰負責的時候是以事實來認定，這是我們車禍鑑定最主要的精神與目的。

我在鑑定會裡也已那麼久的時間，我也非常肯定我們這些鑑定委員都很辛苦，剛才我們幾位長官講的，真的是幾分鐘的時間就要決定一件車禍的結果，真的很痛苦，也很傷腦筋，在這種情形之下，我們鑑定委員的業務量確實承擔得相當重。但是我當時在參加鑑定委員的時候，是以實際從業人員的一些資歷來參加的，因為我有三十幾年駕駛的經歷，真正從事駕駛的經歷，從小貨車、大貨車一直到以前沒有聯結車之前有拖板車，還有三輪貨車、計程車，計程車也開了將近十幾二十年。

至於在行進當中所發生的狀況都是很突然的，在我們鑑定委員收到這個案件之後，都是經過交通警察，然後送到鑑定會來，但是真正發生的過程與真正的原因，有時候還是有落差的，要舉的例子可能就很多，我們今天的時間也不多，我就把幾個案例也報告一下。

我在總工會受理一件和解的案件，鑑定書我保留到去年才丟掉，但是我也跟成大的幾位教授反映過：「政府撥這麼多錢給你們做研究，你們受理這個案件之後，你們還要收鑑定費。」大學他們還要收鑑定費，結果把甲、乙雙方弄顛倒了，這在聯合報是有登的，把甲方變成乙方，在初鑑的時候，也是維持甲方、警方的意見、甲方的責任，覆議的時候也是甲方的責任，但是法官送到成大鑑定回來以後，變成甲、乙雙方顛倒了，法官也不察就把它判決下去了，所以他到我們總工會來申請調解的時候，調解委員問我這個是怎麼回事，我看一看，那可能就是他們弄錯了。所以，我也跟黃教授反映過，在違規爭議審議委員會裡面，我也跟黃教授反映說：「你們成大花我們政府這麼多的經費，你們卻將鑑定的結果弄成這個樣子。」這是指其中一件，不是每件都這樣，但是也不是只有這麼一件。

另外，還有一件事情，在二十五年前，那時候我離開鑑定委員一段時間，我們高雄的鑑定會就受理一件車禍的鑑定。在小港的沿海路那邊，有一位調查局的調查員，他去埋伏跟監，後來被一部逆向的機車撞上了，結果變成他須負完全責任。當時那邊的里長就發動那附近的人去把他包圍起來，押他到派出所去，然後給他酒測以後，他酒測吹氣沒有超過 0.25，可是他們就把他押到醫院去抽血檢查，抽血檢驗的時候超過 0.25，抽血一定超過嘛！但是他不是那天喝的酒，是前天喝的酒，就是抽血，血液裡面還有存在酒精成分，但是在我們高雄市初鑑的時候，也是鑑定他超過 0.25 酒駕的標準來認定，他那個時候也被起訴。被起訴了以後，後來碰到我，我就跟他講說：「你馬上申請覆議。」後來我就叫他到高雄醫學院去把血液鑑定的標準拿出來以後，我們也到高雄市的覆議委員會，最後還是給他翻案了，還好那時候法院還是採信了。

像這種案例很多，所以我認為我們真正要從事鑑定委員的時候，一定要真正有從事這樣經歷的人，真正有從事喔！不能說我拿到駕照幾十年都沒有開車也算是有資歷，不可以。日本他們是實施得很徹底，他們先調查，他從事計程車、小客車駕駛多少年？受雇在哪裡？他們都要去調查，你假如是報假的時候，他馬上提偽造文書，馬上就要移送你，他們都很徹底，你在哪裡，從事駕駛多久，這樣才是真正從事這樣的經驗。

至於其他的技術方面，當然有教授他們的領域，但是其中裡面一定要有一些跟責任鑑定發生的過程相關的人員來參加，人選應該是不會太難，但是我們就是要有一個辦法和規定出來。

另外就是我要向主持人及各位長官報告的，就是政府再造的時候就一

直在強調，民間可以做的，我們政府可以放手、可以比較，像成大辦得好，哪一家辦得好？我們也不否認，我們可以比較，我們公家機關要承擔這個責任也可以，你就必須要具結。像以前我在的時候，我去法院開過庭，在高等法院被那個法官，被庭長拍桌大罵，當場罵說「你爲什麼這麼鑑定？」我說我們是根據什麼什麼，以前還沒有當場在那邊對話，那時候高等法院的庭長就叫我跟當事人兩個人在那邊強辯起來，但是我是根據我們的專業領域來鑑定，也是經過大家討論的結果來鑑定的。但是有一個問題就是說，假如我們是以合議制的話，可能有時候就會大家都持相同意見時，我就不便再堅持不同意見。像這種狀況的時候，我們鑑定會裡面就應該具名，我的意見是什麼，也算是具結，就是說我的意見就是這樣子，不要說你們都這樣的話，那我認爲這樣不對，你們通通認爲對，我的看法不一樣，我一定要具結，這樣的話，我相信我們的品質可能會提昇。

至於委外的問題，剛剛幾位長官講了，可能比較沒有可信度，這個我還要再報告一下，我們現在仲裁委員會也是委外，仲裁委員會的董事長也是財團的董事長，可是很多經過仲裁以後也比照法院的判決，也都相信，也都信任。所以我們的仲裁委員會，我認爲像這種模式也不是不好，也是很好的，所以他們仲裁的召集人一定要有一個是法官或是當過資深的法官來擔任召集人，我相信這樣的一個體制也算是委外的工作，做得都很好。我們也不是說不能做，也不是說不會受信任，看你有沒有這個魄力，有沒有要做，要做得話我們就做得比較好一點，我相信大家會更肯定才對，謝謝！

**主持人(黃議員柏霖)：**

謝謝我們前肇事鑑定的鍾委員，我們接著請正修科大的胡以祥胡教授發言。

**正修科技大學企業管理系胡講師以祥：**

主持人，各位專家學者好。這次公聽會應該是史上最難的公聽會，可以這樣講，任何一個鑑定報告出來一定會挨罵，因爲一定會有一方覺得你會對我不利，結果一定是這樣，不管是加害者或受害者，你的鑑定報告出來一定會被罵的，這是一定的。只是我們難以從客觀的角度上來辨別，到底這一個單一鑑定結果對不對，好不好，所以這個鑑定委員會本身還需要一個更高層級的一個評鑑委員會來做一個制衡。所以未來在做組織設計的時候，事實上我們還需要一個委員會來鑑定這些鑑定委員

會，這樣才能夠給民衆一個最大的保障。

其次來講，我個人認為鑑定這樣的工作不能說全然交給法院來處理，原因是什麼呢？因為等到法院在審理的時候，離那個事實差很遠，時間點差很遠，所以有一些證據會消滅，有一些人證、物證的記憶都會消失或是淡化，所以如果能夠強化我們的鑑定工作，讓他愈早來產生一定的法律效力，那是更好，絕對是有利於訴訟的進行。但是有沒有可能我們成立一個什麼樣的委員會來取代訴訟呢？或是它成爲訴訟的必要程序，也就是說一定要鑑定才能訴訟，一定要先藉鑑定報告提出來之後才能訴訟，這以上兩點都不可以，都違憲。因爲在大法官 507 號釋憲，就是專利權的鑑定，本來在專利法有規定，你要打訴訟之前應該要先鑑定，憑著專利權的報告，你才能打訴訟，大法官在 507 號解釋說這是違反人權，違反人民訴訟的基本權利，所以說你有沒有辦法用它來取代訴訟？這是不可以的，但是技術上是可以克服的。就是我們講類似調解的前置原則，也就是說車禍鑑定的調解，能不能變成一種前置原則，也就是說你先經調解再去打訴訟，這樣子的話，第一個在調解的過程裡面鑑定的效果就會發揮，然後雙方利益的調和就可以早一點達到。所以說我在這邊是建議我們來推動修法，在公路法裡面訂定車禍鑑定的調解辦法，諸如這樣的一個調解辦法，其實在很多法律都有出現，包括採購的履約，勞資爭議、消費爭議、著作權爭議、積體電路的佈局爭議，還有性騷擾爭議，還有再生能源發電的爭議，以上這 7 點都有訂定調解的辦法。也就是說這是一種民衆在打車禍訴訟之前就可以選擇調解，而在這個調解的狀況下，他很容易就以告訴乃論的形式以及民事得到一個公正、雙方都接受的結果，這樣可以大幅的節省檢察官和法官的時間。大家都知道檢察官和法官都非常忙，要他們花費心力在一個小小的案子，通常是不可能的事，所以通常訴訟裁判的品質都很差。但是能不能再進一步讓這樣的一個調解，變成一個必要的程序，也就是變成一種調解前置原則，就是規定一定要先調解，調解成或不成才能去打訴訟，才能到檢察官提告，才能到法院去提告。這個部分，在過去行政訴訟法有，就是訴願前置原則，以及三七五土地租佃的調解，也有前置原則，也就是說三七五減租的租和佃的爭議，你不能直接去找法院，你要先經過租佃委員會來調解，調解之後才能再進一步去訴訟。

在 92 年有訂了一個醫療糾紛處理法的草案，這個草案我這邊也有，我必須講它還沒完成立法。在它的第五條就規定：前條醫療糾紛起於訴訟告訴或自訴前，應先依本法進行調解，但經其他法定調解機關調解未成

立不在此限。換言之，在當時的醫療糾紛處理法裡面，就明訂了調解的前置，醫療糾紛調解的前置原則。所以我個人認為在車禍鑑定，我們對法官和檢察官這樣一個耗費心力的工作，我們覺得再丟給他們，實在是太不負責任，是不是我們行政機關這邊可以委託專家學者來訂一個這樣的一個調解前置的程序，只要在我們的公路法來明訂這樣的一個方法。

所以我再歸納一下就是，第一個他可以訂車禍鑑定的調解辦法，讓人民選擇性的參與；第二個，進一步來討論他可以變成一個調解前置原則，那這樣的話，因為他有權，所以所有的訴訟攻防、攻擊防禦都會在這樣一個調解委員會進行，它會更有效。那我們也相信政府會有更多的資源可以挹注，他所委託的專家學者也會更盡心盡力，我們是不是還要針對各個縣市所成立的這樣一個調解評鑑機構，我們再來評鑑他，來督促他。

另外一個小小的問題就是，是否要具結？其實我也查了在民國 75 年台上字 5555 號，他有一個判例，我講的是判例，未具結仍然有效，就是說醫院雖然沒有具結，但是他所證明的東西跟事實是相符的，所以他還是有效。然後在 69 年台上字 2710 號有關於一個會計財務方面，會計師拒絕具結，他就無效，但是在我們刑事訴訟法 220 條裡面明文規定，需具結，我個人認為原則上還是一定要具結。但是我們法院把這樣的最後的裁判，職權調查的權力交給檢察官，交給法院，我個人認為對於檢察官，對於法院是一個相當大的負荷，所以我們應該要把車禍這個事件把它獨立出來，來成立一個調解的機制。以上，謝謝！

**主持人(黃議員柏霖)：**

謝謝胡博士，我們接著請屏東科大的林老師發言，謝謝！

**屏東科技大學通識教育中心林講師信雄：**

主持人黃議員，還有各位先生女士，首先對黃議員舉辦這樣一個公聽會表示敬佩。這個車禍的鑑定實際上在台灣爭議由來已久，四十多年弄到最後也是這樣而已，所以被人提出來批評，我今天覺得比較可惜的是我們的警察單位好像沒有派人出席。現在我手邊剛好有一份資料，這個也是一個簡單的車禍聯單，這個聯單現在剛好因為縣市合併，我上次也跟李議員雅靜報告過，上面那個資料，網站上查不到，原來到現在還沒有合併。也就是高雄縣的要在那邊查，高雄市的要在這邊查，他這一張還沒有處理好，還沒處理好就合併了，民衆也搞不清楚，我覺得這是公務人員的心態，用不用心的問題而已，你把下面改一下就好了，你把這麼正式的東西發給人家，結果人家回去查不到，所以我覺得今天警察

單位沒有來，我覺得滿可惜，他應該來參與。

像整個車禍鑑定的流程裡面，在第一線的警察同仁是很重要的，前面的資料不對，後面就都不行了，差一步就無效了。我們實務上也常發現，第一線的警察同仁到了現場很多的數據資料是錯的，我這個案子連名字都打錯，撞人家那個加害人，連名字都 key 錯，那你說後續那個資料怎麼會對？所以這個部分，我覺得警察在第一線的技術搜證上，實際上是很重要的。監察院在民國 91 年 7 月有做一份報告，就是我們的法院大概在 90% 以上，都是引用鑑定機關的報告，所以基本上除非是鑑定單位錯得很離譜，否則大概就是照單全收。但是這個報告也顯示一個問題就是說，很多問題都出現在交通警察第一時間的蒐證上就錯了，那你後續怎麼會對呢？所以這個部分我覺得第一個部分，警察同仁的專業能力上，是不是這些警察同仁應該再賦予技術更多的能力認證，因為車禍或是交通事故的處理，都是愈來愈專業，所以我想我就簡單提出這個部分。

再來就是委外的這個部分，我覺得像現在這個鑑定未來的分工大概會愈來愈專業，我們現在的法院，我們的法官不可能什麼都懂。我有好幾個同學都是法官，我問他：你們怎麼處理醫療的案子，他說如果我是醫生，這個案子我就自己判了，問題他就不是醫生，所以他很多東西還是要透過地方的醫學中心去處理。我們看到 91 年的監察院報告裡，有鑑定單位被關說或有人情壓力，實務上醫療案件會不會有？還是會有。你找某一個地方醫學院很大牌的醫生，那個醫生可能是他的學弟，你說這個部分會不會有人情，還是會有，但是這個東西為什麼我們還是相信他，我們要盡量朝非常專業的角度。所以這個案子我們可以去思考一個問題就是委外，現在就是證照制，你最重要就是要提升品質，這個品質提升公正性就在，我們所有的糾紛就可以逐步來解決。不然之前你看幾分鐘，甚至 3 個小時審二、三十個案子，那怎麼審？那種公正性一定會受到質疑，所以委外，當然就是導入市場機制，就是說跟律師一樣。我們經常聽到有恐龍法官，各位有聽過有恐龍律師嗎？為什麼沒有恐龍律師？因為就是市場機制，所以我覺得這個部分可以請大家參考一下，就是導入市場機制，就是讓市場去決定。這個部分當然我們政府要把關的就是這個證照要提升品質，另外當然就是有一個更高的覆議的層級。

今天我覺得另外一個比較可惜的就是，我們談這麼重要的這個議題，事實上漏掉一個單位，就是保險部門。我覺得在談這個議題應該是從三方面，一個就是法律部門的意見，另外一個當然就是交通專業，另外還有一個是保險，為什麼？因為這三個大概就是在處理這個案子過程裡面

不容去疏忽的一個。而保險以前經常聽到就是如果雙方肇事，可能就是雙方的保險公司去拆一拆，分一分，但是這個部分對於所有的交通問題到底能不能解決？我看是不能解決問題。應該是讓保險業者也來參與，讓交通專業去改變，甚至把所有的肇事原因，甚至最容易發生肇事的地方要去改善它，我想這才是比較兩全其美的方法。

最後一個就是死亡案件，就是車禍的死亡案件要不要提升到刑事案件的層級來做偵查，我想大家現在對人命都是愈來愈重視，這個部分我想是不是可以做一個建議。

因為現在的科技愈來愈發達，我們還是有很多東西要透過科技的輔助，像我們可以先要求這些職業車輛，在每年的驗車裡，把行車紀錄器一定列為必備，逐步再到私家車，我想這個逐步都要來做。這個鑑定的內容，現在都可以導入所謂的 3D 動畫，你看我們現在看壹動畫，一個平面的文字新聞到了壹周刊或是壹傳媒，它就變成一個立體的新聞事件去播放。以後我們也可以要求，這個東西隨著鑑識的專業能力愈來愈強的時候，就會是一個可觀的市場。我想我做以上幾點簡單的意見，謝謝！

**主持人(黃議員柏霖)：**

謝謝林教授，接著我們依序邀請各個工會的代表，首先邀請高雄縣汽車駕駛員職業工會的洪理事長，理事長要不要發言？

**高雄縣汽車駕駛員職業工會洪理事長德順：**

主持人，我是高雄縣駕駛職業工會代表。我先向大家報告一下，因為一個車禍的發生，它的鑑定會牽涉很多相關的東西在裡面。我舉個例，一件車禍發生第一件事就是現場由警員來處理，來拍照、畫圖。第二，如果要訴訟就會送到鑑定會，鑑定後才會送到法官那裡去審判。其實說起來，這個鑑定會是很有權威性的，因為剛才教授也有講過，法官的判決幾乎 90% 都是依據鑑定會鑑定的結果去判決，這個其實說起來，也有很多問題，但是鑑定會在鑑定一個案件時，你是不是有具結？是不是正確？會不會讓人家心服口服？

我舉個例，民國 84 年在美濃福安發生一件車禍案件，是高雄客運，那是一條路很直的路，那位警員畫的圖是客運車的煞車痕跡完全在他的路線上，完全在他的使用車道，結果有 2、3 個女孩子，要趕去美濃赴宴，結果她們的車和客運發生對撞，那輛車被撞到前面的車燈都不見了，一個就當場死亡。事件發生後，畫出來的圖，客運這輛車有連續煞車，就是表示說，這位司機遠遠就看到那輛車開到他的線道，才趕快煞車，女

孩子開的車又開回到她的車道，他再繼續開，她又開過來，他又煞車，爲什麼我會這樣講呢？因爲這 2、3 個女孩子都是同學，要一起去赴宴，她們在車上就一直說話，怎麼開的都不知道，所以偏離車道才會發生這件車禍。車禍鑑定的時候我有去，因爲這個往生的家屬有委任一個人當場做說明，他說因爲死者那邊的家屬很傷心，無法出面陳述，所以委任去跟他談。我當場在那裡看，因爲被委任的這個人是在鑑定會很久才出來的，他是不是與鑑定委員會有人情包圍，結果鑑定出來是客運超速才會發生車禍，其實車速是不是發生車禍的主因？還是一個可以探討的問題。結果法官判這位司機有罪，但這位司機不服，因爲他很遠就有看到女孩子開車過來，他就煞車了，當時的煞車痕跡都在他的車道上，是女孩子來撞他的，正好當時也有一位美濃當地的少年在那輛車後面，也看到是女孩子的車偏離車道去撞客運的，他還有在法院作證。他說我是根據鑑定會鑑定的結果來做判決，就有這種法官判成這樣，這件事情發生後，司機很不甘願，再上訴到高等法院，這件案子我們有去跟在座的張教授和張秘書請教研究過，大家還共同製作資料再送到高等法院，法院才發回更審，再找那位證人來重述當場的實況，才判無罪。無罪後他去請求法院假扣押高雄客運的財產去賠他，她是超過人家的線道去撞人家的人，他還要去賠償人家，你說這樣有沒有道理？

還有一件就是建工路發生的一件車禍，他的車和一位歐巴桑擦撞，但是沒有擦撞的痕跡，他說可能這個女孩子在騎車時按喇叭嚇到她，結果她跌倒你也有事。鑑定上寫說，因爲跨越中心線而發生肇事的原因，這輛車子跨越中心線和在旁擦撞有什麼關係？我去找鑑定會的主委，請教他鑑定會鑑定是說這輛巴士跨越中心線而發生肇事的原因，我覺得不對，他表示在右邊和這個歐巴桑有擦撞而發生肇事原因才對，跟跨越中心線而發生車禍是兩碼事。

所以我現在要說的是，其實例子滿多的，鑑定會的鑑定委員，你要讓人家心服口服才可以，你沒有讓人家心服口服，換成是你的立場你的感想是如何？所以我要說的是，鑑定委員是不是要有具結，有具結就有法律效用，法院傳票一來你就要去做個說明，如果都沒有，就會推卸責任就說這是鑑定會鑑定的。鑑定會主委說爲什麼鑑定會鑑定結果是這樣？這是合議制的，7 個有 4 個決定這樣，我就決定這樣寫，誰說的？不知道。4 個決定過就算了，這樣有理嗎？所以對鑑定會的一些公平性會有很多的質疑。

我還要說一點就是，警察在畫現場圖有沒有正確？因爲這個圖及資料

會送到鑑定會鑑定，警察在畫圖不見得很內行，怎麼說呢？有一輛車和一位歐巴桑擦撞，擦撞到輪子，警員去採證說那個輪子有擦撞的痕跡，司機說不是輪子擦撞的痕跡，那是弧度，輪子是圓的，我這輛車這麼大，擦撞到機車應該就會飛出，怎麼可能還會圓圓的這樣？我怎麼可能輪圈還圓圓的，你寫的採證是說擦撞痕跡就是擦撞到輪子，而輪子是一個弧度，以常理來判斷，就是這輛車那麼重和機車擦撞，有辦法畫個圈圈嗎？很多質疑就是鑑定會在鑑定案件的時候，有時是 30 件、40 件，以前是 2、30 件，鑑定人員是不是有時間充分去了解，我要向主持人報告，這裡的資料我都有看，在職員的部分，鑑定委員這部分，實際上有的職員先把資料拿去寫一寫，再交給委員，也有幾件鑑定在這裡，你們看一看就好，變成未審先判。委員先看一看，這些資料就這樣寫一寫，他哪裡有空深入去了解案情的發展的情形，他不見得知道，甚至有一個人他身兼兩個鑑定會，以前高雄縣市還沒合併前，是高屏澎和高雄市，高屏澎是星期三，高雄市是星期四，你一個人兼兩個鑑定會，回去哪裡還有時間去看這個案子嗎？我想應該是沒有了。做以上的報告。

**主持人(黃議員柏霖)：**

謝謝理事長，我們接著請高雄縣汽車貨運同業工會許總幹事，有來嗎？那我們請台塑汽車的蔡理事長發言。

**台塑汽車貨運企業工會蔡理事長泰安：**

黃議員，你好。各位理事長，大家好。我要報告的是我開聯結車也是很久了，發生車禍的對與錯，可能外人不太會知道，但是我們當事人會知道。有一次，我在十字路口碰到年輕人開車很快，到十字路口超車然後停下來，那我剎車不及撞車，撞到他後面，各位認為我是對？還是錯。鑑定出來是我錯，一定要賠償給他，但是駕駛的行為是對方錯，所以今天我要探討的課題，我是認為要有專業的知識、實際的經驗，還要有證照，個人的認為是這樣比較好，報告完畢，謝謝。

**主持人(黃議員柏霖)：**

謝謝。我們接著請高雄縣汽車駕駛員工會林金龍理事發言。

**高雄縣計程車駕駛職業工會林理事金龍：**

主持人，你好、各位來賓，大家好。我是高雄縣計程車工會的理事，大家好。我有一個案件，因為我們高雄縣計程車工會裡面的一位會員發生這個案件，就是一位司機在十字路口，發生左方車未讓右方車先行，但是對方那位駕駛開車只顧他的小孩沒有看前方，然後撞上去之後，他

是左方車，他的哥哥是當刑警，他撞到之後說：「抱歉！抱歉！是我不對。」，結果卻是說要告來告，他哥哥叫他去法院告。後來去送鑑定，鑑定後說左方車未讓右方車先行，結果告輸了。撞是撞到哪裡？是後車輪的地方，結果送到鑑定委員會還是告輸，我覺得這是很不合理的地方。鑑定委員會這樣的鑑定有什麼意思？撞到後車輪在後面車箱那邊，當初他說：「我賠給你，看要多少錢，我賠你。」，他只顧著講電話，小孩還在旁邊吵，坐在前座吵，結果說是那位司機不對。後來那位司機只好摸摸鼻子自己掏錢，那台車子修理花了快要 10 萬元，撞得有多大力，你知道嗎？像這個要怪誰，也是怪司機，像左方車未讓右方車先行這個法條要稍微修改，謝謝。

**主持人(黃議員柏霖)：**

謝謝理事長。我們接著請高雄市計程車同業公會王理事長發言。

**高雄市計程車商業同業公會王理事長冠懿：**

謝謝黃議員柏霖很熱心為地方的事務這樣費心費力，然後也感謝各位學者及同業都為車禍鑑定付出這麼多。

首先我們談到任何一件車禍的發生都是產生一件無論對生命或財務的損傷。所以在公平和正義的原則下，如何讓受傷的人得到最能夠平衡的一個安慰，我覺得除了大家剛剛談的很多的鑑定委員會的一個專業能力跟證照之外，第一線處理的警察先生們，他們的專業常常有明顯的不足。比方說我們大都會有車禍處理小組，可是你到了一個鄉下地方的時候，就是分局或派出所的一個警員到現場，有時候一個現場圖畫得有一點偏差的話，可能就會影響未來鑑定委員會依據圖來判定，有可能一個事件，有人已經死亡了，只剩下一方的言論，有可能得不到公平正義的聲音。所以在這裡除了我們在考量鑑定委員會人員的基本資格之外，是不是也將第一線的警員先生們也列入一個專業的考量，謝謝。

**主持人(黃議員柏霖)：**

謝謝理事長。我們請主任委員綜合答覆之前，各位理事長，因為有的是來賓，有沒有人要發言的？來，這位大哥請發言。

**華興交通關係企業公司夏武輝先生：**

我是華興交通計程車公司的法務，處理車禍是我的工作。我有兩個問題要帶給兩位議員，希望議員在議會來督促一下，今天警察單位好像沒有派人來，真的是不太對，保險公司好像也沒有來，真正有在處理車禍的人，這三個真的是一個很大的環結。不是每個車禍案件都要肇事鑑定，

有的只是要談錢而已，談好就好，對不對？一定有受傷，這個案件才必須要透過鑑定，所以說每個事件都像某些人說一定要調解先行，有時候調解先行，錢談妥就處理好了嘛！保險公司其實已經幫忙處理掉 6 成的車禍事故了，只要你有一個很好的保險機制，所以說這個公聽會其實應該要叫保險協會一起過來才對。

第二個，很多的肇事鑑定是無法鑑定的，在無法鑑定下，法官要如何判決？判決出來就變成恐龍法官，因為人又不在現場。因為如果說肇事鑑定沒有辦法在鑑定委員會鑑定出來的話，那一定是各說各話；我覺得現場處理的時候，像我們在路口調監視器、錄影帶的時候，不知道有沒有人知道我們的監視錄影帶其實是照不到紅綠燈的，這樣對嗎？在一個十字路口 2 輛車相撞，結果帶子調出來看不到紅綠燈，這真的是要討論的事情，因為我們常在處理這個。而且一個里有很多監視器，有些是省政府撥款的，有些是市政府的，主管的機關也不一樣，設施的效果也不一樣，有的該淘汰不淘汰，放在那邊也不能用。發生車禍的人發覺那邊有一個救命的仙丹有看到，去調結果沒有東西，結果要去跟警員要的時候，有的警員跣個二五八萬的，還要你提出相關資料，但很多資料在處理的時候就流失掉了，流失掉就沒辦法還原現場怎麼會有肇事鑑定？怎麼會正確呢？再加上我們肇事鑑定的單位就是剛剛幾位前輩講的 7 比 4 採用表決制的，照理說應該是要像美國那種陪審制度，12 個人都同意才算同意。而且我親身參與很多死亡車禍，跟家屬去的時候，我覺得那個都是看書面報告，不太管別人說些什麼的，鑑定委員會不太聽當事人說什麼，他覺得你來就只是強辯而已，書面其實他可能有看過，也可能沒看過，有的好像也抓抓他的頭髮、弄一弄就算了，一天搞了那麼多的案子。以前沒有在花錢的時候，一天排 80 幾個案子，現在一件 3,000 元，可能要花錢所以案子變少了，但是我覺得這種機制是要去改變的，不管你是要把錢提高或者是要多一些做這些工作，把這些案子消耗掉，你要有一個正確的數據、正確的報告、正確的鑑定，法官才可以判，可能不用到法官那邊，在檢察官那邊就處理掉了。我們前面包括警察，我剛才講的路口照不到，大家都請了律師來，大家也知道你會說他闖紅燈，他說你闖紅燈，大家都闖紅燈，紅燈就只有一個，除非號誌壞了，這個徒增後續的困擾。所以我覺得這個公聽會可能也許還要開第 2 次，把這些相關的人等怎樣來改善，把那些良率的車禍鑑定，可以把真相找出來的這些工具再把它精準一點，那可能很多的案件就沒有什麼好爭論的，除非紅綠燈壞掉，那個是另外一個問題，那就提示報告的問題。

所以我希望說這兩個問題其實很重要，而且普遍每天都在發生車禍，每天都在發生，怎麼會沒有人發現？我發覺一個問題，爲什麼？因爲我們當地的警察局只關心肇事逃逸的人抓不抓得到而已，他不管你的肇事鑑定對不對，這就是沒有一個統籌的準則，可是一個車禍發生到後面的判決是一連貫的事件。不好意思佔用各位的時間，因爲講得有點籠統，但是大家都是來這邊應該都很懂這些東西的，謝謝。

**主持人(黃議員柏霖)：**

謝謝大哥，我們接著請李雅靜議員發言。

**李議員雅靜：**

我謝謝我們主持人柏霖議員，我想要請問大哥您是高雄市的還是高雄縣的？

**華興交通關係企業公司夏武輝先生：**

高雄市。

**李議員雅靜：**

原高雄市？原高雄縣？

**華興交通關係企業公司夏武輝先生：**

原高雄市。

**李議員雅靜：**

原來的高雄市？

**華興交通關係企業公司夏武輝先生：**

對。

**李議員雅靜：**

我想跟各位報告，今天一來我其實一直在翻資料，我有問我們柏霖議員，問我們的主持人，爲什麼今天沒有警察單位？我一直以爲車禍鑑定是警察局而不是交通局。我想跟各位報告，在今年上半年度 1 到 6 月份截至目前爲止已經有 2 萬多件的車禍，這都是第一線在處理，所謂第一線就像我們剛剛王理事長冠懿講的，第一線除了派出所以外，還有一個交通大隊的交通安全處理小組在處理。也跟各位報告，只要在交通大隊裡面任職的人員、處理車禍小組的人員，他們絕對是有去受過訓然後有結業，所以他們的專業是不容質疑的，那可能原高雄縣是有推這個區塊，高雄市我不曉得是不是這樣子。我剛剛一直想講的是我一直以爲今天警

察局會來，所以我要給他們的建議是說是不是可以回歸到原來高雄縣的部分，讓交通大隊裡面的交通安全組、車禍處理小組的部分讓他專業、專責制。等於是說我這個小組全部都在處理車禍，我不要把車禍處理的方式採現在的方式，我講第一線現在的處理方式是交通大隊來的只負責量現場，傷害的部分居然交給派出所，這樣好詭異，這樣一點都不專業。可是原來的高雄縣是整個都是給交通車禍處理小組，這些人員是有去受過訓練而且是有證照的，他一定要有證照才能申請調到交通隊，還不是車禍處理小組，如果是車禍處理小組還要有資格條件的限制，你才可以來擔任這樣的一個職務，所以我想這個真的是有分。剛剛講的幾位，我不曉得有幾位是原來高雄縣的，可是我真的還滿不能適應目前合併以後高雄市對於車禍這個處理狀況，大家都著眼在治安，大家都覺得治安很重要，可是真的跟人民、跟百姓息息相關是我們的交通安全。你絕對想不到，我為什麼知道那麼清楚有 2 萬多件，因為我昨天剛剛去處理一件，那個多誇張你知道嗎？就是因為我們把車禍小組分成派出所跟交通隊，那個是一件在大寮，2 月 18 日發生的，車禍小組來測量完以後，把案件歸給派出所，派出所壓件，從 2 月 18 日壓到昨天還在壓，都還沒有送到交通大隊，這樣誇不誇張？這個派出所的人員到底有沒有專業知識，他是屬於一般警察，我不曉得大家對於第一線瞭解多少，這個是我知道的部分。所以我一直在想說未來我們是不是努力來推，事實上警察局的交通大隊的車禍處理小組讓他專業化、讓他專責化，我想這是我們要共同去努力的。

對不起，比較不好意思的是我前面真的沒有聽到我們交通局這個部分，我剛剛一直在問我們主持人，車禍鑑定真的是我們交通局的嗎？他一直說沒有錯？這個是我比較不懂的，所以我本來是想說早一點來的，對不起，有一點事延誤到，事後我再跟你們做討論，我想這是我簡單的報告。如果說大家對於這樣一個專業、專責的部分有興趣或者是說要給雅靜或者是我們柏霖主持人這邊建議的都可以直接來跟我們連絡，謝謝。

**主持人(黃議員柏霖)：**

謝謝李議員。我們現場還有韓賜村議員的副主任也在現場，有沒有要再補充？你要補充，請發言。

**高雄縣計程車駕駛職業工會林理事金龍：**

主持人、各位理事、各位來賓，大家好。我是高雄縣計程車工會，我第 2 次發言，我是希望我們如果發生小事件的車禍，因為不用一個月，

我們的時間拖上一個月好像拖太久了。因為有時候要結這個案，保險公司要拖時間，如果要分層負責的時候要分成數，有的司機等不及，因為像我們這種營業車，他不可能在那裡等很久，他單純的只是 1 輛車而已，不用等很久，人沒有受傷只是車撞車而已，我希望認定或是什麼的，分成數不要拖那麼久，不要拖上一個月，甚至一個星期就可以處理完，成數的問題在一個星期內就可以處理完，看能不能縮短時間。

還有一點，就是第一現場。警察他們去處理現場的時候，在第一現場，他們畫的圖有時候很籠統，你注意看甚至有的 3 線道畫成只有 2 線道、1 線道機車道而已，你注意看有時候圖畫得很籠統，我們內行的一看馬上知道，這 3 線他為什麼只畫 2 線而已，本身要注意一下，謝謝。

**主持人(黃議員柏霖)：**

我們接著請陳主任委員，剛剛也聽了在座很多理事長，各位關心還有學者的意見，理事長是不是講一下？請發言。

**高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員會陳主任委員金寶：**

謝謝各位，非常感動。這個車禍如果說是以業務來講，今天受到大家這麼關注而且這樣熱切的參與，我真的是很感動，反觀來看，可不可以給我們增加預算、增加人力。我要向大家報告，黃議員柏霖實在令人很感動，他常常去關心這些跟大眾息息相關可是又沒有人注意、注重的。李議員剛剛講到，合併之後到上個月可能二、三萬跑不掉了，因為我們去年全年高雄市就 3 萬多件，死亡的人數都七、八十個人，受傷的人數大概有 2 萬多，2 萬 6、2 萬 5、2 萬 4，如果以全年的死傷人數，一個家庭 3 個人、4 個人跟親友加一加，一、二十萬票可以選立委了。因為這個很多都必須要法律去配合的部分，所以我們現在就針對各位提出可能的疑慮或是長期以來的感受。

其實這個東西從一條鞭，上下左右的機關很多，但是監察院最後是針對了很多的機關，唯一同意的是鑑定出了問題。其實我們高雄市每一年 3 萬多件，這三年來講，3 萬多件裡面只有 3% 的鑑定案件而已，比例其實是不高。有的為什麼要去鑑定，就像我們司法的性質本身就有對立的兩造，判我贏，你就說不公平，判我輸，他就在那裡抗議，所以這就是案件的本質、性質。再來，就是大家都講到性質上事後的蒐證，我們是最後端，最後端就是來看前面發生的，可能發生的三個月、四個月、五個月、六個月，我們去看到了這些情況的時候已經是面目全非，且有稽證已經被破壞，現場被破壞、蒐證不全，所以我們是在後面要去解讀，那

真的是…，人不是上帝。所以現在我去，我有一個堅持就是說不要勉強有答案，不一定有答案，如果證據不全的東西就說 No，法院就是證據法則裡面如果刑事案件、民事案件舉證所在、敗訴之所在，你舉不出證據來，沒有辦法證明發生的肇因，沒有辦法，它本身就是相當的司法性。

如果回歸它的原則、本質來講，這個東西不應該在行政機關，說實在的，我們大政府讓民間失靈，就是這個政府讓我們民間失靈癱瘓，所以我們很多的第四部門的東西都不健全。這些東西因為都是死傷，政府就給你一個交代說，全台灣 30 幾萬，SARS 死了幾個人就呼天喊地，你看道安跟治安，治安死幾個人，議會就砲聲隆隆轟警察局，對不對？可是我們剛講的，車禍的案件，全台灣一年裡面 30 幾萬個案件，潛在的我們每一個人都是交通用路人，每一個人天天都冒著生命的危險，可是發生事情的時候，我們常常呼天喊地的都沒有用，我們很無奈。我自己本身也當過檢查官，又在政府裡之前也當法制局長，其實我們去回歸這個事情的原貌，車鑑會本身，我是贊成把它廢除裁撤，但是廢除裁撤之後呢？恐怕我們的議會天天會接受陳情，我們市府天天都會被問去哪裡鑑定，請問各位要去哪裡鑑定？目前不是沒有鑑定人制度，自然人的鑑定，問題是誰敢去委託他，誰敢去指定他，法院也不敢選任他。各位大哥你們有時候來鑑定委員會，你們常常來，有時候陪你們的同仁、你們的會員來，你也不敢委託他，罵歸罵，這個鑑定我們車鑑會還是有相當的公信力和公平性。

說到專業性，以前兼任的都是我們機關兼，後來這個有改善，有開放他是一個比較多元的管道—專家、學者進來，所以在專家學者進來的這個部分，我們就是加強它的專業度，可能是法規，可能是汽車的機械原理，可是針對這個部分相對比個人的鑑定好，個人鑑定他沒有辦法。你就是怎麼罵鑑定委員會委員制，這還是中央立法，而且刑事訴訟法、民事訴訟法都還採信機關鑑定，所以這個東西不用去用唱高調的方式談我們做不到的東西，我們就來做我們可以做得到的東西，這個車禍這麼嚴重可是沒有人在關切，真的是柏霖議員跟李議員跟韓議員這邊願意來關切，我們一起來把力量集中，怎麼處理呢？

剛講到一個很確切的，就是第一線的人員—警察他的專業性，現在都是非專業人力在處理，產生很大的蒐證破壞跟稽證。那個東西畫錯了或者是看到當作沒看到，我們後面就已經很吃力了，結果他胡亂畫或者是便宜行事，這是很嚴重，目前非常嚴重出在第一線蒐證能力的問題，他的專業度、法規的精準度或是鑑識能力的部分，統統都是值得我們議

會要來監督，這真的是要監督。道安的這個部分要非常有力的監督交通大隊這一個部分，尤其是我們現在縣市合併，很多的地方又出現讓我們很頭痛的問題。因為我們在鑑定上，你們開車的人最清楚，很多東西就是你無法判讀，一條線畫下去，人是否可以通行？到底那個是邊界線還是什麼東西，我們常常也被考倒了。所以交通，我們自己本身也在檢討當中，所以我們王局長跟科裡面科長級對於交通這個部分的標線、標誌也盼望你們成為我們的眼線。我在這裡說一句坦白話，我們在鑑定當中有時候我們會認為說這個要國賠，我們是很謙卑的來檢討說這是我們政府機關、行政機關一體性。但是我們很誠實、很謙卑的說有時候是國賠的問題，標線、標誌還是道路、工程的問題，所以目前有兼任的只有警察，因為他一定要有交通的背景參與我們的委員會，讓我們有很精準的法規提供，還有法制，還有工務局－我們鄭副總。工務局因為工程的設立，路開下去所造成用路人的一些情況，其他的就是我們委外的委員－機械、法律各方面的來源所組合成的。現在你去討論說這個單位怎麼樣，其實我很贊成把它法人化，行政法人也好或者是公司化，美國這個公司化就比較商業性質，這會牽涉到保險、牽涉到汽車的問題，牽涉範圍很大，還有你的經費預算的維持。議員，你選立委的時候，現在就是你的基礎，一步一步進行，一個階段一個階段進行，那個東西是可以做的，但不是我們能力所能夠的。

再來，我們工務跟交通這邊我們有比較篤定是因為我們自己是交通局，交通局的單位，我們每一個星期、每一個月開會的時候，我們會建議交通局自己的科。警察這邊是我們有時候比較沒有辦法，這就要靠外部的力量。蒐證的部分，如果說有證據，我們真的這樣判讀的時候，看了行車紀錄器、看了監視錄影器，落差很大。但是我們為了治安的緣故，到處都是監視錄影器，沒有一個國家的人民因為治安恐懼而願意犧牲自己的隱私權，到處都是監視錄影器。可是都是什麼情況，沒有辦法照到，調出來的沒有辦法看到，你就看到人車過去，你可以說開很快，可是你的證據在哪裡？統統都沒有。所以監視錄影器如果是新設的，如果原來的系統是可以更新的，我的建議如果可以的話，真的是要統整，避免浪費。統整的話就是說你能夠蒐證的越精準，畢竟是人事後判斷的，但是人不是上帝，這樣子你就可以讓大家心服口服，號誌顯示的就是這樣，大家不用爭論就可以看得很清楚，你從哪裡來就很清楚。行車紀錄器現在很便宜又好用，但問題是他如果不裝或是對他不利的，他就不拿出來了，甚至大卡車、遊覽車也有行車紀錄器，那是強制規定的，結果他也

是重覆使用。所以其實這個部分在我們監理單位可以是一個監督的方面，行車紀錄器或許將來有一天會變成標準配備。所以那樣子的話你們就不用爭論，那可以提升很高的鑑定精準度或者是證據可以提供很高的比例，我們可以做的就是像我們合併之後，台北市他們去年、前年案件都比我們少，人數都比我們多 2 個、3 個，我們現在合併之後，我們總共只有 4 個人在辦案，其他的行政支援系統二、三個，我的單位才總共八、九個人。我們很希望說提高品質，我很佩服我們主任檢察官，他們常常派人來監督我們，實習法官就會來，大家可以有一個溝通的平台，警大、警專的，他們也會來。就是我們大家從上游到下游看到底那些東西是怎麼樣，我們目前立刻可做的就是要把它做出來，這才是真正去關心我們市民的安全、人命、財產。

其實我們在做很多編列納稅人的預算，在幫保險公司做，保險應該他自己有鑑定、有調查去判斷車禍狀況，可是因為我們中央的法令沒有這樣要求。還有我們的汽車，或許將來幾個來源的單位需要貢獻一點基金，好像我們附加的燃料稅或是附帶的空污費，應該收取一點點做為基金，我們將來改善、推動，或許是公設鑑定，或其他的有財團法人或是有行政法人的系統來做，我覺得我們目前可做的是，黃科長也在這裡，跟局長說一下，幫我爭取 1 個或是 2 個的人力給我。

**主持人(黃議員柏霖)：**

科長有沒有要再補充？請簡單一點發言。

**高雄縣汽車駕駛員職業工會洪理事長德順：**

議員很熱心邀請各單位來做一個公聽會，我很奇怪警察單位為什麼不參加？你看檢察官都列席參加來為我們做指導…。

**主持人(黃議員柏霖)：**

我跟你說明一下，因為我們今天的重點是擺在車禍鑑定委員會品質的提升，所以我們前半段的部分沒有邀請，要不然一個題目從頭到尾太大會沒有辦法討論，所以收斂在這裡，要跟你報告一下。

**高雄縣汽車駕駛員職業工會洪理事長德順：**

還有第二件，我要跟陳主委請教，因為我不懂也不知道，這個鑑定委員，何謂是專業人員？第二，他是不是有實務經驗？因為去年在蓮潭會館，有一個南部各工會領袖的會議，黃議員不知道有沒有去，那個黃昭順、侯彩鳳立委，兩位立委都有去參加，甚至最高單位總統都有列席做一個指導。像專業人員，侯立委跟交通部一個次長有說到，現在的鑑定

會的鑑定委員，他也對他很失望，都沒有一個有實務經驗的人，因為都是根據理論來做判決。讓人很質疑這個東西，有理論沒有實務經驗，鑑定的結果是否能讓人心服口服，以我來說，我也很質疑，以上報告。

主持人 ( 黃議員柏霖 ):

謝謝，研考會跟交通局有沒有要補充的？你要發言嗎？請發言。

尤建誠先生：

各位好，我是車禍受害人，我今天是講我自己的切身經驗，剛剛有聽到一些人的發言，我覺得我感同身受。我在車禍鑑定會去鑑定的時候，我送進去之後，不到 5 分鐘就被請出來了，我不曉得這樣的品質，對我來講，在我完全沒有把我的案情完全敘述完成，委員他們可能認為，他們大概知道情形了。可是在我認為，我都未把我的狀況完整的敘述出來，對我來講，我會覺得我都還沒有講完，就把我請出來，這是什麼情形？

再來一點，當天在評定的時候，原本應該像現在這麼多人，可是問題是當天在評定時，委員只有坐前面 3 位而已，也就只有前面 3 位在聽我跟對方在講。問題是，我在講時，為什麼只有 3 位在聽，而不是全部的委員在的時候再講呢？所以這樣的狀況，這對我來講，我覺得會不會這 3 位有被攏絡的情形？事實上這個車禍鑑定，對我來講真的是不利，而且我本身真的是一個受害人，我今天再受鑑定委員的第二次傷害。今天法院又採信鑑定委員會，所以我覺得鑑定委員會的品質，我真的是不敢苟同。

再來就是，剛剛有鑑定委員說，他們沒有感受到民衆為什麼要罵他們？我不知道為什麼鑑定委員，他們自己本身沒有感受到。今天在座的，好像有一些對鑑定委員也是有意見，如果鑑定委員他本身都沒有自覺的話，那是不是我們可以把一些比較離譜的鑑定報告，將它集結成冊，乾脆把鑑定報告給鑑定委員去看，你們離譜的地方在哪裡？讓民衆罵的地方在哪裡？請你們有一些自覺這樣子。我不希望鑑定委員給我的鑑定報告，出來的是偏頗的鑑定報告，所謂的偏頗是指雙方兩面，只有鑑定我單方面的個人因素，而且這個個人因素也只有鑑定到我本身，一個對我不利的因素，並沒有去鑑定到對我有利的因素。還有就是對方沒有責任？為什麼對方沒有責任，這個鑑定報告裡面，也完全沒有提出來。這個應該是雙方要去把它給釐清楚的，這樣我才能心服！

我還有一些建議，我們今天要討論的是鑑定品質的問題，鑑定委員的素質，他是不是真的是那方面的專家？是否有那方面的學識及經驗？我

是希望他們能夠針對這一點，去針對每個鑑定委員，他們到底有沒有這方面的專業經驗。還有整個制度，爲什麼當天評定的只有 3 位委員而已，爲什麼？這我不知道，我請鑑定委員來跟我講。因爲你們的開會制度，不是應該有幾位的規定，怎麼只有 3 位出席而已。再來就是，既然法院他們沒有這方面的專業，都採信鑑定委員這邊的意見，那鑑定委員爲什麼他們不用切結，誰說什麼，你們表達意見要寫出來，要具名簽結，不然我受你們之害，我又不知道誰害我的。我覺得這才是今天討論的主題，民衆還是受害最深的，今天要是能將鑑定委員的品質提升，我覺得這才是對民衆有益的地方，謝謝！

主持人 ( 黃議員柏霖 ):

謝謝！

高雄地檢署陳主任檢察官文哲：

主持人、各位先進，剛剛聽了大家寶貴的意見，我再補充幾點想法。其實就目前而言，要改善鑑定品質的話，就像剛才各位先進講的，第一線蒐證的員警，他心態很重要，不管法官、檢察官或鑑定委員，他們看到的東西，都是第一線警察他蒐證完送來的東西。現在有很多鑑定委員說，他無法做鑑定，這個比率其實滿高的。法官、檢察官收到這個，我們真的也無法判斷，因爲鑑定委員他無法判斷，其實很多法官也無法判斷。無法判斷的理由是什麼？就是在我們制度上本身，其實大部分車禍案件，如果有撞傷人的話，都是過失傷害。過失傷害它是告訴乃論的罪，告訴期間又有六個月，所以很多車禍發生當事人，講真的，就算是我發生車禍，我也不願意進法院、警察局。就大部分當事人而言，除非是已經發生死亡結果了，如果是一般車禍受傷的，當事人都想趕快協調一下，該賠多少，大家不要再爲這個案子糾纏下去。

其實大部分人心態都是這樣，所以當時警察去處理時，也是要當事人，大家講一講，這樣他就沒事了，當事人也沒事了。其實在警察局有強制規定，只要發生車禍有人受傷，警察一定要畫現場圖，要蒐證的，不管當事人有沒有提出告訴，他一定要先保全證據。但是因爲警察他覺得現場蒐證太麻煩了，所以他勸當事人趕快和解，當事人一開始也想以後要跑法院、地檢署或去警察局，覺得麻煩，所以都私下和解。所以警察他就覺得這樣沒事了，就隨便畫個草圖，他也不敢沒畫，他會先自己畫個草圖，那個不是正式事故現場圖，那只是一個草圖而已。等到一、二個月當事人和解價碼談不攏，要到警察局告了，找原來的承辦警察，要提

出過失傷害告訴，這時警察局就慌了，正式現場圖也沒有畫，只剩下草圖，有時草圖放在抽屜，不知跑去哪裡了。現場監視錄影帶有沒有調？沒有。當時目擊證人有沒有訪談？沒有。到這時候已經距離他真正要去採證時，離車禍發生有時已經一、二個月，甚至隔了五個月，因為當事人有時撐到最後六個月告訴乃論期間的最後一刻他才去告。

這個時候已經離車禍好幾個月了，當時警察取巧，他認為當事人都要和解了，他也不用畫現場圖、調錄影帶，他都不用。哪知道當事人和解沒有成立，這時警察怎麼辦？他只好憑當時的印象或者憑那張簡略的草圖，畫當時的現場圖，就移送給偵查隊了。偵查隊他們處理車禍案件，他們很好處理，因為只要有人告、有人受傷，他就直接把肇事人用過失傷害移送了，移送就變成檢察官去處理了。檢察官收到案子時，離車禍事故已經隔了五、六個月以上了，警察附的資料其實都是事後補的，但是他要去調證據的時候，監視器已經沒了，目擊證人當時也沒有問，什麼都沒有，只有兩造各執一詞，檢察官也很苦惱，只好送鑑定。送完鑑定之後，鑑定委員會看到這種案子，也只好說，兩造各執一詞，現場燈號不明，無從鑑定，又退還給地檢署了，檢察官說又完了。所以變成當事人很不諒解，其實原因都在這裡，鑑定委員也覺得很無奈，因為沒有燈號、現場證據，什麼都沒有，只有兩造各執一詞。

承如剛才一位大哥講的，不可能當時兩個燈號都是紅燈、都是綠燈，但是他要採信誰？不知道啊！也不能擲筊。其實現在很多鑑定品質不彰的原因，就是警察那時在想，反正當事人都要和解了，他就沒有落實原來交大規定，只要有人受傷，不管對方要不要提出告訴，就一定要將現場蒐證完全，有沒有目擊證人，當事人在場的筆錄一定要先做好，然後監視器、行車紀錄器一定要馬上調，縱然當事人不提出告訴，也要先把那些東西準備好。因為當事人會不會提出告訴，不是你能控制的，但是你無論如何還是要蒐證完全有備無患。但是我們現在發現，有很多處理員警，反正當事人都要和解了，他就真的投機取巧了，導致當事人和解不成來告時，就會演變成這種結果。這我們其實跟交通大隊一再要求，但是也很多員警真的沒有落實，所以我們希望議員在這方面，能夠要求交大確實落實這個規定，謝謝。

**主持人 ( 黃議員柏霖 ):**

謝謝主任檢察官，當然我們希望這個社會都不要有車禍，但是如果真的發生的時候，我們應該怎麼去面對？從剛剛主任檢察官提到，我們的主題是鎖定在整個車禍肇事鑑定的品質，但是在這品質確保，應該有 2

個。一個是本身他的前置有沒有調查清楚，這個部分我和李雅靜議員，我們會來追蹤，跟警察局局長談一下。怎麼透過有系統的方式，讓第一線、第一個時間、第一現場的資訊是完整的，未來送到肇事鑑定委員會時，他們才有辦法去做更合理、更有效的審定。如果資訊都不充分，大家就不知道怎麼說，包括主任檢察官他也很苦惱。

所以我覺得，今天開這公聽會也是會有一些收獲，這個部分我跟李議員會來推動，那我們希望交通局跟肇事鑑定委員會，能夠針對你們本身這麼多工會的理事長代表，一直提出的質疑，當今天你們的委員，到底能不能真正的秉持他的專業、他的經驗，有效的裁判，來做確定。因為他們一直有提具結的問題，如果我去參加委員會，都不用對我提出的意見做承諾、做應該的判斷，像剛剛講的，7 個委員會，4 個人同意，4 個人也不知道是哪 4 個人，那是不是大家都沒有責任。所以我想，我們也希望，既然你要當委員，應該要對目前，就你的經驗、能力、判斷，這樣是你所做的，那應該要簽名，決定對你的意見要有一個承諾，然後要有一個說明，我覺得這是非常重要的。我們當然希望很多的擦撞，第一時間能夠把它解決好，因為要鑑定，還要跑法院，那個都是勞民傷財，但是萬一真的要面對時，我們是不是能提供足夠的品質，能夠讓市民放心，我覺得交通局、研考會，還有交通事故鑑定委員會這邊，應該也要討論一下。如果人手不足的部分，我跟議員來協助。總之，怎麼讓它的品質能夠提升，是我們今天開會的一個重要想法，大家都在關心我們的交通品質，這是第二件事。

第三件事是剛剛主任委員有提到了，未來，甚至很多國外，他們都是委外。如果在台灣應該怎麼做，可以讓這樣又能保有公信力，現在大家最重要，包括法院、地檢署，他也擔心民間的，如果委託你，品質不知道好不好？如果不好，我想這個制度也走不下去。所以我們也希望在這個部分，你們也討論一下，覺得怎麼樣能回應到今天每一個理事長，每一個工會代表，對我們鑑定品質的質疑或建議，我覺得很重要。

當然比較長期的，包括胡博士提到的，未來車禍的事情，是不是應該先有一個前置的原則，不要動不動就跑法院，其實現在法官、檢察官的事情都很多，是不是有一些事情就不需要，一定都到那個地方去解決，那這個是比較長遠的。我想回應到最後幾個結論，有關第一現場這個部分，我跟雅靜議員跟警察局，會一起來做好。第二個是委員本身品質、鑑定品質的提升，委員人數的聘請，委員資質的提升，這方面應該怎麼來加強。第三是比較長遠的，委外等這些，如何來提升我們的公信力，

我想大家一起來努力。時間也差不多，今天下午很感謝各位的參與，我也希望各位有什麼好的意見，要隨時跟我們反映，那我們會跟相關單位來做建議，我想很多好的品質就會從這地方，你有意見嗎？請發言！

**李欣珈女士：**

我是覺得有恐龍法官，也有烏龍的鑑定委員，在座很多都對開車內行的，我被人家從後面撞到，車就跑到右手邊去，左手邊過，人飛起來又倒栽蔥，劈腿下來。我去鑑定委員會那裡，那個女人告訴他，我就是太大彎，彎進去 18 米 7，才用車腹去撞她的，她又說我撞她的鏡子會往內凹進來，你們在座開車的人，我若從裡面將她撞出去，鏡子會往內凹進來嗎？這些烏龍鑑定委員，鑑定她是對的。她又跟他說我從右邊超車，她原本就從右側超車，撞到手把，我要求鑑定委員用她的車來核對我的機車的後檔，他也不要，這樣公平嗎？法院也判我輸。所以我覺得鑑定委員一定要用內行一點的，如果警察寫錯了，就全部都錯了，連那個證人，一下說開車，一下又騎機車，這樣他也採信，法官也採信判我不對。我人被撞得飛起來又斷鎖骨，也就是從後面切車，切右邊讓我這樣，他都沒有詳細調查，就說我不對。

**主持人 ( 黃議員柏霖 )：**

好，那我知道。我想主任委員今天我們主題的部分，就是希望回應到這些委員他的專業，還有經驗，因為專業來自於四面八方，還有他的經驗、背景等，我們怎麼讓市民，對於肇事鑑定品質的提升，我希望還有很多進步的空間。我希望局本部能夠支持這個，把它當重要的事。誠如剛剛主任委員提到的，那一個什麼活動…，就說車禍一年死了那麼多人，我們應該要針對這個，來做更好的判斷。我們今天下午的會就到這邊，謝謝大家。