

## 交通法令與刑事責任的規範分析

### An analysis of norms of traffic regulations and civil/criminal responsibilities

許育典<sup>1</sup> 盧浩平<sup>2</sup>

#### 摘 要

在行車事故的鑑定上，道路交通法令扮演重要的角色。在長期的實務運作下，透過道路交通法令違反與否的檢視，推究行車事故的事實，進而影響後續民事責任與刑事責任成立的判斷。但在法律性質上，道路交通法令屬於行政法的領域，畢竟與民事法或刑事法是不同體系，則此間的關係與互動如何，實有必要進一步予以釐清。本文即是從規範面，對於相關法令進行分析。

首先法令間的衝突。就此還可以分為不同法律體系之間，以及道路交通法令自身二個面向。以前者而言，由於不同法律體系具有不同的本質內涵，在道路交通法令中設有影響民事責任或是刑事責任的規定，是否妥適，便頗值商榷。在後者，由於道路交通法令自身的誠命特色，所以是從規範對象——也就是義務人——的角度設置規定，但在現實的運用上，尤其是行車事故發生時，存在複數的規範對象，則對當事人而言，盡到個人所應遵守的道路交通法令所規定的義務，是否即已足夠？而各規定間在適用上是否有先後順序？且各個個別規定間，難免會產生衝突，也值得分析。

至於在道路交通法令自身，則在於明確性與完整性二方面的檢視。在明確性方面，由於為了盡量擴大規範涵蓋層面的完整度，不致產生法律漏洞，在立法的過程中，不可避免地要使用不確定的法律概念，或是在描述上予以模糊化，但這些都會造成鑑定實務上的困難。再者，即便採取前述的兩種做法，仍然存在法律漏洞，而條文上是否得透過文字的調整以周全其完整性？本文都將提出相關事例，為日後全面性檢視道路交通法令，提供思考方向。

關鍵詞：關鍵詞內容

---

<sup>1</sup>成功大學法律學系暨科技法律研究所教授

<sup>2</sup>成功大學法律學系博士班研究生

## Abstract

Traffic regulations play an important role while authenticating in traffic accidents. An examination into regulation violation is a common way to find out the truth about an accident, thereby coming to a conclusion of judgment on civil and criminal responsibility. However, in a legal sense, as a part of administrative law, traffic regulations are quite different from civil and criminal law, and therefore, it is necessary to clarify the relationship among these laws. Analyzing this puzzle in the aspect of norm is the main point of this essay.

The first issue is conflicts among laws. Conflicts exist between traffic regulations and other laws; they exist in traffic regulations per se as well. With respect to the former, since the essence of each law is different, whether it is proper to put down some articles about civil or criminal responsibility in traffic regulations is arguable. With respect to the latter, as commandments, traffic regulations focus on what an obligor should do. However, as a matter of fact, when a traffic accident occurs, can a driver disclaim his responsibility as long as he follows all traffic regulations? What is the hierarchy of these regulations? And how do we deal with the conflicts among them?

The second issue is to examine traffic regulations in two aspects: unambiguity and integrity. With regard to unambiguity, to prevent legal loopholes, applications of indefinite concepts of law or vague descriptions of human acts in traffic regulations is unavoidable. Nonetheless, both will cause difficulties anyway when authenticating. Moreover, even though the two methods apply, loopholes remain. For integrity, is it necessary to add or drop some words in regulations? This essay will raise cases in order to show a possible way to examine all traffic regulations.

Keywords: the keyword

## 壹、前言

在行車事故的鑑定與審判實務上，道路交通法令扮演重要的角色，其中以道路交通管理處罰條例（以下簡稱為道交條例）以及道路交通安全規則（以下簡稱道安規則）最為常見。透過道路交通法令違反與否的檢視，推究行車事故的事實，進而影響後續民事責任與刑事責任成立的判斷，是各地的行車事故鑑定委員會（以下簡稱車鑑會）經檢察官到法院的運作流程。而道路交通法令，向來應用在構成要件中，即是因果關係與歸責要件上。但並非所有道路交通法令都可適用，仍須視其規定目的而定，應從有利於被害人的觀點，予以寬鬆認定。就此而言，本文擬區分民事責任與刑事責任，予以說明。除此之外，道路交通法令尚有針對刑事

責任的特別規定，唯在體系上，道路交通法令屬於行政法的領域，畢竟與刑事法有所不同，則在其中設置加重刑事責任的規定，成為特別刑法的規定，在我國司法實務上也產生爭議，本文也將分析其源由，並提出解決之道。

## 貳、交通法令與民、刑法

我國採行公法與私法二元化的法制設計[1]：前者又可以再分為刑法與行政法二個範疇；後者，則以民法作為基本規範。以此作為基礎，倘有一個破壞法或法益的行為，也就是不法行為，在前述範疇中都應予以檢討相關法規的適用，並可能因此產生相應的評價。若從規範的角度來看，針對一個不法行為，在不同範疇的法規中，可能都有規定，這是因應該行為的不法內涵（Unrechtsgehalt）所致。是以，不法本身是一種層升概念（Steigerungsbegriff），依程度不同，由輕至重依序為：民事不法、行政不法與刑事不法[2]。以行車事故而言，肇事者除了可能違反道路交通安全法規外，尚需面對刑法與民法的評價。在司法實務上，因過失造成的行車事故係屬多數，以下即就此作為討論的預設類型，分析肇事者個人責任。至於更進一步的與雙方當事人民事責任有關的與有過失，則不予討論。

### 2.1 交通法令與民法

這裡的民法，在行車事故中，係指侵權行為，我國民法第 184 條定有一般侵權行為的 3 種請求權基礎[3-1]。既然如此，一旦加害人的行為同時成立複數的請求權基礎，則適用請求權競合的法則。而在行車事故上，可能會適用的分別是民法第 184 條第 1 項前段或是第 184 條第 2 項。

#### 一、民法第 184 條第 1 項前段

這裡的規定是：「因故意或過失不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。」在檢討的過程中，仍有構成要件、違法性與有責性等等所謂三階論的層次，其中在構成要件方面，一般是區分為行為、侵害他人權利、損害、因果關係、不法、以及故意或過失等 6 個要件[3-2]。

道路交通法令，在此類型的侵權行為的成立上，扮演何種作用，或可從司法實務開始理解。以台灣高等法院 89 年訴易字第 109 號為例，其判決要旨如下：

「按駕駛執照吊扣期間駕車者，除處 2 千元以下 4 千元以上罰鍰外，並禁止其駕駛；行車速度，依標誌之規定，無標誌者，在市區道路，時速不得超過 40 公里；又汽車行駛時，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，道路交通管理處罰條例第 21 條第 1 項第 7 款、道路交通安全規則第 93 條第 1 項

第1款、第94條第3項分別定有明文。本件被告前因酒精濃度過量騎乘機車，遭裁罰吊扣駕駛執照，其於吊扣駕照期間復駕駛機車，且又疏於遵守上開規定，致原告受傷，是本件車禍之發生係因被告過失所致，洵堪認定，且其過失與原告所受傷害間，復有相當因果關係，被告自應就其過失行為負賠償責任。按因故意或過失不法侵害他人權利者，負損害賠償責任。不法侵害他人身體、健康、名譽、自由……者，被害人雖非財產上之損害，亦得請求賠償相當之金額，民法第184條第1項前段、第195條第1項分別定有明文。」

在此判決中，法院因被告有違反道路交通法令的情事，而直接認定其行為就原告所受損害間有相當因果關係，進而認定其就此具過失，已然標示道路交通法令所揭示的行為義務，在侵權行為構成要件中所作用的位置。但首先引發的疑問是，由於判決中並未交待究竟是被告無照駕駛、超速、或是未注意車前狀況為侵權行為，而採取包裹式的陳列，已然有所不清楚。就無照駕駛部分在因果關係上的檢驗為例：因果關係，目前司法實務是採客觀的相關因果關係作為標準，此參最高法院76年台上字第192號判例可明：「……所謂相當因果關係，係指依經驗法則，綜合行為當時所存在之一切事實，為客觀之事後審查，認為在一般情形下，有此環境、有此行為之同一條件，均可發生同一之結果者，則該條件即為發生結果之相當條件，行為與結果即有相當之因果關係。反之，若在一般情形下，有此同一條件存在，而依客觀之審查，認為不必皆發生此結果者，則該條件與結果不相當，不過為偶然之事實而已，其行為與結果間即無相當因果關係。」駕駛執照，是檢驗駕駛人具備道路交通法令所要求的駕駛能力而發給。被告的機車駕駛執照自1999年3月4日吊扣到同年12月3日止，此係因其先前有違反其他道路交通法令所致，其並未欠缺駕駛執照所彰顯應具備的駕駛能力。若著眼於其肇事的可能性，在3月4日前後並未有所增減，而在該日之前，也與其他持有合法駕照的人，並無差異，也就是其自身的駕駛能力並未有欠缺。是以，被告於該年9月17日肇事，駕照的有無來看，無論是就被告自身或是與其他駕駛人相較，都不具備較高的必然性。也就是說，被告無照駕駛的行為，與行車事故並不具備前揭判例所示的相當因果關係。

要補充說明的是，在前述的討論中，探究了規定駕駛執照的道交條例第21條第1項第7款的規定目的，並將其運用在因果關係的討論上。就此有不同見解[4-1]。不過，本文認為，規定目的係將結果原因的範圍予以限縮，判斷在條件理論下的因果關係，是否能歸責於行為人，所以在因果關係中予以檢討，並無疑問[5]。

但這並不意味著規定目的僅運用於因果關係中，在過失的檢驗上也有其適

用。民法第184條第1項前段中所指的過失，依最高法院19年上字第2746號判例所示：「因過失不法侵害他人之權利者，固應負損害賠償責任。但過失之有無，應以是否怠於善良管理人之注意為斷者，苟非怠於此種注意，即不得謂之有過失。」或可引用刑法的概念。刑法第14條第1項：「行為人雖非故意。但按其情節應注意，並能注意，而不注意者，為過失。」而這裡的應注意，係指客觀注意義務。對於所有用路人，交通法令應作為其客觀注意義務的最低標準。

## 二、民法第 184 條第 2 項

本條項規定：「違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任。但能證明其行為無過失者，不在此限。」故可得知其係獨立的侵權行為類型。在形式上，具有由權利的侵害移向法律的違反——即以客觀法律規範的違反作為構成要件的實現——以及將其他領域的規範遷入侵權行為法的功能。在實質上，則具有推定加害人的過失外——就此可以從1999年本條項的修正可明確得知——也將保護客體從權利擴及到利益，尤其是純粹經濟上損失[3-3]。

前面關於民法第184條第1項前段的討論，在本條項中並無不同，以最高法院66年台上字第1015號判例為例，其要旨謂：「違反保護他人之法律者，推定其有過失，民法第184條第2項有明文規定。又交通部會同內政部依道路交通管理處罰條例第92條所訂定之道路交通安全規則第122條第1款及第128條分別規定：『腳踏車載物寬度，不得超過把手』，『慢車（包括腳踏車）在夜間行車，應燃亮燈光』，旨在保障公眾之安全，倘被上訴人夜間乘腳踏車未燃亮燈光，而其後載竹簍復超過規定寬度，即難謂其未違反保護他人之法律。」

但就此難免會有所謂「保護他人規範」，僅針對法律違反本身。但其實在侵權行為的構成脈絡中，應擴及於對法益的侵害與損害的發生[3-4]。而這點，即有賴規定目的作為判斷標準。最高法院93年度台上字第378號判決中，雖然廢棄台灣高等法院91年上字第285號判決，但理由係因認定原審事實調查未臻明確。而其判決中所引原審對於道路交通法令的見解，仍值參考，節錄如下：「……而道路交通安全規則之立法目的在於維持道路交通秩序，保護參與交通之公眾安全，固屬民法第184條第2項所稱之『保護他人之法律』，惟行為人並非一有違反保護他人之法律即應負損害賠償責任，仍必須損害之發生與責任原因之事實，有相當因果關係，且被害人遭受侵害之權益為保護他人之法律所欲防止者，始足成立。」在這裡仍然可以看到規定目的在因果關係判斷上的運作——損害的結果，在因果關係上，係可歸責於加害人。在該案中，上訴人認為，被害人之死亡，係因訴外人羅○○違規超越雙黃線駕駛小客車，其時被上訴人（加害人）駕駛大型引曳車自對向車道而

來，與之擦撞，而撞及被害死所駕駛的小客車所致，是以被上訴人有違反道安規則第98第1項第1款：「大型汽車在同向三車道以上之道路，除準備左轉彎外，不得在內側車道行駛。」的規定，應因之負損害賠償責任。但台灣高等法院認為：「……顯見道路交通安全規則第98條第1項規定大型車原則上應行駛外側車道之立法意旨，在於避免大型車輛時常變換車道，影響車流順暢，而非在於避免大型車輛因不易閃避對向來車違規孳生事端所設，是故違反上開規定者，雖應負行政罰法之責任，究非得遽謂損害之發生與行為人行政違規行為即具有相當因果關係。」

由民法本條項來審視民法與道路交通法令之間的關係，即可發現透過「保護他人之法律」一詞，在檢視侵權行為構成要件的過程中，已經剔除部分道路交通法令的適用。台灣高等法院高雄分院93年上易字第100號判決，其要旨即謂：「民法第184條第2項所謂保護他人之法律，係指預防損害發生之法律而言。其有違反者，僅生推定行為人有過失而已。推定行為人有過失，並不表示行為人有侵害他人之利益，主張侵權行為者，仍應就侵權行為之要件，舉證證明。上訴人主張被上訴人之行為違反道路交通管理處罰條例（下稱道安條例）第83條未經許可而在道路擺設攤位之禁止規定云云，惟道安條例之立法目的，係為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，此觀該條例第1條之規定自明。故被上訴人縱有違反道安條例之情事，亦屬主管機關應否依道安條例之規定，對於被上訴人之攤位加以取締或處罰而已，尚難依據道安條例之規定，請求被上訴人賠償損害。」即把道安條例第83條（現為第82條第1項第10款）的規定，排除在民法第184條第2項所稱的保護他人之法律以外。

接下來，即便認定剩下的道路交通法令，是為「保護他人之法律」，但並不能直接跳躍到侵權行為的成立，而須進一步審視該法規的規定目的，確立法益的侵害與損害的發生係在此範圍內，始得認定該因果關係可歸責於加害人。

## 2.2 交通法令與刑法

與前述的民法相同，道路交通法令與刑法之間的關係，即是在構成要件中的因果關係與歸責要件（故意或過失）的檢討上，以最高法院 65 年台上字第 3695 號判例為例，其要旨謂：「夜間在照明不清之道路，將車輛停放於路邊，應顯示停車燈光，或其他標識，為道路交通安全規則第 112 條第 1 項為 12 款所明定，上訴人執業司機，對此不能諉稱不知，且按諸當時情形，又非不能注意，乃竟怠於注意，遽將大貨車停於右側慢車道上，既不顯示停車燈光，亦未作其他之標識，即在車內睡覺，以致被害人駕駛機車，途經該處，不能及時發現大貨車之存在，而自後撞上，不治死亡，則其過失行為與被害人之死亡，顯有相當之因果關係。」

### 一、特別刑法與交通刑法的概念

但除此之外，道路交通法令在刑法中的作用，還有法律效果部分。道交條例第86條第1項規定：「汽車駕駛人，無駕駛執照駕車、酒醉駕車、吸食毒品或迷幻藥駕車、行駛人行道或行經行人穿越道不依規定讓行人優先通行，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，加重其刑至2分之1。」此為針對刑罰——也就是法律效果——所設的加重事由。這條規定，即是所謂的特別刑法。

特別刑法，指的是在普通刑法（即中華民國刑法，以下簡稱刑法）之外，針對特定人、時或地，或針對特定事項而制訂的非常態刑法或例外刑法。經學者研究，我國特別刑法現存有1. 特別刑法肥大症；2. 限時刑法之問題；3. 構成要件要素分歧現象；4. 法定刑之苛重現象；5. 例外規定破壞現代刑事政策；6. 特別刑法間之法律競合等6大問題[6]。

另外，學理上有所謂交通刑法的概念，指的刑法中關於行為人交通行為的規定，而此行為，則稱為狹義的交通違法行為，也就是交通犯罪行為，包括傾覆或破壞現有人所在之交通工具罪（刑法第183條）、使舟車航空機發生往來危險罪（刑法第184條）、妨害公眾往來安全罪（刑法第185條）、劫持交通工具罪（刑法第185條之1）、危害飛航安全或設施罪（第185條之2）、以及駕駛動力交通工具肇事逃逸罪（第185條之4）……等等[7]。循此概念，道交條例第86條第1得否逕認為是交通刑法，即有問題。

## 二、道交條例第86條第1項的疑問

首先，透過特別刑法的概念，交通刑法不必然要限定在刑法的規定當中，所以從法條規定的體系位置來看，本條項的規定並無不可，雖然這種做法是否妥適，仍有疑問，前已有所著墨。但在這裡，更大的衝突，是肇因於有別於一般特別刑法係透過構成要件的特別規定調整法律效果（刑罰），而本條項則是針對法律效果逕行規定。在酒醉駕車的個案中，就產生以下問題：

### （一）重覆評價

在一般適用特別刑法的個案中，僅需依中央法規標準法第16條：「法規對其他法規所規定之同一事項而為特別之規定者，應優先適用之。其他法規修正後，仍應優先適用。」所示的特別法優於普通法的原則適用即可。但在酒醉駕車的個案中，我國立法院有鑑於酒醉駕車肇事案件層出不窮，遂在1999年第2次刑法修正時，增訂第185條之3：「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，處1年以下有期徒刑、拘役或3萬元以下罰金。」希望透過此一把酒醉駕車從行政不法提昇到刑事不法的動作，發揮刑罰一般預防的效果。就酒醉駕車部分，所謂不能安全駕駛者，依法務部88年法

檢字第001669號函所示：「二、會中討論認為本條係「抽象危險犯」，不以發生具體危險為必要，參考德國、美國之認定標準，對於酒精濃度呼氣已達每公升0.55毫克（0.55MG/L）或血液濃度達0.11%以上，肇事率為一般正常人之10倍，認為已達『不能安全駕駛』之標準；至於上揭數值以下之行為，如輔以其他客觀事實得作為『不能安全駕駛』之判斷時，亦應依刑法第185條之3之規定移送法辦處以刑罰。……」至此，酒醉駕車已是一種刑事犯。

但在道交條例之中，於1997年增加又把酒醉駕車列為刑罰的加重事由。設假有一位駕駛人，其呼氣酒精濃度超過0.55MG/L，則非但構成刑法第185條3的犯罪，且由於其應負刑事責任，故應依道交條例第86條第1項，加重其刑之2分之1，顯然已針對其酒駕行為重覆進行評價，實有不當。

（二）是否需以「不能安全駕駛」作為要件？

由於本條項並未如刑法第185條之3規定有「不能安全駕駛」，則這使得酒醉駕車的駕駛人在呼氣酒精濃度超過0.25MG/L（道安規則第114條第2款）、低於0.55MG/L的標準時，雖未構成刑法前揭的犯罪，但能否依本條項加重其刑，產生疑問。

若僅從文字規定來看，誠然本條項字面上並沒有「不能安全駕駛」等字，所以沒有必要與刑法作同等解釋，自然得加重行為人的刑罰。再者，本條立法理由謂：「世界先進國家，對於酒醉、吸食毒品或迷幻藥駕車致人受傷或死亡者，均以加重刑事責任予以制裁，爰於第1項增列上述情形，並將爭道行駛人行道之『爭道』兩字刪除，以利裁罰。」因此，可以把本條的「酒醉駕車」，視為是一種客觀之可罰性要件[8]。台灣高等法院台南分院94年交上易字第208號判決中，被告肇事時吐氣酒精濃度為0.29 MG/L，該判決即表示：「……核被告所為，係犯刑法第267條第1項過失致死罪。又被告酒醉，卻駕車肇事，因而致人於死，就被告過失致人於死部分，應依道路交通管理處罰條例第86條第1項規定，加重其刑。……」

但也有認為，本條項所載的酒醉駕車行為，與刑法第185條之3，既然同屬刑事犯罪的規定，則不宜採不同的標準。再者，這是加重刑罰的規定，從刑法謙抑性及最後手段性的角度，在發動本條項時，加上刑法第185條之3的「不能安全駕駛」的要件，可取得較為限縮的適用範圍。台灣高等法院台南分院93年交上易字第339號中，被告肇事時吐氣酒精濃度為0.37 MG/L，而判決則認為：「……核被告所為係觸犯刑法第185條之3公共危險罪及第276條第1項過失致人於死罪。又被告雖有飲酒，然尚未達酒醉駕車之程度，如前所述，故其雖因本件車禍過失致人死亡，尚無道路交通管理處罰條例第86條第1項加重其刑之適用，公訴人於原審論告時主張應加重其刑云云（見原審卷第69頁），尚非可採，併此敘明。……」

在司法實務中，就此爭議，不同的見解均見諸於判決，可見在我國刑事立法向來習慣採行特別刑法的體例，造成的問題，將導致最終在法律適用上的歧異。本文認為，法律的解釋，首先要採用文義解釋方法，既然本條項法文中並未有「不能安全駕駛」的規定，即無須附加此條件。但究其根柢，既然刑法已將酒後駕車納入刑法的規定之中，實在沒有必要在道路交通法令中增加這樣的規定。甚至，既然刑法中已授權審判者得依57條，就個案進行刑罰的衡量，像是第8款「犯罪行為人違反義務之程度」的規定，則即便酒醉駕車惡性重大，讓承審法官自行判斷刑責即可，透由立法的方式就此進行干預，實無必要。

## 參、交通法令的明確性

### 3.1 禁止規範與誠命規範

道交條例第 1 條揭示本條例的規定目的：「為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，制定本條例。」此一精神，也可以適用在所有的道路交通法令之上，可以說是最基本的規定目的，藉以課予所有的規範對象，相應的行政法上義務。這使得道路交通法令在立法的形式上，會採取像刑法的禁止規範，例如：道交條例第 53 條第 1 項：「汽車駕駛人，行經有燈光號誌管制之交岔路口闖紅燈者，處新臺幣 1 千 8 百元以上 5 千 4 百元以下罰鍰。」除此之外，也採取誠命規範的方式，例如：道交條例第 4 條第 1 項：「駕駛人駕駛車輛或行人在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，並服從執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮。」

但禁止規範或誠命規範的義務內容，不見得是完全背離的。以先前所舉的道交條例的二個條文來看，第 4 條第 1 項要求駕駛人應遵守號誌，遇到紅燈應該停止，倘駕駛人不序遵而闖越紅燈，即有違反的情形，就會變成是第 53 條所禁止的行為，並進而變成秩序罰的發動條件。

### 3.2 義務內容的確定——不確定法律概念的運用

無論是禁止規範或是誠命規範，法令所排斥或要求的行為內容，會明確地描述在法條的構成要件。由於法規的抽象化、一般化特性，不免在文字上會運用不確定法律概念，以企求規範的完整涵蓋範圍，不致於產生法律漏洞。由於不確定法律概念是應用在構成要件之中，對其概念的詮釋雖然有多種選項，但只有一種才是正確的，且將影響法律效果的發動與否，所以對法院來講，有必要加以審查。這種情形，在道路交通法令中的誠命規範尤其常見。

以道安規則第 94 條第 3 項為例。該項規定：「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。」在這裡的安全措施，就是一種不確定的法律概念。在這裡關於安全措施의 詮釋，即必須透過法釋義學的操作來達成。首先由文義來看，還不足以提供明確的標準，所以這個時候要使用目的解釋，這裡可以從本項整體規定目的來看，所謂的安全措施，乃指一切足

以與車前的事物或兩側併行車輛，保持能在合理範圍內採取避免事故發生反應距離的措施，並非由駕駛人自己主觀認定某特定的措施是否能達到安全目的，也不是由其決定所謂的「安全」何指。雖然詮釋只有一種，但在實際的個案中，究竟怎樣的措施才符合安全的要求，卻不是那麼容易判斷：究竟是要駕駛人減速，甚至停止？還是要切換至另外的車道？或者兩者併行？在鑑定實務上，「未注意車前狀況」的判斷，從結果來看是很容易判斷：一旦事故發生在車前，必然是駕駛人未注意車前狀況。但駕駛人是否真的未注意車前狀況，必須要透過物理跡證的蒐集，重建其與車前的狀況（前車或是行人）的距離為何？以及是誰造成這種距離的壓縮，以致駕駛人無法達到規定目的的要求？藉此以進一步推論駕駛人應否負起民／刑事責任的結論。

在不確定的法律概念之外，語焉不詳的法律用語，將導致受其拘束者無法明確自己被課予的義務詳細內容為何，進而造成在事後追究責任時，不免會有過苛的情形，在其他條件完備的情況下，甚至會造成加諸不必要的法律責任於其上的情形。以通過交岔路口閃黃燈為例：道路安規則第 102 條第 1 項第 1 款與第 125 條第 1 項第 1 款，分別要求汽車與慢車行駛至交岔路口應遵守燈光號誌，在閃黃燈的情形，依道路交通標誌標線號誌設置規則第 211 條第 1 項第 1 款規定：「閃光黃燈表示『警告』，車輛應減速接近，注意安全，小心通過。」有問題的是，此處的減速是指要減到何種程度？是否一如道安規則第 94 條第 1 項所要求的隨時可以煞停的程度？在這裡也很容易陷入結果論的陷阱中，而認為事故的發生是因為駕駛人未減速或是減速不足的結果。但對駕駛人而言，此處的交通法令並沒有明白說要減速到什麼程度，在道交條例第 44 條中，也沒有給予明確的指示。這樣的情形，特別是在事故的另一方，也有行為介入時，其義務內容更為模糊。如果為了解決這個爭議而運用與有過失，對於事故雙方採取各打 50 大板的做法，並不精確，在釐清法律責任時應該要明確界定事故結果應歸責於行為人的範圍，否則這樣的法律規定，反而會招致為了歸責而歸責的疑慮。

### 3.3 法規之間的關係

比對道安規則第 94 條第 3 項與其他的規定，可以發現其課予駕駛人的義務，雖然有如前述較為模糊不清的情形，但其實是因為其係作為其他規定的補充性規範[4-2]所致。在行車事故中，後車駕駛人雖確實有未注意車前狀況的情事發生，但更必須細究這種情形是由何而來，可能是未與前車保持安全距離（道安規則第 94 條第 1 項）、也許是支道車未讓幹道車（道交條例第 45 條第 9 款、道安規則第 102 條第 1 項第 2 款）……等等，都必須先予以指出，也就是應優先適用其他特別規定。或者可以這樣說，其他相關的道路交通法令，所要求的義務內容，其實是用來詮釋何以駕駛人未注意車前狀況。

最高法院 83 年度台上字第 2342 號判決其要旨謂：「查上開車禍之發生，係因林○翔駕車行經行人穿越道，未暫停讓行人即林○○英先行通過，為肇事原因，業經

台灣省台北區行車事故鑑定委員會鑑定明確，而前開另案民、刑事確定判決亦均認定林○翔途經行人穿越道前，疏未注意車前狀況及減速慢行，未暫停讓行人先行通過，因而撞及正欲穿越行人穿越道之行人林○○英倒地死亡等情。足徵該損害結果之發生，並非由於林○翔所駕上開小貨車之機件因素所致。則該小貨車未依規定參加定期檢驗，既非造成本件車禍之原因，是被上訴人未為定期檢驗該小貨車與林○翔之肇事及被害人林○○英之死亡間，即無相當因果關係存在，被上訴人自不負共同侵權行為之責任。」承襲上面的解讀，未注意車前狀況其實是果，肇事原因是在於駕駛人行經行人穿越道前，未減速慢行甚至是暫停讓行人先行通過。

但在無法適用其他相關、義務內容較為明確的規範的情形下，作為補充性規範，仍有單獨適用的機會。在行車事故中，即便駕駛人遵守一切相關交通法令，但若能有事實跡證，足以證明其有未注意車前狀況的情形，仍得據道安規則第 94 條第 3 項，進一步認定其應負相關民／刑事責任。譬如：依交通部運輸研究所運安字第 900002569 號函：「二、一般駕駛反應及踩踏時間之推定：依據日本研究報告顯示，一般駕駛人發現危險情況後，反應時間為 0.4-0.5 秒，右腳由加油踏板移至煞車踏板之時間為約 0.2 秒，踩煞車踏板所需時間約 0.1 秒。因此一般駕駛人在行進中，突然發現危險情況後即刻採取煞車措施，車輛必須空走 0.7-0.8 秒，才產生煞車效果（交通事故偵查學，吳明德著）。故『一般人之平均反應力』應指在駕駛人於突發狀況下，緊急煞車之平均反應時間。然實際『反應時間』受到駕駛人各種生理、心理及環境因素之影響，故不同駕駛人在不同的身心狀態及道路、交通狀況下均呈現不同之反應時間。」所以在通常的情況下，倘可以證明駕駛人係超出前述時間才採取反應，則可認為其在駕駛過程中注意力有所分散而未注意車前狀況。而這些，都有賴相關的證據，始可指出。同樣的，前述道路交通標誌標線號誌設置規則第 211 條第 1 項第 1 款中的「減速」，也應該是在前述反應時間下，所保持的隨時得煞停的狀況。

## 肆、交通法令的完整性

交通法令在適用上還有另外一個問題。在規範的設計上，務求面面俱到，否則將產生法律漏洞，而在完整性方面有所欠缺。在這裡同樣以道路交通安全規則第 94 條第 3 項為例。該項規定：「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。」當法條文字明確指出是「車前」狀況時，那其他地方——也就是車身兩側（除了併行的車輛外）與車後——是否即一概不論？如果按照「明示其一，排除其他」的法則來看，道路交通安全規則並沒有課予駕駛人這樣的義務，所以駕駛人只需要注意前面的車況即可。但這樣的結論，與作為該規則的上位規範，也就是前揭道交條例第 1 條所規定「為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全」精神有違。何況，現今車輛在配備上，除了傳統的

後照鏡外，也有愈來愈多的設計，包括倒車電達甚至是車後的攝影機，就是在輔佐駕駛人隨時留意車身周遭的狀況，這樣說來，一定程度內要求駕駛人注意車身周圍的情況，並非過苛。在個案上，本項即產生判斷法律責任上的爭議。

在台南地方法院92年交訴字第36號中，該案被告駕駛聯結車頭，曳引車母車長11.1公尺，子車7.9公尺，而事故發生當時：「……被害人應係騎駛腳踏車自鴻利多旅館出入口駛出後，即在被告所駕車輛母車左側後方同向騎駛，而與被告所駕駛車輛發生擦撞，致人車倒地，應可認定，亦與公訴人認定被害人欲穿越道路不相違背。」而被害人最終為子車左前輪輾過，就此在該判決中所引台灣省台南區車鑑會鑑定結果為：「一、朱○德乘騎腳踏車，起駛穿越道路未注意左右來車，為肇事主因，為肇事主因。二、丙○○駕駛大貨車，未注意車前狀況，為肇事次因。」但法院則認為：「……本件車禍，被告所駕車輛撞擊點均在左側後方，已如前述，被告所駕車輛全拖車（子車）於現場留有全拖車（子車）右煞車痕5.6公尺，左煞車痕5.5公尺長等情，業如前述，參酌前段理由中所述被告車速不可能過快、並以煞車痕長度較曳引車（母車）車身短約5公尺長等情，足認被告發現異狀時緊急煞車時，曳引車（母車）車身亦早已通過該處5公尺以上，而致曳引車（母車）左後側及全拖車（子車）碰及被害人腳踏車，均非被告兩眼平視可得注意之車前狀況，以此認定被告未注意車前狀況，顯有未洽，……」

本案即又是證明一個道路交通法令，對於民／刑事責任成立影響重大的例子。既然攸關民／刑責任的成立，則在道路交通法令的適用上，應謹守法條構成要件的範圍。既然道安規則第94條第3項，僅言及「車前狀況」及「兩車併行之間隔」二者，而在本案事故則是發生在子車的部分，自不能將「車前狀況」目的性擴張至車身周遭，而據此認定被告應負相關法律責任。但，雖然該條項的範圍僅止於此，並不意味駕駛人所應注意的範圍以及應採取必要安全措施也侷限於此。即便沒有相關的道路交通法令，也可分別由民法侵權行為或刑法各相關犯罪的規定，逕行認定相關的民／刑事責任。

## 伍、結論

一、在行車事故的鑑定與審判實務上，道路交通法令扮演重要的角色。透過道路交通法令違反與否的檢視，推究行車事故的事實，進而影響後續民事責任與刑事責任成立的判斷，一直是行車事故鑑定與審判的運作方式。而道路交通法令，向來應用在構成要件中，即是因果關係與歸責要件上，無論在民事責任或刑事責任均有適用。但須強調的是，道路交通法令的違反與民／刑事責任的成立間，並不存在必然關係，審判者仍應就鑑定所得知的事實，檢視道路交通法令的規定目的，說明責任的成立。

- 二、除此之外，道交條例第 86 條第 1 項針對刑事責任加重規定，屬於特別刑法，唯在體系上，道路交通法令屬於行政法的領域，不宜在其內針對刑責逕行規定。再者，在違反該條的酒醉駕車個案中，倘駕駛人呼氣酒精濃度未達 0.55MG/L，在我國司法實務上究竟得否加重其刑，未有一致見解。本文認為，由於本條項未有如刑法第 185 條之 3 所定的「不能安全駕駛」，所以應適用加重其刑的規定。但最終治本之道，由於刑法已於第 57 條，賦予法官量刑的權限，這樣的規定，也無必要。
- 三、道路交通法令作為秩序規範，不免兼採禁止與誡命規範的立法方式，且為了避免法律漏洞的產生，及法規範一般化、抽象化的特性，有必要運用不確定法律概念，則在適用上，應比對規範內容，區分特別規範與補充規範，決定先後順序。另就補充規範而言，仍有可能單獨適用，但必須明確指出所依據的事實跡證。道安規則第 94 條第 3 項所指的「應注意車前狀況」即屬補充規範。
- 四、在道路交通法令的設計上，或可力求面面俱到，但在個案的適用上，必須衡諸實際情形，避免有擴張解釋的情事發生。

## 參考文獻

- [1]吳庚。《行政法之理論與實用》，台北：著者發行，2001 年，增訂 7 版，27-28。
- [2]許育典，盧浩平。〈行車事故鑑定意見的法律分析〉，收於：中央警察大學交通學系編，《94 年道路交通安全與執法研討會論文集》，桃園：中央警察大學交通學系，2005 年，15-30。
- [3-1]王澤鑑。《侵權行為法（第一冊）》，台北：著者發行，1998 年，77-78。
- [3-2]王澤鑑。《侵權行為法（第一冊）》，97-318。
- [3-3]王澤鑑。《侵權行為法（第一冊）》，345。
- [3-4]王澤鑑。《侵權行為法（第一冊）》，348。
- [4-1]楊佳元。《侵權行為損害賠償責任研究：以過失責任為中心》，台北：元照，2007 年，205。
- [4-2]楊佳元。《侵權行為損害賠償責任研究：以過失責任為中心》，221-223。
- [5]許育典／盧浩平。〈從交通法令規定目的檢討事故鑑定類型〉，收於：中央警察大學交通學系編，《95 年道路交通安全與執法研討會論文集》，桃園：中央警察大學交通學系，2006 年，13-26。
- [6]林山田。〈論特別刑法〉，收於氏著：《刑事法論叢（一）》，台北：著者發行，1997 年，208-225。
- [7]張麗卿。《交通刑法》，台北：學林，2002 年，13。
- [8]林山田。《刑法通論（上冊）》，台北：著者發行，2000 年，增訂 7 版，313-315。