交　通　學　報
第　二　卷　第　二　期
民國九十一年十二月
頁 99～頁 120

Journal of Traffic Science
Central Police University
Vol. 2 No. 2
Dec. 2002, pp. 99~120

論事故鑑定與歸責裁判之內涵

Traffic Accident Authentication and its Judicial Decision

湯儒彥　Ru-Yen Tang[1]
羅孝賢　Shiaw-Shyan Luo[2]
李　開　Kai Lee[3]

摘　要

「每個交通事故中，必含有一個以上的違規行為」，是多數民眾對於道路交通事故的基本註解，也導致民眾於事故處理時，常以對方之違規行為，為自己避責，與對方歸責之主張依據，甚至事故鑑定機構，偶亦不免落入此種尋找當事人違規行為的迷思之中。然而，此種認知，在司法裁判上，是否亦為接受，勢必衝擊交通與法律兩個領域，對事故歸責看法之一致性，進而影響民眾對鑑定與裁判之信心與信任。

事實上，就法律之觀點言，無論行政罰、刑罰或民事賠償等處罰，均有其各自不同之目的性，且由於其目的性不同，歸責之依據，與成立處罰之法律要件，亦不盡相同，事故鑑定工作，僅是在這個法律過程中，協助司法機關，以交通工程理論，還原事故發生之過程，探尋事故中之行為，與各該處罰之法律要件是否一致，俾利完成歸責。

本文嘗試自法律理論上，探討行政法、民法與刑法等法律歸責之目的性，

---

[1] 交通部運輸研究所研究員（聯絡地址：台北市敦化北路 240 號 8 樓，02-23496807）

[2] 淡江大學運輸管理學系暨運輸科學研究所副教授（聯絡地址：台北市敦化北路 240 號 8 樓，02-26215656）

[3] 台北市車輛行車事故鑑定委員會主任委員（聯絡地址：台北市松德路 300 號 2 樓，02-27598736）

感謝匿名審稿委員之費心審查及寶貴意見，作者受益良多。

在所有平交道或道路交叉路口設置管理員，固可一定程度降低意外發生，但必然增加營運或經營成本，故須考量各種因素，而做選擇決策[4]。這是現代人在群居生活的社會中，必須面臨之抉擇，而其抉擇之結果，則是一種不折不扣之價值判斷表現。如何在此高速又充滿危機的環境中，保障用路人，便成為交通與法律兩領域與實務上，共同努力之問題。

然而，保障不能單憑交通設施的改善，與道安宣導之推廣，若欠缺最終強有力的制裁力量，則一切保障將不能克盡其功，而執法與司法裁判，便是現代法治社會中，有效保障權益，杜絕危險的最後一個消極手段。

就一個交通事故的處理，從法律觀點觀之，事故的歸責過程，共可分為兩個階段，第一階段是「認定事實」；第二階段則是「適用法律」。前階段在完整描述事故發生的過程，包括提出具證據力的相關證物，然其中並不隱含任何歸責或裁判之意涵，只是在追求事件真相或發生過程的真實呈現。後階段則在依據事實，比對各項法規範之法律要件，進行歸責，落實法律效果之實踐，達成社會追求公平正義的基本價值，而兩階段的分界，事實上，也就是事故鑑定與歸責裁判的界線與差別。

然而，今日的事故處理，因認知上的錯誤，導致許多人常誤將事故鑑定與歸責裁判，混為一談，將事故行為或結果中之行政處罰與司法歸責，一概而論，使得鑑定與裁判工作的實質內涵分界，變得模糊，甚至出現鑑定工作越俎代庖之情形，甚不可取。

鑑此，本文嘗試自法律理論上，探討行政法、民法與刑法等法律歸責之目的性，並討論鑑定工作於其中應扮演之功能與角色。文中除作理論之探討外，亦將引證部分司法裁判與鑑定結果不一致之實際案例，說明其間之差異，冀以矯正對違規行為之錯誤認知，同時化解事故鑑定與事故歸責結果間，認知上可能的差異，以供做相關鑑定或裁判作業方向調整之參考。

貳、處罰與歸責的法律基本特徵

在探討事故歸責前，必須先說明現今司法裁判中，對事故歸責的依據。事實上，包括司法界在內，咸認同維護道安法規之威信，有助於社會公益之

[4] 王澤鑑，侵權行為法第一冊—基本理論、一般侵權行為，三民書局，1999.6.，pp. 4-5。

邏輯上的串聯描述，使其符合在論理法則經驗法則中的邏輯關係，至於其證據力之強弱，則尚須依循科學法則加以評斷，直俟證據力充分，裁判者心中的疑慮消除時，始可進行歸責，否則在法庭上，就難以適用法律，進行歸責。換言之，鑑定本身對因果關係之描述串聯，仍須接受科學上實證法則的檢驗[7]，而不能仰賴鑑定人的自由判斷或價值判斷，否則將背離探究事實的基本意義，亦將折損其證據力之強弱，導致歸責之難以遂行。

惟，目前的鑑定作業，常由於欠缺事故過程重建的科學技術能力，導致無法獲得符合科學實證法則檢驗的高度證據力呈現，於是一定程度的因循行政罰上的推定方式及經驗判斷方式，進行鑑定，導致現有鑑定與歸責交錯盤結的現象，亦模糊了鑑定所應單純具有的證據功能角色。

舉例而言，事故案件中，若有當事人無照駕駛，則常見事故鑑定機構在其鑑定之結論中，直接表述「某當事人無照駕駛」乙語（參見 87.10.26 北市交鑑意字第五一七三號覆議案），卻鮮見其對無照駕駛因素與事故發生間之因果關係加以科學實證，或做邏輯上的串聯證明，殊不知「無照駕駛」本身係為一身份上之因素，就如同駕駛人之性別一般，該因素本身並不具有侵害他人權利之能力，「行為因素」才是真正會造成事故中侵害發生之原因。因此，類此鑑定方式，其實是一定程度的將連規取締之概念，直接引入事故鑑定工作中，卻疏忽了鑑定者，探究事件發生過程之本質，造成鑑定角色錯置之結果。

參、事故歸責的重要法律邏輯

3.1 因果關係

最高法院八四年度台再字第九號判決謂：「行為人就其行為須有故意或過

---

[7] 「自然科學端在求事物之理，自然事物則悉受「因果律」所控制，既不可能有善惡的價值判斷，亦無所謂目的觀念。在因果律的概念中，具有事物整齊之一致性，凡百事物有其因必有其果，同其因必同其果，倘無此一致性，即無因果之可言」，換言之，科學有其可重複實驗之特性，舉凡要求重複其原因事實的出現，則終必得相同結果的呈現。楊仁壽，法學方法論，三民書局，民國 88 年 3 月，pp.24-25。

義」之分別[10]，但基本上，有無過失，仍是道路交通事故歸責與交通違規行為處罰之前提。

法諺云：「法律不能責人所不能」。目前道路交通事故在刑事部分之歸責，係採過失責任主義[11]，至於過失之法律構成要件，則規定於刑法第十四條：「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。」「行為人對於構成犯罪之事實，雖預見其發生而確信其不發生者，以過失論。」因此，用路人用路，為維彼此之安全與系統之流暢，必須為必要之注意，並克盡預防事故或侵害他人行為危險之出現，惟此種注意義務、注意能力或注意責任之要求，應有其範圍，無限上綱的擴大其能力與義務內涵，不但不符合法律建立之本意，更有礙於促進交通系統之流暢。

依據廖正豪先生之研究，過失成立之要件有三[12]：

(一)有注意義務

建構用路人注意義務之來源主要有四[拉九]：

1、法令上明定之注意義務，如處罰條例與道安規則中明定之事項。

2、考量社會之必要性與相當性，而於習慣或條理上所應為之注意義務，如擁塞車陣中，兩車隊之併流行為。

3、基於先行行為致有發生侵害他人法益之虞者，即負有注意義務，如平交道上駐停車行為。

4、日常生活上基於尊重他人法益，而為阻止發生危險或發生侵害行為所應盡之一切注意義務，如狹窄道路上兩車交會。

(二)有注意可能

所謂「能」注意：在交通活動中，應係指駕駛人在客觀上具有注意之可能，道路設施亦提供其足夠資訊，或助益其取得資訊之能力，以利其履行注意之義務，但駕駛人竟不為注意，終至事故發生，則應為該結果負責[13]。換言之，若用路人在客觀上，依據各種外在資訊，已應可得認識其危險，且用路人並已於其能力範圍內，為「外在注意」之行為，則

---

[10] 王澤鑑，侵權行為法第一冊，三民書局，一九九九年，pp.12-26。

[11] 刑法第 12 條：「行為非出於故意或過失者不罰」。

[12] 廖正豪，過失犯論，三民書局，民國八十二年九月，pp.99-118。

[13] 林山田，刑法通論（下），台大法學院，1999 年 9 月，p.466。

責任，與刑事裁判中「罪疑不罰」之原則，更加迥異，當然歸責結果不同之機會，亦相對大為提高。

綜上所述，現今行車事故之鑑定，常以違反交通法規事項來說明事故之原因，而鑑定過程中，完全未審酌雙方當事人年齡、經驗、精神狀態、反應能力……等個人主觀能力條件因素，對民法與刑法裁判上的不同影響，根本上就可能誤導民事或刑事的裁判方向，更遑論該違歸事實的認定是否正確，可否經得起科學實證之檢驗等，均尚有相當之疑問空間。

至於行政罰，則依據司法院釋字第二七五號解釋文：「人民違反法律上之義務而應受行政罰之行為，法律無特別規定時，雖不以出於故意為必要，仍須以過失為其責任條件。但應受行政罰之行為，僅須違反禁止規定或作為義務，而不以發生損害或危險為其要件者，推定為有過失，於行為人不能舉證證明自己無過失時，即應受處罰」[17]。故行政罰中之「行為罰」，係採「推定過失責任主義」，行為人的過失成立，係由法律預先推定，行為人若有異議，認為其無故意或過失之存在時，則需自己負起舉證之責任，此與刑法規範係基於「過失責任主義」，要求審酌當事人主、客觀條件狀況，來評量其過失，在根本上即有相當大的差異。同時，道路交通之行政罰，不以發生損害或危險為其要件，與民、刑事之歸責，須有損害事實之前提要件，亦不盡相同。

因此，同一事故中之行為及其結果，在行政罰上成立歸責，在民事及刑事上卻不見得成立歸責。據此，以違反交通法規的行政罰為由，做為事故原因及法律歸責的依據，則確有可能造成誤斷之結果，必須相當謹慎。

3.3 有責性

所謂「有責性」，係指所處罰或歸責之對象，其行為在社會倫理道德之評價上，具有可非難性，是一種反求諸當事人內心的心理評價。而就刑罰、行政罰與民事賠償言，前二者之處罰或歸責，是在對反社會反道德之犯罪行為或違反行為，進行非難，處罰之前提要件，為行為或動機之「有責性」，換言之，行為人有意或過失去違反社會及道德價值規範的意思，便是該處罰非難

不在此限。」

[17] 洪家殷，行政秩序罰論，五南圖書出版社，民國 89 年 7 月。P.24。

1、以維持行政秩序為目的

2、以違反行政義務者為處罰之對象

3、以刑罰以外之處罰為手段

4、其處罰具制裁性質

5、對於過去行為所為之處罰

6、原則上以行政機關為處罰之主體

其中「5、對於過去行為所為之處罰」，係意指行政秩序罰乃係行為人對其過去違法行為制裁之一種方式，且受處罰者，能否在未來實現其當下未履行之義務，則非其主要目的。換言之，對於未遵守路口紅燈指示，而闖越通行之車輛，進行處罰後，並不再要求其退回路口前，重新履行其遵守號誌之行為義務。

因此，行為人之違反秩序行為，乃為行政秩序罰之處罰標的[22]。且依據司法院五十四年十二月十日（54）院台（參）字第八零三號函解釋：刑罰處罰之客體，為反社會反道德之犯罪行為，其目的為社會之防範及犯人之感化，行政罰處罰之客體，為反社會反道德之違反行為，其目的為行政秩序維持，二者性質根本不同[23]。行政處罰所保護的法益對象，主要為一種抽象的公共利益，或稱社會法益或社會秩序法益，部分處罰則兼得保護個人法益之效果，而其所處罰的，便是某種反社會反道德的違反行為，而處罰的標的，則為該違反法規範的行為，舉凡行為人於自由意識下，所為之違反行為，均為該處罰之客體，至於其違反行為背後的主觀意思內涵，除特別狀況外，通常不做審酌。

據此，交通法規規範之目的，在維持道路交通之順暢，與各用路人之安全用路，其保護之法益為一公共利益，一社會秩序法益。故對交通違規行為而言，其處罰的主要目的，是在處罰用路人違反行政上之行為義務，為一種「行為罰」之性質，至於是否造成相對用路人之傷害或事故，其實多非其所討論。舉例而言，在無車輛的號誌化路口，僅某一單獨之用路人，該用路人闖越紅燈而過，出現違規行為，則應受到行政上的處罰，不因路口中有無對方車或有無造成損害而免責，只需該行為係出自當事人自由意志下，至於該

---

[22] 上揭著作。P.14。

[23] 上揭著作。P.43。

面則保證行為人不受超出法律規定以外之處罰。

4、矯治犯罪人。透過刑罰，矯治犯罪人，促使犯罪人之再社會化。

5、予犯人贖罪之機會。可滿足犯人贖罪之心理需求，平衡其罪惡感。

昔日刑法上更有「應報刑理論」，認為處罰犯人是合乎情理的因果報應；所以刑罰在使犯人感受痛苦，藉以維持公共秩序與社會正義，屬於一種報復的心理價值。但晚近較強調，刑罰是預防犯罪之工具，除了一方面警惕人民遵守法律外，對於人犯應有促其改過向善，不致再犯之功能[27]。

簡言之，刑罰之主要目的在處罰犯人，矯正犯罪行為，撫平被害人之心理傷痛，而非填補被害人財產上或非財產上之損害。

刑法須有其謙卑性。主要由於刑罰（主要為自由刑、生命刑）係對人身權利的一項重大干涉或剝奪，必須具有高度的正當性，始宜為之。否則即便是反社會反道德之行為，亦仍宜以行政處罰為主。因此，不法行為是否具有社會損害性而應賦予刑罰之法律效果，應依下列事項判斷：[28]

1、不法行為所破壞法益之價值與程度。大體而言，破壞重大法益，以及對於重大法益之破壞，具有重大危險性之不法行為，均具應刑罰性。

2、不法行為對於行為客體之侵害危險性。即針對某一行為若不科處刑罰，則該行為所侵害之法益，將有繼續被侵犯之危險，甚至危及整個法社會秩序，故該行為即具應刑罰性。

3、行為人在良知上的可譴責性。此乃依共同價值判斷標準以為斷。

4、刑罰之無可避免性。不法行為，對社會產生高度之被保護需求，且國家基於維護法秩序之職責，乃以最嚴厲之法律手段來制裁行為人，以滿足社會被保護之需求。

刑罰雖與行政罰同屬公法範疇，其處罰之客體縱然相同，其處罰的內容與成立要件卻有很大的不同。其中刑事責任的成立與否，係以個人能力情形，來評量其注意能力與注意範圍。換言之，每個人因個人經驗、智能、精神狀態、體力...等之不同，而須個別予以評量及認定，且僅只在客觀上有注意可能之情形下，所出現之過失或故意，始具有「有責性」，方可歸責，至於相對方所遭受到的損害，則僅是歸責過程中，確立刑名的過程，或為罪刑輕重之

[27] 王海南等，法學入門，月旦出版社，1994 年 11 月，p.279。

[28] 林山田，刑法通論（上冊），台大法學院，1999 年 9 月，pp.85-86。

宅覓處休息，深夜一機車循混合車道右側行駛，正面撞擊該大貨車後方，造成重傷，問該事故如何歸責？若「一道路交通事故中，必含有一個以上的交通違規行為」，則違規行為為何，證據何在？

上述案例中，公路主管機關依「公路路線設計規範」等相關法規，佈設車道、路肩與照明設施，原無設置不當問題[32]，而大貨車於路邊未繪設禁止停車之郊區公路上，緊鄰路邊停車，亦未違反道路交通法規之規定[33]，甚至案中機車循車道右側行駛，亦為法規所允許[34]，雖然「道路交通安全規則」第九十四條第三項要求駕駛應注意車前狀況，但現場環境晦暗，大貨車若未於車尾增設警告性設施，實不易發現。全案至此自任何角度觀之，實難舉列其中違規行為之存在，故若以違規行為來做為其後法律歸責之依據，全案顯將進退失據。

反之，若以民法及刑法中，過失的內涵來判斷其注意義務之存在與否，將交通法規做為檢核過失責任中，注意義務存在與否的一項內容，非全部內容，更非唯一內容，則全案將可獲得一較清楚的歸責脈絡與輪廓，進而完成歸責。換言之，從本案可清楚得一啟示，每個交通事故中，並不必然含有違規行為，而違規行為也非法律責任歸責的依據，而僅係檢核過失責任中，注意義務存在與否的一項內容。

4.5 小結

一個違規行為的發生，只在探究該行為是否為法規範中之法律要件所涵攝。若是，則成立處罰，若否，則不成立處罰，至於該違規行為罰鍰金額之高低，依據司法院釋字第四二三號解釋：應根據違規事實情節，並依立法目的而為合理的裁量。至於「有責性」，則依據司法院第二七五號解釋文，行為

---

[32] 國家賠償法第三條第一項：「公有公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體或財產受損害者，國家應負損害賠償責任。」故道路設施若無設置不當問題，國家即無由負事故之賠償責任。

[33] 「道路交通管理處罰條例」第五十六條第一項第五款雖規定：不得「在顯有妨礙他車通行處所停車者」。但該大貨車靠邊停車，並未佔據車道，更未造成其他車輛難以通行，故不構成違規。

[34] 「道路交通安全規則」第九十九條。

行為違反法律規範，亦不為歸責。行政罰亦同，其以違反法規範的行為為歸責基礎，惟雖亦要求有責性，但對舉證部分之要求並不嚴謹，且在欠缺反證之情形下，行政機關可逕為推定其有責，完成歸責。三者在性質及歸責依據上，均不盡相當，不可一概而論。

此外，刑法在於行使國家公權力，對犯罪者加以處罰，從而關於過失之認定採客觀說或折衷說；民法則在確定合理之損害負擔對象，並合理分配損害，過失的認定採客觀標準。準此以言，在刑法上可能因無過失而不成立犯罪者，在民法仍將可能因過失而構成侵權行為。[39]

伍、事故鑑定之功能與角色

行政罰雖亦要求舉證，亦有舉證責任的分配[40]，但通常行政機關本於「便宜原則」逕為推定過失成立（司法院釋字第二七五號解釋），而進行處罰。但在刑事與民事的歸責上，由於刑罰之客體，為個人憲法基本權之重大法益（自由權、財產權），因此均一定程度要求需有嚴謹的事實認定與客觀歸責過程，充分的舉證便成為絕對必要的歸責依據。然道路交通事故的發生，常在一瞬之間，事故結果發生前，通常雙方用路人均有參與用路行為的存在，究竟何者之行為是形成事故之原因，便變得不易自外觀窺知，繼而需藉助專業的技術協助，以還原過程的真相，找出真正與結果相關之行為，始可進行歸責[41]。導致鑑定在交通事故的民、刑事法律案件中，常扮演著非常重要的角色，質言之，鑑定是舉證的一種方式，功能在還原及重建事故的過程，以為法官認定事實之準據，本身不應具有任何是非判斷與價值判斷的內容。

5.1 鑑定在司法程序中之內涵

解決個案必然涉及兩個步驟：於適用法規之前，先認定事實。認定事實

---

[39] 王澤鑑，侵權行為法第一冊，三民書局，1999 年。P.293。
參見【註四四】，最高法院二十八年上字第三五號刑事判例。

[40] 行政訴訟法第二篇第一章第四節「證據」，第 133 條至第 186 條。

[41] 刑事訴訟法第 154 條：「犯罪事實應依證據認定，無證據不得推定其犯罪事實。」（證據裁判主義）民事訴訟法第二編第一章第三節「證據」。

判斷，發覺肇事原因所在，藉以保障肇事當事人之權益【註四一】。鑑此，目前鑑定會之工作，主要係在對事故做出「專業判斷」，找出肇事原因事實，而非找出違規事實。但是在司法上，鑑定本身並非證據，而是使既有證據發揮其證據力的表現方式，透過其串聯已有之物證，以科學法則，論證其真實性或因果存在的機率，達成客觀歸責的目的。

5.3 事故鑑定機構之功能與角色

由於事故的發生常在一瞬之間，事故當事人即便清楚記憶己方之事故發生過程，亦無法全然描述相對方之行為，同時其既非專業人士，便常須藉助專業領域之人士，以協助了解事故發生過程之全貌，尤其在講究證據的法制時代中，欠缺強有力的科學證據直接支持時，求諸專業人士之協助，便成了取得強烈證據力的另一有效途徑，於是事故鑑定的組織、機構或個人，並應運而生。

然而，專業人士之協助，僅在協助找出具體的科學證據，包括在有限跡證的情形下，以科學之理論，演繹事實之過程[46]，換言之，係依據自然科學法則求取因果關係之結果，而非在協助製造因果關係，尤其是當事人違規行為與事故結果間之因果關係。因此，事故鑑定組織並非法院，更非法官，無法對事故中之當事人責任做出判斷，而其功能僅係協助當事人或法院，還原事故發生之過程與真相，實無由以其他之法規或行政處罰，做為推論事實與因果關係之依據[47]，而應依個案狀況，找出法律要件所涵攝之該當事實，據以說服他人。

又，事故鑑定機關或組織，在訴訟程序中，係為法院之輔助機關，而非裁判者，其在訴訟中，相關之行為準用「人證之規定」[48]，其鑑定報告，乃屬於一種「觀念通知」之公文書【註四二】，而非「行政處分」。依據行政程序法，所

---

[46] 刑事訴訟法第一八七條：「證人…當據實陳述，不得匿、飾、增、減。」

[47] 最高法院二十八年上字第三五號刑事判例：「刑事法院應自行調查證據，以為事實之判斷，故民事判決確認之事實，苟與‥‥審認之結果不同，自不妨為相異之認定。」

[48] 王甲乙、楊建華、鄭健才等著，民事訴訟法新論，三民書局，民國 90 年 8 月，pp.389-390。刑事訴訟法第一九七條：「鑑定‥‥準用前節關於人證之規定。」民事訴訟法第三二四條：「鑑定‥‥準用關於人證之規定。」

則」而為簡化，但對應至民、刑事案件的審查上，便仍須回歸嚴謹的事證與因果關係演繹過程。

事實上，一個事故的發生，可能並不存在違規之行為，或是雖有違規行為，但與事故發生不存在因果之關係，無由成立歸責之依據。換言之，當司法進行歸責與裁判時，違不違規，其實並非重點，當事人之注意義務與注意能力，才是檢討的關鍵，一個不具違規性之駕駛行為，仍可能發生事故，並需為事故之結果負責。反之，在現今事故鑑定作業中，卻常將「道路交通安全規則」，視為事故歸責的準據，致力在尋找違規行為，並聯結該行為與事故間之因果關係，而常忽略了當事人當時是否具有注意義務與注意能力之探討，進而造成私法裁判與鑑定結果間，迥然迥異之結果。這是對問題，基本認知上的差異所造成，也是因各自本位的認知所造成。

惟，無論如何司法仍為目前社會價值中，爭議的最終裁判者。未來，事故之鑑定工作，仍應回歸至法律所賦予之原始角色，以司法裁判輔助者之定位，運用科學與專業知識，協助司法探尋事實之真相與還原事故發生之過程，以期正確「認事」「用法」，進而達成社會追求公平正義實現之目的。

參考文獻

1. 王澤鑑，侵權行為法第一冊—基本理論、一般侵權行為，三民書局，1999年6月。
2. 楊仁壽，法學方法論，三民書局，民國88年3月。
3. 王伯琦，民法債編總論。
4. 曾隆興，交通事故賠償之理論與實務，三民書局，民國86年5月。
5. 廖正豪，過失犯論，三民書局，民國82年9月。
6. 林山田，刑法通論，台大法學院，1999年9月。
7. 洪家殷，行政秩序罰論，五南圖書出版社，民國89年7月。
8. 王海南等，法學入門，月旦出版社，1994年11月。
9. 吳庚，行政爭訟法論，三民書局，民國88年5月。
10. 陳武正、陳高村，道路交通事故鑑定制度之研究，中華民國運輸學會第五屆論文研討會，民國79年7月。
11. 曾華松，證據法則，財政部財稅人員研究所，民國90年5月。

(91/11/04 收稿，91/12/07 第一次修改，91/12/11 定稿)