

探討專家作證在法庭上的作用-以一件死亡事故鑑定意見為例

吳俊良 Chun-Liang Wu¹

王衛杰 Wei-Jie Wang²

劉 斌 Bin Liu³

摘 要

司法訴訟案件，經常仰賴專家作證以解開案件之專業難題，而專家的科學、技術或者其他專門知識，亦能幫助事實審判者理解證據或者確定系爭事實，確立鑑定意見的法庭功能。道路交通事故的鑑定意見，具有證據能力，在法庭上幫助事實審判者確定：駕駛行為、碰撞過程、車速及反應時間等系爭事實；至於其他與事故有關的鑑定意見，是否被法庭採用、發揮證據的作用，則取決於心證。本個案機車騎士自車禍發生後第 4 天死亡，汽車駕駛人向騎士家屬主張騎士因失控倒地碰撞汽車左側車身致死，騎士應自負肇事責任；近 5 個月檢察官尚未起訴汽車駕駛人，騎士家屬與研究者分析證據，重建現場後發現除了汽車駕駛人應負肇事責任外，在汽車前方另有他車亦為發生事故之影響因素，他車駕駛應有肇事責任，具狀陳報檢察署。檢察署囑託鑑定後，鑑定意見亦主張他車具有影響性，但該起訴狀以鑑定意見確定系爭事實，卻未採用他車亦具有影響性之鑑定意見，最終導致家屬對本件交通事故之判決結果不滿。本研究在分析本件訴訟過程後，發現通過事故重建，確立本件肇因之特殊性，可為日後鑑定者參考，亦期待事實審判者能重視全部證據，強化心證，可避免發生爭議。

關鍵字：道路交通事故、專家作證、事故重建、證據

Keywords: Road Traffic accident, Testimony by Expert Witnesses, Reconstruction, Evidence

¹ 財團法人夏山道路交通事故研究基金會研究組組長(聯絡地址:350 苗栗縣竹南鎮大埔里 19 鄰五福新村 96 號, 電話: 0930168073, E-mail: summerhill.org@gmail.com)。

² 南京工業大學交通學院道路交通工程系系主任。

³ 中國政法大學法庭科學技術鑑定研究所交通事故鑑定與痕跡檢驗學研究室主任。

一、前言

司法訴訟案件，經常仰賴專家作證，以解開與案件相關之專業難題，也因而確立專家作證在法庭上的功能。依據美國聯邦證據規則第 702 條之規定，「因有知識、技能、經驗、訓練或者教育而具備專家資格的證人，在具備下列條件的情況下，得以意見或者其他的形式就此作證：(a)專家的科學、技術或者其他專門知識，將協助事實審判者理解證據或者確定系爭事實；(b)證言係基於足夠的事實或者資料；(c)證言是源於可靠的原理和方法的產物；(d)專家得將這些原理和方法可靠地適用於瞭解案件的事實。」，可以略窺美國專家作證的條件。至於作證的形式，依據本地刑事訴訟法第 206 條第 1 項規定，鑑定人以言詞或書面報告之形式；而依相關條文規定，其他於法庭作證之人，應以言詞之形式為主；至於，何種身分可以在法庭上作證，或可將第 163 條第 1 項前段規定「當事人、代理人、辯護人或輔佐人得聲請調查證據，並得於調查證據時，詢問證人、鑑定人或被告。」解釋為證人、鑑定人或被告，而當事人、代理人、辯護人或輔佐人得依法定程序聲請調查證據。

道路交通事故的鑑定，由各區車輛行車事故鑑定委員會辦理，依車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法第 8 條第 1 項明訂鑑定意見書的內容應載明下列事項：一、囑託（申請）者。二、當事人。三、一般狀況。四、肇事經過。五、肇事分析：駕駛行為、佐證資料、路權歸屬、法規依據。六、其他。七、鑑定意見等項目，因該機關係依公路法第 67 條設立，為依法提供鑑定意見之單位，較具公信力，若具有證據能力，在法庭上協助事實審判者確定：駕駛行為、碰撞過程、車速及反應時間等系爭事實；至於其他與事故有關的鑑定意見，是否被法庭採用、發揮證據的作用，則取決於心證。若將鑑定委員在法庭上受詢問，表示裁判者心證的強化過程，有學者（吳林源等，2007）進行實務調查，鑑定委員在法庭上被詢問的問題，以鑑定書鑑定結果最多，現場圖次之，第三是採證相片；對於不易回答問題，顯示多數鑑定委員「仍以鑑定合議制為答詢原則，避免依個人意見進行判斷與答詢。」

道路交通事故可能造成人員的傷亡，在認定「過失犯」的成立，主要是集中在注意義務之違反；而在過失犯罪中，行為人是否有客觀之注意義務，則須參酌道路交通法規，並考慮行為人在特定時空條件，與構成傷亡結果之因果關係。若有二人以上於同一時、地侵害同一當事人，其個別行為與傷亡之結果具有因果關係，因彼此間無共同行為決意，亦無犯意聯絡，將成立過失犯的同時犯，其刑責需各自判斷；雖不屬正犯或幫助犯，但若據鑑定人陳述或報告具有因果關係，絕對可以在同一案件中個別論罪科刑。

然而，鑑定機關能否一肩扛負在法庭上的車輛行車事故作證工作，學者（吳家慶，2015）引用監察院 102 交正 0005 號調查報告及糾正案，以「…鑑定機關及其鑑定作業之組織及法制面迄未健全，…，鑑定意見書基礎不明，缺乏因果論證，屢生爭執及纏訟」、「警察機關交通事故處理屢有測繪、蒐證不確實等缺失，於該項業務之運作、組織、法制及管理方面，迄未確實改善」為由，認為法院對採信鑑定結果之影響因素，「除可能來自警察機關處理事故粗糙、蒐證品質不佳，影響鑑定基礎外，鑑定機關於事故之分析有欠充分、

鑑定意見未盡周延，僅述肇因肇責結論，未論證依據及其因果關係辯證爭點者，亦所在多有。」至於，前揭糾正案所稱行車事故鑑定之科學精神與方法為何？有研究（吳俊良等，2013）以美國證據學家 Schum 的描述「證據之大廈內有很多房間，每個房間內都有專業人士，但沒有一個專家可以住在所有的房間內；我們分別拜訪不同的房間，與房內的專業人士交流，討論對於證據問題的獨到且有價值的見解」為結論，充分說明證據的屬性和運用，不可能只在任何單一的學科中出現，我們可以依循證據、因果關係、對話等三層面，逐項探討適合行車事故鑑定之科學方法，促進行車事故鑑定之品質。

二、個案分析

2.1 案由

- 一、B君於105年11月14日6時37分許，騎乘車號000-XXX號重型機車（下稱B車），行經新竹縣竹北市中華路（下稱直行路段）與某路路口，依綠燈號誌行駛，適A君駕駛車牌號碼XXX-0000號（下稱A車）自用小貨車（車主：D公司），自該路口鄰近之某巷內駛出，2車輛發生碰撞，B君人車倒地，受有頭部外傷合併顱內出血及腦挫傷等重大傷害，於105年11月17日10時30分因中樞神經衰竭而死亡；
- 二、B君家屬與A君進行調解，A君稱B君騎機車速度太快滑倒、撞到A車的左側車身後段、自己要負責，B君家屬依法提出告訴，但提告後檢察署都沒有通知家屬出庭；
- 三、B君家屬與研究者共同檢視證據資料，初步發現：肇事地點之交通標誌標線號誌，略為複雜，可能造成路權研判之困擾；且在A車行車方向之前方，另有一輛同型自用小貨車行駛中；疑為本件交通事故不易釐清肇事責任之原因；
- 四、B君家屬分析證據向地檢署提出書狀，補充A君有逆向行駛及闖紅燈違規之告訴理由，並認為前方同型車之駕駛亦有肇事責任；檢察官囑託地區車輛行車事故鑑定委員會進行鑑定，依該會所製鑑定意見書，其鑑定意見為：A君駕駛自小貨車，由路外未依標線逆向斜穿駛入號誌管制路口，未讓車道上行進中之車輛先行，為肇事原因。B君駕駛重機車，措手不及，無肇事因素；
- 五、檢察官依據鑑定意見起訴A君，雖該鑑定書有敘明「A君至肇事地跟隨前方同公司C君所駕駛之自用小車左偏駛入四岔路口穿越直行車道欲左轉」，但檢察官卻未對C君起訴；
- 六、B君與A君及D公司進行調解，A君自付100萬元，D公司表示以保險理賠300萬元為限；B君家屬主張A君、C君均有肇事責任，表示D公司管理有疏失，要求D公司提高賠償額度未獲同意，調解未成立；
- 七、一審刑事判決A君六個月徒刑；B君家屬認為判刑過輕，導致D公司的小貨車仍然違規行駛，主動蒐集小貨車違規資料，撰狀請求上訴。

2.2 主要爭議

- 一、在缺乏鑑定意見的支持下，檢察官可能面臨的難題。
- 二、A車、C車同時違規與事故之因果關係。

2.3 主要證據

- 一、警察機關之道路交通事故現場圖、現場照片
- 二、A車行車影像紀錄及畫面截圖照片。
- 三、A君、D公司在警詢及偵查中之供述。
- 四、某區車輛行車事故鑑定委員會鑑定意見書。
- 五、B君家屬之行車影像紀錄及畫面截圖照片。

2.4 爭議之辯證

- 一、在缺乏鑑定意見的支持下，檢察官可能面臨的難題。
A君稱B君騎機車速度太快滑倒、撞到A車的左側車身後段、自己要負責，A車並無違規。B君家屬（以下稱B君）之證據辯證如下：
 - (一)B君騎機車速度太快滑倒。
 - 1.照片編號 11，說明事實：B車車損嚴重。
 - 2.現場圖：A、B兩車碰撞地點，主線車道寬敞，碰撞位置接近道路中央；碰撞位置上游，刮地痕 2.3 公尺。
 - 3.照片編號 01，說明事實：肇事路段最高速限：60 公里/小時。
 - 4.推論事實一：刮地痕 2.3 公尺，並無煞車痕，益徵上述B君在發現危險時、已無法閃避之急迫狀態；另外，若B車之行速高於 60 公里，其撞擊力必不僅止於此，被害人之傷勢及車損可能更為嚴重；A君指述並無證據。
 - (二)A君逆向行駛。
 - 1.照片編號 04（如圖 1），說明事實：路段有管制號誌，巷口無專用號誌，路面設有車道線；若車輛直行，將受交通島阻擋。
 - 2.道路交通事故現場圖（如圖 2，下稱現場圖），說明事實：事故路段為單向 2 車道（不含機慢車優先道），車輛不得逆向行駛。

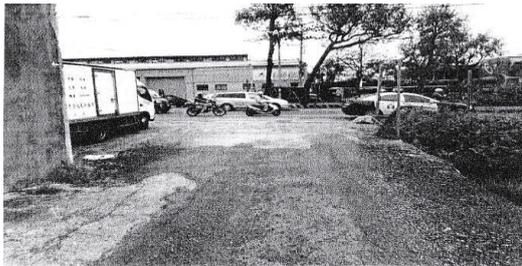


圖 1. 現場交通環境 1

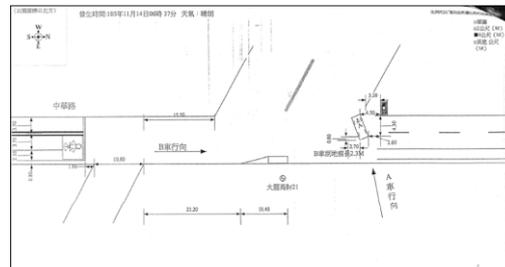


圖 2. 現場圖

3.推論事實二：以該路段之交通標誌標線，A君進入道路應向右轉彎，不得向左偏行駛入交叉路口。

(三)C車逆向行駛。

1.照片編號 15，說明事實：C車在A車前方。

2.推論事實三：A車隨前車C車之行駛動線，向左偏行，與車道行駛方向相反，C車在A車前方，亦為逆向行駛。

(四)A車、C車行為類似闖紅燈。

1.照片編號 19 (如圖 3)，說明事實：A車隨前車C車之行駛動線，於行車紀錄器時間 06:24:36 已經逆向進入車道，當時南向直行路段行車號誌為綠燈。

2.推論事實四：北向直行路段(即B車行向)行車號誌應為綠燈，東西向路段為紅燈，A車與C車自巷口駛入道路，並橫越道路，侵犯北向直行路段車輛之路權。亦即：A車、C車行為類似闖紅燈。

(五)A車、C車違規導致事故發生。

1.照片編號 17 (如圖 4)，說明事實：「至肇事處時，自小貨車 ALA-1272 車身晃動，表示普重機 000-XXX 與自小貨車 XXX-0000 發生碰撞」；又畫面左上角直行路段(南向)號誌仍為綠燈，行車紀錄器時間 06:24:40。

2.推論事實五：A車及C車橫越道路時，B車在直行路段(北向)之號誌為綠燈；A、B兩車碰撞時，B車之號誌為綠燈。

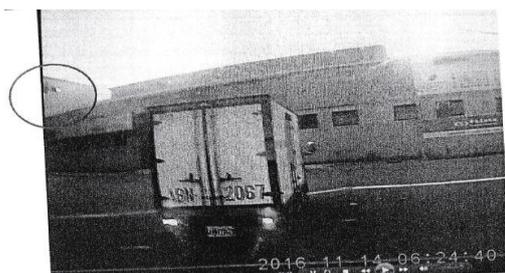


圖 3. 照片編號 19

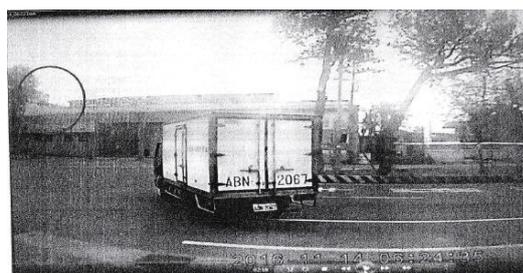


圖 4. 照片編號 17

(六)事故過程

1.B車於號誌綠燈通過路口；C車自下游某巷口逆向進入道路，行速緩慢，A車跟隨其後方約4公尺進入道路；

2.B車接近A車，失控倒地滑行；

3.B車撞擊A車後，A車仍持續向前移動若干距離。

(七)綜合上述，證據辯證結果如下：

1. A車、C車不得在北向直行路段（即B車行向）號誌綠燈時進入道路，進入道路應等待直行車道淨空，始能待向右轉，不得向左偏行駛入交叉路口。

2. B君騎機車速度太快滑倒部分，並無具體證據。

二、A車、C車同時間違規與事故之因果關係。

起訴書與判決中，均未提及C君之駕駛行為。B君之證據辯證如下：

(一)依據前揭證據辯證結果，A車及C車均有危害交通安全之行為。

(二)照片編號 16，說明事實：C車在A車前方，時間為 06:24:35。依據推論事實四，若以紅燈時相秒數 2 秒，再推論事實六：C車在 06:24:35 之前，已進入車道、逆向行駛，危害該路段行車安全。

(三)C車及A車兩車連續行駛阻斷道路交通。

1. 照片編號 06，A車規格應為日野 300。經查官方網路（略），該款最短車身為 4690mm，即 4.69 公尺；而C車車主為D公司，應為同規格車輛。

2. 依據現場圖，事故路段之內側車道寬度為 4.3 公尺，按其比例，外側車道寬度應 4.3 公尺，機慢車道若依最小寬度 2.0 公尺計算，道路寬度約 10.6 公尺。

3. 照片編號 16，C車在 06:24:35 之前，已進入車道、逆向行駛，A車跟隨其後，距離至少 2 公尺（遠大於機慢車道寬度）；再依據現場照片，照片編號 17，賴車跟隨 C 車之距離雖已縮短（畫面中車輛之面積較大），但距離應在 2 公尺左右。

4. 比較照片編號 16、17、19，兩車距離變化不大，但行車時間大約 5 秒，C車疑似慢速橫越道路，A、C兩車相對速度不穩定。

5. 綜上，A車及C車兩車連續行駛，以其兩車相連之車身長及距離，大於直行路段道路之面積寬度，且兩車之相對速度不穩定，有阻斷道路交通之證據與事實。

(四)B君在遭遇C車及A車違規時之反應。

1. B君 32 歲，以機車為交通工具，無駕駛障礙。

2. 當時依據管制號誌綠燈行車，應無減速或閃避之預期。

3. B君在發現C車在車道中慢速行駛時，應覺得意外，故以向道路右側閃避、由C車之後方通過；未料A車突然出現，占用道路右側，且A、C兩車均在移動中，B君難以因應，導致機車失控側倒。

(五)依據車輛行車事故鑑定委員會鑑定意見書、伍、肇事分析、「一、駕駛行為、1、A君駕駛自用小貨車，在竹北市沿直行路段巷口由東往西方向駛出跨越路面邊線，至肇事地跟隨前方同公司C君所駕駛之自用小車左偏駛入因由路外依標線逆向斜穿駛入號誌管制路口，未讓車道上行進中之車輛先行，致路口左側B君所駕

駛之普通重型機車駛至見狀閃避傾倒撞擊A車，造成B車右傾倒於A車左側。」，A君與C君之行為相關。

(六)研判A車、C車同時間違規，與事故具有絕對之因果關係。

2.5 法庭上之難題

一、起訴

(一)B君於進行鑑定前，依據警察機關提供之現場圖及照片等證據，進行證據分析與辯證，具狀說明C車之駕駛行為，對於本件事故之發生具有影響。

(二)依據所載「A君駕駛自用小貨車，…，至肇事地跟隨前方同公司C君所駕駛之自用小車左偏駛入因由路外依標線逆向斜穿駛入號誌管制路口，…」，雖然未於鑑定意見或其他項內容說明C君之行為影響或有無違規，但能證明A君與C君行為相關。

(三)檢察官於偵查終結後對A君以業務過失致死罪嫌提起公訴，並以被告過失情節重大，致無過失之被害人死亡，請法院從重量刑。

二、地院刑事審判

(一)B君之陳報狀及鑑定意見書，均依法進入刑事訴訟程序，具有證據能力。

(二)因審酌被告符合自首要件又於偵訊、審理中自白認罪，其已提出600萬元和解金額，因與告訴人請求之金額有差距，致未和解成立等理由，處有期徒刑六月，得易科罰金。

(三)被告為D公司之司機，事發當時係駕駛自小貨車運送貨物途中。此外，未論述該公司之交通條件或與該事故發生之關係。

三、地院民事審判

(一)A君受起訴後，B君具狀對A君及D公司提起刑事附帶民事賠償訴訟。

(二)B君與A君及D公司進行調解，A君表示除強制險理賠外，自付100萬元賠償金，D公司表示以保險理賠300萬元為限；因與B君家屬求償相去太遠，家屬主張C君駕車在A君前面，兩輛車共同造成危害，A君、C君均有肇事責任，表示D公司管理有疏失，與一般業務過失案件不同，要求公司提高賠償額度，D公司不予認同，調解未成立。

四、高院刑事審判

B君聲請地檢署提起上訴，其上訴理由如下：

(一)被告A君駕車跟隨前方同公司車輛，阻斷道路交通，並非被告單一之過失行為，此節告訴人曾於陳報鈞署之刑事補充告訴理由狀中詳敘，判決法院應不至疏漏。

- (二)告訴人出庭時曾陳請法官從重量刑，否則被告等受僱人或其僱用人，不會在意該犯罪行為對他人生命造成危害，法官當庭答復告訴人應循民事賠償途徑，彌補告訴人所受損害。
- (三)本案判決後，告訴人於該案發時間再往該事故地點，發現判決處六個月科刑過輕，並不能促使被告等受僱人或其僱用人注意矯正，而仍然逆向行駛，持續危害當地交通安全，告訴人遂拍照為證（如圖 5、圖 6），陳請重視。



圖 5. D 公司駕駛人仍然違規行車



圖 6.危險違規方式穿越道路連續圖

三、討論

3.1 因果關係之論述

在美國，專家作證須運用可靠的原理和方法，以及足夠的事實或者資料，可靠地適用於瞭解案件的事實，以協助事實審判者理解證據或者確定系爭事實，所強調的是專家證人的條件，並不禁止描述事實與結果之因果關係；而本地的交通事故鑑定，仍以車輛行車事故鑑定委員會之機關鑑定為主，所製鑑定意見書的內容主要包含：三、一般狀況。四、肇事經過。五、肇事分析：駕駛行為、佐證資料、路權歸屬、法規依據。六、其他。七、鑑定意見等項目，其中「六、其他」並未限定註記內容，應可註記其他行為人與本次事故發生因果關係之論述。

以本個案分析，當事人即告訴人，雖不具專家身分，但其依據警察機關提供之證據資料，補充 A 君有逆向行駛及闖紅燈違規之告訴理由，並認為前方 C 車之駕駛亦有肇事責任；經鑑定會鑑定，在鑑定意見書「一、駕駛行為」敘明「C 君所駕駛之自用小車左偏駛入因由路外依標線逆向斜穿駛入號誌管制路口，未讓車道上行進中之車輛先行」，與本事故之發生具有因果關係，鑑定會可能因為資料不足，未遽以認定有肇事責任，但以其明確之因果關係，應可註記於「六、其他」，提醒檢察官或法官注意或進行調查。

3.2 論述之提出與效果

除前述之機關鑑定外，尚有證人、鑑定人、被告等法定身分得以作證。

在一件交通事故的司法訴訟中，可能牽涉行為人之行政責任、刑事責任及民事責任之調據調查，參與訴訟的當事人不一定能夠出庭作證，但當事人、代理人、辯護人或輔佐人得依法定程序聲請調查證據，亦有對於：交通事故之重建、交通義務、行為之因果關係、身分關係等提出論述，以聲請核准調查證據。

以本個案為例，告訴人論證提出，具狀補充C君亦有逆向行駛及闖紅燈之違規，以及「A君、C君兩人共同受僱於D公司」、「A君、C君於同一時地阻斷道路交通」之事實，雖未具體對C君提起告訴，但因B君已死亡，檢察官仍得依職權調查之職，在取得鑑定意見書對C君違規行為之記載後，調查「共同受僱於D公司」、「同一時地阻斷道路交通」之事實，再依「過失犯之同時犯」對A君及C君提起公訴，其所調查之事實，將有助於刑事科刑與民事求償。

3.3 論述之限制

華人諺語「交通，一看就懂，一做就錯」，交通事故也存在類似的問題，只要某個人出車禍，親友們都七嘴八舌的提供意見，這也徒增法庭偵審上的困擾。而在法律上，不是每個人都能作證，不管是大陸法系的鑑定人或是英美法系的專家，都需要獲得法官的同意或指定；但如同前述，專家作證，有其極限，縱使出庭說明，也不能順利解決法庭上所有的問題。若是，想要採用當事人的論述，宜有適當的限制。

再以本個案為例，告訴人取得警察證據的複本，分析證據、推論辯證，可說是協助鑑定機關或專家們，初步篩檢龐雜的證據；再具體記錄證據之推論辯證過程，確認閱讀者容易瞭解案情，再交由鑑定委員、檢察官或法官檢視，內容有淺顯易懂者，毋須再行調查，節省訴訟資源；有進一步分析之必要者，再依相關的原理、證據，進行分析或進入證據調查程序。如此，應能提升法庭上偵審的效率。

四、結論

古羅馬法諺「鑑定人是關於事實的法官」(馬國賢等，2005)。關於法庭上道路交通事故的事實問題，鑑定機關或鑑定人應本於權責，明確分析研判各行為人之肇事責任，若具有因果關係但不能進行研判者，宜將因果關係載明於鑑定意見書或鑑定報告，以供參採。

若是法庭上的偵審者，確認自己不需要任何專家作證，就能完成裁判，那麼，任何的專家作證都是多餘的，也不必被允許進入法庭；反之，若是有任何一項與事實判定有關的證據被遺漏，或與其他證據衝突、矛盾，那不只是專家證人，就連當事人都應該挺身而出。

參考文獻

- 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。
- 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。
- 吳俊良，吳宗修(2013)。探討行車事故鑑定之科學精神與方法-對監察院糾正案的回應，一〇二年道路交通安全與執法研討會論文集。
- 馬國賢、樊玉成(2005)，行政訴訟證據規則精解，一版，北京：中國法制出版社。