

緊急任務車輛交通事故刑事無罪判決原因之研究

蔡中志¹
黃玖翔²
黃綉茹³

摘 要

緊急任務車輛係指，道路交通安全規則 93 條第 2 項，98 條第 1 項第 3 款，第 113 條所稱之執行緊急任務之消防車、救護車、警備車、工程救險車，於執行勤務時，為了能爭取黃金時間儘快抵達目的地，常以最大的限度（例如：超速駕駛、或闖紅燈等違反交通規則的手段方法）爭取搶救時效，降低人身傷亡和財產損失的程度。雖然駕駛緊急任務車輛，執行任務依法規定被賦予「道路優先權」，並可主張「信賴原則」，然「道路優先權」不等同於「刑事免責權」，若緊急任務車輛在行駛的途中發生車禍意外，仍需依相關法令釐清責任歸屬。經本研究分析歷年法院有效之裁判共計為 82 則案例，其中無罪判決計有 9 則案例，對於緊急任務車輛發生交通事故刑事無罪之認定，法院就所考量之因素，仍以應注意之義務及緊急任務車輛駕駛人過失的程度為主要判決依據，並考量其它用路人聞有緊急任務車輛之警號時，是否有立即避讓之情型加以論證，而對於僅開啟警示燈警示，則與一般車輛行駛於道路上之路權無異。故緊急任務車輛之駕駛人發生交通事故，若要免除自己業務過失傷害或業務過失致死刑責，除證明執勤時無違規之行為及係對方之違規行為導致車禍發生外，尚需舉證說明自己已及時採取必要之預防措施，惟交通事故之發生，常在意外之瞬間，是否為及時、適當之防範措施，恐難免因法官自由心證而有不同認定，就發生車禍究是未注意車前狀況，與有過失或有信賴原則之適用而無罪，則視駕駛人知否答辯及法官是否採信論斷。

關鍵詞：緊急任務車輛、交通事故、免責權、信賴原則、道路優先權

一、前 言

當消防車、救護車、警備車、工程救險車因執行勤務時，開啟車上的警示燈並鳴警執行緊急任務時（以下稱緊急任務車輛），雖有道路優先通行權，但途中發生車禍意外造成傷亡，於法律上仍需負擔行政、刑事及民事責任，在行政責任上係指行政機關，依據道路管理處罰條例第 92 條第 1 項所授權制訂的「道路交通安全規則」，作為認定是否成立交通過失犯的判斷標準，再透過刑法對於過失犯的構成要件解釋，作為入罪或出罪的判斷，刑事責任則先視緊急任務車輛所造成的之傷亡結果是否有因果關係，至於是否能因執行緊

¹ 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所教授（連絡地址：33304 桃園縣龜山鄉大崗村樹人路 56 號，電話：03-3281991，E-mail: una103@mail.cpu.edu.tw）。

² 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所研究生。

³ 新北市新店區雙城國民小學教師兼資訊組長。

急任務，而受法允許則屬客觀歸責理論，與阻卻違法之問題，則在客觀歸責上，需視當時的路權是屬於何方，責任如何釐清。

另一方面在阻確違法上，於道路交通安全規則雖有明定於執行勤務，不受交通規則之規範，但道路交通安全規則，在法律位階上僅是行政規則，應無理由可阻卻刑法及道路交通管理處罰條例所規範事項，故緊急任務車輛駕駛人行駛於道路上時仍有之注意義務，然道路交通規則中雖有規定所有車輛行駛於道路上應注意之義務，卻又特別規定一般車輛於道路行駛時，遇到執行緊急任務車輛應予避讓之特別規定，此二種規定之競合，除造成交通信賴原則適用上之兩難，亦造成一般用路人及緊急任務車輛駕駛人之困擾外，亦容易造成一般用路人及緊急任務車駕駛人對於該種交通事故責任之認定無所依歸。

二、緊急任務車輛優先之依據

緊急任務車輛執行勤務時，而為達到緊急救難之目的，常容易發生交通事故，目前法律上對緊急任務車輛之保護，僅有道路交通管理處罰條例第 45 條第 1 項 11 款：負有執行特殊任務之消防車、救護車、警備車、工程救險車等車輛，在執行任務中，於啟用警示燈及鳴警報器時，享有最優先通行權，所有方向之來車均應避讓，並不得尾隨其後之處罰，而緊急任務車輛優先權之行使，必須有相當條件之限制，欠缺要件，就失其法令之保障，依其任務區分，可分為「執行緊急任務時」與「執行任務時」兩種規定，而相關規定散見於授權命令之道路交通安全規則，或有關單位之函示命令，茲分述如下。

2.1 道路交法規定

1. 道路交通安全規則第 93 條第 2 項：消防車、救護車、警備車、工程救險車「執行任務時」，得不受前項行車速度之限制，且於開啟警示燈及鳴警報器「執行緊急任務時」，得不受標誌、標線及號誌指示之限制。
2. 道路交通安全規則第 98 條第 1 項第 3 款：「執行任務中」之消防車、救護車、警備車、工程救險車，內外側車道均可行駛。
3. 道路交通安全規則第 99 條第 3 項「執行任務」之警備或巡邏機器腳踏車，得不受第一項（機器腳踏車行駛之車道及轉彎，應依標誌或標線之規定行駛）行駛車道之限制。
4. 道路交通安全規則第 101 條第 1 項第 6 款聞有消防車、救護車、警備車、工程救險車等之警號時，不論來自何方，均應立即避讓並不得在後跟蹤急駛，亦不得駛過正在救火時放置於路上之消防水帶。
5. 道路交通安全規則第 113 條：消防車、救護車、警備車、工程救險車、外交部禮賓車、公用事業機構之工程車、垃圾車及傳遞郵件電報等車輛，於「執行任務時」，其臨時停車及停車地點得不受前 2 條（第 111 條、第 112 條）之限制。但警察機關另有特別規定者，應依其規定。

2.2 行政命令

1. 警政署函頒「警察人員駕車安全考核實施要點」

- (1) 執行下列「緊急任務時」，得啟用警示燈及警鳴器，依法行使交通優先權，惟仍應顧及行人及其他車輛安全：
- a. 搶救災難或重大事故，馳往現場。
 - b. 緝捕現行犯、逃犯。
 - c. 取締重大交通違規不服攔檢稽查，不立即制止，有危害交通安全之虞者。
 - d. 執行其他緊急任務。
- (2) 執行下列非緊急任務時，得啟用警示燈，但不得任意啟用警鳴器：
- a. 執行專案勤務、路檢及重點巡邏任務。
 - b. 維護交通秩序或本身安全。
 - c. 現場處理一般道路交通事故。
 - d. 行駛路肩或路肩停車。
 - e. 處理其他事件，必須啟用警示燈者。

2. 交通部路政司 65 年 12 月 20 日路台字第 47116 號函

依照道路交通安全規則第 101 條規定：汽車遇有消防車、救護車、警備車、工程救險車時，不論來自何方，均應立即避讓。故警備車、憲警巡邏車，如因執行任務緊急需要，仍得在設有雙黃線之路段駛入對方車道。對方車道車輛，純係因警備車或憲警巡邏車突然駛來，客觀條件無法及時避讓，致發生肇事者，應無不避讓之過失。

3. 內政部 68 年 7 月 12 日台內警字第 25663 號函

僅使用警示燈而未按鳴警報器，其他前行或橫交道路行駛之車輛，事實上難以察覺，未能立即避讓者，自難以道路交通管理處罰條例第 45 條第 1 項第 11 款之規定予以處罰，對未立即避讓而肇事者，如無其他違反道路交通安全規則之行為，亦難予科以責任。

4. 交通部 65 年 8 月 5 日交路(65)字第 07021 號函

行駛中之消防車、救護車、警備車、工程救險車，如欲他車避讓，應鳴警號並使用車頂閃光燈，否則應依一般行車規定行駛。

5. 交通部 66 年 2 月 28 日交路(66)字第 01740 號函

執行任務中之警備車，執行任務時在緊急且又必要之情況下，得予排除標線、標誌之禁止行駛，惟仍應顧及行人及其他車輛之安全。依道路交通安全規則第 101 條第 1 項第 6 款：汽車遇有消防車、救護車、警備車、工程救險車，不論來自何方，均應立即避讓規定之精神。警備車執行任務時在緊急且又必要之情況下，得排除標線、標誌之禁止行駛，惟因該項車輛之行駛方式較為危險，故在行車技術上應特別顧及行人及其他車輛之安全。

6. 交通部 70 年 11 月 18 日交路字第 26173 號函

執行任務中之消防車、救護車、警備車，於鳴警報器警號及開亮車頂紅色閃光燈執行任務時，在緊急且必要之情況下，原則得排除道路交通安

全規則第 102 條第 1 項各款之規定，惟因該車輛之行駛方式甚為危險，故在行車技術上仍應依照本部 66 年 2 月 28 日交路(66)字第 01740 號函規定，特別顧及行人及其他車輛之安全。至於工程救險車，目前均因未裝設警鳴器，執行任務時，應有其緩急性仍應依照道路交通安全規則有關規定行駛。

7.交通部 71 年 1 月 1 日交路字第 11823 號函

為顧及實際需要，電信、電力機構辦理電信、電力工程所使用之車輛，准予視同工程救險車。

8.內政部警政署 74 年 1 月 21 日 74 警署交字第 0035 號函

有關工程救險車裝設警示燈、警鳴器請轉知依左列規定辦理：

- (1)閃光警示燈應使用黃色，俾有別於警用車輛
- (2)警鳴器比照救護車之警號辦理
- (3)僅限緊急搶救災害任務時使用，如任意開啟，依法取締處罰
- (4)救急出勤時，應特別顧及行人及其他車輛之安全
- (5)該車之行車執照應註記「工程救險車」字樣暨車身應漆繪明顯文字

三、緊急任務車輛交通事故法律責任審查基準之建構

3.1 行政罰責任之負擔

交通秩序罰中，處罰條例並無阻卻違法事由之相關規定，故此時應回歸行政罰法之相關規定而為適用，而行政罰法第十一條「依法令或依職務命令之行為」、第十二條「正當防衛行為」、第十三條「緊急避難行為」，即屬於法規阻卻違法事由。而行政罰法第十一條第一項規定：「依法令之行為，不予處罰。」此處所稱之法令，係指法律、法規命令、行政規則等一般性、抽象性之規範，且包含外部法與內部法在內，然不包括習慣法。緊急避難在行政罰法上的適用，其範圍應大於正當防衛。因為，正當防衛者所反擊的對象，係違法的侵害行為，此一違法的侵害行為除社會秩序維護法的侵害身體或財產行為，以及執法人員的違法行為外，其餘情形殊難想像。然緊急避難所打擊的對象，則可能涵蓋所有行政法條文保護的正當（超個人）法益。例如救護車、消防車或警車鳴笛、閃燈、超速、闖紅燈等，均有違反處罰條例相關規定，但因處罰條例未將之列為依法令之行為，其緊急情形又難以列入正當防衛之範圍，故只能認為是緊急避難（林家賢，2007）。如此適用，方能補充道路交通安全規則之不足，阻卻緊急任務車輛違反道路管理處罰條例之裁罰要件。

又如總統、副總統特勤勤務，或外國總統、副總統訪華勤務時，前導警車或座車司機經常超速，其所以不被舉發，應屬依所屬上級公務員命令之職務上行為，惟亦指出此處前導警車、控制號誌之特勤警察，理應有義務向其所屬長官說明，該等勤務違背正常交通規則部分，理應在處罰條例中特別訂定除外條款，以建立阻卻違法管道，俾能符合法制，其長官亦有義務向再上級長官陳述，否則各級長官最後都難免有輕重不同之法律責任（蔡震榮、鄭善印，2006）。

故實務上之作法，若能提出其違規乃出於職務上之行為即予以登錄「免罰」紀錄。於交通法庭審理過程中，若能證明其道路交通安全規則之違反，係基於執行緊急任務者，法院亦會撤銷被舉發之違規事由（表 1 參照）。

表 1 各地方法院交通法庭違規處分撤銷簡表

法院名稱	案號明細(違規態樣)
臺灣士林地方法院	97 年度交聲字第 853 號(超速)。
臺灣板橋地方法院	93 年度交聲字第 476 號(不依規定保持行車安全距離)。
臺灣新竹地方法院	96 年度交聲字第 187 號(闖紅燈)。
臺灣臺中地方法院	100 年度交聲字第 733 號(超速)、98 年度交聲字第 1588 號(超速)。
臺灣彰化地方法院	99 年度交聲字第 715 號(超速)、98 年度交聲字第 52 號(超速)。
臺灣南投地方法院	95 年度交聲字第 303 號(超速)。
臺灣高雄地方法院	100 年度交聲字第 700 號(超速)、99 年度交聲字第 2732 號(超速)、99 年度交聲字第 2731 號(超速)、99 年度交聲字第 2862 號(超速)、98 年度交聲字第 3255 號(超速)、98 年度交聲字第 1924 號(闖紅燈)、98 年度交聲字第 2702 號(超速)、98 年度交聲字第 928 號(闖紅燈)、98 年度交聲字第 521 號(闖紅燈)、97 年度交聲字第 2627 號(闖紅燈)、96 年度交聲字第 200 號(超速)。
臺灣花蓮地方法院	100 年度交聲字第 140 號(超速)、100 年度交聲字第 89 號(超速)、98 年度交聲字第 324 號(超速)、98 年度交聲字第 322 號(超速)。

綜觀前述見解，緊急任務車輛執行任務，雖然在違規裁罰上，可依行政罰法規定事項予以免罰，但若違反道路交通安全規則賦予用路人應注意之義務，而發生交通事故致人傷亡，則在未有法律規定免責之要件下，該緊急任務車輛之駕駛人，仍依刑法相關規定究責。

3.2 刑事責任構成

1. 需有故意或過失：刑法第 12 條規定：「行為非出於故意或過失者不罰。過失行為之處罰，以有特別規定者為限。」按刑法第 14 條第 1 項規定：「行為人雖非故意，但案情應注意，並能注意，而不能注意者為過失」，第 2 項規定：「行為人對於構成犯罪之事實，雖能預見其能發生而確認其不發生者，以過失論。」而最高法院 90 年台上字第 7133 號判例中指出救護車雖屬於道路交通安全規則第 2 條第 1 項第 7 款所規定之特種車，然其行駛於道路時除同規則特別規定者外，(如同規則第 93 條第 2 項，98 條第 1 項第 3 款，第 113 條) 仍有遵守該規則其他相關規定之注意義務。若緊急任務車輛之駕駛人，有應注意能注意，而疏未注意，遵守該交通安全規則相關應注意之規定，因而致人傷亡者，縱對方違反同規則第 101 條第 6 款及第 2 項開緊急任務車輛之警號，不論來自何方應立即避讓之規定而與有過失，救護車駕駛人仍難據以免責（最高法院，2001）。

2. 刑法上所謂業務，係指個人基於其社會地位繼續反覆所執行之事務，其主要部分之業務固不待論，即為完成主要業務所附隨之準備工作與輔助事務，亦應包括在內（最高法院，1982）。而汽車駕駛人之駕駛工作，乃隨時可致他人身體生命於危險之行為，並係具有將該行為繼續，反覆行使之地位之人。因此應有經常注意俾免他人於危險之特別注意義務。故其駕駛該車本屬其社會活動之一，在社會上有其特殊之屬性（地位），其本於此項屬性（地位）而駕車，自屬基於社會生活上之地位而反覆執行事務，因之，在此地位之駕車，不問其目的為何，均應認其係業務之範圍（最高法院，1986a）。
3. 行為與結果間須有相當因果關係：刑法上之因果關係乃夠成要件符合行為與構成要件符合結果間之必要關聯，其非純自然之事實關係，而係在刑法上具有刑法意義與價值之原因與結果關係（李後政，2005）。而所謂相當因果關係，最高法院 76 年台上字第 192 號判決係指依經驗法則，綜合行為當時存在之一切事實，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（最高法院，1987）。
4. 信賴原則：行為人指行為人於實施某種危險行為之際，倘可認為被害人或第三人亦將採取適當之行為，如此信賴屬於相當者，即使行為人所實施之行為，促使結果發生，亦不必對其行為之結果負責（曾淑瑜，2007）。於交通行為上最高法院 74 年台上字第 4219 號判例指出汽車駕駛人雖可信賴其他參與交通之對方亦能遵守交通規則，同時為必要之注意，謹慎採取適當之行動，而對於不可知之對方違規行為並無預防之義務，然因對於違規行為所導致之危險，若屬已可預見，且依法律、契約、習慣、法理及日常生活經驗等，在不超越社會相當性之範圍應有注意之義務者，自仍有以一定之行為避免結果發生之義務。因此，關於他人之違規事實已極明顯，同時有充足之時間可採取適當之措施以避免發生交通事故之結果時，即不得以信賴他方定能遵守交通規則為由，以免除自己之責任（最高法院，1986b）。

四、緊急任務車輛交通事故刑事責任判決整理及分析

4.1 整理及分析範圍之限制

在於進入我國實務案例之整理前，就整體研究之目的，著實有其限制。是以，為特定本文之研究素材，依本文所擬定之限制，應有下列三者，茲分別說明如後：

1. 資料蒐集之限制

為便利研究素材之搜集，本文擬由司法院網站法學資料檢索資系統 (<http://jirs.judicial.gov.tw/Index.htm>) 中之「裁判書部份」，以關鍵字「救護車、警備車、消防車、工程救險車」為全文檢索語詞而加以搜尋相關之刑事判決，並再進一步以刑法第 284 條、第 276 條，篩選出與本文議題相關者，以作為本文之研究對象。

2. 資料範圍之限制

在於前揭系統中所公佈之範圍，係以最高法院（民國 85 年以後之案件）、臺灣高等法院及其分院（民國 89 年以後之案件）、及各地方法院（民國 89 年以後之案件）為限。

3. 研究主體之限制

本文所限定研究的主體對象，係指道路交通安全規則 93 條第 2 項，98 條第 1 項第 3 款，第 113 條所稱之執行緊急任務之消防車、救護車、警備車、工程救險車，而同規則第 2 條第 1 項第 7 款所規定之它種類特種車，刑法第 185 條之 3 飲酒後駕駛動力交通工具之公共危險罪、刑法第 185 條之 4 的肇事逃逸罪之故意犯，則非本文所討論之範圍。

4.2 實例無罪判決之整理及分析

本研究為求周全，從上述之研究限制所歸結而下的有效裁判，共計有 82 則案例，其中無罪判決計有 9 則案例，本研究將對無罪判決之裁判，盡可能的摘錄其全文及判決要旨，以作為本文整理及分析之內容。

表 2 緊急任務車輛所涉及之刑事責任裁判摘要表

編號	事實及論罪理由之簡要	備考
1	<p>臺灣臺北地方法院 92 年度交簡上字第 146 號：無罪</p> <p>一、事實摘要</p> <p>翁○○為臺北縣消防局第四大隊安康分隊隊員，擔任救護車之救護駕駛，為從事駕駛業務之人，其於民國 90 年 3 月 25 日下午，駕駛救護車執行救護任務，沿臺北縣新店市中正路往中央路方向行駛，於同日下午 2 時 40 分許，本應注意車前之狀況，並隨時採取必要之安全措施，...依其能力並無不能注意之情事，翁○○竟為搶救車上病患賈○○，而疏未注意，在劃有分向限制線之雙向四車道行車時，跨越分向限制線駛入對向車道，適有劉○○騎乘重型機車搭載其夫戚○○，亦違規駛入來車車道，致翁○○駕駛救護車自後方追撞劉○○所騎乘之機車，致劉、戚二人遭撞擊後倒地，受有頭部外傷...等傷害。</p> <p>二、論罪理由略以</p> <p>本院綜合上開跡證判斷，認定告訴人劉○○所騎乘之機車聽見救護車之聲響，未觀察救護車之行向立即避讓，而在救護車跨越雙黃實線之分向限制線駛入對向車道不久亦自車陣中右轉完成而已跨越雙黃實線駛入對向車道，被告此時看見告訴人劉○○所騎乘之機車時，救護車與機車之距離已在 12.48 公尺之反應距離內，致使被告並無足夠之時間做煞車反應，此時被告係屬應注意但客觀上一般人均不能注意車前狀況並隨時採取必要之安全措施之情形，應認被告對於本件車禍之發生，即不負過失責任，是被告抗辯其並無過失等語，尚堪採信。</p>	<p>備考</p> <p>執行緊急任務，沿途有打開警報器；警報器；跨越雙黃線行駛【所涉罪名為：業務過失傷害；有選任辯護人】。</p>

<p>2</p>	<p>臺灣板橋地方法院 88 年度交訴字第 182 號：無罪</p> <p>一、事實摘要</p> <p>被告何○○係臺北縣警察局警員，駕駛警用巡邏車輛執行巡邏勤務為其業務上之行為。駕駛巡邏車，執行巡邏任務完畢後，返所時，本應注意汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，以避免危險之發生，而依當時情況，又非不能注意及此，竟疏未注意，而在臺北縣樹林市三俊街前，撞擊騎乘普通重機之張○○，於送醫後不治死亡。案經報請相驗屍體後簽分偵辦，因認被告犯有刑法第二百七十六條第二項之業務過失致死罪嫌云云。</p> <p>二、論罪理由略以</p> <p>張○○夜晚駕駛輕機車，行經彎道路段駛入來車道，為肇事原因，何○○無肇事因素（超速行駛，有違規定）。是被告雖超速行駛有違規定，然尚非本件車禍之肇事原因。是被告於本件縱加以注意，仍不能防止本件車禍結果之發生，由此足見被告對於被害人張○○因本件車禍死亡，應無何違反注意義務之過失可言，...復查無其他積證據足認被告有本件過失致人於死之情事。是既不能證明被告犯罪，則揆諸首揭刑事訴訟法之規定，爰依法諭知被告無罪之判決。</p>	<p>執行巡邏任務，沿途有打開警示燈；未注意車前狀況、超速行駛</p> <p>【所涉罪名為：業務過失致死；有選任辯護人】。</p>
<p>3</p>	<p>臺灣臺中地方法院 96 年度交訴字第 274 號：無罪</p> <p>一、事實摘要</p> <p>被告張○○係臺中縣大雅消防隊之公務救護車司機，為從事駕務業務之人，駕駛救護車，欲前往臺中縣大雅鄉大華國中，詎其明知當時雖係執行緊急救護任務，且開啟警示燈及警鳴器，仍應注意遵守汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施。竟疏於注意，於同日下午，沿臺中縣大雅鄉中清路由北往南方向行駛，途經中清路 2 段與雅潭路交岔路口，見紅燈號誌減速通過交岔路口，適被害人劉○○騎乘重型機車，沿臺中縣大雅鄉雅潭路由東往西方向行經該路口，遇綠燈直行，雙方發生碰撞，致被害人劉○○人車倒地，傷重送醫不治死亡，因認被告涉犯刑法第 276 條第 2 項之業務過失致死罪嫌。</p> <p>二、論罪理由略以</p> <p>查被告開啟警示燈及警鳴器，駕駛救護車執行緊急任務，行經本件車禍地點之有號誌交岔路口時，雖其前方號誌為紅燈，不僅仍不受限制，且享有優先路權至明。而被告於進入本件車禍地點之交岔路口時，已減速慢行，且其所能注意之「車前狀況」，應僅限於正前方其視野範圍內，對行駛在其後方之被害人機車，自難施以相當之注意。而被害人見被告所駕駛之救護車時，未加以避讓及減速慢行，以致失控滑倒肇事，對此猝不及防之突來狀況，顯非被告所能注意，...被告應無過失可言。又本件鑑定結果，亦認為被害人駕駛重機車行經肇</p>	<p>執行緊急任務，沿途有打開警示燈及警報器警示；闖紅燈</p> <p>【所涉罪名為：業務過失致死；有選任辯護人】。</p>

	<p>事地段交岔路口聞有救護車之警號時，未能減速避讓，致正以較快車速依路燈號誌駛入交岔路口內，發現有救護車鳴放警號，開啟警示燈，於紅燈號誌已先以較慢車速駛入交岔路口內時，擬緊急煞車或緊急欲閃避，然因車速較快，不慎滑倒向前刮地 5.5 公尺左右，碰撞救護車之左前側等處，本件車禍被害人駕駛重機車有肇事責任，被告駕駛救護車行經肇事地段於紅燈號誌情況以較慢車速駛入交岔路口內，再被左方駛入交岔路口內滑倒之重機車碰撞，應無肇事因素等情...準此，被告就本件車禍之發生，並無過失。</p>	
4	<p>臺灣臺中地方法院 98 年度交易字第 738 號：無罪</p> <p>一、事實摘要</p> <p>被告趙○○係臺中縣警察局員警，平日駕駛警車執行轄區治安巡邏，為從事業務之人。其駕駛特種警備車執行轄區巡邏勤務，沿臺中縣大平市長龍路三段由太平市往南投縣方向行駛，行經該路段一百三十五號前，原應注意汽車迴車前，應暫停並顯示左轉燈光或手勢，看清無來往車輛，並注意行人通過，始得迴轉。而依當時情形，又無不能注意之情事，竟疏於注意，仍貿然迴轉，適同向在後有由廖○○所騎乘之機車，亦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；行車時速不得超過五十公里；汽車超車時，須先按鳴喇叭二單響或變換燈光一次，且前行車減速靠邊或以手勢或亮右方向燈表示允讓後，始得超越。超越時應顯示左方向燈並於前車左側保持半公尺以上之間隔超過，而依當時情形，又無不能注意之情事，竟疏於注意，貿然以七十公里之時速自右超越趙國龍駕駛之上開車輛，二車皆閃避不及而發生碰撞，致廖○○人車倒地，因而受有傷害，因認被告涉有刑法第二百八十四條第二項前段之業務過失傷害罪嫌。</p> <p>二、論罪理由略以</p> <p>經遍查卷內資料，並不能證明被告未打方向燈即逕自左轉之事實，且觀之現場道路不寬，僅雙向各一道，車輛急彎並不容易，而當時被告所駕之警車速度甚慢，業據被告及證人廖○○均不否認，至堪認定；但證人廖○○因急欲超車，乃捨棄原地待警車左彎後，利用挪出之車道及右方廣場以超車之安全方式，而採取加快速度，並行駛至一般駕駛人不易預見之對向車道超車之方式，又在上坡路段，以此方式超車，於客觀情狀，被告並無預見之可能，足證被告並無過失，此外，本院復查無其他積極之事證，足認被告確有公訴人所指之業務過失傷害之犯行，本件為不能證明被告犯罪，應諭知無罪之判決。</p>	<p>執行巡邏任務，沿途有打開警示燈；迴車未注意狀況。 【所涉罪名為：業務過失致傷；有選任辯護人】</p>
5	<p>臺灣南投地方法院 93 年度交易字第 15 號：無罪</p> <p>一、事實摘要</p> <p>被告洪○○為從事駕駛業務之人，於因執行巡邏之職務，駕駛車巡邏車，旁載其同事黃○○，於行經南投縣草</p>	<p>執行巡邏任務，沿途有打開警示燈；未有違規</p>

	<p>屯鎮敦煌路與石川路口時，本應注意「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況，並隨時採取必要之措施。」，且依當時狀況並無不能注意之情形，竟疏未注意，適遇被害人洪○○騎重型機車，未依交通號誌指示，闖越紅燈交通號誌，遂不及閃避而發生碰撞，使洪○○重傷，因認被告洪慶民涉有刑法第二百八十四條第二項後段之業務過失致重傷害罪嫌云云。</p> <p>二、論罪理由略以</p> <p>經送請臺灣省南投縣區車輛行車事故鑑定委員會鑑定之結果認為：「肇事地點為設有行車管制號誌之交岔路口，肇事時號誌運作正常，依兩車之行向，當有一方係違反號誌之指示行車不當，若證人（周○○、張○○及張○○等人）之證述所言屬實，則本案之發生以洪○○駕駛重機車行經交岔路口時，未依號誌指示（闖紅燈）行駛不當，應為肇事之原因。」...被告既無法依其經驗判斷被害人會闖紅燈，且由左後方行駛而至之情事，是被告就本件車禍並無過失，...綜上所述，公訴人所舉前開事證，尚難認定被告有何應注意、能注意而不注意之疏失，尚難令其負過失致重傷害之罪責。本件公訴人所提出之證據方法，既不足認定被告犯罪，參諸前開條文之規定，自應由本院諭知無罪之判決。</p>	<p>《相對人闖紅燈》 【所涉罪名為：業務過失致傷害；有選任辯護人】。</p>
<p>6</p>	<p>臺灣高雄地方法院 95 年度聲判字第 88 號 (96/02/01)：聲請交付審判，聲請駁回【95 年度調偵字第 602 號：不起訴處分，臺灣高等法院高雄分院檢察署檢察長 95 年度上聲議字第 1125 號：駁回再議】</p> <p>事實摘要及論罪理由略以</p> <p>一、救護車執行任務時，得不受行車速度之限制，且於開啟警示燈及警鳴器執行緊急任務時，得不受標誌、標線及號誌指示之限制，在雙向 4 車道行駛時，內外側車道均可行駛，而汽車、慢車聞有救護車之警號時，不論來自何方，均應立即避讓，道路交通安全規則第 93 條第 2 項、第 98 條第 1 項第 3 款、第 101 條第 6 款、第 129 條分別定有明文，是執行任務中且有開啟警示燈及警鳴器之救護車有絕對之用路權。...則被告既於通過事發路口時，減速慢行，並時而停車讓車，尚難認被告有未注意車前狀況或遇紅燈未顧及他車安全之過失情事，又一般汽車駕駛人聞有救護車之警號時，本應立即避讓，...是本件車禍之發生，應係聲請人蘇○○駕駛自用小客車聞救護車之警號未立即避讓所致，被告之駕駛行為應無過失可言。此外，復查無其他積極證據足以認定被告有何業務過失傷害之犯行，應認被告犯罪嫌疑不足，故為不起訴處分。</p> <p>二、本案經本院審核結果，尚乏積極證據足資審認被告有何業務過失傷害之犯行，而原偵查檢察官所為之不起訴處分及臺灣高等法院高雄分院檢察署檢察長所為再議駁回之處分，並無聲請人所指摘不利被告之事證未經詳為調</p>	<p>執行緊急任務，沿途有打開警報器警示；闖紅燈</p> <p>【所涉罪名為：業務過失致傷害；有選任辯護人】。</p>

	<p>查或斟酌之情事，其採證與認事用法，亦無違背經驗法則、論理法則與證據法則之處，則聲請人猶執前詞聲請交付審判，指摘原不起訴處分及再議駁回處分之理由不當，復未能提出原偵卷內所有之確切證據供本院調查參酌，以推翻原不起訴處分及再議駁回處分之理由，揆諸上開說明，本件交付審判之聲請為無理由，應予駁回。</p>	
7	<p>臺灣花蓮地方法院 92 年度交自字第 6 號：無罪</p> <p>一、事實摘要</p> <p>自訴人於民國 92 年 5 月 1 日晚間 11 時 10 分許，騎乘重型機車，沿花蓮縣新城鄉民有街西往東方向行駛，於行經該路與光復路口交叉處，遭駕駛號警用巡邏車、沿花蓮縣光復路北往南方向行駛之被告林○○所撞及，致自訴人受傷害。被告職業為警察，駕駛警用巡邏車係其執行業務的附隨行為，因認被告涉有業務過失傷害罪嫌云云。</p> <p>二、論罪理由略以</p> <p>被告林○○於案發前迄案發時駕駛警用巡邏車之目的係在執行勤務，且其有開啟警示燈及警鳴器之事實，已堪認定，揆諸前揭法條規定，肇事地點之路權係屬被告所有無訛，自訴人應立即避讓，惟自訴人未能避讓致發生本件車禍，自難認被告有何過失可言，此外，本院復查無其他積極證據足資證明被告確有業務過失傷害犯行，不能證明被告犯罪，揆諸首揭意旨，爰為被告無罪之判決。</p>	<p>執行緊急任務，沿途有打開警警示燈及警報器警示；闖紅燈</p> <p>【所涉罪名為：業務過失致傷害；有選任辯護人】。</p>
8	<p>臺灣屏東地方法院 94 年度交訴字第 56 號：無罪</p> <p>一、事實摘要</p> <p>被告林○○係屏東市寶建醫院之救護車司機，為從事駕駛業務之人，駕駛寶建醫院救護車，途經該路番子寮高幹 124 號電線桿前、限速 70 公里處時，原應注意行車速度，應依標誌，不得超速行駛，且依當時情形又無不能注意之情事，竟疏未注意，而以時速 100 公里以上之速度超速行駛，適鍾○○騎乘機車，原在被告右前方與被告同向行駛，亦行至該處，未注意車況突由外車道左轉，因而遭被告所駕上開救護車撞及，致鍾○○因而受傷害，經送醫後不治死亡。因認被告涉有刑法第 276 條第 2 項之業務過失致死罪嫌等語。</p> <p>二、論罪理由略以</p> <p>按汽車駕駛人對於防止危險發生之相關交通法令之規定，業已遵守，並盡相當之注意義務，以防止危險發生，始可信賴他人亦能遵守交通規則並盡同等注意義務。若因此而發生交通事故，方得以信賴原則為由免除過失責任；...倘因被害者或其他第三人之不適當行動，而發生事故造成損害之結果時，該行為人不負過失責任。...故汽車駕駛人如已遵守交通規則且為必要之注意，縱有死傷結果之發生，其行為仍難認有過失可言，</p>	<p>執行緊急任務，沿途有打開警警示燈及警報器警；超速、未注意車前狀況</p> <p>【所涉罪名為：業務過失致傷害；有選任辯護人】</p>

	<p>最高法院 84 年台上字第 5360 號判例、88 年度台上字第 1852 號判決意旨參照。</p> <p>被告於本件車禍發生時確係駕駛救護車且開啟警示燈及警鳴器執行緊急任務，依上揭道路交通安全規則第 93 條第 2 項之規定，並不受行車速度之限制，自無違反該條第 1 項前段所規定「行車速度，依速限標誌或標線之規定」之注意義務。...則被告駕駛救護車執行任務中以時速 100 公里以上之速度於內車道直行，應得信賴參與交通行為之對方，亦將同時為必要之注意，相互為遵守交通秩序之適當行為，而無考慮被害人聞有救護車警號卻未避讓、且未讓直行車先行並保持安全距離，即突於其 20 公尺前自外車道向左轉內車道之義務，且於此情形下，被告對於被害人死亡結果之發生，於客觀上實亦無避免之可能性，自難認被告有何過失。...既不能證明被告犯罪，自應由本院為被告無罪之諭知。</p>	
9	<p>臺灣高等法院高雄分院 88 年度交上訴字第 44 號：無罪【臺灣澎湖地方法院 88 年度交訴字第 11 號：業務過失致死】</p> <p>一、事實摘要</p> <p>被告黃○○係澎湖縣消防局隊員，兼負責駕駛救護車執行救護勤務，駕駛救護車為其附隨業務，為從事駕駛業務之人，駕駛救護車，沿澎湖縣第三號道路由南往北行駛，行經同縣馬公市安宅里 89 之 12 號南側之交岔路口時，為尋找進入火場之路線，乃將救護車暫停於該處，本應注意右轉彎前應察看後視鏡，以觀察後方是否有來車，而依當時情形，並無不能注意之情形，竟疏未注意，突然起動救護車貿然右轉，適有蔡○○騎乘重型機車自右後方同向而至，反應不及而撞及救護車之右前輪上方葉子板，蔡○○人車倒地，受有腦內及腦幹出血等傷害，黃○○肇事後，雖即將蔡○○送醫急救，惟其仍因腦內及腦幹出血，於同日不治死亡，因認被告涉有業務過失致死罪嫌。</p> <p>二、論罪理由略以</p> <p>按道路交通安全規則第一百零一條第六款明文規定：「聞有消防車、救護車、警備車、工程救險車等之警號時，不論來自何方，均應立即避讓，並不得在後跟蹤急駛」；所以有上開規定，乃因駕駛上開車輛之際，均是為救助他人生命、身體、財產之緊急危難，需快速抵達危難發生之地點，故規定路權應屬於駕駛上開車輛之人，其他車輛應避讓並不得在後跟蹤急駛，且駕駛人因為一心要快速抵達發生緊急危難之地點，其並相信其他人均會依規定避讓，故課以其應注意之義務，自較一般正常行駛狀態者為低。</p> <p>被害人所駕駛之機車係行駛於該路段慢車道。被告既有打右轉之燈號，被害人應可見聞救護車之警號及右轉燈號，並採立即避讓之行為，乃竟反而快速前進，被害人未遵守前開道路交通安全規則第一百零一條第六</p>	<p>執行緊急任務，沿途有打開警示燈及警報器警示；行經無號誌岔路口，停於路口臨時起動右轉未注意右後直行機車</p> <p>【所涉罪名為：業務過失致死；有選任辯護人】</p>

	<p>款之規定而肇事甚明，被告已盡其駕駛救護車進入救災地點所應盡之注意義務，難認有何過失責任，</p> <p>本件送臺灣省高屏澎區車輛行車事故鑑定委員會鑑定結果，鑑定意見書亦認為：「蔡○○駕駛重機車闖救護車未避讓為肇事原因，黃○○無肇事因素」，故被告無過失責任，甚為明確。另送臺灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會鑑定結果，雖認「黃○○駕駛救護車，行經無號誌岔路口，停於路口臨時起動右轉未注意右後直行機車，為肇事原因，蔡○○無肇事因素」，但其鑑定理由均未審酌及前開道路交通安全規則第一百零一條第六款之被害人應避讓救護車之規定，而係依一般正常駕駛之狀態下，認右轉之救護車仍應讓直行車先行，自有偏失，不足採為被告不利之認定。</p>	
--	---	--

就上述所列之 9 則之司法案例，本文擬將其類型化為以下之項次，次再分就其內容為實質之考察：

1. 執行緊急任務：開啟警示燈及警鳴，致業務過失傷害（死亡）：法院對於緊急任務車輛闖紅燈、跨越雙黃線行駛、轉彎車未禮讓直行車及超速、未注意車前狀況等違規態樣：就行為人過失之認定，法院就其所考量之因素，包括有下列事由：

- (1) 對於行為人應注意之義務，於前揭編號 3、6 案例中面對紅燈時相時，欲通過路口之際，是否有減速慢行，並時而停車讓車並做緊急煞車或緊急閃避行為。前揭編號 1、7、8、9 案例中，則考量注意義務實行之程度，並以客觀事實論證行為人之過失程度：所考量之因素，諸如「就行為人行為當時，是否客觀上可得注意？抑或是主觀上可得預見？」。亦以數學函數公式運算之方式，針對行為人與被害人間之行進過程予以還原，用以驗證行為人與被害人於庭訊時所陳述之供述證據之真實性。
- (2) 法院參酌道路交通安全規則第 93 條第 2 項、第 98 條第 1 項第 3 款、第 101 條第 6 款、第 129 條均規定緊急任務車輛執勤時，它車駕駛人行駛於道路上聞有救護車之警號時，是否有立即避讓，且於編號 9 案例中亦審酌緊急任務車輛駕駛人，欲快速抵達發生緊急危難之地點，均信賴他人均會依規定避讓，故課以其應注意之義務，故認為緊急任務車之注意義務，自較一般正常行駛狀態者為低。
- (3) 編號 8 案例更直接表達當緊急任務車輛駕駛人與一般駕駛人，對於信賴原則之適用上產生競合時，其優先適用之關係。
- (4) 編號 6 案例中，法院對於緊急任務車輛，有開啟警示燈及警鳴器時，對於號誌之限制，主張其有絕對之用路權，它車均須避讓，然編號 3 號例則認為開啟警示燈及警鳴器時雖不受號誌限制，但僅享有優先路權。

2. 執行一般性任務：僅開啟警示燈，未開啟警鳴，致業務過失傷害（死亡）：法院對於緊急任務車輛迴車未注意狀況闖紅燈、超速、未注意車前狀況等違規態樣及未有違規事由之情形，就行為人過失之認定，法院就其所考量之因素，則有下列事由：

- (1) 前揭編號 2、4、5 案例中，就行為人過失之認定，多就「客觀」存在之

情事加以認定，其中所考量之因素，包括：有無注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，以避免危險之發生及有無預見之可能。

- (2)於編號5 案例，因巡邏車駕駛並無違規，則回歸一般行車事故審理原則，肇事主因係相對人闖紅燈且無法依其經驗判斷被害人會闖紅燈，且由左後方行駛而至之情事，致無法認定巡邏車駕駛，有應注意而不注意之疏失。
- (3)僅開啟警示燈警示，對於優先路權之認定，與一般車輛行駛於道路上之路權無異。

五、結 論

首先，從上述二種類型說明中之無罪原因可知，法院對審查及實際操作，多半係採客觀及嚴謹之態度檢視，緊急任務車輛執行任務依法規定被賦予「道路優先權」，但應符合比例原則與特別注意義務，並預防有過失情形產生，尤其「執行一般任務」開啟警示燈時，僅規定緊急任務車輛不受道路交通安全規則第93條行車速度之限制、道路交通安全規則第98條可行駛內外側車道之限制、道路交通安全規則第99條警備機車行駛之車道及轉彎，標誌或標線之限制及道路交通安全規則第113條臨時停車及停車地點之限制等條件。相關駕駛人執行緊急、一般任務時，務必遵守相關規定，勿認為符合「執行緊急任務中」之要件，所有違規行為均係合法保障。

消防車、救護車、警備車、工程救險車，於執行一般經常性勤務或緊急任務，通常充滿高度危險性，在行車技術上仍應顧及行人及其他車輛之安全，若要免除自己業務過失傷害或業務過失致死刑責，除證明執勤時無違規行為及係對方之違規行為導致車禍發生外，尚需舉證說明自己已及時採取必要之預防措施，惟交通事故之發生，常在意外之瞬間，是否為及時、適當之防範措施，恐難免因法官自由心證而有不同認定，就發生車禍究是未注意車前狀況，與有過失或有信賴原則之適用而無罪，則視駕駛人知否答辯及法官是否採信論斷。如上述9篇案例，「執行緊急任務」或「執行一般任務」，因有明確顧及其他人車之安全，故雖有涉及傷亡，法院依法仍予以諭知無罪之判決。而專責車禍處理人員，也可參酌上述之法令，對肇事者進行談話筆錄及偵訊。尤其民間救護車執行任務依法規定被賦予「道路優先權」時，應求證是否真正執行緊急救護任務，避免日後衍生肇事責任之糾紛。

參考文獻

林家賢(2007)，*司法對交通秩序罰審查問題之研究——以普通法院交通法庭審查為中心*，一版一刷，臺北：新學林出版股份有限公司。

李後政(2005)，*車禍刑事責任*，初版，臺北：書泉出版社。

最高法院(2001)，*司法院法學資料檢索系統*，擷取日期：101年5月26日，網站：http://jjirs.judicial.gov.tw/FINT/PrintFInt04.asp?hir=all&N0=90&sel_

jword=%B1%60%A5%CE%A6r%A7O&N1=%A5x%A4W&N2=7133&Y1=&M1=&D1=&Y2=&M2=&D2=&kt=&kw=&keyword=&sdate=&edate=&ktitle=&lc1=&lc2=&lc3=&hi=all&EXEC=%ACd++%B8%DF&datatype=jtpe&typeid=D&recordNo=1。

最高法院(1982)，司法院法學資料檢索系統，擷取日期：101年6月1日，網站：http://jirs.judicial.gov.tw/FINT/PrintFInt04.asp?hir=all&N0=71&sel_jword=%B1%60%A5%CE%A6r%A7O&N1=%A5x%A4W&N2=1550&Y1=&M1=&D1=&Y2=&M2=&D2=&kt=&kw=&keyword=&sdate=&edate=&ktitle=&lc1=&lc2=&lc3=&hi=all&EXEC=%ACd++%B8%DF&datatype=jtpe&typeid=B&recordNo=1。

最高法院(1986a)，司法院法學資料檢索系統，擷取日期：101年6月7日，網站：http://jirs.judicial.gov.tw/FINT/PrintFInt03.asp?hir=all&N0=75&sel_jword=%B1%60%A5%CE%A6r%A7O&N1=%A5x%A4W&N2=1685&Y1=&M1=&D1=&Y2=&M2=&D2=&kt=&kw=&keyword=&sdate=&edate=&ktitle=&lc1=&lc2=&lc3=&hi=all&EXEC=%ACd++%B8%DF&datatype=jtpe&typeid=B。

最高法院(1986b)，司法院法學資料檢索系統，擷取日期：101年6月12日，網站：http://jirs.judicial.gov.tw/FINT/PrintFInt03.asp?hir=all&N0=74&sel_jword=%B1%60%A5%CE%A6r%A7O&N1=%A5x%A4W&N2=4219&Y1=&M1=&D1=&Y2=&M2=&D2=&kt=&kw=&keyword=&sdate=&edate=&ktitle=&lc1=&lc2=&lc3=&hi=all&EXEC=%ACd++%B8%DF&datatype=jtpe&typeid=B。

最高法院(1987)，司法院法學資料檢索系統，擷取日期：101年6月10日，網站：http://jirs.judicial.gov.tw/FINT/PrintFInt04.asp?hir=all&N0=76&sel_jword=%B1%60%A5%CE%A6r%A7O&N1=%A5x%A4W&N2=192&Y1=&M1=&D1=&Y2=&M2=&D2=&kt=&kw=&keyword=&sdate=&edate=&ktitle=&lc1=&lc2=&lc3=&hi=all&EXEC=%ACd++%B8%DF&datatype=jtpe&typeid=B&recordNo=1。

曾淑瑜(2007)，*醫療過失與因果關係*，再版，臺北：翰蘆圖書出版有限公司。

蔡震榮、鄭善印(2006)，*行政法—行政罰法概論*，初版，桃園：中央警察大學。

