

從交通法令規定目的檢討事故鑑定類型

許育典¹ 盧浩平²

摘 要

鑑定的目的，在於協助司法機關——尤其是法院——在適用法律前，關於事實的認定。行車事故鑑定委員會在訴訟上，則是扮演鑑定人的角色，為司法機關就行車事故在認定事實上提供協助。在鑑定的過程中，除了物理跡證的蒐集以外，相關交通法令的規定的運用，在實務上也是常見的情形。但行為人違反交通法令所課予的義務所成立的違規行為，所產生的僅為行政責任，其與民事責任或刑事責任在本質上有所不同，彼此之間並不存在必然關係。所以，如果要透過交通法令的違反論斷民／刑事責任，此間必須建立有力的連結，而不能僅認定有違規行為即推論其與事故間具有因果關係，行為人在主觀上有故意或過失。本文整理鑑定意見書、起訴書與判決書，透過歧異見解的蒐集與分析，發現在民／刑事責任的判斷上，交通法令規定目的的探求，有助於釐清違規行為在民／刑事責任的成立所發揮的功能。是以，本文透過法釋義學的運用，依照主要的事故類型，檢視所涉及的交通法令，探求其除了達成特定行政任務的目的之外，更為具體的規定目的為何，以及在判斷事故發生上的因果關係與行為人主觀（尤其是過失），應如何運用此一規定目的，而所涉的物理跡證又有那些，以作為進一步判斷民／刑事責任的依據。最後，援引個別的司法判決，透過前述整理所得的規定目的予以檢視，作為前述理論的具體運用，以期在司法實務上的作用有所裨益。

關鍵詞：交通法令、規定目的、事故鑑定類型、因果關係、刑事責任、行政責任、民事責任

一、前言

車輛行車事故鑑定委員會（泛指各區車鑑會與台灣省車輛行車事故覆議鑑定

¹ 德國杜賓根大學法學博士，國立成功大學法律學系暨科技法律研究所教授。

² 國立成功大學法律學系博士生，私立崑山科技大學通識中心兼任講師。

委員會，以下簡稱車鑑會）在訴訟程序所扮演的角色，為鑑定人（刑事訴訟法第 197 條以下、民事訴訟法第 324 條以下）。而司法機關（兼指法院與檢察機關）的機能，則在認定事實、適用法律。所以車鑑會在功能上，是在協助司法機關進行事實的認定，作為進一步適用法律、判斷民事與刑事責任的前置工作。也因此，雖然車鑑會並不從事前述二法律責任歸屬與分配的判斷，但鑑定仍然不能與民事或刑事法律脫節。那麼，道路交通管理處罰條例（以下簡稱道交條例）等交通法令，既然是為「加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全」（參見道交條例第 1 條）而制定，在民／刑事責任的判斷上，是透過何種方式、在那裡面向上發揮功能，則有必要予以探究。而交通法令的規定目的，則為此間的重要聯結。以下則先由車鑑會的法律地位開始說明，分別介紹其組織法與行為法上的依據，以及其在訴訟法上的鑑定人性質。其次，說明車鑑會的鑑定內容，尤其是行為人的行為與行車事故間的因果關係，以及行為人的主觀——在這裡主要是過失的部分。而在我國的法律體系，採公法、私法二元制的架構下，交通法令的違反，並不必然可以推論民／刑事責任的成立，但行為人倘有違規行為，仍然足以論斷前述二法律責任成立的重要線索——即在因果關係與過失的成立兩方面，而這必須要透過個別被違反的交通法令，其規定目的是否已被行為人所滿足。最後，本文擬以臺灣臺南地方法院 94 年度交易字第 9 號刑事判決為例，檢視在個案中所涉及的交通法令，以及其規定目的，作為前面所建構的理論在實證的應用。

二、交通法令的性質

車鑑會是法定職責是「辦理車輛行車事故鑑定及覆議事項」（公路法第 67 條第 1 項與第 2 項），也就是判斷行車事故的發生原因，以協助司法機關認定事實。在車鑑會進行鑑定時，交通法令是不可或缺的判斷標準。以下先釐清交通法令的性質，以及其與民事法及刑事法進行聯結，以奠定後續討論的基礎。

2.1 為公法的一種

我國法制採公法與私法二元化的架構，此間的區別標準，有利益說、權力說、舊主體說與新主體說等幾種主要的學說，各有利弊[1]。故有學者以為[2]：首先以主體說及利益說所提供的界分標準為基礎，將法律區分為「規範國家及其間關係之法律」、「規範國家與人民之間關係之法律」以及「規範人民與人民之間關係之法律」三類；其次，則是針對前述「規範國家與人民之間關係之法律」此一類別，依「公法組織」與「私法組織」予以區分；接下來則依權力說，將「規範公法組織與私人之間關係之法律」進一步區別為「規制上下秩序關係之法律」以及「規制平等關係之法律」；最後，則針對「規制平等關係之法律」，採新主體說的看法，以該規範是否為公權力主體為權利義務的歸屬對象為標準予以判別。

循以上標準，交通法令，以道路交通管理處罰條例（以下簡稱道交條例）為代表，在第 1 條揭示其立法目的時即謂：「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」，屬於「規範國家與人民之間關係之法律」；主管機關則為交通部，為公法組織；為國家立於與人民具有「上下秩序關係」位階的規範。則只要進行到第三步的檢驗，即可得出交通法令，性質上為公法。

另外，依中央法規標準法第 2 條的規定：「法律得定名為法、律、條例或通則。」同法第 3 條則規定：「各機關發布之命令，得依其性質，稱規程、規則、細則、辦法、綱要、標準或準則。」所以道交條例在位階上屬於法律，至於道路交通安全規則（以下簡稱道安規則）與道路交通標誌標線號誌設置規則……等規定，在位階上屬於命令的層次，次於道交條例。以道安規則而言，在第 1 條即揭示其授權依據：「本規則依道路交通管理處罰條例第 92 條第 1 項規定訂定之。」當然，這些規定仍然屬於公法領域。

2.2. 為行政法的一種

由於公法規範國家與人民之間的「上下秩序關係」，就目前我國的法律架構來看，公法的領域，乃包括行政法與刑事法。

在學說上，二者的區分標準，主要有量的差異理論、質的差異理論與質量差異理論，各說中也有不同的見解，一般則以質量差異理論為妥[3]。該說提出四個標準輔助判斷：不法行為在倫理道理上的非難性、不法行為所破壞與危及的法益價值及其程度、不法行為的社會危險性、與刑罰的無可避免性。至於交通法令內容，由於並未涉及國家刑罰權的發動，所以是屬行政法的範疇。因此，交通法令相關研究也成為特別行政法的一門。

但行政法與刑法的隔閡並非是無法逾越的高牆。以酒醉駕車為例，原本是規定在道安規則第 114 條第 2 款，另外在道交條例第 35 條第 1 項第 1 款定有罰則，但由於當時國內對於酒醉駕車入刑化的呼聲日漸高漲，所以在 1999 年增訂刑法第 185 條 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。」該條的立法理由謂：「為維護交通安全，增設服用酒類或其他相類之物過量致意識模糊駕駛交通工具之處罰規定，以防止交通事故之發生。」[4]由此也可看出行政法與刑法之間是處於流動的狀態。

2.3. 行政罰與刑罰的區別與競合

由前面的討論可以得知，交通法令在性質上為行政法，針對違反該法所課予的義務者，皆有相應的處罰規定。在行政法上，稱之為行政罰。由於會對於人民的自由或財產產生侵害，所以必須由法律規定，所以道交條例才採取法律位階的

規範。

行政罰，指的是為維持行政秩序，達成行政目的，對違反行政法義務者所科處的各種制裁，又稱為行政制裁[5]。更準確地講，這是行政罰中的秩序罰。以前述的酒醉駕車為例，道交條例第 35 條第 1 項第 1 款規定：「汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有左列情形之一者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下罰鍰，並當場移置保管其車輛及吊扣其駕駛執照 1 年；因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照 2 年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領：一 酒精濃度超過規定標準。」此處的罰鍰，即是一種行政罰[6]。

由於行政罰係針對違反行政法義務行為的制裁，本質上是一種法定犯，跟刑事犯在本質上是違反道德或倫理之行為的自然犯不同，這也呼應前述的行政法與刑法的區別。另外，行政罰與民法上的侵權行為更是不同。前者，其法律關係成立的雙方地位並不對等，國家高於相對人；後者法律關係的雙方在地位上是對等的。由此可見，在後續的法律效果上，交通法令的違反並不必然引發民／刑事責任，交通法令本身是以行政罰作為反應。

就酒醉駕車而言，接下來的問題則是在於行政責任與刑事責任競合的問題。一事不再理原則在程序法已普遍獲得接受，在刑事訴訟上，本原則在於避免同一行為受二次以上的追訴處罰。不過，這是針對同性質的處罰而言，至於刑罰與行政罰，由於性質上並不相同，所以發生競合時並非不能併科，我國實務向來也採取這種看法。最高行政法院 49 年判字第 40 號判例即謂：「懲治走私條例係刑事特別法，關於走私行為之處罰，為刑罰之制裁。海關緝私條例為行政法規，關於私運貨物進口行為之罰金及沒收貨物，乃行政上之處罰。二者性質不同，分別依照規定予以處罰，於法並無限制，不生重複之問題。姑無論本件原告於走私刑事案件並未受罰金之判決，縱令曾受判決罰金，亦屬依特別刑法規定所處之財產刑，不能因此而免依行政法規所處之罰金行政罰。」但隨著一事不再理原則在我國法制上的貫徹，2005 年公布的行政罰法第 26 條第 1 項就揭示對此一問題原則性的處理方式：「一行為同時觸犯刑事法律及違反行政法上義務規定者，依刑事法律處罰之。但其行為應處以其他種類行政罰或得沒入之物而未經法院宣告沒收者，亦得裁處之。」就前揭的刑法第 185 條之 3 與道交條例第 114 條第 2 款而言，倘刑事法院已科以罰金刑，不應再援引後者處以罰鍰。

三、交通法令的規定目的

一個行為，一旦對於法或法益產生破壞，就可以稱之為不法行為。要留意的是，並不是所有的不法行為，都必須要用刑法予以規範，只有在該行為具備比較高的不法內涵（Unrechtsgehalt），達刑事不法的程度時，才有必要予以入刑。從

這個觀點來看，不法本身是一種層升概念（Steigerungsbegriff）。前面的刑罰與行政罰的討論，僅是整體法秩序的部分，若就整體予以觀察，就所謂的不行，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[7]。

雖然行政法、民法與刑法之間涇渭分明，以致不能直接由行政責任的成立，導出民／刑事責任的成立，但不可否認，交通法令的違反與否，對於後二法律責任的成立提供指引，這也就是在行車事故的鑑定上，乃至司法實務的判斷上，均會在個案中，考量交通法令的遵守與否。只是，究竟交通法令在民／刑事責任上，發揮何種的功能，則有必要予以明確指出，否則，相較之下規定範圍比較大的交通法令，將間接導致民／刑事責任在成立上的擴大，而使得當事人動輒動咎，進而鬆動三種法律之間的區別。在這過程中，交通法令的規定目的扮演聯結與區別的角色，特別是在判斷民／刑事責任成立及其範圍時，關於行為人主觀、因果關係與責任程度的檢視。

3.1 因果關係

先要說明的是，在結果原因的判斷上，行車事故的發生，也是要適用條件理論。需要探討的，則是在歸責理論方面[8]。

交通法令初始的規定目的，既然是在「為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全」，也就是形成一套道路的遊戲規則，供用路人遵守。既然如此，行為人違反交通法令，此時已經製造法所不容許的風險，而具有行為不法。而這裡的法，其實是前述客觀注意義務，也就是交通法令的意思。

但到這裡，還不足以認定行為人違規行為與行車事故具備因果關係，這裡還有結果不法的判斷。關於結果不法的判斷[9-1]，首先要檢驗的為結果與行為間必須具備常態關聯性，也就是違反注意義務的行為，所製造出來的風險，必須實現於構成要件結果中，才有具備結果不法的可能；其次，則是結果必須屬於規定目的的保護範圍，實害結果必須是因為注意違反行為所形成的特定危險，在注意規則的保護目的範圍中所造成，行為與結果間才具備風險實現關係，而存在結果不法；最後，結果必須具備可避免性，否則，即便行為人保持必要的注意，也踐履該注意義務的要求，而結果仍然會發生的話，則行為人的行為，對於該結果而言，即欠缺結果不法。

以速限為例子。道交條例第 40 條規定：「汽車駕駛人，行車速度，超過規定之最高時速，或低於規定之最低時速，除有第 43 條第 1 項第 2 款情形外，處新臺幣 1200 元以上 2400 元以下罰鍰。」道安規則第 93 條第 1 項也規定：「行車速度，依速限標誌或標線之規定，無標誌或標線者，應依左列規定：一 行車時速不得超過 50 公里。但在未劃設車道線、行車分向線之道路，或設有快慢車道分隔線之慢車道，時速不得超過 40 公里。二 行經彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、泥濘

或積水道路、無號誌之交岔路口、道路修理地段或行近工廠、學校、醫院、車站、會堂、娛樂、展覽、競技等公共場所出、入口及其他人車擁擠處所，或因雨霧致視線不清或道路發生臨時障礙時，均應減速慢行，作隨時停車之準備。」速限作為客觀的注意義務，應無疑問。所以假設某行為人超過該路段的速度限制，已然製造法所不容許的風險。

接下來要檢討的是，該行為人的超速行為與行車事故是否具備常態關聯性，也就是說，如果事故的發生，並未超出一般生活經驗所認識的範圍之外，則可認為該風險已然實現。

駕駛人的感知時間(Processing Time)是由知覺時間(Perception Time)與反應時間(Reaction Time)，簡而言之，就是當駕駛人看到狀況發生到採取反應措施的時間。在國內行車事故鑑定上所使用的時間是 0.75 秒，但國內已有學者就此進行研究[10]，就目前初步的成果，在無預警的情況下涵蓋 95%的人為 1.1535 秒，與國外的研究 1.6 秒為少，但仍比國內目前行車事故所使用者為長。關於這方面，仍有待進一步研究，以獲得國內自行建立的準確數據。

至於車速、感知時間與剎車距離的對照，詳如下表（資料來源：成大研發會 91 年 1 月 11 日（91）成大研基建第 0108 號函）：

車速（公里）／感知時間	1 秒	1.5 秒	2 秒
40	26.5	32.1	37.7
50	38.0	45.0	51.9
60	51.4	59.7	68.1
70	66.7	76.4	86.2
80	84.0	95.1	106.2
90	103.1	115.6	128.1

（單位：公尺）

其實反應時間與剎車距離，受制於事故發生時的客觀環境，譬如像是天候狀況，以及路面狀況，但由於駕駛執照已經預設駕駛者的能力，所以就反應時間來講，應可以要求行為人適用一個普遍而客觀的標準。所以，只要這個預設的範圍

內，處於事故當時的環境，駕駛人應該可以在一定的距離內將車子停住。所以，速限的真正規定目的，是在於預設一個最小剎車距離，讓駕駛人在突發狀況發生時，能夠來的及剎停。

最後是結果必須具有可避免性。這點就可以結合前一項一起觀察。以超速而言，倘行為人可以證明即便其遵守速限，事故仍然不可避免，像是被害人的出現是在前述的最小剎車距離內，則其超速行為與事故之間，不成立因果關係。

要特別說明的是，在超速的情形中，或許有人會主張，倘行為人不超速，那麼他就不會在發生事故的那個時間，到達事故發生的現場，就不會發生行車事故，藉此建立行為人的超速行為與行車事故之間的因果關係。關於這樣的質疑，同樣也可以透過規定目的予以解釋。如前所述，速限的規定目的，在於預設一個最小的剎車距離，讓事後的因果關係判斷上，可以有一個客觀的標準，而不是在確保駕駛人在特定的時間，到達或不到達某個特定的地點。再者，也並不是每個人處在與行為人同樣的情況下，在超速時必然會在該地點發生事故，所以可以認定這樣的說法，超速行為與事故的發生之間，欠缺常態關聯性。故這樣推斷因果關係存在的說法，並不成立。

3.2 行為人主觀：過失部分

首先要說明的是，在一般的行車事故中，過失的案例占多數，而在判斷上，如要論斷行為人具備故意，則必須較為強而有力的證據，也因此故意的個案中，難在關於故意證據的蒐集，尤其是像這種行為人內心的狀態。以刑法第 13 條第 1 項所規定「行為人對於構成犯罪之事實，明知並有意使其發生者，為故意」來看，很難由客觀的事實推論出。但過失則不然。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。」而在民法的侵權行為上，民法第 184 條第 1 項前段規定：「因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。」在這裡的過失，依最高法院 19 年上字第 2746 號判例所指：「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。」目前也為我國通說[11]。所謂的善良管理人之注意，即為抽象輕過失，指的是有相當知識經驗而誠實的人對處理事務所加的注意。另可參考我國民法第 432 條第 1 項、第 468 條第 1 項……等規定。綜合以上對於過失的定義，可以這樣理解，行為人只要達不到法律所預設應該注意的標準（「應注意」與「善良管理人」），即可認定具備過失，所以過失比較容易透過客觀的事實去推論。但也因為如此，如果在認定標準中過於寬鬆，將會導致在過失的認定上大開方便之門，所以接下來在探討交通法令在認定行為人主觀上的作用時，僅討論過失部分。

比之於一般的犯罪行為，行車事故有著更明確的注意義務標準。對於所有用路人而言，交通法令作為其客觀注意義務的最低標準。倘有違反，此時行為人即

具備客觀注意違反性。用這樣的觀點來看道交條例第 21 條第 1 項第 1 款，要求駕駛小型車或機器腳踏車須領有駕駛執照，這是我國關於駕駛者的最低要求，而這裡的用意即在於透過駕駛執照的考試，形成一套普遍適用的客觀標準，尤其是某些具有特定危險性交通工具的駕駛人，必須具備交通法令所要求的能力，才發給駕駛執照。所以駕駛執照的規定目的，即在建立過失判斷中的客觀注意義務，也就是與駕駛行為有關的交通法令，這是對此的最低要求。不過特別要說明的是，這與刑法中的業務過失並沒有直接的關係。

那麼，對於未持有駕駛執照，而駕駛要求須持有特定執照才能使用的交通工具者，也就是無照駕駛的情形，在過失的判斷中，能不能主張自己個人的特殊事由，而排除前述客觀注意義務的適用？答案為否定。誠然，依照刑法第 14 條第 1 項的規定，過失的成立尚有「能注意」的部分，也就是須檢驗主觀注意違反性。與前述的客觀注意義務相聯結，即是行為人必須具備客觀注意義務的認識能力以及履行能力，在一般的情形下，並不是依照一個具有良知與理性而小心謹慎的人的能力為準，而是以行為人個人的能力、經驗與知識程度為準[9-2]。行為人可能因為本身生理或心理的缺陷，或是欠缺在特定情狀下所必須具備的特定技能……等種種個人的因素，而排除主觀注意違反性，減輕或免除罪責，而不成立相關的法律責任。但在無照駕駛的情形則不然，這是屬於超越承擔之過失。

超越承擔之過失是過失犯在罪責層次的一種除外規定。本來行為人因個人的特質，以致對於客觀注意義務的認識能力或是履行能力有所欠缺，是可以減輕或免除罪責，但在行為人缺少為特定行為所需要的知識與能力，而卻妄自為該特定行為，在這種情況下，即屬於超越承擔的過失，不得主張欠缺主觀注意違反性。這是因為行為人雖認識其個人能力不足以從事特定行為，但仍膽敢承擔超越其個人能力的事務，所造成的罪責[9-3]。

對於無照駕駛的行為人而言，也許因為本身的特殊事由，以致不能達到交通法令所要求的客觀注意義務，本來是可以主張減輕或免除罪責。但由於其進行一個超越其既有能力之外行為，也就是駕駛行為，所以不得主張欠缺主觀注意違反性。在行車事故的民／刑事責任的檢驗上，該行為人必須適用與一般持有駕駛執照者相同的客觀注意義務。須再一次強調的是，未持有駕駛執照，對於行車事故的發生，不必然可以判斷具備過失，仍然有待觀察客觀行為後才能決定，而不能逕自認定未持有駕照者，就不應該出現在道路上，所以行為人無照駕駛的行為與行車事故的發生，具因果關係。

3.3 責任程度

在這裡兼指民事責任與刑事責任。

首先是民事責任。可以先來看一下台灣高等法院 86 年度上字第 937 號判決：

「……本件車禍之發生，兩造均有過失，本院自得依民法第 217 條第 1 項、各減輕其賠償金額，本院斟酌雙方過失程度，原因力之強弱及參酌前引臺灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會鑑定意見，認為被上訴人無照駕駛機車行經無號誌交岔路口由支道駛出左轉未讓幹道直行車先行為肇事主因，而上訴人駕駛小客車經無號誌路口未減速慢，且未注意車前狀況，為肇事次因，等情認為上訴人及被上訴人就本件車禍所占原因力之比例為 4 比 6，應減輕賠償金額之比例，亦以此為適當。……」所以在與有過失的情形下，行車事故雙方的責任比例應如何判定，本號判決提出「雙方過失程度」、「原因力之強弱」作為判斷標準。就交通法令本身而言，違規的行為只能交代責任的成立，對於責任比例的判定是無能為力。要提出明確的判斷標準，則必須細究各行為人就此行車事故中，對於交通法令的規定目的的踐履情形。就本案來說，上訴人「駕駛小客車經無號誌路口未減速慢，且未注意車前狀況……」所以同時違反道安規則第 93 條第 1 項第 1 款、第 3 款與第 94 條第 3 項。被上訴人則是「……無照駕駛機車行經無號誌交岔路口由支道駛出左轉未讓幹道直行車先行……」違反道安規則第 102 條第 1 項第 2 款。在損害的責任分配上，並不能從雙方各別違反交通法令的數目計算，而是要從各個違反交通法令的行為，與事故結果的發生，之間的聯繫關係，這也就是本號判決中所謂的「原因力之強弱」。在這個階段，必須透過各個交通法令的規定目的協助判斷。就結果而言，在本案中，台灣高等法院認為被上訴人未讓幹道直行車先行的行為為行車事故發生的主因，似乎也可以得出道安規則第 102 條第 1 項第 2 款的位次優於第 93 條第 1 項第 1 款及第 3 款的結論，以致於法院認定上訴人及被上訴人就本件事故所占原因力之比例為 4 比 6。

在刑事責任方面，則是彰顯在緩刑的有無及刑罰的裁量。以酒醉駕車為例，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，加重其刑至二分之一。」刑法第 185 條之 3 則規定：「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，處一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金。」從這點即可看出規定上有所落差。後者屬抽象危險犯，尚未造成實害，卻採取較為嚴格的「不能安全駕駛」，反觀前者係針對實害，採取較為寬鬆的標準。尤其在行為人酒精濃度呼氣在每公升 0.55 毫克或血液濃度在 0.11% 以下，且沒有其他的客觀事實，足以證明其達刑法第 185 條之 3 所示的「不能安全駕駛」者，就這部分可能無罪，但卻因為因而致人死傷而面臨要加重其刑。在這種情形下，道交條例的加重規定似乎已喪失其規定目的，且在行政法規中規定刑罰的加重事由，是否適宜也有待商榷。

四、案例分析

在探討完交通法令的規定目的，及其在行車事故鑑定上的作用後，以下就臺灣臺南地方法院 94 年度交易字第 9 號刑事判決（本案判決後檢察官以量刑過輕為理由上訴，但經台灣高等法院台南分院 94 年交上易字 258 號判決維持原判，故不另外說明二審判決），進行個案分析，以獲致在實務上的具體應用。

4.1 案例事實

以下擷自判決書：「蔡○○前考領有小型車駕駛執照，然因違規案件遭易處吊銷，已屬無駕駛執照狀態，仍於民國 92 年 5 月 18 日 22 時 50 分許，無照駕駛車牌號碼 Y8—5809 號自小客車，沿○○縣○○市○○路由北往南方向行駛，途經該路與永平街口時，本應注意行車速度應依標誌或標線之規定，及汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施，以避免危險之發生，而依當時之天○○○市區道路○○路面乾燥、無缺陷、亦無障礙物，夜間有照明路段、視距良好，並無不能注意之情事，詎蔡○○應注意、能注意，竟疏未注意，在速限 50 公里之道路上，以時速約 60 公里之速度超速行駛，並疏於注意車前動態。適有未考領機車駕照之王○○騎乘車牌號碼 ZVR—379 號輕機車，沿○○縣○○市○○街由西往東方向騎駛至該路口，原應注意汽車（含機車）行駛至交岔路口，應遵守燈光標誌或交通警察之指示，及行車速度應依標誌或標線之規定，並依當時情形，客觀上亦無不能注意之情事，其能注意竟亦疏於應遵守燈光標誌之指示，而貿然闖越紅燈進入該路口，且在速限 50 公里之道路上，以時速 70 公里之速度超速行駛，蔡○○未及煞避，致其自小客車右側車身與王○○所騎乘機車車頭發生碰撞，王○○因而人車倒地，造成王○○受有「頭部外傷、顱內出血、顏面撕裂傷 7 公分」等傷害，經送醫治療後，因腦部損傷，智力退化，現遺有輕度智能障礙之重傷害。車禍事故發生後，經台南縣警察局永康分局員警到場處理，在警員尚不知何人為肇事車輛之駕駛人前，蔡○○即主動表示其為駕駛人並自首犯行，接受裁判。」

4.2. 法院判決（摘要）

「被害人王○○騎乘機車行經該處，亦疏於注意應遵守燈光標誌之指示，而貿然闖越紅燈進入該路口，且在速限 50 公里之道路上，以時速 70 公里之速度超速行駛。是被告及被害人王○○均有違前開規定之注意義務，其等均顯有過失甚明。又本件經送請財團法人成大研究發展基金會鑑定結果認為：「被害人王○○輕機車闖紅燈之可能性為百分之 95 至百分之百，而被告自小客車闖紅燈之可能性為百分之 0 至百分之 5。根據被害人王○○輕機車闖紅燈之可能性，本件車禍的原因為王○○未滿 18 歲無照騎乘輕機車，超速闖紅燈為肇事主因。被告蔡○○持已被註銷之駕照（無照）駕駛自小客車超速行駛，未注意車前狀況為肇事次因。本

案肇事責任分配比例為：『王○○百分之 75（無照、超速、闖紅燈）。蔡○○百分之 25（駕照被註銷、超速、未注意車前狀況）』等情，有前開基金會 93 年 10 月 7 日（93）成大研基建字第 2243 號函暨所附鑑定意見書 1 份在卷足憑。而被害人王○○確因本件車禍而受有前開重傷害，已如前述，是被告之過失行為與被害人王○○之重傷害結果間，顯有相當因果關係。綜上所述，本件事證明確，被告上開犯行，已堪認定。至被害人王○○雖亦疏未注意應遵守燈光標誌之指示，及超速行駛，足認就本件車禍事故之發生亦有過失，然本件車禍既係被告之過失併合而發生，是被告前開過失之責究未能據此解免，附此說明。

4.3 本案分析

4.3.1 被告部分

本案被告共計有 3 項違規：無照駕駛（駕駛執照因違規而遭吊銷）、超速（速限 50 公里而以 60 公里行駛）、以及未注意車前狀況。以下分別討論之。

以無照駕駛而言，在本文先前已說明過，無照駕駛並不成立結果歸責，故不能以行為人無駕駛執照，不應在道路上駕駛，而認定其與行車事故的發生具因果關係。但在審查其是否具備過失時，仍適用交通法令所形成的客觀注意義務。

在超速方面，依案例事實所示，當時道段的速限為 50 公里／小時，被告自行坦誠以 60 公里／小時行駛，所以超速的事實甚為明確。而超速的規定目的，在於確定最小剎車距離，但就本案來看，雖然事故發生時間為 22 時 50 分左右，但即便採取最嚴格的反應時間，1 秒，在速限 50 公里／小時，最小的剎車距離為 38 公尺，而由於被害人是闖紅燈，所以應該是被害人超越路口的停止線時，才能被視為是突發狀況。則從停止線到到事故地點的距離，並不到 38 公尺，這表示當被告發現被害人闖紅燈時，即便被告遵守速限，也無法即時剎停，避免事故發生。加上被告所駕駛汽車右側前後車門凹損，右後車窗玻璃破裂，更足以顯示被告的超速行為，雖然惹起法所不容許的風險，但事故的發生，並未由該風險所實現，所以不具備因果關係。

至於未注意車前狀況。與速限或是駕照相比，未注意車前狀況並未提供較為明確的義務內容，這使得道安規則第 94 條第 3 項的規定目的僅能銓釋到道交條例第 1 條的「為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全」的程度而已。更進一步的內容，必須結合其他義務內容更為明確的交通法令予以理解。以本案來講，應該是與超速部分結合。否則的話，本條項中所言的「並隨時採取必要之安全措施」將會導出「因為有事故發生，所以即是未注意車前狀況」的結論，在推論過程中顯有倒果為因的情形。在本案中，既然被告超速部分與事故發生並不具備因果關係，則也不應直接援引本條判斷被告的行為與事故發生具因果關係。

4.3.2 被害人部分

本案被害人也有 3 項違規：無照駕駛（16 歲，未考領機車駕照）、超速（速限 50 公里而以 70 公里行駛）、以及闖紅燈。以下分別討論之。

在無照駕駛部分，已經前述，所以即便被害人年僅 16 歲，仍然不能主張適用較低的注意義務標準。

在超速與闖紅燈方面。在客觀上其實僅有一個駕駛行為，既然被害人採取超速行為，就必須要有能力在法定速限所期待的反應距離內處理突發狀況。闖紅燈也是。因果關係方面，雖然被害人有超速的行為，但仍然要回歸事故的發生與超速行為之間的判斷。在本案中，被害人在有號誌且顯示紅燈的路口，採取超速的行為，則速限所指示的最小剎車距離，應該從路口停止線開始起算。其實在這個時候根本沒有所謂的突發狀況，因為路口紅燈是既存的，已經不需要考慮最小剎車距離，而是要在停止線前剎定。所以被害人不論是因為超速而未剎車或剎車不及，都已經惹起法所不容許的風險，而且此一風險最後實現，且在法令的規定目的之內，因果關係成立。

至於過失方面。被害人採取超速與闖紅燈的行為，已經有違其客觀注意義務，且對於結果有可預見性，過失成立。

4.3.3 責任程度的分配

本案的民事部分，經臺灣臺南地方法院 94 年度交附字第 19 號裁定移送該院民事庭後，並未看到後續的判決，可能的原因是被害人撤回起訴或是達成和解，以致無法看到法院就此一問題的看法。不過，依照前述台灣高等法院 86 年度上字第 937 號判決所揭示的「雙方過失程度」、「原因力之強弱」判斷標準，很可能還是會採本案判決中所示的「被害人百分之 75、被告百分之 25」的比例，雖然在前面的討論中，被告就此一車禍既未有原因力，也無過失。

五、結論

1. 車鑑會的行車事故鑑定，屬於訴訟法上的機關鑑定。在強化法庭活動作為訴訟制度改革的方向，車鑑會的組織必須面臨調整，而鑑定內容也必須從法律的觀點進行事實的蒐集與整理。

2. 在個案中，主觀構成要件（故意或過失）與因果關係必須明確區隔，並不能以行為人有違規行為，即認為主觀上對於事故的發生，已經明知事有所預見。

3. 違規行為不必然是犯罪行為或侵權行為，交通法令僅得作為協助判斷的標準。以因果關係而言，交通法令提供規定目的，協助判斷事故的發生是否在規範的保護範圍內，為條件理論所建立的因果關係界定合理的歸責範圍；在過失方面，交通法令提供行為人所應達到的客觀注意義務，至於行為人是否達到此一注意義務，以及對於事故的發生具有可預見性，仍然必須就個案觀察。

4. 在民事責任上，與有過失乃著眼於損害賠償責任的分配，所以會將當事人的違規行為納入通盤考量，以期作出合乎一般社會觀感的決定。這樣的思維，不免會發生與法律邏輯扞格的情形，是否妥當，值得斟酌。

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，頁27至28。
- [2]李建良／陳愛娥／陳春生／林三欽／林合民／黃啟楨，《行政法入門》，台北：元照，2004年，2版，頁30至33。
- [3]林山田，〈論刑事不法與行政不法〉，收於：氏著，《刑事法論叢（二）》，台北：著者發行，1997年，頁34至45。
- [4]立法院公報，88卷13期，1999年4月7日，頁92-99。
- [5]陳敏，《行政法總論》，台北：著者發行，4版，頁699。
- [6]湯儒彥／林幸蓉，〈酒醉駕車的教唆與幫助〉，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，頁103-111。
- [7]林山田，《刑法通論（上冊）》，台北：著者發行，2000年，增訂7版，頁227-228。
- [8]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，頁15-30。
- [9]林山田，《刑法通論（下冊）》，台北：著者發行，2000年，增訂7版，頁168-175。
- [10]吳宗修／潘威志，〈駕駛人反應時間的本土實驗：以19-25歲有照駕駛人為例〉，收於：逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心主辦，《車輛行車事故鑑定研究中心94年度研究成果發表會論文集》，頁234-247。
- [11]黃立，《民法債編總論》，台北：元照，2002年，2版，頁247。