

108 年 道 路 交 通
安 全 與 執 法 研 討 會
中 華 民 國 108 年 9 月 26 日

交通犯罪與科技執法-發表兼與談

蔡中志 Chung-Chih Tsai1

一、緣 起

危險性惡質性的交通行為，可能違反刑法，構成犯罪，各國都有列在刑法法條或特別立法，處罰故意的交通犯罪行為，但現在一般人還是無知或無所謂。本人提出 2 件鑑定及法院判決案例以供參考。

另者，隨著科技的進步，執法手段方法亦應與時俱進，但因道路交管理處罰條例第 7-2 條的限制，使得運用科學儀器設備執法困難，在此提出修法條文建議，俾解決問題。

二、鑑定及法院判決案例

2.1 交通犯罪案例

道路交通事故構成刑法故意的交通犯罪案例 2 件如下：

2.1.1 殺人罪案例

送鑑日期文號：中華民國 101 年 6 月 19 日院鎮刑寒 100 上更（二）255 字第 1010009944 號。鑑定結果：甲車駕駛人於光華路 65 巷內已先擦撞停放路邊的兩輛機車及一輛三輪車，繼續急速往前行駛，不顧路人安危，於左轉正和街時，仍以轉彎速度的極限行駛，沒有應變措施，追撞直行正和街的乙車，亦未及時煞車，而壓迫拖行乙車駕駛人 10.7 公尺致死。

判決書摘要：經中央警察大學明確鑑定（見本院卷第 179 頁），證人侯 OO 於警詢關於「被告由光華路 65 巷內急速駛出，在路口急速轉彎後，撞到

1 中央警察大學 交通學系暨交通管理研究所 教授，桃園市龜山區大崗里樹人路 56 號，
0932-929286，una103@mail.cpu.edu.tw。

該機車並把車子往中正路方向拖行」之證述及嗣後於偵查及原審就「被告駕車撞及被害人後猶繼續前進」始終一致之陳述，可以採信。綜上，事證明確，被告**未必故意之殺人犯行可以認定**，應予依法論科。

駁回上訴及維持原判決之理由：原審依刑法第 271 條第 1 項規定，審酌被告江 OO 犯罪之動機、目的、手段、素行、所生危害及犯後態度等一切情狀，論處被告江 OO 犯殺人罪，**判處有期徒刑 15 年**。原判決認事用法均無不合，且量刑妥適。被告上訴仍執前詞，否認犯罪，為無理由，應予駁回。

2.1.2 致生往來危險罪案例

送鑑日期文號：中華民國 103 年 2 月 7 日雄分院祺刑從 102 交上訴 51 字第 00876 號。肇事原因研判：在國道 1 號南下約 358-360 公里處時，甲乙二車同向行駛，可能因發生超車或者擦撞之糾紛，甲車為攔截乙車，陸續超越欲擋住乙車，最後甲車行駛在外側車道，欲超越攔截行駛於路肩的乙車時，乙車駕駛人因閃避甲車，突然向右打方向盤，乙車失控撞及路邊護欄，再彈回中內車道，車頭起火燃燒焚毀。鑑定結果：(一)黃 OO 駕駛之 9076-NY 自小客車(甲車)與郭 OO 駕駛之 775-KP 貨櫃曳引車(乙車)，兩車在本案乙車翻車前有發生擦撞，而且是在甲車超越乙車過程時發生擦撞。(二)乙車翻車前，**甲車為攔截乙車，陸續超越欲擋住乙車**，最後甲車行駛於外側車道，欲超越攔截行駛於路肩的乙車時，乙車駕駛人因閃避甲車，突然向右打方向盤，失控撞及路邊護欄。

判決書摘要：本案事證明確，被告前揭犯行均堪以認定，應予依法論科。黃 OO 犯以他方**致生往來之危險，因而致人重傷罪，處有期徒刑肆年陸月**。按刑法第 185 條第 1 項損壞或壅塞陸路致生往來之危險罪，採具體危險制，祇須損壞、壅塞之行為，造成公眾往來危險之狀態為已足，不以全部損壞、壅塞或發生實害為必要(最高法院 79 年台上字第 2250 號判例意旨參照)；而該條所規定之「他法」，係指除損壞、壅塞以外，其他凡足以妨害公眾往來通行之方法皆是。查被告於犯罪事實欄所載之時、地，以驟然變換車道之方式在道路上行車，不僅已使後車煞車不及而發生碰撞，更易波及道路上之其他人、車，顯已生交通往來之危險，自係刑法第 185 條第 1 項之「他法」。核被告所為，**係犯刑法第 185 條第 2 項後段之以他法致生往來之危險，因而致人重傷罪**。又按刑法第 284 條第 1 項後段之過失致重傷罪，係針對行為人應注意、能注意、而不注意之過失致重傷之行為予以非難，而同法第 185 條第 2 項後段係對於犯第 1 項以他法致生往來危險致生重傷結果之加重結果犯，係以行為人對加重結果之發生有預見之可能，能預見而不預見為要件，換言之，第 185 條第 2 項後段係針對個別情狀制定之個別構成要件，而刑法第 284 條第 1 項後段係針對一般情狀而制定之概括構成要件，而前者排斥後者之適用，兩者間具有法條競合關係，僅論以刑法第 185 條第 2 項後段即為已足。爰審酌被告僅因超車糾紛，即不顧往來車輛之安全，接續 3 次任意變換車道至被害人行駛之車道前方，阻擋被害人超越其車，並進而造成被害人駕駛之系爭貨櫃車先後擦撞被告所駕之車輛、高速公路外側護欄後翻覆，致

受重傷之嚴重後果，其犯本罪所生之危險及損害，均屬重大，其惡性亦非輕，另斟酌被告犯罪之動機、目的、犯罪後否認犯行，態度不佳、且仍未與被害人家屬達成賠償和解等一切情狀，量處如主文所示之刑。

2.2 修法以便科技執法--鬆綁執法

道路交通管理處罰條例第七條之二修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	說明
<p>第七條之二 汽車駕駛人之行為經以科學儀器取得證據資料證明其違規得逕行舉發，或有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，亦得逕行舉發：</p> <p>一、闖紅燈或平交道。</p> <p>二、搶越行人穿越道。</p> <p>三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。</p> <p>四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。</p> <p>五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。</p> <p>六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。</p> <p>前項之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車</p>	<p>第七條之二 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：</p> <p>一、闖紅燈或平交道。</p> <p>二、搶越行人穿越道。</p> <p>三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。</p> <p>四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。</p> <p>五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。</p> <p>六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。</p> <p>七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。</p> <p>前項第七款之科學</p>	<p>交通事故發生在路口的比例高達 60%，路口未停讓為事故主因，但警察難以執法，科技執法為最有效率且節省警力，維護交通安全的利器，但以往因為「當場不能或不宜攔截」的爭議，舉發被判決無效。執法的方式應給予警察彈性，放寬其科學儀器取締，俾能維護交通安全。</p>

<p>駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。 二、行駛路肩。 三、違規超車。 四、違規停車而駕駛人不在場。 五、未依規定行駛車道。 六、未依規定變換車道。 七、未保持安全距離。 八、跨越禁止變換車道線或槽化線。 九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。 十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。 十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。 <p>對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。</p> <p>第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人或其指定之<u>主要駕駛人</u>為被通知人製單舉發。但租賃期一年以</p>	<p>儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。 二、行駛路肩。 三、違規超車。 四、違規停車而駕駛人不在場。 五、未依規定行駛車道。 六、未依規定變換車道。 七、未保持安全距離。 八、跨越禁止變換車道線或槽化線。 九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。 十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。 十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。 <p>對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。</p> <p>第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽</p>	
--	---	--

<p>上之租賃業汽車，經租賃業者申請，得以租用人為被通知人製單舉發。</p>	<p>車所有人為被通知人製單舉發。但租賃期一年以上之租賃業汽車，經租賃業者申請，得以租用人為被通知人製單舉發。</p>	
--	---	--

三、結 語

除了酒駕現在已受到社會各界的重視，其他危險性惡質性的交通行為造成傷亡更多，對於交通安全影響更為重大，日本制定專法，德國刑法列了專章，盼望國人也能重視，並運用科技執法蒐證，維護道路交通安全。