

## 論事故鑑定與過失認定－司法實務相關判決考察

### On the investigation for Cases on Vehicle Traffic Accident - Perspectives on Judicial Practices

吳家慶 Chia-Ching Wu<sup>1</sup>

#### 摘要

交通事故造成人員傷亡與財物損毀。是否構成民、刑事責任，通常倚重專家對事故原因提出鑑定報告，供司法實務機關參酌做為起訴、判決之重要參考依據。肇事原因的發現，主要用以判斷民刑事責任要件中當事人具有「過失」，乃至於與事故之發生具有因果關係。本文自各級法院判決觀察得知，鑑定人之專業意見受法院判決所尊重，鑑定成果相當豐碩。但也有少部分判決認定「鑑定內容不可採」，結論上採取與鑑定意見相異之事實認定者；亦有對同一份鑑定報告所認定之事實，民刑事庭判決分持不同意見與結論者。對此，本文就過失認定與事故鑑定之關係，及實務上問題提出說明。期望鑑定品質能更加提升，對事實發現與法院判決能有所助益。

**關鍵詞：**事故鑑定、過失責任、信賴原則、肇事責任、路權

#### Abstract

*The rate of growth in total number of mobile vehicles is climbing year by year yielding relatively increasing cases of traffic accidents and causing tremendous losses of lives and properties. Concerning the investigation of a traffic accident, people nowadays care more seriously about their own rights. This study conferred questions on domestic traffic accidents adjudication and analyzed the influence of automobile liability claims on accident responsibility. The results show that the influences of traffic accidents adjudication on automobile liability claims are accident responsibilities distributed change, identity of single accident, and existences of the influences identity of proximate cause and identity of automobile accident etc.*

**Keywords:** Accident reconstruction, Tort liability, Trust principle, Responsibility of the accident, Right of way

---

<sup>1</sup> 中央警察大學行政警察學系暨警察政策研究所副教授（聯絡地址：33304 桃園市龜山區大崗里樹人路 56 號，電話：03-3282321 轉 4245，E-mail：una157@mail.cpu.edu.tw）。

## 一、前言

依據交通部運輸研究所「運輸安全網站資料系統」統計數據顯示，民國 92 年至 104 年機動車交通事故件數(如圖 1)，增加達 2.54 倍之多。104 年度機動車輛交通事故 (A1、A2) 計有 305,413 件，造成 1,696 人死亡，受傷人數則有 409,586 人。參照衛生福利部 104 年國人死因統計結果，國人 104 年事故傷害死亡人數為 7,033 人，其中機動車交通事故死亡人數 2,922 人，占全體事故傷害死亡人數 41.55%，更占整體運輸事故死亡人數 91.19%，居國人死因第六位。

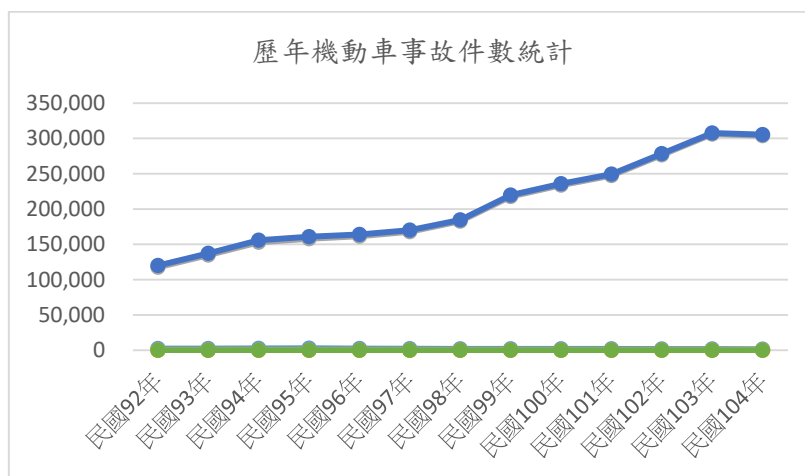


圖 1 民國 92 年至 104 年歷年道路交通事故件數統計圖

交通事故不僅導致眾多生命財產的損失，更造成法院受理案件龐大負擔<sup>2</sup>。肇事者有無刑事責任、被害人可否獲得賠償，往往需要釐清肇事原因事實，方能從事證據評價、適用法律。然交通係動態過程，事故發生經常非屬單一，如何還原現場、釐清待證事實之爭議，通常無法利用一般常識逕為判斷。當事人及司法機關經常委諸專家學者、鑑定機關，以科學方法

<sup>2</sup> 根據 104 年司法統計年報資料顯示，104 年民事第一審訴訟終結件數計 140,207 件，其中民法 116,601 件，占 83.16%；民事特別法 23,606 件，占 16.84%。前者以財產事件 106,493 件，占民法訴訟事件之 91.33% 最多，其中又以侵權行為案件有 23,817 件，占財產事件總數之 22.36%，為各類案件中比例最高者。於刑事案件部分，在 104 年刑事第一審訴訟終結件數中，普通刑法案件計 135,266 件，其中妨害交通安全罪 66,287 件，占普通刑法案件之 49%，並以不能安全駕駛 63,785 件、肇事致人死傷逃逸 2,328 件為最多。就交通事故致人死亡而言，104 年刑事第一審訴訟終結件數，殺人罪總計 1,621 件，其中過失致死有 1,347 件，並以交通業務過失致死 459 件、一般交通過失致人於死 723 件為最多，兩者合計占過失致死罪整體件數 87.75%，也高居殺人罪總件數 72.91%。同年刑事第一審訴訟終結件數，傷害罪總計有 17,907 件，其中交通業務過失傷害 2,119 件、一般交通過失傷害有 8,717 件，更占傷害罪總件數之 57.16%。

鑑定肇事原因（肇因）及肇事責任（肇責）。

目前在事故處理與鑑定實務上，一旦發生行車事故，除警察機關從事現場蒐證處理外，也提供交通事故初步分析研判表（下稱初判表）供事故當事人藉以釐清事故責任，保險公司亦有以之作為保險理賠基礎者。必要時，若事故當事人遇有紛爭，需進行訴訟或進一步釐清肇事責任，則由司法機關（法院或地檢署）囑託交通部所屬各區或六都行車事故鑑定委員會（下稱車鑑會）從事事故鑑定工作。遇有鑑定結果不能釐清事實或其他爭執時，亦有再行囑託各大學行車事故鑑定中心鑑定者。

根據警政署調查，101年至103年間由專責交通警力之警察人員所製發「道路交通事故初步分析研判表」（下稱初判表）共計109萬5,436件，其中「保險公司」申請件數有71萬5,867件，約佔申請件數之65%。參照交通部所屬各區車鑑會103年處理案件數計6,023件，加上五都車鑑會受理件數（如表1），一年受理行車事故鑑定件數約1萬2,000件至1萬5,000件。

自前述統計數據觀察，臺灣地區每年近30萬件A1、A2類行車事故，加上A3類純屬財產損失事件，每年約有35萬件事故當事人申請初判表。參照司法院104年度民、刑事判決結案件數觀察，第一審審結交通事故刑事案件約有1萬2,000件，約與全國各區車鑑會受理事故鑑定件數相當。可見，第一線處理交通事故專責警察人員所為初判表，對化解爭執、避免當事人訴訟資源浪費，的確功不可沒。

表1 104年度五都受理行車事故鑑定案件數量一覽表

市／類別	司法機關 囑託	民眾自行 申請	合計	備註
臺北市	未分類		1082	104年覆議案件234件。 105年1月至9月止受理鑑定案件，計有鑑定案件924件、覆議案件196件。
新北市	1105	1546	2651	105年1月至7月止受理鑑定案件，計有司法機關囑託643(含警察移送1件)件、個人申辦995件，總計1638件。
臺中市	818	877	1695	105年1月至9月止受理鑑定案件，計有司法機關囑託604件、個人申辦782件，總計1386件。
臺南市	1492	552	2044	鑑定會主委指出一年約有近百分之一車禍事故鑑定結果被法官推翻。
高雄市	1117	1287	2404	103年合計受理件數2200件。
桃園市				105年1月1日起始成立桃園市政府交通局肇事鑑定科，接辦原由交通部公路總局桃園縣區車輛行車事故鑑定委員會辦理之車輛行車事故鑑定業務。
五都合計件數			9876	

資料來源：本研究整理五都交通局統計資料而得。

據監察院在 91 年 7 月份的調查報告中<sup>3</sup>，交通部指出：86 年至 90 年 7 月間，各鑑定機關鑑定結果經法院採信情形，台灣省部分為 96.8%，台北市為 98.8%。此即意謂在交通事故過失致死傷的案件中，法院判決幾乎均以各鑑定機關之鑑定結果作為認定事實的依據。據此而論，各區車鑑會鑑定結果為當事人所接受，被司法機關採用比率甚高，肇事鑑定藉由「空間上」證據、「時間上」證據，的確有助於法官發現事實，進而為過失認定與法律適用，在司法實務上亦具有重要意義。

儘管如此，監委亦調查發現：歷年台灣省行車事故覆議鑑定委員會推翻台灣省車輛行車事故鑑定委員會鑑定結果，約佔申請覆議案件的半數。申請覆議件數，台灣省部分在 17%至 23%之間，台北市在 23%至 41%之間（如圖 2），高雄市則在 18%至 23%之間。同期間覆議結果維持原鑑定意見（正確率）方面，台灣省在 43%至 65%之間（平均 58.8%）；台北市在 83%至 92%之間（平均 87.3%）；高雄市在 76%至 87%之間（平均 83.9%）。自覆議結果維持率結合前述鑑定結果不被法院採信比例約為 1%至 3%，兩者合併觀察，儘管鑑定成果豐碩，但部分鑑定案件之品質不佳，加上鑑定機關和鑑定結果的證據力，長期以來存在爭議，讓司法機關的審判品質連帶受到直接的影響<sup>4</sup>，因此仍有檢討改進空間。

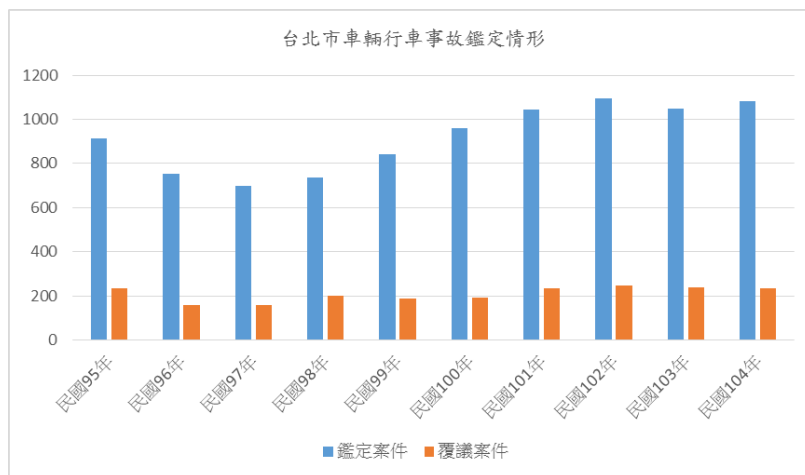


圖 2 民國 95 年至 104 年臺北市車輛行車事故鑑定統計圖

<sup>3</sup> 監察院於 91 年 3 月 7 日以(91)院台交字第 0912500039 號糾正案文對「交通管理機關」未能妥善辦理道路交通事故相關業務提案通過糾正。

<sup>4</sup> 監察院林鉅銀及程仁宏委員，以交通部主管之道路交通事故鑑定機關及其鑑定作業之組織及法制面迄未健全，人事結構嚴重損及鑑定品質，經費拮据運作困難，鑑定意見書基礎不明，缺乏因果論證，屢生爭執及纏訟；又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，洵有嚴重違失為由，提出糾正(參見 102.3.12 監察院 102 交正 0005 號)。調查報告及糾正案全文，見監察院全球資訊網，網址 <http://www.cy.gov.tw/sp.asp?xdUrl=.%2Fdi%2FRSS%2Fdetail.asp&mp=1&no=3707> (最後瀏覽日期：2016 年 7 月 17 日)。

據監察院抽樣檢視，警察、各鑑定機關間關於同案肇因、肇責之分析、鑑定意見，約半數出現分歧；本文實際觀察各級法院判決得知，法院對鑑定人提出之鑑定報告書，無論是肇因分析或肇責結論，法院多尊重鑑定人專業意見，以之為法律評價基礎<sup>5</sup>。但在少部分判決中，有法院指摘「鑑定內容不可採」，逕自以自由心證取代鑑定意見者；亦有對鑑定報告肇因與肇責分析，事實認定與證據評價相異，致產生行為人於事故之發生有無「過失」認定之不同。影響所及，法院認為民事侵權行為與刑事過失傷害罪之構成要件不一，所為得心證之程度亦不相同，因此，民事法院所為與刑事判決相異之認定者，既無違法也無不合理之處。判決結果上亦產生「刑事判決有罪、民事判決無賠償責任」、「刑事判決無罪、民事判決應賠償」南轅北轍之結果<sup>6</sup>。

本文認為影響法院對鑑定結果採信與否之因素，除可能來自警察機關處理事務粗糙、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。在學界努力下，國內對道路交通事故鑑定組織與作業制度、肇事原因分析、車禍處理與鑑定實務、交通安全政策之論述，已累積眾多文獻。然而，從司法實務觀點探討肇事鑑定與過失認定關係，特別是從法院對肇事鑑定結果的評價，反思其不採鑑定結果之因素的文獻，則付之闕如。有鑑於此，本文以事故鑑定與過失認定－司法實務相關判決考察為題，對有關問題提出說明。

<sup>5</sup> 本文觀察與監察院 91 年調查所得數據相近。91 年 3 月 7 日監察院以 (91) 院台交字第 0912500039 對交通管理有關機關未能妥善辦理道路交通事故相關業務，提出糾正。文中，監察院援引交通部回覆意見指出，86 年至 90 年 7 月之間，各鑑定機關鑑定結果經法院採信情形，台灣省部分為 96.8%，臺北市為 98.8%。

<sup>6</sup> 儘管民法與刑法所保障的權益不同，各有不同法律規範。但基於事故發生同一事實，鑑定結果提供並協助法院發現事故之原因事實應無不同。不可否認，民事侵權行為與刑事過失傷害罪之構成要件不一，所為得心證之程度亦不相同，民刑事判決結果有時的確可能因訴訟程序等眾多因素左右判決結果，致使判決結果相異。但扣除因程序、時效等因素外，刑事判決有罪之證明程度，通常較民事過失侵權要求更加嚴格，以過失侵權與過失傷害(或致死)相較，實難以得出於同一案件致他人受損害所產生的民刑事責任，刑事判決有罪而民事判決無過失之結果。蓋刑事判決並無過失相抵之適用，故行為人只要有過失，即使程度輕微，亦應論以刑事過失犯之要件成立；而行為人於民事上有過失，因民法第 217 條有過失相抵之適用，只要被害人於損害之發生或擴大與有過失者，行為人即得因此減輕或免除賠償責任，但此情形與認定行為人於事故之發生非出於過失並不相同，難以一概而論。關於被告有過失，應負過失傷害罪責，同一案件民事判決卻指出被告無過失，毋庸負賠償責任之判決，可參見台中地方法院 96 年度交易字第 21 號刑事判決、同法院 95 年度訴字第 3358 號民事判決。反之，台灣高等法院 100 年度交上易字第 99 號判決被告無過失予以無罪判決、板橋地方法院 100 年度訴字第 1132 號民事判決卻判決被告有過失應負賠償責任。

## 二、行車事故鑑定與法律責任之判斷

### 2.1 事實認定與證據調查

涉及訴訟者，無論是確定私權關係之民事訴訟，抑或作為國家發動刑罰權前提之刑事訴訟，皆以認定事實，適用法律為其主要內容。而法律之適用，以有一定事實存在為前提，欲證明事實之存在，原則上必須具有一定之證據存在為其先決條件（楊理安，2012）。我國刑事訴訟法對於犯罪事實之認定，採證據裁判主義，此觀刑訴法第154條第2項規定：「認定犯罪事實，應依證據認定之，無證據不得認定犯罪事實。」自明，此乃證據規定的帝王條款之一，支配我國刑事訴訟法所有的犯罪事實之認定（林鈺雄，2013）。於民事訴訟，儘管事實關係解明係當事人之權能與責任，裁判所需基礎事實之確定，其必要資料之提出與蒐集（事實之主張、證據之聲明），應由當事人負責為之（姜世明，2016；呂太郎，2016），判決亦以證據為斷。

法官在評價證據認定事實時，以人證、物證及書證為證據方法，依據自由心證原則而為判斷。然事故原因經常與肇事現場所蒐集的各項跡證有關，對於車輛毀損情形、肇事處理單位紀錄、當事人或證人陳述與證物判斷等，通常非屬法官專業學識訓練或生活經驗所及，判斷能力有所不足。實務上，當事人及司法機關經常委諸鑑定機關、大學等專家學者，以科學方法鑑定肇事原因（肇因）及肇事責任（肇責）（陳高村，2004）。法院對於鑑定結論，通常採高度尊重之態度，但鑑定僅為法院自由心證判斷之資料，法院仍應就鑑定之過程與理由為必要調查，不可將認定事實之職權事實上委諸鑑定人。換言之，鑑定人就車禍事件責任所為之鑑定結果，應認僅就個案並已確定之事實進行肇事因素而為鑑定；而就車禍發生經過之事實認定，則係屬法院之權責，亦即鑑定報告所述肇責（包含主因、次因）僅供法院之參考（黃榮堅，2010）；是以鑑定事項，純屬車禍發生經過之事實認定問題，而非由鑑定機關以鑑定之方式代法院為事實之認定<sup>7</sup>。

刑事責任重視行為人之惡性，以處罰故意（犯意）為原則，過失行為之處罰則以法律有明文規定者為限；而民事責任則重視行為之結果，故不論由於故意或過失，一律使負賠償責任（鄭玉波，1990）。交通事故犯罪與民事侵權行為同為違法行為，雖二者性質不同、目的亦異<sup>8</sup>，但實務上均以行為人之「過失」，作為民刑事責任成立基礎，並援用刑法的過失概念作為民法論述之依據。刑事犯罪偵查過程中，以鑑定方式所得證據資料，在當

<sup>7</sup> 台灣高等法院台南分院93年度訴字第22號民事判決參照。

<sup>8</sup> 侵權行為，為民事責任之原因，以填補被害人之損害為目的，犯罪行為為刑事責任之原因，以科刑而防衛社會為目的。史尚寬，《債法總論》，自版，1990年8月，頁103-104。

事人嗣後提起的民事訴訟或刑事附帶民事訴訟中，通常亦經當事人聲明後，以之作為事實認定基礎，理論上判決結果與事實認定應不致產生重大歧異。

然而，基於審判權區分，證據取捨、事實認定及法律評價，悉由民、刑事庭法官本於職權自行認定。例如，最高法院 41 年台上字第 1307 號民事判例指出：「檢察官不起訴處分，無拘束民事訴訟之效力，又刑事判決所為事實之認定，於獨立民事訴訟之裁判時，本不受其拘束，原審斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，依自由心證，為與刑事判決相異之認定，不得謂為違法。」從而，交通事故於刑事偵查後，嫌疑人經檢察官為不起訴處分或無罪判決者，民事判決卻令行為人需負賠償責任時，即難謂指為違法<sup>9</sup>。相對地，刑事訴訟係採實質的真實發現主義，審理事實之法院，應直接調查證據，以為判決之基礎，故關於同一事項，雖經民事法院判決，而刑事判決本不受其拘束，仍應依法調查，以資審判，自不得僅以民事判決確定，即據為刑事判決之唯一根據<sup>10</sup>。試想，於一交通事故中，僅因民、刑事判決法院不同，就（同一份）鑑定報告所為肇事原因之描述，已生事實認定不一、法律評價互異的結果，勝敗取決於法官個人因素，足以導致國人對法院判決的不信任。

## 2.2 肇事鑑定與法律評價

如前述，在我國刑事訴訟制度中，法官在評價證據認定事實時，係依據自由心證原則而為判斷，亦即證據之證明力全委由法官之自由判斷。但是證據之證明力，須達何種程度，才能為有罪之認定？最高法院在 76 年台上字第 4986 號判例指出：「認定犯罪事實所憑之證據...，其為訴訟上之證明，須於通常一般之人均不至有所懷疑而得確信其為真實之程度者，始得據為有罪之認定...」，鑑定係為輔助法官對事物之判斷能力，命有特殊學識經驗之第三人，本於其專門知識、技能經驗，陳述特殊規律或經驗法則之證據調查程序。我國刑事訴訟採改良式當事人進行主義，刑事訴訟法第 161 條第 1 項規定：「檢察官對被告犯罪事實，應負舉證責任，並指出證明之方法。」明文要求檢察官除應就被告犯罪事實，負提出證據之責任外，尚應到法庭說明證據與待證事實的關係以及證明力以說服法官。又同法第 163 條第 1 項規定「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。審判長除認為有不當者外，不

<sup>9</sup> 參見最高法院 50 年台上字第 872 號民事判例、最高法院 69 年台上字第 2674 號民事判例。另應注意者係，民事法院雖得依自由心證，以刑事判決認定之事實為民事判決之基礎，然依民事訴訟法第 222 條第 2 項之規定，應就其斟酌調查該刑事判決認定事實之結果所得心證之理由，記明於判決，未記明於判決者，即為同法第 466 條第 6 款所謂判決不備理由（最高法院 40 年台上字第 1561 號民事判例參照）。

<sup>10</sup> 最高法院 30 年上字第 3686 號刑事判例、最高法院 56 年台上字第 118 號刑事判例參照。

得禁止之。」賦予前述人員聲請調查證據及詢問的權利，如果當事人聲請調查的證據有調查的可能，又與法院判決的基礎有重要關係，法院有加以調查的義務。民事訴訟採辯論主義為原則，證據原則上應由當事人蒐集、提出，僅於例外情形，始由法院依職權調查證據。基於法院負有終局解決紛爭之使命，如法院已可依證據獲得認定事實之心證時，自應依其所認定之事實為裁判，無法依證據獲得心證時，僅得為當事人一造敗訴之裁判。證據調查影響心證，對犯罪行為之認定與處罰、民事賠償請求之勝敗，居於重要關鍵地位。

鑑定人，係在他人之訴訟中，依法院、受命法官或受託法官之命，對指定之鑑定事項，以其特殊知識陳述意見之第三人。關於鑑定人之性質，學說上有認為係證據方法者，有認為係法院之輔助人者(張麗卿，1994)，亦有認為兩者同時兼具者。本文認為，行車事故鑑定人需具備物理、機械、車輛、交通、法律、調查蒐證等多項能力。鑑定人與法官各有其任務，前者針對事實認定作出貢獻，後者則針對事實之最終認定與法律問題解決作成判斷，法官是裁判的主導者。刑事訴訟法第 308 條規定：「判決書應分別記載其裁判之主文與理由；有罪之判決書並應記載犯罪事實，且得與理由合併記載。」、第 310 條第 1 項第 1 款規定，有罪判決書理由欄應記載事項包括，認定犯罪事實所憑之證據及其認定之理由。換言之，至少應在法院提出相關證據並且進行充分審查與推論之後，才會得出肇事者具有「應注意、能注意而不注意」即刑法上「過失」之「結論」。

依據交通部依公路法第 67 條第 2 項規定訂定之車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法第 8 條規定：「鑑定意見書應載明下列事項：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。前項鑑定意見內容應加註下列肇事主次因說明：一、雙方當事人僅一方有過失者，以肇事原因表示之，另一方以無肇事因素表示之。二、雙方均有過失，且過失程度相同者，以同為肇事原因表示之。三、雙方均有過失，但過失程度不同者，較重之一方以為肇事主因表示之；較輕之一方以為肇事次因表示之。無法做成決議時，得將分析意見提供囑託之司(軍)法機關或申請人參考。」本條第 2 項「過失」、「肇事因素」之用語，使鑑定人對於屬於法律評價之「過失」概念，亦得加以認定，殊屬不當。蓋鑑定所協助法院發現者，以事實為限，不應加入鑑定人之價值判斷與法律評價，上開條文第 2 項鑑定意見內容表明肇事主次因之格式，特別是涉及過失與否及過失程度之認定，某程度上已使鑑定機關代替法院為價值判斷或法律要件解釋與認定，論者認為已使法官認定事實與要件審酌之職權遭到架空<sup>11</sup>。

<sup>11</sup> 另外，對法院以肇事鑑定報告作為認事用法主要依據、未能詳細審究證據、認定事實從事法律評價，亦可見諸司法官學院學員報告，例如李秀玲指出：「如案件有經過鑑定，



對此，最高法院曾以 79 年台上字第 540 號民事判例指出：「法院固得就鑑定人依其特別知識觀察事實，加以判斷而陳述之鑑定意見，依自由心證判斷事實之真偽。然就鑑定人之鑑定意見可採與否，則應踐行調查證據之程序而後定其取捨。倘法院不問鑑定意見所由生之理由如何，遽採為裁判之依據，不啻將法院採證認事之職權委諸鑑定人，與鑑定僅為一種調查證據之方法之趣旨，殊有違背。」從而，「鑑定」是在事故處理階段，無法滿足事故當事人或其他有關單位，對於事故原因、責任、因果等之瞭解，所為之事故發生原委探討、鑑別。層次上固然可區分為事故原因鑑定與事故責任鑑定，惟基於鑑定人與法院權限之分配，本文認為可「鑑定」者，僅以「待證事實」為限，後者非屬鑑定之標的。

應值注意者係，實務上有鑑定單位以「由於車損情形員警蒐證跡證不足，且肇事經過情形當事雙方各執一詞，致相關關鍵跡證仍有不明」<sup>12</sup>、「現場圖與實際情況不符」<sup>13</sup>、「跡證不足」<sup>14</sup>、「肇事實情不明」<sup>15</sup>、「對肇事原因無法獲得結論」<sup>16</sup>、「本案非屬重大傷亡（即死亡或植物人）」<sup>17</sup>等事由，而決議「不予鑑定」者。鑑定係由專家以其專業知識、經驗，加以分析而作判斷，以供法院審理之參考。故就待鑑事項能否獲致結論，與鑑定人（或機關）之專業及經驗有關。所謂「不予鑑定」，僅足表示鑑定機關或鑑定人對於鑑定之囑託為拒卻之意，尚難逕謂該件交通事故經補強相關證據資料或另行囑託其他機關後仍「無從鑑定」。於重複送請鑑定時，鑑定結果歧異不難想像。當兩個或兩個以上專業鑑定單位的看法，彼此南轅北轍而截然不同。若其他積極證據以資證明當事人確有過失，自難僅因其中一個鑑定單位之看法，即可認為當事人有過失一事已達毫無合理懷疑之程度。

是以，依鑑定結果難以確信某一事實之存在，現存證據亦不足為不利於被告事實之認定，基於「罪疑為輕」原則，即應為有利被告之認定，為被告無罪之諭知<sup>18</sup>。

---

則會在書類上敘述完被告的駕駛過失後，會再以「參以鑑定報告之鑑定意見...亦同此見解」來做為其過失認定結果之「背書」。因此在實務上，法院及檢察官或因結案壓力，或因自身專業知識及經驗不足，以致過份依賴鑑定報告，而無法仔細審認車禍案件之各種證據，進而判斷被告之行為是否確已達「過失」之程度，對於因果關係亦未加詳述，不無自廢司法機關」。

<sup>12</sup> 台中地方法院 102 年中簡字第 117 號民事判決、台中地方法院 104 年度交易字第 41 號刑事判決、台中地方法院 104 年度交易字第 133 號刑事判決、台灣高等法院台中分院 102 年交上易字第 151 號刑事判決。

<sup>13</sup> 台灣高等法院 91 年度交上易字第 486 號刑事判決、台中地方法院 105 年度交易字第 24 號刑事判決。

<sup>14</sup> 台灣高等法院 96 年度交上訴字第 35 號刑事判決。

<sup>15</sup> 台灣高等法院 94 年度交上易字第 214 號刑事判決、台灣高等法院 100 年度交上訴字第 164 號刑事判決。

<sup>16</sup> 台灣高等法院 96 年度交上易字第 191 號刑事判決。

<sup>17</sup> 台灣高等法院 104 年度交上訴字第 221 號刑事判決。

<sup>18</sup> 台北地方法院 92 年交易字第 470 號刑事判決、新北地方法院 101 年交易字第 1191 號刑

### 三、鑑定結果歧異造成法院判決延宕

目前道路交通事故案件當事人或利害關係人，於事故七日後得向警察機關申請提供現場圖、現場照片，事故三十日後亦得申請提供初判表。該初判表僅初步分析研判可能之肇事原因（或違規事實），未能使用相關證據<sup>19</sup>（洪家殷，2011），進行肇事重建與責任歸責之邏輯推理與論證作業，說服力較為薄弱<sup>20</sup>。若當事人對警察機關所提供之初判表存有疑義或不服，經常轉而提出肇事責任鑑定之申請。惟鑑定會與警察機關並未有隸屬關係，且掣發之鑑定意見書係屬參考性質，僅對於受理個案提出事故發生原因之看法予當事人或司法機關參考。縱使鑑定會係受司法機關囑託鑑定，亦無推翻前揭初判表或拘束司法機關及當事人之效力<sup>21</sup>。又交通事故之訴訟案件，審理耗費時日，倘若隨訴訟程序之進行而一再送請不同鑑定機關鑑定<sup>22</sup>，鑑

---

事判決、桃園地方法院 102 年交簡上字第 22 號刑事判決參照。

<sup>19</sup> 依行政程序法第 36 條規定，行政機關應依職權調查證據，不受當事人主張之拘束，對當事人有利及不利事項一律注意，賦予行政機關行政程序上的調查權限，行政機關可依職權運用可掌握之資料來源，以闡明事實之存在或不存在。從而，交通事故後為調查當事人違規事實，警察機關可以經由「證據方法」取得「證據」，再對已取得之證據進行「證據調查」，並藉此形成對待證事實之心證，以達到釐清事實之目的。譬如，在調查車禍之事件中，詢問車禍現場之目擊者，即以其為證人而取得證詞，再檢視其證詞之內容並研判其可信度，以確認車禍發生之原因。參見洪家殷。

<sup>20</sup> 根據 95 年 12 月中華民國產物保險商業同業公會編製之「汽車肇事責任分攤處理原則」規定，保險業共同遵守以下肇責分攤原則：1. 交通事故肇事責任經法院判決時依法院判決書為主，未經訴訟程序者依覆議委員會意見為準，未經覆議者依鑑定委員會意見為準。2. 交通事故案件未經鑑定者，以警察機關道路交通事故初步分析研判表為準，並依本處理原則所訂肇事責任分攤原則辦理。3. 警方未處理案件或交通事故肇事責任分攤有爭議時，經協商不成立者，得提報公會汽車險委員會議定。4. 二車事故時，肇事原因為單方者負全部肇事責任 100%；同為肇事原因者各分攤 50%；互有肇事主、次因時，肇事主因者分攤 70%，次因者分攤 30% 責任。…。足見前開初判表，儘管證據力較為薄弱，但事實上已經大大取代了保險業者經營商業，應自行控管理賠與責任分攤與否之認定（舉證）。警察在交通事故權責分工上，以「事故現場勘察及蒐證」為主，調查發現當事人有違規事實者，並應依法處理，初判表應係行政調查所得資料，供警察機關據以為行政行為之依據。從而，以警察出具之初判表，作為肇事責任歸屬或充當鑑定內容，已逾越法律授權範圍。本文認為，或可修法將初判表之提供做為服務行政，向業者或當事人收取行政規費為宜，以免警察成為業者之「理賠鑑定」部門。附帶一提，前開處理原則所規定之分攤比例，既不符法律規範，對事故當事人或法院並無拘束力，肇事主、次因之判斷僅能作為事實加以描述，行為人與被害人無過失、成數比例多寡，實務上係由法院參酌鑑定結果、綜合一切情事自行認定評價。

<sup>21</sup> 台灣高等法院 104 年原交上易字第 20 號刑事判決即謂：「車輛行車事故鑑定會、車輛行車事故鑑定覆議會就交通事故肇事原因所作的鑑定意見，僅是就事實判斷供法院審理時的參酌，本無拘束法院的效力。」

<sup>22</sup> 一般而言，法院於審查鑑定結果後，以其結果為可採時，即已具備一定證據力，應無再送鑑定之必要，若仍不滿意或有疑義，為審慎計，並得再送請鑑定，然必須具有充

定結果顯然歧異，鑑定報告內容又未前後辯證爭點，極易形成爭執不休、纏訟多年<sup>23</sup>。

以監察院 102 年對交通部提出之糾正案為例，其於糾正報告中舉 100 年調查之聯結車駕駛涉嫌殺人未遂個案為例，各鑑定機關（學校）鑑定意見之差異甚大，造成當事人 12 年訟累。為呈現事實，據以提出後續改善建議，爰予照錄如表 2、表 3。

自各鑑定機關（學校）鑑定意見與監察院委託中央警察大學所為之鑑定結果顯示，在同一事實與卷宗之下，除鑑定表述用語不明確及數據判讀不同外，還夾雜鑑定人主觀懷疑或假設性問題，鑑定結果存有極大差異。據鑑定結果認定事實、適用法律之法官，自難以為適切之判斷。鑑定意見歧異，不僅無法釐清肇事駕駛是否有業務過失致重傷之（基礎）事實，對於事故發生後，聯結車駕駛有無蓄意倒車殺人之意圖（故意倒車輾壓，或倒車、再往前，或輾壓後再倒退），人言言殊，莫衷一是。亦難怪法官對此部分之判決，僅能依其自由心證，做出蓄意倒車—「殺人未遂」或查無實據（或未倒車）—而為「無罪」之判決。

本文認為，資料蒐集不齊全、鑑定委員雖多為現任或曾任公立大專校院具有交通管理（運輸規劃、運輸管理）、交通（道路）工程、車輛（機械）工程或法律專長之學者，或具有土木（交通、道路）工程、機械（車輛）工程領域之技師證照者，或具有法律、交通執法、公路監理相關專業之專家。惟現行委員皆為兼職，採每週兼職看案一天，行車事故鑑定是一門綜合多項領域且需熟悉交通法規的學問，若非長時間觀察細節累積經驗，難以達到一定的鑑識水準。從而，透過司法實務判決觀察發現，在部分鑑定案件報告中，委員對交通法令各條文立法目的詮釋有誤、對因果關係判斷與過失之認定未符法律規定、鑑定用語模糊、參雜猜測、假設用語或加入鑑定人主觀價值判斷等<sup>24</sup>，均足以影響肇事鑑定結果被法院採用的可能。

---

分之理由。洪佳殷教授指出，依德國學者之意見，「再度鑑定」(Obergutachten)只有基於下列情形才是必要的：1.鑑定不夠完整，內容互相矛盾，或是基於其他理由無法信服。2.鑑定係根據不恰當之事實要件。3.鑑定人可知悉並不具有相關的必要專業知識。4.由於當事人提出之事實或官署本身之調查，而使得鑑定人所澄清問題已經變更。5.其他鑑定人擁有相同較新及可信賴之研究方法或較具有經驗。6.鑑定結果由於當事人之實質質疑或官署本身之考慮，而明顯地被動搖。經再度鑑定之結果，而法院決定採納再度鑑定之結果，亦須對此決定加以說明。參照洪家殷，〈論行政調查之證據及調查方法—以行政程序法相關規定為中心〉，頁 36。

<sup>23</sup> 例如，在台灣高等法院 103 年上字第 783 號民事判決、台灣高等法院 104 年交上訴字第 263 號刑事判決中，該案先後 4 次送請同一位鑑定人從事鑑定、補充鑑定，前後歷時 4 年，最後台灣高等法院對當事人再次聲請鑑定之請求，即認為無一再鑑定之必要，駁回當事人之請求。

<sup>24</sup> 例如，台北地方法院 92 年交易字第 470 號刑事判決即以該案受囑託鑑定甲機關認定「被

此外，依道路交通事故處理辦法 10 條規定，警察機關對道路交通事故現場，應對下列事項詳加勘察、蒐證、詢問關係人，據以分析研判：1. 事故地點、通向、交通情況及周圍環境狀況。2. 地面因事故形成之各項痕跡及散落物狀況。3. 駕駛人身心狀況與人、車損傷之痕跡、程度及附著物之狀況。4. 事故當事人、車輛位置及形態。5. 事故過程中之人、車動態及各關係地點。另外，亦應儘量使事故當事人及證人就上開事項為說明，並以現場圖及攝影作成紀錄，詳實填寫道路交通事故調查報告表，對事故當事人及證人陳述作成紀錄或筆錄。目前，行車事故鑑定實務多以警察機關所提供資料為主，車禍事故現場處理與資料蒐集，亦攸關鑑定結果能否還原現場、發現真實，對鑑定品質與結果具有重大影響，尤應謹慎為是。

表 2 各鑑定機關（學校）鑑定意見之比較

項目	臺灣省基宜區鑑定會 (89.04)	臺灣省覆議會 (89.06)	交通大學車輛行車事故鑑定研究中心 (93.08)	逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心 (99.08)	中央警察大學交通學系 (100.08.31) ※接受監察院委託
機車是否呈停止狀態？	無明確跡證可據以研判	停止等待左轉狀態	左轉狀態	左轉狀態	停止等待左轉狀態
聯結車於路口前是否跨及慢車道？	可確定「應未跨及」	駛出分道線	尚無法認定(有述明上下游車道線之標繪)	未侵入慢車道	路面重鋪，卻未重鬆標線，聯結車已侵入機車道。
聯結車是否有倒車？	從擦地痕→聯車有倒車→倒車意圖不得而知。	聯結車輾壓後再倒退。	無倒車，有再往前。	倒退 2.5 公尺，坡度 3% + 換檔過程，蓄意可能性不高。	車前疏未啟動手煞車而倒車 0.75 公尺，並不是倒車 2.5 公尺；之後又再前行 2.25 公尺。再前行之時機與動機有繼續查明之必要。
肇事原因？	用法規說明，模糊不清。	聯結車駛出分道線(有倒車)	機車左轉時未讓快車道之聯結車先行，為肇事原因。聯結車無倒退。	同為肇事原因(聯：起步未注意車前、操作車輛因素；機車左轉)。倒退 2.5 公尺，坡度 3% + 換檔過程，蓄意可能性不高。	半聯結車為完全肇事原因，機車無肇因。下車前疏未啟動手煞車而倒車 0.75 公尺，並不是倒車 2.5 公尺；之後又再前行 2.25 公尺。再前行之時機與動機有繼續查明之必要。

出處：臺灣省基宜區鑑定會鑑定意見書（基宜鑑字第 890213 號）、臺灣省覆議會（府覆議字第 890765 號）、交通大學（交大管運字第 0930003739 號）、逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心（逢建字第 0990051167 號）、監察院委託中央警察大學專家學者鑑定報告書（100.08.31）。

資料來源：102 年 3 月 12 日監察院 102 交正 0005 號糾正案文。

告【涉嫌】未依號誌左轉」、乙鑑定機關認定「被告未依號誌左轉」，但均係依據證人供述自監視器畫面觀看本件車禍發生情形所作成之判斷，而未審酌有無其他客觀補強證據，最後只能依道路交通安全規則有關路權之規定，做出被告就該件交通事故之發生負有過失責任。

表 3 歷次判決引用鑑定書情形

案號	引用鑑定書內容	判決被告內容
89 年訴字 528 號（一審）、臺灣基隆地方法院	基隆鑑定會：聯結車有倒車→倒車意圖不得而知。	業務過失致重傷：1 年 殺人未遂（倒車殺人）：6 年。
90 年度上訴字第 904 號（二審）、臺灣高等法院	基隆鑑定會：聯結車有倒車→倒車意圖不得而知。	業務過失致重傷：8 個月（符合自首，275 萬元已和解）。 倒車殺人：駁回（維持 6 年）。
92 年度台上 6597 號（三審）、最高法院	倒車：撤銷，發回高院（若輾壓左下肢為何無粉碎性傷勢？有倒車？是故意嗎？應調查。）	業務過失致重傷：駁回（維持 8 個月）
92 年度上更（一）字第 831 號（臺灣高等法院）	一、長庚：無法由傷勢情形判斷。 二、法務部法醫研究所： 地上血跡向後著地帶地痕→善意或意外倒車。 倒退拖拉機車，機車與輪胎夾擠左腿踝，造成二次擠壓傷、腳踝蹠骨骨折，左腿踝傷勢無重複輪胎輾壓之可能。 三、交通大學： 1.機車停於第三軸前緣 2.煞車滑痕（非刮地痕）→第二軸所造成→聯結車煞停之後，有再往前。	1.殺人未遂及所定執行刑部分撤銷。 2.倒車殺人：無罪。
94 年度上更（二）字第 695 號	一、法醫研究所：95.6.27 函覆「依血跡走向可知，其為向後帶動之抹拭痕」。高院認為可能是簡女爬出時之血跡抹拭痕。 二、交大：95.10.30 再函覆「...倘...倒車，將無法造成機車最後停止於...車輪前緣位置。地面摩擦痕跡象與位置均符合『曳引車右後輪』往前推壓機車，而非聯結車倒車所致」。	同更一審判決：倒車殺人：無罪（採用交通大學之鑑定意見）
96 年度重上更（三）字第 85 號	交通大學鑑定報告書意見 交通大學吳教授出庭：「機車前輪毫無輾過跡象」、「若倒車，機車應停於車輪後緣」、「白色數條痕跡未與機車相連」 省覆議函：97.2.19、97.3.13「同意交大意見，應無倒車情形」，認法醫研究所誤會為向後之「拖地刮痕」，亦難採信。	同更一審判決：倒車殺人：無罪（採用交通大學吳教授出庭之鑑定意見）

表 3 歷次判決引用鑑定書情形(續)

案號	引用鑑定書內容	判決被告內容
97 年度重上更(四)字第 208 號	1.行政單位鑑定：倒車現象之原因不明。 2.長庚：無法由傷勢情形判斷是否遭受聯結車重複或一次輾壓。 3.法醫研究所：善意或意外倒車，左腿踝傷勢無重複輪胎輾壓之可能。 4.交大之意見雖與行政鑑定、法醫研究所之鑑定意見不符，然依此更無法證明被告有故意倒車輾壓告訴人情事。 5.逢甲：(1)刮地痕係向後移動所致。(2)坡度為 2°。(3)簡女腳傷是第一軸之擠壓傷(4)前輪為第一碰撞點(5)第三軸輾壓簡車，之後胡車車輛向後退拖拉機車產生 2.5 公尺之刮地痕、聯結車有倒退：(坡度 3%+換檔過程)手動排檔車輛，當停車換檔過程中在坡度 3%之下，會產生往後倒車之現象。蓄意倒車之可能性不高。	同更一審判決：倒車殺人：無罪(採用逢甲大學之鑑定意見)  ※因刑事妥速審判法第 8 條規定不得上訴而確定

資料來源：102 年 3 月 12 日監察院 102 交正 0005 號糾正案文。

## 四、法院不採鑑定結果之實務考察

### 4.1 路權與過失認定

所謂「路權」，係指交通主管機關，為提高道路使用效率、確保用路安全，依據道路交通原理，藉由法規與管制措施，於一定時、空範圍內，規範用路人道路使用之權利。易言之，路權是用路人（人或車）使用道路相關設施先後之權利，擁有路權之一方，有優先使用道路之權利。權利，以其效力所及範圍為標準，可區分為絕對權與相對權（王澤鑑，2014）。路權與所有權、人格權之屬於絕對權性質難謂相同，蓋使用道路法律性質係屬公物之通常利用（吳庚，2015），經常隨道路狀況、交通動線轉換、車前狀況等各種條件不一之因素，形成動態過程，與前開權利僅權利人始得享有、使用之具有絕對性不同。但既屬權利，自應獲得其他參與交通人之尊重<sup>25</sup>。

於鑑定實務，有學者認為：「探討肇事責任通常是依循道路交通法規所規範的交通運行路權法則與交通管制規定，其所謂『不法』多數指違反道路交通法規之規定，如肇事的一方侵犯了另一方的路權而肇事，此一侵犯路權行為即為不法行為」。惟行為人之行為必須具備結果原因、行為不法與結果不法，始具有過失犯之構成要件該當性，亦即其行為必須為結果之原

<sup>25</sup> 宜蘭地方法院 98 年度訴字第 107 號民事判決參照。

因(即條件關係)、行為具有行為不法、行為導致之結果具有結果不法(即客觀歸責)，方足以成立過失犯。不法行為僅為犯罪構成要件或侵權行為責任成立要件要素之一，尚難以用路人有違反交通法規之事實，即逕自認定肇事者有過失，或該行為與事故之發生或被害人之損害間，有何因果關係，否則即有驟下結論之嫌。

法院裁判多數認為路權非屬絕對，但認事用法、判決說理則有很大不同。例如彰化地方法院 95 年度重訴字第 93 號民事判決僅以「被告陳○○行經肇事地點，在其車道有合法路權，被害人黃○○不應跨越分向限制線左轉，在肇事地點應無合法路權，則被害人黃○○就本案車禍之發生亦有過失，且『應為肇事主因』。」逕以路權違反將行為人認定有過失，未詳查(述)事故發生前後行車狀況、用路人避免事故發生可能性等加以判斷，論述說理過於簡略。

相較之下，新竹地方法院 93 年度訴字第 247 號刑事判決指出：「依規行駛於車道上之車輛，本擁有優先路權，駕駛人自得期待行人不侵入其順向行駛之車道。且本件如被告不行走於外側車道上，即不致於肇事；而依通常情形，如行人違規行走於車道，亦有害機車駕駛人往來之安全，則本件被告之過失行為與被害人之死亡，自有相當之因果關係。前述覆議意見忽略路權之歸屬，混淆被害人有無過失與被告是否應負過失責任本為兩事，更未見具體指明所謂『肇事當時之交通環境』之具體情形，僅以如被害人注意車前狀況，應有足夠時間與空間閃避，作為論證被告無肇事因素之依據，要嫌速斷，其認定被告無肇事原因部分，自不可採。」本案法院對覆議意見忽略路權歸屬、未查明被告肇事有無避免可能性，即驟下結論認定被告無過失，認為鑑定意見不可採，或可供鑑定實務參考。

按交通安全規則所由訂立之本旨，乃繫之於交通路權優先之概念，亦即關於他人違規行為所導致之危險，僅就可預見，且有充足時間可採取適當之措施以避免結果之發生時，負其責任，對於他人突發不可知之違規行為並無防止之義務。又刑法上之過失犯，以行為人對於犯罪結果之發生按其情節應注意，並能注意，而不注意者，始克相當；若事出突然，依當時情形，不能注意時，縱有結果發生，仍不得令負過失責任(最高法院 87 年度台非字第 337 號刑事判決意旨參照)。司法實務認為所謂「路權」並非絕對不可侵犯之權利，是除有關路權之各項具體規範外，尚有駕駛人必須遵守注意車前狀況或兩車併行距離等相關概括規定存在，且所謂車前狀況亦非僅以駕駛人所遵行之車道為限，尚須擴及視線所及之可能範圍，藉此賦予駕駛人在享有路權之同時，仍應確實注意周遭突發情事與他人行車狀況之義務，促使各類用路人均能妥適採取避免或降低交通往來風險之舉措(高雄地方法院 99 年重訴字第 274 號民事判決參照)。從而，以享有路權主張得卸免一切責任，實與交通安全規則之法律本意有悖。

## 4.2 交通上信賴原則與過失認定

本文認為，事故鑑定結果將路權規定的違反作為肇事原因，據以認定駕駛人有過失，已有驟下結論之嫌外，另一經常產生爭議值得討論者係交通上信賴原則。

所謂信賴原則，係指行為人於行為時有權假設其他社會生活參與者會盡其規範上之義務，並且在此一信賴之基礎上為行為之反應。如基於此一信賴行為導致利益侵害結果的發生，行為人之行為並非不法(黃榮堅,1997)。換言之，交通上容許信賴原則係個別駕駛人只要遵循一定之交通守則，控制其自身所應負責之風險，此時即無須再背負更多的義務，而是可以信賴其他駕駛人亦會遵循各別交通規則、控制其各別風險。是以，假如由於其他駕駛人未控制其應控制之風險致發生利益侵害之結果，得以主張上開信賴之駕駛人即不具有刑法上的可歸責性(黃榮堅,1997)。

實務上，最高法院 74 年台上字第 4219 號判例謂：「按汽車駕駛人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，而對於不可預知之他方參予交通者之違規行為，並無預防之義務。」亦同此旨。換言之，汽車駕駛人，因可信賴其他參與交通之對方亦能遵守交通規則，且衡諸日常生活經驗及一般合理駕駛人之注意能力，已為必要之注意，並已採取適當之措施，或縱未採取適當之措施，仍無法避免交通事故之發生時(無避免可能性)，該汽車駕駛人對於信賴對方亦能遵守交通規則乃竟違規之行為，自無預防之義務，難謂該汽車駕駛人即有能注意而不注意之過失，而令負過失之責任(最高法院 90 年度台上字第 2400 號判決意旨參照)。

對於交通上信賴原則，學理與實務上有疑問者係：於他人已有明顯違規之行為或駕駛人自身違規時，是否仍有信賴原則之適用？對前述問題，學理討論熱烈，見解不一。實務上，最高法院 83 年台上字第 5470 號判決謂：「...所謂信賴原則之適用，應以自身並未違規為前提；縱本身無違規情形，如於他人之違規事實已極明顯，同時有充足之時間可以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，以免除自己之責任。」換言之，於前者，司法實務採肯定見解，認為信賴原則「應以自身並未違規為前提」；於後者，多則最高法院判決認為：「縱然他人已有明顯違規之行為，然於有充分時間得以迴避事故發生者，既尚能在於己無損之情況下，採取適當舉措以避免損害他人之生命、身體及其他財產利益，基於社會相當性之考量，仍有防免事故發生之注意義務」，不得以信賴原則為由免除過失責任，明顯採(有條件的)否定見解。

法院就事故鑑定，有認為鑑定結果不足為憑者，究其內容係肇事駕駛可否於訟爭案件之情況下主張交通上信賴原則問題。判決意見謂：「至新北



市政府車輛行車事故鑑定委員會鑑定意見，雖認被上訴人左偏行駛為肇事次因，另台灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會覆意見書，亦認被上訴人閃避右前堆高機倒車，往左偏行，未注意左後來車，同為肇事次因。惟審酌刑事案卷所附現場監視錄影畫面翻拍之照片，及偵審中勘驗新北市政府新莊分局提出之現場監視錄影光碟之結果，可見被上訴人發現前方有貨櫃車、堆高機占用車道後，係逐漸靠左行駛通過該道路障礙，而非在接近時始突然左偏。況上訴人本不應於被上訴人正避開系爭道路障礙之際，超越被上訴人，換言之，斯時上訴人應讓前方之被上訴人先行通過有障礙路段，而非責由被上訴人應注意後方來車之動態。是被上訴人之駕駛行為並無違規或不當，上開鑑定結果不足為憑。」從而，裁判實務對於影響過失認定之因素，即在一方主張信賴原則或擁有路權時，其對事故之發生有無避免可能性，鑑定機關應予詳查發現事實。蓋鑑定意見認為系爭行為係肇事次因，學理上應將其解釋為系爭行為亦屬侵害結果發生所不可或缺之必要條件，此一結果應歸入客觀之因果關係層次去進行討論，而非用以證立行為人之主觀過失問題。

### 4.3 未注意車前狀況與過失認定

於裁判實務，臺灣高等法院高雄分院 100 年交上訴字第 55 號刑事判決認為：「至高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員會鑑定意見書及高雄市車輛行車事故覆議鑑定委員會鑑定意見書，固均認本件交通事故之發生，係被害人駕駛機車起駛穿越道路為肇事原因，被告無肇事原因。然查，案發當時，被害人係騎乘機車停等在自強三路南向北方向之快車道上，被告則騎乘機車沿自強三路由南往北方向行駛，而依當時天候晴，日間自然光，市區路面乾燥無缺陷，亦無障礙物，視距良好，且依被告之智識、能力，又無不能注意之情事，竟其疏未注意車前狀況而貿然前行，致撞擊停等在自強三路南向北方向快車道上之被害人機車等情，業如上述，足認對於本件交通事故之發生，被告確有違反道路交通安全規則第 94 條第 3 項『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』之過失，至為明顯，乃高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員會鑑定意見書及高雄市車輛行車事故覆議鑑定委員會鑑定意見書疏未注意及此，而認定被告無肇事原因，厥為本院所不採取。」本案鑑定認定被害人駕駛機車起駛穿越道路為肇事原因，然因對於被告違反法規之事實已有未察，並未論及被告有無避免事故發生可能性<sup>26</sup>，鑑定意見未為法院所採用並非無據。但前述

<sup>26</sup> 關於注意車前狀況問題，法院裁判認為鑑定意見不可採之情形，不勝枚舉。例如，台灣高等法院高雄分院 104 年交上易字第 140 號刑事判決即認為：高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員會、高雄市車輛行車事故鑑定覆議會鑑定覆議意見書及國立交通大學因

判決所謂「車前狀況」，究何所指？換言之，用路人所應及所能注意之「前方」範圍有多大，與「應注意、能注意、而不注意」的過失認定實具有重要關聯性<sup>27</sup>。

筆者遍查各審級法院裁判發現，與「未注意車前狀況」有關而認定當事人有過失案例，不計其數<sup>28</sup>。論者亦謂我國實務對一般駕駛人課予過度廣泛而欠缺合理性的注意義務。該條款的射程範圍與功能，是否超乎一般人注意之程度，應值注意<sup>29</sup>。

## 五、結 論

鑑定，係由選任之鑑定人或囑託之鑑定機構，除憑藉其特別知識經驗，就特定物（書）證加以鑑（檢）驗外，並得就無關親身經歷之待鑑事項，僅依憑其特別知識經驗（包括技術、訓練、教育、能力等專業資格）而陳述或報告其專業意見。鑑定人係法院之輔助者，其鑑定意見僅供法官參考，而非替代法官之判斷，有關鑑定意見之證明力如何，則應由法院依職權為適法之裁量。鑑定僅為一種調查證據之方法，目的在協助當事人或囑託機關對於事故原因、責任、因果等進行瞭解。本文認為交通事故鑑定，應僅以「待證事實」為限，藉由鑑定協助法院發現真實、確認事實，作為法院以之從事法律評價之重要參考；因果關係、過失認定與肇事責任有無等有關法律評價部分，屬於法院之權限，不應成為鑑定之標的。

---

均認定被害人並無肇事責任，惟上開鑑定單位並未說明被害人無肇事責任之原因，且漏未斟酌被害人行駛車道之路面設有「慢」字之標示，表示前方路面狀況變遷，應注意減速慢行至隨時可煞停之速度，及被害人偏駛中央分向線時，應注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施等情形，故上開鑑定單位就被害人無肇事責任之認定，難以憑採。

<sup>27</sup> 於台灣高等法院臺中分院 97 年度交上易字第 314 號刑事判決中，鑑定人曾指出，「注意車前狀況為駕駛座的正前方左右斜側各三十度的範圍內的車前狀況」，被法院以「有違一般人駕車應注意行進中之所有車前狀況(包括機車業已顯示左轉方向燈及開始左轉)之經驗法則」為理由，不採鑑定意見所認被告無肇事因素見解，而認定被告有未能注意車前狀況之過失。

<sup>28</sup> 經本文作者於 2016 年 7 月 25 日以「未注意車前狀況」、「因果關係」為關鍵字合併查詢法源法律網裁判書查詢刑事判決，最高法院有 234 件、台灣高等法院 2987 件、台中分院 1733 件、台南分院 1566 件、高雄分院 1534 件、台北地院 1220 件、台中地院 2830 件、高雄地院有 3317 件（餘各法院，略）。

<sup>29</sup> 實務近例，對此種情形予以指摘者，如台灣高等法院 104 年交上易字第 279 號刑事判決，對原審（桃園地院）判決徒憑告訴人之指訴，以被告駕駛自小客車，疏未注意車前狀況及兩車併行之間隔，並隨時採取必要安全措施，致車輪壓傷告訴人腳部，而認被告就本件之肇事有過失，對被告據以論罪科刑之情形，認為原審法院認事用法顯有違誤，撤銷原審判決，改判被告無罪。

我國交通事故案件量甚多，警察機關所出具之初判表，僅係行政調查報告，對司法機關本無拘束力；縱然當事人或司法機關委託或囑託各區鑑定委員會、覆議會或各機關、大學或專家鑑定，鑑定結果亦均只供囑託機關參酌，亦不拘束其認事用法之權責。雖然實務上各級法院、檢察署多尊重囑託鑑定意見，但當事人於訴訟上攻擊防禦，對鑑定結果經常產生質疑，鑑定機關（人）的心血付出，無法成為法院心證形成的有力依據，勞力、費用與時間的付出，亦付諸流水。自前述司法實務考察而論，行為人於事故之發生有無「因果關係」、「信賴原則」、「應注意、能注意而不注意」等，皆須以各當事人行為事實作為依據，「肇因鑑定」如未能釐清事實，自然無法輔助法院據以為「過失責任」之認定。

本文認為，此情形除可歸責於警察機關對交通事故現場跡證（號誌狀況、天候、距離）未能全般掌握外；部分個案鑑定意見判斷有時亦有漏未斟酌法規、對法規範目的錯誤解讀、未論述因果關係、誤以事實上因果關係作為法律上因果關係、過分擴大信賴原則適用、未考量肇事者避免事故發生之可能性、鑑定意見書僅述肇因肇責結論未論證依據及其因果關係、作成肇因肇責意見之基礎不明、鑑定意見內容以「涉嫌」用語表示駕駛人之違規行為等諸多瑕疵，顯示其不僅對法令的嫻熟度不足，對鑑定標的即「待證事實」之釐清，鑑定功能與目的在協助法院發現真實等，未有積極認知。本文自司法實務判決觀察發現，在不被法院採信鑑定意見中，有時係因證據呈現受限、證據鑑定結果差異、鑑定人專業背景不同等因素，使鑑定結果產生差異；亦有因各審級法官參採觀點不同，做成不同判決者。但參照本文前述覆議案件維持區車鑑會原鑑定意見比率，鑑定結果為司法實務所不採者多為區車鑑會之鑑定報告，此或與車鑑會組成與作業的限制有關。事實上，監察院於 2002 年及 2013 年，兩度糾正交通部所轄各區車鑑會及覆議會，指平均每個鑑定案僅需 10 至 25 分鐘，無法深入分析案情，使鑑定報告的呈現未能具體展現事故發生過程當事人的行為事實，致使法院難以發現事實，正確評價當事人有無過失責任。基此，筆者建議對於事故鑑定，為真實發現事故原因事實，或可比照衛生福利部醫事審議委員會，在交通部下設「行車安全委員會」整合現行各區車鑑會、覆議會見解，加強車鑑會專業；同時，建議設置車鑑研究機構－「車鑑技術委員會」，從事車鑑技術研究與經驗傳承。最後，或可考慮將事故鑑定專業所需知識加以整合、訓練，參照我國現行其他專業證照考試制度，設置「事故重建師」或「交通事故鑑定師」證照，以提供法院或保險業者專業諮詢並接受囑託鑑定。

在肇事鑑定方面，通常司法機關囑託欲釐清事項包括肇事責任、肇事原因、事故過程、現場特定事物對事故之影響程度、車速、撞擊點、碰撞特徵說明等等。鑑定人接受囑託鑑定，製作鑑定報告書或接受傳喚出庭作證，自應就鑑定書鑑定結果、事故現場圖與採證相片予以解釋說明，對於

鑑定所依據之筆錄、事證蒐集是否齊全亦應於鑑定報告說明清楚。若有佐證資料不足與測繪誤差，應要求補正確認後始行鑑定；對於車速、碰撞力量、視線障礙對於未注意程度之影響，宜以確切科學原理換算相關數據。儘管目前交通部公路總局所屬車鑑會與覆議會係採合議制，委員具有各方面專長，但對於引用條文的解釋、訴訟程序與事實及法律爭點的掌握與理解，仍應經常接受專業訓練講習，方能提升鑑定報告撰寫品質，鑑定結論方可為法院與當事人所接受。附帶一提，當事人得依聲請法官迴避之原因拒卻鑑定人(民事訴訟法第 331 條及刑事訴訟法第 200 條)。鑑定人應謹守專業倫理規範並恪遵法令，保持超然中立，秉其專業知識，以公正、客觀、獨立、負責之精神，善盡注意義務。處理鑑定事件並應保守秘密，不應接受任何請託或收受不正利益，亦不得與委託人、代理人、證人、及其他利害關係人為不正當之交往應酬或私下接觸，避免任何外觀上可能產生偏頗疑慮、或使人懷疑其為委託人或特定人之代理人或代言人之不法行為。

在法院判決方面，無論是民事訴訟或刑事訴訟程序，鑑定意見僅作為法官審理案件之參考，法官仍然應依其自由心證而有所取捨。法院在評價鑑定意見之證據的證明力時，應審酌「鑑定之經過及其結果」，命鑑定人以言詞或書面報告，至於鑑定報告可否採信，則委由法院自由評價。一旦認為鑑定意見不可採，自行依一切卷證資料認定事實，僅得斟酌全辯論意旨及證據調查結果為之，不得違背論理與經驗法則。

另外，雖獨立民刑事訴訟之裁判，均得依全辯論意旨及調查證據之結果，依自由心證，為相異之認定。但出於同一交通事故，原因、事實本屬同一，僅因法院審判權之分配，國家所屬之不同法院，認識用法不一，難以使國民對司法判決產生信任。特別是，於刑事附帶民事訴訟之審理，肇事者或有業務過失致死刑事責任，民事上卻不須賠償；或者，刑事上無過失，民事上卻須賠償者所在多有，在在影響司法信譽。本文認為最高法院判例，承認民刑事法院各自認定事實，實質上造成(包含交通事故在內之)民刑事判決歧異，並不合理<sup>30</sup>。譬如，當事人原先於刑事訴訟程序請求附帶民事損害賠償之訴，於刑事判決審理判決行為人有罪後，以同一事實為根據，附帶民事的請求幾乎皆可獲得勝訴判決。但實務運作的結果，卻變成「附帶民事訴訟經移送民事庭後，即屬獨立民事訴訟，其移送後之訴訟程序，應適用民事訴訟法，民事庭自得獨立調查事實，不受刑事訴訟所調查之證據及刑事訴訟判決所認定之事實之拘束。」(最高法院 101 年度台上字第 726 號判決參照)。本文建議對於不合時宜或有礙民眾對司法信任之判例應予檢討廢止外，刑事庭於交通(或業務)過失傷害犯罪成立之證據基礎上附帶就民事損害請求賠償之訴求應一併審理，將現行動輒移送民事庭審理之

<sup>30</sup> 最高法院 19 年上字第 2366 號判例、最高法院 29 年上字第 1640 號判例、最高法院 38 年穗上字第 87 號判例、最高法院 41 年台上字第 1307 號等判例。

規定刪除，方可避免民刑事庭就同一交通事故之事實為重複認定、造成裁判矛盾現象（張明偉，2015）。

現行交通法規內容包括汽車、慢車、行人及道路障礙等各部分，分別就汽車牌照、汽車駕駛人與技工執照登記及考驗、汽車裝載行駛、慢車與行人使用道路等有所規定。有些規定的違反，不會與事故發生產生任何關連；有些規定的違反，與各別事故之發生無相當因果關係。事故發生原因不一、類型繁雜，積極從事實證研究供後續訓練與改善、對鑑定意見在司法實務操作上的問題提出分析進行法律評價，對從事交通事故現場處理的警察，或者從事肇因分析、肇責認定之各方均有助益。

## 參考文獻

- 王甲乙、楊建華、鄭健才(2009)，*民事訴訟法新論*，臺北：三民書局股份有限公司。
- 王梅英(2000)，「專家在法庭上之角色—鑑定或參審？」，*律師雜誌*，第 253 期，頁 29-37。
- 王澤鑑(2014)，*民法總則*，增訂新版，臺北：元照出版有限公司。
- 交通部運輸研究所(2016)，*運輸安全網站資料系統*，擷取日期：2016 年 7 月 14 日，網址 <http://talas-pub.iot.gov.tw/Default.aspx>。
- 呂太郎(2016)，*民事訴訟法*，臺北：元照出版公司。
- 吳明軒(2007)，*民事訴訟法*，自印。
- 吳庚(2015)，*行政法之理論與實用*，增訂 13 版，臺北：三民書局股份有限公司。
- 林鈺雄(2013)，*刑事訴訟法(上冊)*，臺北：元照出版公司。
- 邱聰智(2000)，*新訂民法債編通則(上)*，自印。
- 姜世明(2016)，*民事訴訟法基礎論*，臺北：元照出版公司。
- 施俊堯(2007)，「刑事鑑定證據之法院審查標準(一)」，*法務通訊*，第 2365 期。
- 洪家殷(2011)，「論行政調查之證據及調查方法—以行政程序法相關規定為中心」，*東海大學法學研究*，頁 1-52。
- 孫森炎(2004)，*新版民法債編總論(上)*，自印，2004 年 10 月。
- 許士宦(2005)，「鑑定人之訴訟地位與當事人之程序保障(上)」，*台灣本土法學雜誌*，第 66 期，頁 54-72。

- 許玉秀(1997), 走出主觀與客觀的迷思, 收錄於春風煦日論壇—刑事法叢書系列, 頁 26-27, 臺北: 春風旭日學術基金。
- 許玉秀(2000), 「客觀歸責概念的射程範圍」, 台灣本土法學雜誌, 第 12 期, 頁 98-113。
- 張明偉(2015), 「附帶民事訴訟之檢討」, 政大法學評論, 第 143 期, 頁 123-190。
- 張麗卿(1994), 「鑑定證據之研究—以精神鑑定為主」, 臺大法學論叢, 第 24 卷第 1 期, 頁 309-311。
- 陳計男(2006), 民事訴訟法論(上), 臺北: 三民書局股份有限公司。
- 陳高村(2004), 道路交通事故處理與鑑定, 二版, 自印。
- 陳榮宗、林慶苗(2008), 民事訴訟法(中), 臺北: 三民書局股份有限公司。
- 陳運財(2004), 「事程序鑑定之證據法則」, 萬國法律, 第 137 期, 頁 32-44。
- 黃立(2006), 民法債編總論, 修訂三版, 臺北: 元照出版公司。
- 黃榮堅(1997), 「交通事故責任與容許信賴—評最高法院 86 年度台上字第 2462 號判決」, 月旦法學雜誌, 第 50 期, 頁 178-189。
- 黃榮堅(2006), 基礎刑法學(上), 臺北: 三民圖書股份有限公司。
- 黃榮堅(2010), 交通事故中的過失與因果關係認定—評高等法院高雄分院 97 年交上易字第 314 號判決, 法令月刊, 第 61 卷第 9 期, 頁 39-53。
- 楊理安(2012), 論我國民事鑑定制度之法理基礎—兼論囑託鑑定之妥當性, 政治大學法律學研究所碩士論文。
- 衛生福利部(2016), 民國 104 年死因統計年報, 擷取日期: 2016 年 9 月 24 日, 網址 [http://www.mohw.gov.tw/cht/DOS/Statistic.aspx?f\\_list\\_no=312&fod\\_list\\_no=6201](http://www.mohw.gov.tw/cht/DOS/Statistic.aspx?f_list_no=312&fod_list_no=6201)。
- 鄭玉波(1990), 民法債編總則, 臺北: 三民書局股份有限公司。
- (收稿 105/8/30, 第一次修改 105/9/26, 第二次修改 105/11/7, 接受 105/12/8, 定稿 106/5/24)