

# 交通事故肇事責任與刑事附帶民事 訴訟暨爭議問題之探討（上）

尤重道\*

壹、前言	一、侵權行為之概念
貳、交通事故肇事責任之判定	二、權利被侵害之舉證責任
一、肇事鑑定釐清責任歸屬	三、共同侵權行為人須負連帶賠償責任
二、肇事鑑定與法律評價	
三、鑑定報告對法院之拘束力	伍、交通事故刑事附帶民事訴訟程序
參、交通事故肇事人之法律責任	一、刑事附帶民事訴訟之概念
一、刑事責任	二、和解契約未履行可否於刑事訴訟程序附帶提起民事訴訟
二、民事責任	三、車輛毀損可否循刑事附帶民事程序請求賠償
三、行政責任	四、小結
四、車主將車輛借給無照之人駕駛肇事之法律責任	陸、結語
五、小結	
肆、交通事故侵權行為責任	

## 壹、前言

隨著經濟發展與社會繁榮，交通工具的使用者與日俱增，而交通事故的發生率亦逐年增加。注意人身安全、防止事故的發生固然重要，然而當不幸遇上交通事故時，也必須對於如何保障自身權益有所了解。交通事故可謂當前極為普遍的問題，交通事故肇事人可能涉及「犯罪行為」，須受到國家刑罰權

的追訴，車禍事件的發生，都會造成人員的傷亡、車輛或是其他物品的毀損，因此肇事人如故意或過失造成交通事故，導致的人員傷亡、車輛或是其他物品的毀損，就須受「刑事處罰」。

交通事故肇事人究竟有無故意，因舉證經常十分困難，故大都論以過失犯。肇事人如成立過失犯，則肇事人的法律責任，須受國家以刑罰懲罰或須負民事侵權行為損害賠償

\* 本文作者係雲林社區大學講師，國立中正大學法律學研究所碩士

責任，若當事人又有違反道路交通法規，則尚有行政罰的問題。依「道路交通事故處理規範」第6點規定：「各級單位處理人員不得主動參與交通事故之民事和解，或以扣留證照、車輛或任何不當手段促使成立和解。」，因此，有關民事賠償請求須循下列方式進行：1.自行和解。2.聲請調解。3.訴請法院審理：(1)刑事附帶民事訴訟。(2)提起民事訴訟（交通事故未涉刑事責任或不諳刑事訴訟進程序而遲誤提起附帶民事訴訟時機者，則另行提起損害賠償民事訴訟）。本文擬就交通事故肇事責任與侵權行為責任及刑事附帶民事訴訟暨爭議問題來作探討。

## 貳、交通事故肇事責任之判定

台灣地狹人稠，加上交通工具使用密集，以致交通事故發生頻繁，造成雙方當事人的傷害及財物損失。如果事後無法順利達成和解，又得提起訴訟以求救濟，耗時費力，結果又不一定能遂其所願，主要是在車禍當時未保全證據。再者，車禍通常有過失比例的問題，肇事責任的判斷，涉及專業鑑定技術，而鑑定有賴現場跡證的分析，能提供的跡證越充足，所得到的結果越明確，也有利於雙方當事人過失責任的釐清。

### 一、肇事鑑定釐清責任歸屬

交通事故經常發生人員傷亡、財物毀損之結果，不論撞人或被撞，或是因其他事故造

成死傷，駕駛人究竟有無過失，對於民、刑事責任成立要件之判斷，具有關鍵地位。駕駛人對於交通事故之發生，經常自認並無過失，為釐清責任，並確保車禍中遭受死傷一方的權益，幾乎都有確認事故發生原因之必要。駕駛人現實上究竟有無過失，肇事原因如何，往往需要經過調查鑑定，否則根本無從認定駕駛人應否負起過失責任。

交通事故發生時，當事人應立即通知警方至肇事現場處理，一方面取得判斷肇事責任歸屬的基礎資料，另一方面也可避免某些保險公司以肇事責任無法釐清為由拒絕理賠。經由警察現場處理後，有關跡證會送至當地警察局做分析、資料整理、查詢等工作，待其結果出爐，雙方當事人可以大致了解肇事原因及責任之歸屬。亦即，警察機關至現場處理後，製作之「道路交通事故初步分析研判表」會記載「當事人可能之肇事原因（違規事實）」，事故當事人或利害關係人（含保險人）得申請閱覽或提供，以作為釐清雙方民、刑事法律責任之初步依據<sup>1</sup>。

當發生交通事故時，須先保全現場並蒐集相關證據（例如：事故現場之照片、監視錄影器、行車紀錄器、目擊證人之聯絡方式、當事人之酒測反應等），保全行為攸關日後當事人責任之釐清，也會影響未來請求賠償數額之認定。對於警察機關所為「肇事原因」初步研判，如認為尚有待釐清肇事責任的事項，勢須申請行車事故鑑定機構鑑定。申請鑑定旨在釐清肇事責任，釐清肇事責任

註1：黃昶斌，〈道路交通事故初步分析研判表之法律分析〉，100年道路交通安全與執法研討會 2011年9月29-30日，頁35。

是為使事後責任歸屬正確，交通事故的責任歸屬，攸關法律責任的釐清，也是判斷車禍肇事者應否負法律責任的關鍵。目前行車事故責任判斷，是由交通部公路總局各區車輛行車事故鑑定委員會及直轄市政府車輛行車事故鑑定委員會辦理行車事故鑑定，並依交通部所發布「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」處理。行車事故鑑定意見書中，會針對車禍當時之道路、號誌及天候狀況、肇事經過、肇事分析（包括駕駛行為、佐證資料、路權歸屬以及法規依據等）及鑑定意見等作逐一說明，其中關於肇事之主、次肇因即與車禍過失責任比例有直接關聯性，而此份鑑定意見書亦通常也會成為法院決定損害賠償金額之衡酌依據<sup>2</sup>。

車輛行車事故鑑定會或鑑定覆議會作成之鑑定報告，通常會記載「肇事分析」及「鑑定意見」。鑑定意見可分為下列幾種<sup>3</sup>：1.雙方當事人僅一方有過失者，以「為肇事原因」表示。2.雙方均有過失，且過失程度相同者，以「同為肇事原因」表示。3.雙方均有過失，但過失程度不同者，較重一方以「為肇事主因」表示；較輕一方依次以「肇事次因」、「亦有過失」、「亦有疏忽」、「稍有疏忽」表示。

所謂「肇事原因」，係指「與交通事故之

發生有客觀上相當因果關係之原因、行為或事實<sup>4</sup>。」，亦即，交通事故案件中，縱當事人有交通違規行為，如與交通事故結果無客觀上相當因果關係者，該不法行為非屬肇事原因（例如駕駛人未帶駕、行照，僅能視為一般交通違規行為，與肇事無關）；而與交通事故之發生有客觀上相當因果關係之原因行為（如闖紅燈）或事實（如道路坑洞）；所謂「客觀」意即肇事原因之研判，悉以現場存在之跡證為主要依據，非以個人之主觀意思作研判<sup>5</sup>。又所謂「相當因果關係」，係指依經驗法則，綜合行為當時所存在之一切事實，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，均可發生同一之結果者，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。反之，若在一般情形下，有此同一條件存在，而依客觀之審查，認為不必皆發生此結果者，則該條件與結果不相當，不過為偶然之事實而已，其行為與結果間即無相當因果關係<sup>6</sup>。

至鑑定機構所為鑑定行為之性質為何？依最高行政法院之見解認為，地方團體所組成之汽車肇事責任鑑定委員會，既非一般之行政官署，其作成之鑑定書，亦非官署所為之行政處分，更不對人民直接發生具體的法律

註2：謝宜霓，〈交通事故損害賠償之法律問題（上）〉，威律法律事務所，<http://www.weleadlaw.com/s/blog/18>，瀏覽日期：2017/6/5。

註3：沈玉芬，〈肇責比例賠償責任的依歸〉，2008.10.1，現代保險新聞網，<http://www.rmim.com.tw/news-detail-2776>，瀏覽日期：2017/6/10。

註4：道路交通事故處理規範第2點第12款規定參照。

註5：立傑企業，〈車禍肇事原因研判〉，

[http://www.elite168.com.tw/case\\_detail\\_37.htm](http://www.elite168.com.tw/case_detail_37.htm)，瀏覽日期：2017/6/11。

註6：最高法院76年台上字第192號刑事判例參照。

效果，不得對之提起訴願<sup>7</sup>。惟當事人對於警察機關或鑑定機構所為「肇事原因」之判定，如有異議，可依下列程序循求救濟：

1. 當事人對警方肇事原因研判持有異議，可於原因發生日起6個月內向發生地「車輛行車事故鑑定委員會」申請鑑定；若進入司法訴訟程序應由法院囑託鑑定。
2. 當事人對鑑定會鑑定結果仍持有異議時，應於接獲鑑定書後30日內，以書面向所轄覆議委員會申請覆議，申請覆議以一次為限；若進入司法訴訟程序應由法院囑託覆議。
3. 當事人對覆議委員會覆議結果仍持有異議時，可俟進入司法程序時，逕行舉證供法官審酌。

此外，國內中央大學、交通大學、逢甲大學、成功大學目前均有成立車輛行車事故鑑定研究中心，另中央警察大學亦提供肇事鑑定，提供當事人或法院參考。

## 二、肇事鑑定與法律評價

道路交通事故，係指車輛或動力機械在道路上行駛，致有人受傷或死亡，或致車輛、動力機械、財物損壞之事故<sup>8</sup>。而「肇事責任」，係指交通事故發生後的法律責任。交通事故肇事責任，通常藉由警察機關之「道路交通事故初步分析研判表<sup>9</sup>」或車輛行車事

故鑑定會或鑑定覆議會所為鑑定報告，抑或學術鑑定機構之鑑定報告，作為判斷之參考。肇事責任的認定，係作為肇事人是否應負法律責任的評價，作為刑事責任是否符合犯罪行為的要件，而處以「刑事罰」的依據；或作為民事責任是否符合侵權行為的要件，而為損害賠償之認定及賠償金額的決定；抑或作為行政責任是否符合違反行政法上義務的要件，而處以「行政罰」的依據。

學者間認為，「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<sup>10</sup>。惟基於鑑定人與法院權限之分配，認為可「鑑定」者，僅以「待證事實」為限，事故責任非屬鑑定之標的<sup>11</sup>。

依我國刑事訴訟制度，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76年台上字第4986號判例指出：「認定犯罪事實所憑之證據，雖不以直接證據為限，間接證據亦包括在內；然而無論直接或間接證據，其為訴訟上之證明，須於通常一般之人均不致有所懷疑，而得確信其為真實之程度者，始得據為有罪之

註7：最高行政法院59年判字第314號判例參照。

註8：道路交通事故處理辦法第2條第1款。

註9：於事故30日後得申請提供道路交通事故初步分析研判表。

註10：陳高村，《道路交通事故處理與鑑定》，著者自印，2版，2004年3月，頁46、47。

註11：吳家慶，〈論事故鑑定與過失認定〉，105年道路交通安全與執法研討會，2016年9月29日，頁86。

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<sup>12</sup>。

「路權」為近年來學者研究用來判斷事故責任認定的依據，並為行車事故鑑定實務廣泛運用。其為道路交通主管機關，為了提高道路的使用效率與確保用路安全，根據道路交通原理，藉由道路交通法規，交通管制措施，在一定空間或一定時間內，規範用路人使用道路的權利。所以路權不僅適用在駕駛人身上，行人也有其適用<sup>13</sup>。由於法未有明文規定，使得必須由用路人遵守交通規則的行為義務（即「信賴原則」）、以及個別用路人處理道路緊急危難狀況的合理能力極限（包涵於「過失理論」之中）導出路權<sup>14</sup>。所以，在行車事故鑑定會的鑑定實務中，路權理論的引用，並未跳脫用道路交通法令作為民事責任或刑事責任成立的前提，在「違規行為的尋找→路權歸屬的判斷→肇事原因的確定」的鑑定過程中，只能說是由規範面去探求肇事原因的判斷<sup>15</sup>。

所謂「路權」主要包括「一般通行權」、「優先通行權」。而「優先通行道路的權

利」，指的就是現行法令規章對於用路人使用道路相關設施時，明確的規定誰先誰後之順序與權利。這是依據道路交通法規—道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、道路交通標誌標線號誌設置規則之規定與交通管制設施之運用，將道路的通行權利，指定授與給用路者使用。因此，可以作為交通事故發生時責任歸屬的依據。惟「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，尚有明定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之必要，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，例如被害人在一般行車狀況下，應可提前注意加害人駕駛汽車右轉之事實，詎其猶疏未注意，亦堪推認被害人就系爭事故實有未併予注意車前狀況之與有過失<sup>16</sup>。

### 三、鑑定報告對法院之拘束力

我國刑事訴訟法採自由心證主義，關於證

註12：陳榮宗、林慶苗，《民事訴訟法（中）》，三民，2008年1月，頁509；陳計男，《民事訴訟法論（上）》，三民，2006年，頁508；王甲乙、楊建華、鄭健才，《民事訴訟法新論》，三民，2009年7月，頁447。

註13：蘇志強、何國榮、陳少旭、彭智偉，〈行人路權法規規範之研究〉，收錄於中央警察大學交通學系編印，《九十一年道路交通安全與執法研討會論文集》，2002年，頁99以下。

註14：湯儒彥，〈論道路交通路權範圍之變化〉，《經社法制論叢》，第30期，2002年7月，頁207-208。

註15：許育典、盧浩平，〈行車事故鑑定意見的法律分析〉，2005年道路交通安全與執法研討會，2005年9月，頁21。

註16：高雄地方法院99年度重訴字第274號民事判決參照。

據之證明力，由法院自由判斷，而法院如何判斷與選擇證據，向來以只要不違背經驗法則與論理法則即可。至於所謂經驗法則，通說認為係基於普通日常生活之經驗，而非違背客觀上應認為確實之定則，並非個人主觀之推測，法院此種經驗法則之處理，在判斷一般社會現象時，固可援引使用，而無障礙；然而在對專業之證據即鑑定報告為判斷取捨時，得否仍得僅由不具備專業知識之法院，僅以通常之日常生活經驗判斷，而不致絃生錯誤，即值得存疑。而鑑定報告雖僅為諸多認定犯罪事實證據之一種，然而，在多數案件中，經常有僅依賴鑑定報告為認定犯罪事實之情形，而且更有以鑑定報告為唯一判斷之眾多案例，可見，鑑定報告對法院判斷犯罪事實之重要性。因此，法院如何判斷鑑定報告之證明力，甚為重要<sup>17</sup>。

鑑定不論其類型為何，均無法直接立即拘束法官之判斷，因為鑑定與其他證據方法相同，僅是法官自由心證之對象。由於鑑定是客觀之事實判斷；法院之評價為規範之判斷，兩者未必一致，縱使理論上法官未受鑑定內容無條件之拘束，但當鑑定是基於科學的知識與方法時，對法官具有相當程度之拘束性亦是無法否認之事實<sup>18</sup>。

學者間指出，鑑定報告無法成為法院心證

形成的有力依據，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；鑑定意見判斷亦有漏未斟酌法規、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<sup>19</sup>。

鑑定報告對法院有無拘束力？依最高法院實務上見解：**1.不實不盡之鑑定報告不得作為判決之唯一證據**——鑑定人之鑑定，雖足為證據資料之一種，但鑑定報告顯有疑義時，審理事實之法院，仍應調查其他必要之證據，以資認定，不得專憑不實不盡之鑑定報告，作為判決之唯一證據<sup>20</sup>。**2.應踐行調查證據程序定其取捨**——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

註17：施俊堯，〈刑事鑑定報告證明力之檢討—以刑事審判實務之案例為例〉，《刑事科學》，第41期，<http://www.cib.gov.tw/science/MagazinePaperAbstract/329>，瀏覽日期：2017/6/30。

註18：松崗正章，收錄於上野正吉等3人編著，《刑事鑑定の理論と実務》，成文堂，1977年12月，頁112。

註19：吳家慶，〈論事故鑑定與過失認定〉，105年道路交通安全與執法研討會，2016年9月29日，頁95-96。

註20：最高法院40年台上字第71號刑事判例。

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<sup>21</sup>。3.僅供法院參考無拘束法院之效力——車輛行車事故鑑定委員會及車輛行車事故覆議鑑定委員會或其他機關之鑑定，僅供法院參考，並無拘束法院之效力，法院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；惟對於鑑定人之鑑定意見可採與否，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<sup>22</sup>。

### 參、交通事故肇事人之法律責任

為確保公眾交通的安全，所稱「肇事」，當指客觀上的車禍發生情形已足，不以行為人對於該車禍的發生，應負刑責為必要，此因肇事責任歸屬，尚屬下一順位，需費時

間，才能釐清、不爭。又為釐清責任，並確保車禍中遭受死傷一方的權益，肇事的各方（按有時不祇對立的雙方，甚至有多方的連環車禍），其對外關係，應構成一整體；具體而言，非但駕駛人和汽車是一整體，而且駕駛人與其乘客也是一整體<sup>23</sup>。而交通事故發生後，總不外乎引發「刑事責任」、「民事責任」、「行政責任」三項法律責任的問題。

#### 一、刑事責任

道路交通事故肇事人究竟有無故意，因舉證經常十分困難，故大都論以過失犯。我國刑法上關於過失犯之處罰，以法律有特別明文規定者為限，因此關於刑法及特別法中關於過失犯處罰之規定，以一般性而言，常見的包括過失傷害、業務過失傷害、肇事逃逸、過失致死、業務過失致死、公共危險等罪。惟過失傷害罪屬於告訴乃論之罪，採「不告不理原則」，被害人須於事故發生後「6個月」之告訴期間內提起刑事告訴。

#### （一）過失傷害罪之刑度

因車禍死傷，所必須負的刑責，即令業務

註21：最高法院79年台上字第540號民事判例。

註22：最高法院97年度台上字第1120號民事判決參照。

註23：最高法院104年度台上字第2570號刑事判決：「駕車者臨停違規、下車離開，或車上乘客違規亂丟物品或隨意打開車門等，一旦肇事而逃逸，無論車內違規的一方係親友或一般人員，對於受害的另方，都應共同構成一整體，居於保證人的地位，全該當於肇事逃逸罪所規範的肇事概念，才能切合立法目的。」參照，本件以計程車司機就系爭肇事、被害人受傷乙節，既下車察看，可見知情；縱然被害人受傷，是由於不詳姓名乘客的過失所致，但因係在計程車司機駕車過程中發生，計程車司機仍有停留現場的義務；況且上述乘客上車不久，即擅開車門，未付車資離去，顯然已經醉酒、失理性，難以期待能盡責防免事端擴大、確保交通往來安全，及協助被害人夫妻就醫；計程車司機身為職業駕駛人，長期參與交通活動，更當理解其若在場，可以有助於肇事責任的釐清，參與救護，和保障被害人的民事求償權，乃竟不留任何聯繫資料，逕自駛離，可見純為避免牽連，具有逃逸故意甚明。

過失傷害致死，最高刑度是5年以下有期徒刑。至於，一般非業務上之普通過失致死、重傷或輕傷，其刑度分別最高為2年、1年及6個月之有期徒刑，其刑責並不重（刑法第284條第1項、第276條第1項參照）。惟刑法對於車禍後，肇事逃逸者（不論車禍有無過失）所負的刑責最輕是為1年以上，而最重可判處7年以下之有期徒刑（刑法第185條之4參照），罪責遠遠重於車禍致人死，且如果法官不給予緩刑宣告，可能會因此入獄服刑。而業務過失致死罪雖然刑度較重（刑法第276條第2項，最重判處5年以下之有期徒刑），但其刑度如判決在6月徒刑以下，尚可為易科罰金之宣告。兩相比較下，孰重孰輕，不言可喻。車禍所致死傷，刑責均輕於肇事逃逸罪責甚多，即令酒駕之公共危險刑責，若僅受傷，其最重亦僅5年以下有期徒刑，除非是

人死亡，才要判處3年以上，10年以下有期徒刑；若致重傷，才和肇逃同刑責（刑法第185條之3第2項參照）。是除非酒駕致人於死，否則，亦未必重於肇事逃逸的單一刑責，而如果酒駕致人於死，再犯肇事逃逸之罪，可是罪上加罪<sup>24</sup>。

所謂肇事逃逸罪，最重要之點，乃是在於「逃逸」的禁止，若未等待警方人員到場處理，或無獲得他方人員同意，或不留下日後可以聯繫的資料，就逕自離開現場（含離去後折返，卻沒表明肇事身分），均屬逃逸的作為<sup>25</sup>。惟行為人如出於故意殺人、傷害、重傷害之主觀犯意，而駕駛動力交通工具肇事，致人死傷時，其死傷之結果，本可包括評價於殺人罪、傷害罪、重傷罪及其加重結果犯之刑責內，行為人既以殺人、傷害、重傷害之故意而駕車撞人，在法規範上，實無

註24：曾泰源，〈誠實面對車禍〉，花蓮律師公會，

<http://hualienbar-association.org.tw/%E6%9C%83%E5%93%A1%E5%9C%92%E5%9C%B0/178-%E8%AA%A0%E5%AF%A6%E9%9D%A2%E5%B0%8D%E8%BB%8A%E7%A6%8D-%E6%9B%BE%E6%B3%B0%E6%BA%90%E5%BE%8B%E5%B8%AB.html>，瀏覽日期：2017/6/7。

註25：最高法院104年度台上字第2570號刑事判決參照，揆其判決理由略謂：「駕駛汽車，本屬具有一定危險的行為，但因在現代社會生活中，已經難以或缺，爰予容忍，乃設有種種汽車駕駛的交通規則，藉此遵守、產生互信，而能彼此安全，學理上稱為信賴保護原則。然而，人類雖是理性的動物，但不一定都完全依照邏輯過生活，違規者，依然所在多有，現實生活中，自不免發生車禍，滋生諸多社會問題，社會大眾對於駕車肇事逃逸，咸認『罪惡重大』，故於民國88年4月間，仿德國刑法第142條設計規範，增訂刑法第185條之4『駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸』罪，屬抽象危險犯，據立法說明，目的在於『維護交通安全，加強救護，減少被害人之死傷，促使駕駛人於肇事後，能對被害人即時救護』，課以肇事者在場及救護的義務，既合情、合理，且有正當性，負擔也不重，尤具人道精神，復可避免衍生其他交通往來的危險，符合憲法第23條之要求和比例原則。可見本罪所保護的法益，除維護各參與交通的眾人往來安全、避免事端擴大，和立即對於車禍受傷人員，採取救護、求援行動，以降低受傷程度外，還含有釐清肇事責任的歸屬，及確保被害人的民事求償權功能，兼顧社會與個人的重疊性權益保障。嗣因肇事者常心存僥倖，『先跑再說』，而司法實務不乏輕判情形，尤其又有少數炫富的年輕人，駕駛高價名廠跑車，疾速行駛肇事後，棄死傷者不顧而逃逸的事件發生，引起社會公憤，經立法委員提案修正、總統公布，自102年6月13日起生效、施行，將原定的刑度『6月以上5年以下有期徒刑』，提高為『1年以上7年以下有期徒刑』，立法委員並要求主政的行政機關，列為社會教育的一部分，多加宣導，期使國人建立正確觀念，認知「車子就是一個武器」，仿美國法制，就此類犯罪，採取重刑主義嚇阻。此外，道路

法期待其不為逃逸之行為。職是，肇事逃逸罪應限於行為人非故意之肇事行為<sup>26</sup>。

## （二）刑法上過失犯成立要件

**刑法上過失犯，以行為違反注意義務，或結果的預見可能性，作為要件**，學說上稱為「行為不法」，另所發生的結果原屬可以避免者，為「結果不法」。又此二者間，必須具有關聯性，才能成立犯罪；若僅具行為不法，而結果的發生卻不可避免時，因欠缺結果不法，尚不構成過失犯。即令新近採客觀歸責理論<sup>27</sup>者，也認為此種行為人，雖然製造了法所不容許的風險，但實際上所發生的結果，既然本屬不可避免，仍應認其並未實現該不法風險，客觀上不能加以歸責，無以過失犯罪責，相繩餘地<sup>28</sup>。

刑法上之過失犯，祇須危害之發生，與行為人之過失行為，具有相當因果關係，即能成立，縱行為人之過失，與第三人或被害人本身之過失，併合而為危害發生之原因時，仍不能阻卻其犯罪責任<sup>29</sup>；凡行為人對於構

成犯罪事實之發生，居於可防止之地位而不防止，其不防止之行為，即與結果間有相當因果關係<sup>30</sup>。行為人對於結果之發生，應注意並能注意而不注意為成立要件，是行為人應否論以過失犯，當以其有無違反注意之義務及對於危險行為之發生有無預見之可能而疏於注意致發生危險之結果為斷<sup>31</sup>。

對於連環車禍事件，各階段駕駛人之過失行為是否具有相當因果關係之判斷，在實務上有認為：「行為之於結果，是否具有相當因果關係，應依事後之立場，客觀地審查行為當時之具體事實，如認某行為確為發生結果之相當條件者，該行為即有原因力；至若某行為與行為後所生之條件相結合而始發生結果者，亦應就行為時所存在之事實，為客觀之事後審查，如認為有結合之必然性者，則該行為仍不失為發生結果之原因，應認具有相當因果關係<sup>32</sup>。」例如，鑑定機構將車禍分為三階段，該二鑑定機構（鑑定會及覆議鑑定會）既均認定被告駕車失控或失當，

交通管理處罰條例第62條第3項前段規定：『汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即採取救護措施及依規定處置，並通知警察機關處理，不得任意移動肇事汽車及現場痕跡證據，違反者處新臺幣3,000元以上9,000元以下罰鍰。』第4項規定：『前項駕駛人肇事致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照；致人重傷或死亡而逃逸者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。』運用行政罰和刑罰雙管齊下，形成一個嚴厲、綿密的法律網，務必杜絕此類相對高危險，而卻企圖卸責的不良作為。」

註26：最高法院102年度第9次刑事庭會議決議參照。

註27：所謂客觀歸責理論（Lehre von der objektiven Zurechnung），主要論旨係行為人之行為有無製造（或是昇高）一個法律所不容許之風險，而該風險在具體歷程中實現，導致構成要件結果之發生，且該結果係落在避免風險之規範保護範圍內，該結果方可歸責於行為人，臺灣高等法院花蓮分院103年度交上訴字第21號刑事判決參照。

註28：最高法院105年度台上字第182號刑事判決參照。

註29：最高法院93年度台上字第1017號刑事判決參照。

註30：最高法院85年度台上字第1544號刑事判決參照。

註31：最高法院91年台上第4857號刑事判決參照。

註32：最高法院90年度台上字第5164號刑事判決參照，《最高法院刑事裁判書彙編》，第43期，頁42-47。

為本件車禍第一階段之肇事原因，原判決以之為判決之基礎，自應就其鑑定意見所指各階段之肇事原因，彼此之間是否具有互為因果之關係，詳為推究，以查明被告之過失行為，與被害人等之傷、亡結果，其間有無相當之因果關係存在，始為適法。乃原判決竟以告訴人湛○○、邱○○之受傷及被害人甘○○之死亡，係發生於後階段，並非被告於第一階段之過失行為所直接造成，即為有利於被告之論斷，難謂無調查職責未盡及適用法則不當之違誤。

### （三）信賴原則之適用

刑法上「信賴原則」(Vertrauensschutzgrundsatz)概念的提出，是德國聯邦最高法院1935年的原創，我國最高法院大約在1980年，在判決書上開始明確使用信賴原則的字語。這個概念的提出，主要是為了解答交通事故上，遵守交通規則的人與不遵守交通規則的人發生車禍時的刑事責任。信賴原則是「容許危險」概念的運用，一個行為超出「容許危險」的界限，才有過失的問題。信賴原則主要適用於交通領域上，交通上的信賴原則，最普遍的意義是指，在交通上，合乎規定行車的人，可以信賴其他人也會同樣的合乎規定；除非有特殊的情況，必須作相反的認定<sup>33</sup>。

信賴原則係容許危險理論之延伸，其理論基礎有二：即「可容許風險」與「危險分配」<sup>34</sup>。前者指透過社會生活規則的存在，

在社會生活之必要注意限度內，行為人為達社會有益性目的，遂行必要之危險行為，係一可容許行為之原則，強調了規則利益的存在與重要性；後者將交通上之危險負擔，適當分配各參與者之原則，對於信賴其他社會生活參與者之行為，予以減輕負擔。容許信賴的原則運作得越徹底，越可以強化社會生活規則的穩定度，從而也就越可以提升社會生活利益的實現。對於這樣一個特殊強化的容許風險，如果不能作為阻卻不法事由，不但否定了社會生活規則的功能，也使人的生活變成一個根本超越人類能力極限的沉重負擔<sup>35</sup>。

信賴原則在交通領域上之適用，是指「汽車駕駛人應可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，而無考慮對方將會有違反交通規則之不當行為之義務。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<sup>36</sup>。」，若其他交通參與人不遵守道路交通規則，導致出現違反常態之不適切行為（如：突然穿越快車道），而發生交通事故造成損害時，行為人基於上述信賴，可視為已盡注意義務，無須擔負過失責任。惟信賴原則於下列情形下，須受限制：(1)行為人自身已有違反交通法規之情形。(2)被害人係一般常識上無法期待其依交通法規而為行動者，例如：幼

註33：林東茂，〈信賴原則的適用範疇與界限〉，《東海法學研究》，第11期，1996年12月，頁129-136。

註34：余振華，《刑法深思、深思刑法》，元照，2005年9月，頁80。

註35：黃榮堅，《基礎刑法學（上）》，元照，2006年9月，頁243。

註36：最高法院88年度台上字第1852號行刑判決參照，《司法院公報》，第41卷9期，頁104-106。

兒、殘障人士、老人、聚集之人群或酒醉酩酊顯而易見之意識不清者。(3)被害人之違規行為係顯而易見，且行為人有充分之時間採取迴避之行動者。(4)於幼稚園或小學門口，尤其於上下學之時段上<sup>37</sup>。

在實務上，依最高法院判例意旨所持見解：「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<sup>38</sup>。」、「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，以防止危險之發生，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<sup>39</sup>。」亦即，**信賴原則之適用，應以自身並未違規為前提，且縱本身無違規情形，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，亦不得以信賴他方定能遵守交通規則，以免除自己之責任<sup>40</sup>**。又所謂遵守交通規則，不拘限於法律本身的規定，例如道路交通安全規則係依道路交通管理處罰條例第92條規定授權訂定，肇事人如有違反道路交通安全規則的規定，亦不得主張免責<sup>41</sup>。

在實務案例上，例如「加害人駕駛大型之聯結車在雙向四車道之內側車道行駛，已與道路交通安全規則第98條第1項第1款之規定有違，且未依限速行駛，以致發生交通事故，縱被害人對於交通事故之發生與有過失，加害人仍難主張信賴原則解免其過失責任<sup>42</sup>。」、「駕駛大貨車行經速限25公里號誌路段，竟以約50公里至60公里超速行駛，

註37：詹以勤，《刑法上信賴原則於個案中之適用》，國立政治大學法律學研究所碩士論文，2015年1月，頁37-40。

註38：最高法院74年台上字第4219號刑事判例。

註39：最高法院84年台上字第5360號刑事判例。

註40：最高法院88年度台上字第768號刑事判決參照。

註41：最高法院88年度台上字第7427號刑事判決：「道路交通安全規則係依道路交通管理處罰條例第92條規定訂定，對各種車輛之名稱予以釋義，且如何請領行車執照、駕駛執照，汽車裝載、車輛如何行進轉彎、車速若干？均有詳細規定，內容較道路交通管理處罰條例之條文多，範圍廣，俾供遵循，以維護道路交通，保護人車安全，自不能要求道路交通安全規則之內容拘限在道路交通管理處罰條例之原條文，蓋如僅限定處罰條例之文句，自無須訂立道路交通安全規則，上訴人以其聯結車迴轉在道路交通管理處罰條例第49條內並無處罰規定，主張可以迴轉，顯屬誤解道路交通安全規則之規範，用以保障人車安全之精神。原判已經認為林俊龍駕駛自小客車追撞上訴人之聯結車，固有過失，但上訴人在不能迴轉聯結車之地方迴轉，致發生車禍，自不能免其過失責任。」參照。

註42：最高法院88年度台上字第6549號刑事判決參照。

且未注意車前狀況，自難以『信賴原則』及『容許危險』原則為由免除其過失責任<sup>43</sup>。」

又如「被告是否依限制速率行駛？其於肇事前有無注意車前狀況？於兩車即將交會時，有無依規定保持會車之安全間隔？又死者縱係侵入被告之車道，被告如未違反上開交通安全規則，是否即有充足之時間及空間，可以採取適當之煞閃措施，以避免本件車禍之發生？凡此與被告應否負過失刑責，有重要關係之事項，原審均不加究明，僅以被告係在自己之車道內行駛，因死者之車輛侵入被告車道而肇事，即謂不論被告有無保持會車之安全距離，均與本件車禍之發生無關，又以被告是否超速行駛，僅屬違反行政規定之問題，而依信賴原則，認為不能證明被告有過失情節，率為有利於被告之論斷，難謂適法<sup>44</sup>。」，惟若被告所駕駛之救護車，係特種車，為緊急救護，達迅速救護或運送病人之目的，可能於執行任務時，伴隨程度不一之危險存在，在合理之範圍內，應係其他用路人所應容忍、承擔之風險。被告既係於執行任務中，縱有超過速限、闖紅燈之行為，亦為交通法規所特別容許，並未逾越社會所容許之界限<sup>45</sup>。

## 二、民事責任

就民事責任而言，依民法第184條規定：「因故意或過失，不法侵害他人之權利者，

負損害賠償責任。故意以背於善良風俗之方法，加損害於他人者亦同（第1項）。違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任。但能證明其行為無過失者，不在此限（第2項）。」至於損害賠償之具體內容，民法第192條至第196條則分別就侵害生命權之損害賠償、侵害身體健康之財產上損害賠償、侵害生命權之非財產上損害賠償、侵害身體健康名譽或自由之非財產上損害賠償，以及物之毀損之賠償方法，予以規範。

### （一）損害賠償請求權基礎

交通事故請求損害賠償時，如非循刑事附帶民事訴訟，而單獨提起民事訴訟者，一般而言是根據民法第184條以及第191條之2的規定，而此請求權基礎的請求時效，依據民法第197條的規定，原則上應於知悉加害人時起，兩年內向加害人請求賠償。如果超過了兩年，再去向加害人請求賠償時，加害人往往會依照民法第144條第1項規定，以時效完成而拒絕賠償之抗辯。

依國內學者通說，皆將侵權行為分為「一般侵權行為」與「特殊侵權行為」<sup>46</sup>。兩者之差異，概可視為責任之推定及轉換與構成責任行為主體之不同。交通事故被害人請求權基礎可立於「一般侵權行為」（即民法第184條），亦可依「特殊侵權行為」之規範請求（即民法第191條之2），蓋民法第184條及第191條之2因各具獨立請求權基礎，被害

註43：最高法院98年度台上字第1587號民事判決參照。

註44：最高法院88年度台上字第7404號刑事判決參照。

註45：最高法院104年度台上字第1447號刑事判決參照。

註46：鄭玉波著，陳榮隆修訂，《民法債編總論》，三民，2002年，頁163；孫森焱，《民法債編總論》著者自印，2004年，頁204。

人自得均主張之。惟一般侵權行為的責任主體為一般主體，依民法第191條之2，責任主體限於駕駛人，而其責任則採推定過失。但駕駛人若能舉證對於防止損害之發生，已盡相當注意者，則仍可免責。而民法第184條第2項，也同具過失推定之規定。故於車禍事件實務上，被害人亦常依該項條文主張；依民法第191條之2，責任客體限定於動力車輛，其適用範圍顯較民法第184條狹窄。

## （二）損害賠償責任成立基礎

交通事故以行為人之故意或過失，作為民事損害賠償責任成立基礎。故意與過失之意義，民法與刑法雖屬相同，但故意與過失之價值，刑法與民法則異，即在刑法上故意與過失異其價值（刑法第12條規定，以處罰故意為原則，處罰過失為例外），民法上故意與過失原則上同其價值（民法第184條規定，因故意過失不法侵害他人權利者，應負損害賠償責任）。蓋刑事責任係重視行為人之惡性，故以處罰故意（犯意）為原則，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<sup>47</sup>。

故意之意義民法上無明文規定，刑法第13條則有之，因而民法上之解釋，亦應同於刑法。按刑法第13條第1項規定：「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。」（學者稱為直接故意）；同條第2項規定：「行為人對於構成犯罪之事實，預見其發生而其發生並不違背其本意者，以故意論。」（學者稱為間接故意或未必故意），所以故意在侵權行為上，應解釋為：行為人對於構成侵權行為之事實，明知並有意使其發生；或預見其發生而其發生並不違背其本意者是。易言之，故意者乃明知其行為可生一定之結果，而竟有意為之之一種心理狀態<sup>48</sup>。

侵權行為之成立，除行為人具有故意或過失外，尚須不法行為與損害發生之間需具有因果關係，始得成立，此即過失責任主義。民法上過失，多數學者認為係指行為人雖非故意，按其情節應注意並能注意而不注意，或對於構成侵權行之事實，雖預見其能發生，而確信其不發生者而言<sup>49</sup>。此說認為過失概念，一如故意概念，強調不法行為人的內心意思<sup>50</sup>。另有學說強調過失概念之客觀化，認為過失的非難，或指「應注意而不注意」，或指「怠於為交易上所必要的注意」，均指行為人得預見其行為的侵害結果而未為避免而言<sup>51</sup>。亦即，對侵害結果的預見性及可避免性（或預防性），構成必要注意的條件<sup>52</sup>。

在刑事過失與民事過失的區辨上，學者間

註47：鄭玉波，《民法債編總論》，三民，7版，1978年7月，頁162。

註48：鄭玉波，同註47，頁114。

註49：孫森焱，《民法債編總論》，上冊，著者自印，修訂版，2002年2月，頁238-239。

註50：陳聰富，〈因果關係之判斷〉，收錄於臺北市政府法規會編印，《國家賠償理論與實務2003》，2003年4月，頁6。

註51：王澤鑑，《侵權行為》，第1冊，著者自印，1998年9月，頁294。

註52：陳聰富，同前註50，頁6。

一般認為，刑事過失與民事過失規範重心有異，但關於過失之定義仍援用刑法過失之概念，蓋因刑事重在行為人主觀惡性之非難，因此刑事犯罪上對於故意及過失的定義不僅明確且有相當多的理論探討，至於民事侵權則故意與過失同視，不加區分外，對於過失的定義亦欠缺如刑法第14條般之明文規定。就民事侵權行為之過失如何定義，乃援引刑法第14條規定，將過失區分為有認識過失與無認識過失的類別作定義<sup>53</sup>；另外，亦有學者雖未提及刑事過失與民事過失於規範目的的區別，但仍表示關於民事過失的定義係援引刑法之規定者<sup>54</sup>。

交通事故犯罪行為與民事侵權行為同為違法行為，但二者性質不同、目的亦異。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<sup>55</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<sup>56</sup>。刑事犯罪偵查過程中，以鑑定方式所得證據資料，在當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<sup>57</sup>。

### （三）損害賠償責任之內涵

交通事故責任成立後，被害人就其所生之損害，得請求加害人損害賠償。至於損害賠償之方法及範圍，我國民法債篇於債之標的設有「損害賠償之債」，為一般之規定，主要適用於債務不履行或其他損害賠償之債。關於損害賠償之範圍，應以填補所受損害及所失利益為限；而損害賠償之方法，則以回復原狀為原則，金錢賠償為例外。而侵權行為所發生之損害賠償，有其特殊性者，為使求償範圍及計算明確，民法則另有特別規定。因交通事故致被害人身體健康受傷害時，依民法規定可向加害人請求之財產上損害賠償（醫藥費、醫療用品費、看護費、交通費、住院期間伙食費、診斷書費、勞動能力喪失或減少之損害）及非財產上損害賠償（慰撫金）；致被害人死亡時，被害人家屬及支出相關費用之人，可向加害人請求財產上損害賠償（即被害人生前醫藥費用及殯葬費用、家屬扶養費等）及非財產上損害賠償（慰撫金）（民法第192條至第196條參照）。

法院通常在處理交通事故損害賠償的問

註53：史尚寬，《債法總論》，著者自印，1990年8月，頁103-104；鄭玉波，《民法債編總則》，三民，1990年9月，頁161-162；邱聰智，《新訂民法債編通則（上）》，著者自印，2000年9月，頁172；林誠二，《民法債編總論（上）》，著者自印，2000年9月，頁240-241。

註54：劉春堂，《判解民法債編通則》，三民，2000年1月，頁82。

註55：史尚寬，《債法總論》，著者自印，1990年8月，頁103-104。

註56：邱聰智，《新訂民法債編通則（上）》，著者自印，2000年9月，頁172；孫森焱，《新版民法債編總論（上）》，著者自印，2004年10月，頁241-244；黃立，《民法債編總論》，元照，修訂3版，2006年11月，修訂3版，頁261。

註57：吳家慶，〈論事故鑑定與過失認定〉，105年道路交通安全與執法研討會，2016年9月29日，頁84。

題，是先認定肇事者有無過失責任或肇事者與被害人之過失責任分擔之比例後，再依其過失責任定其賠償金額。論者有謂，保險業者對於「推撞<sup>58</sup>」或「追撞<sup>59</sup>」的保險理賠方式，對於「推撞」或「追撞」的保險理賠方式為<sup>60</sup>：

1. 「推撞」理賠方式：不論是本車的車頭或車尾，以及前車的車頭或車尾的損失「皆由後車負責賠償」
2. 「追撞」理賠方式：前車受損部分——由本車之任意第三人責任險賠償本車；車頭受損部分——由本車之車體險賠償，車尾受損部分——由後車之任意第三人責任險賠償；後車車頭受損部分——由本車之車體險賠償，車尾受損部分——由該後車之任意第三人責任險賠償；再後車車頭受損部分——由本車之車體險賠償。

### 三、行政責任

就行政責任而言，係指交通事故發生過程中，肇事人有違反道路交通管理處罰條例等法令之不當行為，科處行政罰的責任，有關行政責任的類型如下<sup>61</sup>：

- (一) **吊銷駕駛執照**：例如因酒醉或患病而肇事致人重傷或死亡者；撞傷正執行

交通勤務中之警察者；違反道路交通安全規則，因而致人死亡者；肇事致人受傷或死亡，不立即採取救護或其他必要措施，並向警察機關報告而逃逸等，依處罰條例規定應吊銷其駕駛執照。

- (二) **吊扣駕駛執照**：例如違反道路交通安全規則，因而肇事致人重傷者，依處罰條例規定應吊扣其駕駛執照3個月至6個月。
- (三) **吊扣汽車牌照**：例如汽車依本條例規定記違規紀錄於3個月內共達3次以上者，吊扣其汽車牌照1個月。
- (四) **罰鍰**：汽車駕駛人肇事如有違反處罰條例之行為，應依法科處罰鍰。
- (五) **記點**：汽車駕駛人駕駛汽車違反道路交通安全規則，因而肇事致人受傷者，記違規點數3點，另汽車駕駛人肇事，如有違反道路交通管理處罰條例第63條第1項所列條款之一者（例如違反道路管制使用、超車、超速、違規攬客、違規行駛、違規轉彎或變換車道、不服從交通指揮等），除依原條款處罰鍰外，並予記點。汽車駕駛人在6個月內違規記點共達6點以上者，

註58：【推撞】：係指本車已煞住車，處於停止狀態，而被尾隨的車輛「推撞」，進而本車再撞及到前車。

註59：【追撞】：係指各車皆為行進中，處於非停止狀態，因本車煞車不及「追撞」到前車，而本車車尾又遭後車撞及。

註60：聯晟法網，〈發生車輛交通意外「推撞」和「追撞」的有何不同？〉，  
<http://www.rclaw.com.tw/SwTextDetail.asp?Gid=2843>，瀏覽日期：2017/6/9。

註61：臺北市政府警察局交通警察大隊，〈事故所引發的法律問題—行政責任〉，  
<http://tcgwww.taipei.gov.tw/ct.asp?xItem=75118&ctNode=7548&mp=108191>，瀏覽日期：2017/6/11。

吊扣其駕駛執照1個月；1年內經吊扣駕駛執照2次，再違規應記點時，吊銷其駕駛執照（同條第2項）。

**(六) 講習：**汽車駕駛人駕車違規肇事，致受吊扣駕照處分或記點者，應施以定期講習。

在行政刑罰中，行政機關不能因犯罪行為規定在其行政主管業務有關之行政法中，而逕行依法處罰。因為，行政刑罰所規定處罰的犯罪行為，僅是立法技術上或立法體例上，規定在主刑法法典以外之法律中，而與主刑法法典所規定處罰之犯罪行為，在形式上有所不同而已，其在行為本質上或在法律效果或定罪科刑之法定程序上，均無不同之處。故附屬在主刑法法典以外之行政刑罰所規定處罰之犯罪行為，其本質上亦屬刑事不法行為，對於此等本質上亦屬刑事不法的犯罪行為之處罰。「行政罰與刑罰競合」時，應依「刑事程序優先原則」處理，行政罰法第26條著有規定，其重點在於「一行為」符合犯罪構成要件，使行政罰成為刑罰之補充，即優先適用刑法處罰。交通法規雖然大部分是行政上處罰行為都與實害發生無關，出自行政管制的考量。惟在行政管理中也有接近法益陷於危險狀態與實害時點的措施，如車輛行駛時的駕駛違規行為，即應審酌汽車駕駛人對於防止危險發生之相關交通法令之規定，有無遵守，並盡相當之注意義務，以防止危險之發生。

交通事故案件「行政罰」之處罰，有無「一行為不二罰原則」之適用，而應依「刑罰優先原則」處理？有爭議者，乃道路交通管理處罰條例第10條規定：「車輛所有人、駕駛人、行人、道路障礙者，違反道路交通管理，依法應負刑事責任者，除依本條例規定處罰外，分別移送該管地方法院檢察處、地方法院少年法庭或軍事機關處理。」採行政罰與刑事罰併罰，與行政罰法第26條規定不同，可否認為係屬行政罰法第1條但書所定之「特別規定」，涉及「其他法律得否明文規定排除行政罰法第26條規定，而認為係屬行政罰法第1條但書所定之特別規定」之問題<sup>62</sup>。

論者有謂，道路交通管理處罰條例第35條1項第1款規定，汽車駕駛人駕駛汽車經測試檢定「酒精濃度超過規定標準」者，科處罰鍰及吊照等行政罰；酒測值超過更高標準，致有刑法「不能安全駕駛」情形者，則依刑法論處，此時，即有「刑罰優先原則」之適用，先依刑事法律處罰之，然酒駕行為應處以其他種類行政罰部分亦得裁處之。如採罰金刑部分，則應另考量第35條第8項規定，於刑事裁判確定處以罰金低於第92條第4項所訂最低罰鍰基準規定之情形下，應依裁決繳納不足最低罰鍰之部分。罰鍰、罰金等財產罰或財產刑以外之處分，如吊扣、吊銷駕駛執照等，其處分目的與內容係在剝奪或消滅駕駛人之資格、權利，應認有他管制之目的，在刑罰之外得予併罰<sup>63</sup>。

註62：法務部行政罰法諮詢小組第4次會議會議結論參照，《行政罰法解釋及諮詢小組會議紀錄彙編》，2013年7月，頁362-363。

註63：楊信毅、戴東盛、黃昶斌，〈酒後駕車行為之處罰〉，《交通學報》，第13卷第1期，2013年5月，頁81。

#### 四、車主將車輛借給無照之人駕駛肇事之法律責任

車主將車輛借給無照之人駕駛肇事，就刑事責任而言，應由駕駛人負責應無疑問，駕駛人應賠償因此所生之損害。至於車主（直接占有人），若借用人無駕照並不善於駕車，車主仍借予車輛致肇事，車主應否負法律責任，則須進一步探討。

民法第191條之2民國88年4月21日修正時，原修正草案，提案機關以，車輛之駕駛人如非車輛之占有人，該占有人應與駕駛人負連帶責任，以保障被害人之權益。惟如占有人於防止損害之發生，已盡相當之注意，或駕駛人係違反占有人之意思，擅自使用車輛例如未得車輛所有人之允許，擅自駕駛、或利用所有人之鑰匙掛在車上之機會，擅自駕駛等情形是，自不應由占有人負責，以緩和占有之責任。並將上開事項列入增訂民法第191條之2第2項「前項情形，駕駛人非車輛之占有人者，其占有人應與駕駛人負連帶賠償責任。但占有人於防止損害之發生，已盡相當之注意，或駕駛人係違反占有之意思而為車輛之使用者，不在此限。」草案中。惟立法院審查會審查意見：「車輛肇事後，使占有人與駕駛人負連帶責任，對被害人固有加強保護之作用，然對車輛占有人無法監督之意外事故，亦有令其負責之虞，故第2項暫時保留，不予增訂，以免對社會結構產生重大衝擊，或是對借車讓人使用的感情交流活

動產生巨大變化<sup>64</sup>。」

依道路交通管理處罰條例第21條第1項規定：「汽車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣6,000元以上12,000元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：一、未領有駕駛執照駕駛小型車或機車。二、領有機車駕駛執照，駕駛小型車。三、使用偽造、變造或贗領之駕駛執照駕駛小型車或機車。四、駕駛執照業經吊銷、註銷仍駕駛小型車或機車。五、駕駛執照吊扣期間駕駛小型車或機車。」同條第5項規定：「汽車所有人允許第1項第1款至第5款之違規駕駛人駕駛其汽車者，除依第1項規定之罰鍰處罰外，並記該汽車違規紀錄1次。但如其已善盡查證駕駛人駕駛執照資格之注意，或縱加以相當注意而仍不免發生違規者，不在此限。」，此係車主借車給無照駕駛之人所應負行政責任之規定。

車主借車給無照之人駕駛因而肇事，如無法舉證已盡查證義務可能因而導致須對被害人負一定之損害賠償責任。最高法院67年台上字第2111號判例謂：「車主明知加害人張某未領有駕駛執照，仍將該小客車交其駕駛，顯違道路交通管理處罰條例第21條第1項第1款、第28條<sup>65</sup>之規定，亦即違反保護他人之法律，應推定其有過失。」，亦即，車主明知駕駛人並未考領機車駕駛執照，竟任其騎用所有之機車以致肇事，違反道路交通管理處罰條例所為保護他人之法律規定，應推定其有過失，而與駕駛人駕駛機車之過失，

註64：《立法院公報》，第88卷第13期，頁278-280。

註65：道路交通管理處罰條例第28條原規定之精神已改列於第21條第5項規定，故94年12月28日修正時刪除本條規定。

同為事故發生之共同原因，應構成共同侵權行為<sup>66</sup>。

論者有謂，於汽車所有人，明知借用人未領有駕駛執照，仍將該汽車交予他人行駛，應推定汽車所有人具有過失，然法院實務上往往會產生爭執之點在於，因明知是一個主觀上的意圖，縱假設汽車所有人確知借用人無駕駛執照，被害人往往難以證明汽車所有人確實有明知之情事<sup>67</sup>。惟最高法院96年度台上字第538號判決意旨謂：「按汽車所有人明知加害人未領有駕駛執照或使用註銷之駕駛執照，仍將該小客車交其駕駛，顯違道路交通管理處罰條例…之規定，亦即違反保護他人之法律，應推定其有過失。…且按『當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任。但法律別有規定，或依其情形顯失公平者，不在此限。』，民事訴訟法第277條定有明文。該條89年2月間修正理由即指出關於『交通事故』等事件，如嚴守該條本文所定之原則，難免產生不公平之結果，使被害人無從獲得應有之救濟，有違正義原則。倘車主並未就其非屬明知加害人之駕照有經吊銷及加害人無駕照乙節提出相關證據供核，是否不應斟酌該法條但書之規定而認車主非無過失，即值研求。」，依上開判決意

旨，車主未就其非屬明知加害人之駕照有經吊銷及加害人無駕照乙節提出相關證據供核，無法舉證已盡查證義務，車主與駕駛人應負連帶賠償責任。

## 五、小結

交通事故處理之重心在於證據之合法蒐集與整理，而交通事故影響當事人權益，警察處理交通事故需有專業倫理道德與處理交通事故使命感，確實依刑事訴訟法定程序公平公正處理，正確舉證舉發違規，以客觀態度科學方法蒐集證據，慎重考慮證據之證據能力與證明力，提供鑑定作業參考，而交通事故鑑定亦宜從鑑定資料正確性與鑑定方法科學化以及再驗證性著手，提供客觀公正之鑑定報告，而有效解決交通事故之紛爭<sup>68</sup>。

交通事故過失傷害罪，係屬告訴乃論之罪，固可因和解而放棄告訴或撤回告訴（刑事訴訟法第238條），同時終結民、刑事糾紛，但若係非告訴乃論之罪，則刑事程序仍將進行，但法院得依刑法第57條之「科刑輕重應審酌之事項」規定，審酌肇事者業已知錯和解之情形判定。犯罪行為人之品行、犯罪後之態度等等事由，對於非告訴乃論罪部分，減輕肇事者之刑事責任。同時，此際肇

註66：最高法院80年度台上字第2885號判決參照，《最高法院民事裁判書彙編》，第6期，頁207-212；同旨：臺灣高等法院暨所屬法院97.11.12—97年法律座談會研討結果。

註67：陳怡成，〈借車給無照之人是否有查證之責任〉，<http://yclawchen.pixnet.net/blog/post/359068865-%E5%80%9F%E8%BB%8A%E7%B5%A6%E7%84%A1%E9%A7%95%E7%85%A7%E4%B9%8B%E4%BA%BA%E6%98%AF%E5%90%A6%E6%9C%89%E6%9F%A5%E8%AD%89%E4%B9%8B%E8%B2%AC%E4%BB%BB>，瀏覽日期，2017/6/5。

註68：施俊堯，〈交通事故處理與鑑定之司法程序—有證據能力與證明力之警察交通事故處理與鑑定報告〉，93年道路交通安全與執法國際研討會，2004年9月，頁18。

事者獲得檢察官緩起訴或法官判決易科罰金或緩刑之機會也會提高。和解的目的在於解決紛爭、減少提出訴訟之社會成本，並將雙方的損害降低至最小的程度，肇事者再與受害者成立和解契約時，肇事者答應給予受害人一定數額的賠償金錢，而受害人則同意不提起刑事訴訟或民事訴訟。因此，如果受害者已經提出告訴乃論罪之刑事告訴，則可在達成和解後，向法院撤回訴訟，訴訟一經撤回，不得再行告訴，故刑事程序即告終結<sup>69</sup>。

交通事故引發的「民事責任」係指交通事

故發生過程中，肇事人有不當的肇事行為致生損害時，所必須擔負民事上的損害賠償責任。倘若肇事人無故意或過失，則無賠償責任。車禍案件，只要被害人受傷，被告有過失，成立過失傷害的可能性就很高，兩造對於損害賠償如果能夠成立和解或調解，民事程序就終結，刑事程序也通常撤回，整件事情就結束。但是多半和解或調解條件不能達成共識，被害人勢須提起民事訴訟以求就濟，否則無法獲得賠償，通常被害人會在刑事程序起訴以後提附帶民事訴訟。（待續）

註69：聯晟法網，〈和解對刑事責任有何影響？〉

<http://www.rclaw.com.tw/SwTextDetail.asp?Gid=4403>，瀏覽日期：2017/6/10。