

調解委員會專欄

從案例『支線道/交岔路口發生交通事故』之肇事責任『鑑定』結果，檢視『鑑定』疑義！（下）

文 / 陳信傑 整理

小客車駕駛人的問題：

鑑定意見謂小客車駕駛人行經無號誌交岔路口，未減速慢行、未注意車前狀況、超車不當，為肇事原因。可見小客車駕駛人的違規行為有三，相較於機車駕駛人的無照駕駛與支線道車未讓幹線道車先行，還要除去無照駕駛單純的違規外，只剩下「支道車未讓幹道車」一個來得嚴重，顯然吾人可以看出學者的鑑定（因學者的人數佔全部委員的三分之二，而鑑定意見又係採取多數決，所以嚴格地說，形式上有學者專家，但實質上的鑑定意見仍為多數學者的意見）是以違規事實的多寡來認定的，同時還有下列兩個問題未予考量，即第一、這種違規在形式條件上能否成立的問題。第二、具備形式條件的違規行為是否也具備實質條件的問題，因

為如果僅具備形式條件而沒有其具備實質條件，這就會有「白馬非馬」的問題，在鑑定工作中，這種「白馬非黑馬」或「花非花、霧非霧」的情形很多，鑑定人如果不知如何拿捏，就如同本案例一樣，連彼此的關係都沒有確定，把權利義務擺在一邊，形式上的鑑定，實質上則非鑑定。分述如次：

一、未減速慢行的問題：

鑑定意見謂L君駕駛小客車行經無號誌交岔路口未減速慢行，但未說明具體的事證及理由，顯然理由不備，惟從現場圖所顯示的狀況觀察，小客車與機車接觸後，在沒有煞車痕的情形下即能於交岔路口中心處將車煞停，應可證明小客車當時之車速已達減速慢行之要求，按車輛在行進中，當遇有緊急狀況必須將車煞停時，在三年以上的乾燥柏

油路面上二十公里的煞車痕為二·二公尺，由於交通部頒發的「汽車煞車距離、行車速度及道路摩擦係數對照表」中是以二十公里的時速為起點，因此，吾人可以斷言，在沒有煞車痕之狀況下即能將車煞停之速度，如果還說「未減速慢行」，這樣的指控是沒有理由的，再者，縱然是「未減速慢行」，那也是屬於行政罰的範圍，因為它沒有侵犯到支道車參與交通行為的權利，參照最高法院七十九年台上字第三五四三號判決要旨，這種「未減速慢行」縱然是事實，也是「構成要件之本身」，它還要經由刑罰法規之解釋，並賦予法律之評價而為取捨，質言之，它是應該捨棄的。

二、未注意車前狀況的問題：

幹道車（小客車）與支道車（機車）的關係，並非前、後車的關係，事實極為明顯，這也是「交通倫理」的問題，是不能隨便忽略的；至於兩車接觸時的「車前」，那是突然的「車前」，幹道車在行進中必然有車速，當駕駛人發現支道車未停讓而須採取緊急措施以避免危險發生時，必然還要經過「反應」與「煞車」的程序，這兩個程序實際距離撞擊點至少也有幾公尺，也就是說在距撞擊點的幾公尺前，幹道車駕駛已為必要之注意了，學者專家用亂打高空的方式認為幹道車駕駛人「未注意車前狀況」，顯然是毫無理由的。

三、超車不當的問題：

學者在「鑑定分析」中謂：『小客車駕駛人陳述「肇事時因我車行向右前方有一部貨車，致我車微往左側偏移行駛而肇事」；

研析認為偏移行駛應屬超車行為，且於對向車道與重機車發生撞擊，明顯違反道路交通安全規則第一百零一條：「汽車超車及讓車規定」，即行經交岔路口不得超車……』。在這裡，鑑定人應該有下列兩種考量，即第一、小客車是不是超車？第二、如果是超車，它又與機車（支道車）發生什麼關聯？

先說是不是超車，由於小客車駕駛人自承：「肇事時因我車行左前方有一部貨車，致我車微往左側偏移行駛而肇事」，鑑定人應究明的是該貨車是否為大貨車？又是否為行進中或停止間，假定是一輛大貨車停在該處，又是否妨害小客車同行？因目前亂停車的情形非常嚴重，假定是該貨車跨越快慢車道停車，則該小客車即非超車，如果再依小客車肇事後停止之位置與車後無煞車痕之狀況觀察，假定小客車當時係超車，則其車速必快，車速快的結果是當其煞停時必會有相當長度之煞車痕，但事實不然，因小客車並無煞車痕，說明小客車並非超車。（至少應有疑義，基於罪證有疑，利於被告之原則，鑑定人在這方面顯然欠考量）。

次說雙方的互動關係，既然機車是支線道車，它的適法行為是「暫停讓」小客車（幹道車）優先通行，二者之間一靜一動，又雙方之行為已失其聯絡，可見小客車的「超車」並不妨害機車正當的交通行為，而是一種單純的違規行為，即使行政違規與肇事責任應分別認定，始為得當。這也是小客車的「超車」事實，應經由刑罰法規之解釋，賦予法律之評價而為取捨的考量。

機車駕駛人的問題：

鑑定意見將機車駕駛人的侵權行為列為肇事次因，覆議結果雖然將之與小客車的違規行為（假如有的話）列為同為肇事原因，無論如何，都是與原則有違背的，因支道車有暫停讓幹道車先行的義務，從大是大非的立場立論，只要支道車依規定停讓，事故就不會發生，以下種種可供參考。

一、最高法院五十一年台上字第七十六號判決：三輪貨車行駛支線道，應讓幹道上行駛之大貨車先行，支線道車於幹線道車尚未完全駛過十字路口時，即貿然前進，與幹線道車相撞，幹線道上行駛之大貨車無過失。

二、交通部路政司六十八年十一月十九日路台監字第九〇九三號函：「……凡行駛支線道（包括巷道在內）之車輛，於駛近幹道或將駛出支線道（巷道）時，不論其前方為交岔路口或丁字型路口，均應減速慢行，並讓幹道車先行，如駕駛人未嚴格遵守此項規定而肇生事端，在常情下，應處罰行駛支線道（巷道）車輛駕駛人，至於行駛幹線道車輛駕駛人是否應負何項責任，需視各個實際情況而定，難以一概而論。

三、交通部路政司六十九年八月二十一日路台（六九）監字第〇六七二六號函「……支線道車行至無號誌及無交通警察指揮之交岔路口，必須暫停讓幹道上車輛優先通行，認為安全時，方得轉彎進入幹道或直行穿越幹道，並無幹道車距交岔路口在五〇或一〇〇公尺外，支線道車即可免讓其優先通行之規定。本案大貨車以時速二〇公里，由支線道直行穿越幹道，既與機車相撞，顯未暫停讓幹道車先行」。

結語：

由以上的案例說明可以了解，本案所謂「鑑定」，其實不是鑑定，所謂學者，其實只是學者而非鑑定人，不可思議的是，法院竟予採信，這就難怪當事人之權益會受到損害，司法的公信要受到斷喪產生民怨。現實生活中有許多事，非你、我所能獨力掌握決定，本案例中對『鑑定』的存義，或有無奈不平與民怨，那如何消弭，最簡單方法就是，不要讓交通事故發生，不用去『鑑定』啦。最後敬祝大家行車平安、用路平安。

