

守法駕駛車輛卻發生車禍，為什麼因為沒有盡到注意義務，而要負刑責？

文:紀岳良（認證法律人）· 車·交通· 2022-11-29

案例

A結束夜市擺攤，在半夜裡開著小發財車，在速限內順向沿著蜿蜒的陽金公路前行，一路寂靜無聲，薄霧綿延；突然，A眼前一閃，強光伴隨著刺耳的刮地聲，A急踩煞車，車頭立刻傳來強烈衝擊聲。A下車察看，發覺是B騎乘普通重型機車，失控摔車穿越車道撞擊到A的車底，B因僅戴瓜皮帽，劇烈碰撞下腦漿四溢當場死亡。

B的家人聞後哀傷不已，認為一切都是A害的，堅持追究到底。半年後，行車事故鑑定委員會認為A沒有違反交通規則無過失，但承辦檢察官以A「應注意能注意而未注意」車前狀況並閃避，認為A有過失，因此以過失致死起訴A。

A很疑惑，自己沒有違反交通規則，也立即踩煞車，為什麼還有罪？

本文

一、遵守交通規則而發生車禍，仍可能有刑事過失責任（見圖1）



Q

為什麼按照交通規則駕駛，還是有可能成立刑法上的過失犯呢？

A

行駛在路上，除了要遵守交通規則，還必須遵守「注意義務」。注意義務包含各種法規的注意規則，有時會比較抽象。例如：道路交通安全規則 § 94 III 要求駕駛人注意車前狀況，即使沒有違反交通規則，但若不夠注意車前狀況，一樣可能觸犯刑法的過失傷害或過失致死罪。至於「未注意車前狀況」、「能閃避卻沒閃避」這些情況，必須由檢察官舉證，而非要求被告證明自己有盡可能注意了。

法律百科
Legispedia

圖1 為什麼按照交通規則駕駛，還是有可能成立刑法上的過失犯呢？

資料來源：紀岳良 / 繪圖：Yen

刑法第14條第1項^[1]規定「……按其情節應注意，並能注意，而不注意者，為過失」，意思指當人們在做任何事時，都需要注意行為時有沒有可能去損害會或傷害他人，法律用語叫做「注意義務」。

那到底怎麼判斷人們做特定行為有沒有盡到「注意義務」，因此要負過失責任呢？最通常的就是去看散落在各個法規的注意規則，具體指出在特定情況下，人們應該遵守哪些事情；反之，如果沒有遵守並造成他人損傷，可能就有相對應的刑事責任。對於汽車駕駛人來說，諸如道路交通安全規則對「速限^[2]」、「遵守號誌^[3]」等規定，文字上具有明確的數字或是情況可以判斷。

但有些注意義務的規範，並不具體或甚至不成文^[4]，所以縱使看起來沒有違反行政法規（如道路交通安全規則），也沒對應的行政罰則，仍然可能因為屬於刑法上「未注意」而有過失；換句話說，這也是一種違規，只是難以具體特定，看來只是一種告誡，所以一般人不會認為這是一種規定，就如同下段所提的道路交通安全規則第94條第3項^[5]，就是最典型的例子。

二、遵守交通規則行車，仍有義務注意避免車禍的發生

我們可以試著想想，假設不違反交通安全規則就等同於無過失，順著這個想法，那我們可以接受駕駛人「閉著眼睛，按照速限及號誌行車」或者「按照速限及號誌行車，遠遠的看到前方有人逆向走來，不立即閃躲，卻依然慢條斯理的駕駛以致閃避不及撞上對方嗎？」，這兩種情況，相信大部分的人直覺難以接受，內心大概會

想：「有能力避免，為什麼不避免」。

因此道路交通安全規則第94條第3項，就抽象規定駕駛人要注意車前狀況，也要隨時避免事故的發生。所以如果車禍發生後，檢察官認為沒有違反交通安全規則的一方，在車禍發生前，其實還是疏忽注意車前狀況或者不盡力避免事故發生，就可能以刑法過失傷害或致死^[6]而起訴行為人。

三、檢察官應具體證明有未盡注意義務的情況，而非由被告舉證自己已盡注意義務

車禍經鑑定沒有過失的一方，通常會被另一方爭執「沒有注意車前狀況」，不過鑑定意見書並不當然拘束檢察官或法官的認定，檢察官或法官仍可以參考其他證據後而認為構成過失而起訴或做有罪判決^[7]。

但無論如何，每個刑事案件中，車禍一方是否有「未注意車前狀況」或「能閃避卻沒閃避」的情況，依無罪推定原則，都必須由檢察官加以詳細舉證，檢察官不能空泛推論，而反過來要求被告要證明自己已經盡可能注意了^[8]。

四、A應促使法院命檢察官證明A怎麼未盡「注意義務」，並說明自己不可能有時間閃避

回到本案，檢察官在起訴時就需要充分證明A「未注意車前狀況」，若無法提出充分證據，且檢察官在審理中未提出其他證明，法院依無罪推定原則，即應為無罪判決；而同時A也可以積極提出有利自己的論理，說服法官心證認為他／她在這樣的情況下是無可避免車禍發生的。

另外，有時候如果一方違規，但該違規行為和對方受傷無關，也不一定有罪^[9]。例如案例中假設A有超速，但如果法院認為就算A按照速限行使，仍然會發生一樣的狀況，此時A的超速行為和B死亡的結果無關，因此A仍然無罪。

註腳

[1] 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。」

[2] 道路交通安全規則第93條：「

I 行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，應依下列規定：

一、行車時速不得超過五十公里。但在未劃設車道線、行車分向線或分向限制線之道路，或設有快慢車道分隔線之慢車道，時速不得超過四十公里。

二、行經設有彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、學校、醫院標誌之路段、道路施工路段、泥濘或積水道路、無號誌之交岔路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，均應減速慢行，作隨時停車之準備。

三、應依減速慢行之標誌、標線或號誌指示行駛。

II 消防車、救護車、警備車、工程救險車及毒性化學物質災害事故應變車執行任務時，得不受前項行車速度之限制，且於開啟警示燈及警鳴器執行緊急任務時，得不受標誌、標線及號誌指示之限制。」

[3] 例如道路交通安全規則第102條第1項第1款：「汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：

一、應遵守燈光號誌或交通指揮人員之指揮，遇有交通指揮人員指揮與燈光號誌並用時，以交通指揮人員之指揮為準。」

[4] 例如[最高法院107年度台上字第3398號刑事判決](#)提到：「轉彎車之汽車駕駛人，除應依相關道路交通安全規則為一般之注意外，尚有依實際情況而適時採取必要安全措施，以避免發生危險之特別注意義務，其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，謹慎採取適當之處置，而對於不可知之對方違規行為原則上並無預防之義務；惟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下，仍有以一定之行為以避免危險發生之義務與責任。因此，關於他人之違規事實如已明顯可見，若當時尚有充足時間可採取適當之安全措施以避免發生交通事故之危險者，汽車駕駛人仍有適時採取必要之安全措施，以避免發生危險之特別義務，尚不得以上開信賴原則為由而免除其過失責任，否則道路交通安全即有明顯漏洞而難以確保行車安全。」

[5] [道路交通安全法規則第94條](#)第3項：「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」

[6] 過失傷害規定在[刑法第284條](#)：「因過失傷害人者，處一年以下有期徒刑、拘役或十萬元以下罰金；致重傷者，處三年以下有期徒刑、拘役或三十萬元以下罰金。」

而過失致死規定在[刑法第276條](#)：「因過失致人於死者，處五年以下有期徒刑、拘役或五十萬元以下罰金。」

[7] 例如在[臺灣高等法院108年度交上易字第133號刑事判決](#)、[臺灣高等法院107年度交上易字第374號刑事判決](#)，雖然各自的鑑定意見認為被告無肇事因素，不過法官考量其他未盡注意義務的情況後，最後並未採取行車事故鑑定委員會的鑑定意見。

[8] 依作者律師執業經驗，檢察官或法院不明確的指無過失的被告「未注意車前狀況」而予以起訴或者判罪，並不罕見，推測與臺灣民情重情理（死者為大）的倫理關係有關，而間接使的司法實務在面對車禍重傷或死亡時，對於違反「注意義務」標準趨向寬鬆，而使重傷或死亡一方取得相當賠償，或許有其考量存在。但在強制汽車責任保險上路20多年後，不論是否的確有過失，死傷的一方都可獲得保險填補（[強制汽車責任保險法第7條](#)），這種情理的立場基準就不存在，故仍應回歸無罪推定原則，原則上要認定無過失的一方有注意車前狀況，而非動輒要被告舉證自己有盡注意義務。

[9] 例如[臺灣高等法院臺中分院98年度交上易字第1773號刑事判決](#)的情況。

延伸閱讀

紀岳良（2019），《死者為大？無違規肇事卻遭起訴，被放大的「未注意車前狀況」》。

標籤

🔖 車禍，應注意並能注意而不注意，過失致死，過失，注意義務