

裁判選輯及評釋：民事

楊岡儒*

【裁判字號】臺灣高等法院106年度再易字第14號

【裁判日期】民國106年09月05日

【裁判案由】侵權行為損害賠償再審之訴

【裁判要旨】

「再審原告提出96年9月26日通聯調閱查詢單（即再證5號，見本院卷第19頁）、中正二分局106年4月17日函覆關於徐O榮之系爭報案紀錄（見本院卷第95頁），主張為新證物提起本件再審之訴，考諸系爭報案紀錄為系爭事故發生時，經該案證人徐O榮持用門號0000000000號行動電話於96年9月26日17時55分16秒許撥打110報案所留存，前開通聯調閱查詢表及系爭報案紀錄，應為前訴訟程序事實審之言詞辯論終結前已存在，但於原

確定判決之訴訟審理中，並未調得（見外放本院再字影卷第96頁），再審原告不知有此，致未經斟酌，現始知之之新證物。且再審原告持用之行動電話門號為0000000000（見外放北院影卷第26頁），依前開通聯調閱查詢表所載，再審原告所持用，號碼為0000000000之行動電話，於96年4月26日之3通發話地點皆在系爭黃昏市場周圍即新北市○○區○○路0000號10樓之1之基地台¹，自難排除再審原告於事發當時人在系爭黃昏市場之事實；再依系爭報案紀錄所載，肇事之車牌號碼與再審原告使用之000-000號車牌不符，堪認此2項證物若經斟酌，再審原告可受較有利之裁判，原確定判決未經斟酌該2項證物，再審原告主張原確定判決有民事訴訟法

* 本文作者係執業律師，全國律師聯合會編輯委員會副主任委員

註1：請從該段「裁判要旨內容觀察」，懇請審慎思考，為何本案刑事案件會判刑定讞？誠然，通聯記錄無法判斷「被告確實所在地點」或「現實中（具體）駕車狀況」，但事證若有疑義，當事人頻頻喊冤，恰如先前新聞載「男被控行竊蒙冤自殺身亡，監院彈劾警察、檢察官」（新聞內容節錄：「高鳳仙指出，調查結果發現，案發當晚陳O國其實是在附近另外一家統一超商購物，兩家便利商店監視畫面顯示，陳O國與在全家便利商店行竊者都戴著鴨舌帽，但帽子顏色明顯不同，陳與竊嫌走路的樣子也不一樣，而且全家便利商店旁的路口監視器畫面也無法證明就是陳O國，更重要的是，陳O國有很堅實的不在場證明，也就是在統一超商的購物發票。」網址：

<https://news.ltn.com.tw/news/politics/breakingnews/2451993>；最後記錄日期：2021.4.15）當檢方或法院查案審理明顯有疏漏時，人民面對冤屈每每要以「生命或自殺抗陳」，這是多麼悲哀？

同樣的，「檢金門高梁紙箱挨告偷竊 失主抱歉害被告喝鹽酸亡」依照新聞載：對此，高雄地檢署調出開庭錄音自清，當時檢察官並沒有說「如果不認罪，就不能走出法院」等字句，承辦檢察官獲知尤男死訊後，難過到哭紅雙眼，而雄檢對此則深表遺憾。

網址：<https://www.ettoday.net/news/20120926/107578.htm>；最後記錄日期：2021.4.15）；總不能總要讓人民充滿冤屈，需要用生命來抗陳。然後才假惺惺的說依法辦案？

本件張月英女士案：「歷經警方、檢方、法院審理」，見微知著，以本案觀察，冤假錯案怎堪？

第496條第1項第13款之再審事由，核屬有據。」

【評釋】

壹、先從一則新聞談起

「記錯車號遭冤判獲平反，婦人訴請警察局國賠²」，新聞內容是這樣的（節錄）：
 「（2020/07/14）賣彩券的八旬朱姓老婦13年前被機車撞傷，騎士肇事後逃逸，朱婦報警時卻錯報車牌，將車號「DMX」報成「DNX」，害婦人張月英遭判刑定讞，幸獲改判無罪確定，另獲刑事補償54萬餘元。張婦另因健康與名譽權受損害，今年再向北市警局中正二分局求償60萬元。台北地院下午首度開庭。…本案源於2007年9月26日傍晚6時許，朱婦在北市汀州路三段巷口遭輕型機車撞倒在地，左肩與下背部挫傷，她報案時卻將『M』說成『N』，警方循線找上車主張月英，將案發時正在永和黃昏市場賣襪子的張月英移送法辦；**北檢依過失傷害、肇事逃逸罪起訴張婦。**」重點來了：「**張月英一、二審皆被依傷害罪判拘役50天、肇逃罪判刑6月，共可易科罰金23萬3000元定讞。**」

「提起再審有多麼困難？」

這是實務上普遍的認知，且本件判刑只是

「傷害罪判拘役50天、肇逃罪判刑6月，可易科罰金23萬」不是麼？實務上如果您是該案被告。天大的冤枉，會不會就算了呢？何況本案中的被告張女士只是在黃昏市場擺攤的小販，能獨自面對警方、檢方、法官？確實該案過程中有律師熱心協助，但主要還是要靠張女士自立自強，乃至申冤無門。

「真的有冤屈！人不是我撞的。檢察官起訴我、法院判我有罪，我該怎麼辦？」這是張女是的心聲，足足折磨了她十幾年。

貳、政院修惡法？「無過失」致人傷害「逃逸」可判刑？

行政院日前（2021/4/8）針對刑法第185之4條肇事逃逸罪提出重大修正草案，法務部強調該修法草案經行政院縝密審查研究後提出。或許其立意良善，但細思極恐，該草案對於實務審判運作或人權之危害甚深，當深以為戒！該草案參考大法官釋字777號內容，將實務上「肇事³」的定義，明白的定義為「駕駛動力交通工具發生交通事故」（將現行「肇事」修正為「發生交通事故」）；這點值得稱許。惟然，請仔細看以下這段修法草案內容：「駕駛動力交通工具發生交通事故，**無過失致人傷害而逃逸者**，處1年以下有

註2：請參閱自由時報：

<https://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/3228104>；最後記錄日期：2021.4.15。截自本文完稿為止（2021.4.20）經檢索司法院法學檢索系統，並無該案國賠之一審判決。

註3：法務部版修法理由認為：「二、為使傷者於發生交通事故之初能獲即時救護，並避免死傷擴大，縱使行為人駕駛動力交通工具發生交通事故致人死傷係無過失，其逃逸者，亦應為本條處罰範圍，以維護交通安全，爰依上開解釋意旨，將現行『肇事』規定修正為『發生交通事故』並列為第一項，以臻明確。」

期徒刑、拘役或10萬元以下罰金；」同樣的，草案中規定：無過失致人重傷或致人死傷而**逃逸**者，分別處2年或3年以下有期徒刑等。

重點來了！該條條文草案為：「**無過失**致人傷害、重傷、死傷而『**逃逸**？』」縱然立法理由寫的洋洋灑灑，我們絕對肯定其原始立法目的在於「避免肇事逃逸所產生的風險或危害」，其目的在於杜防因交通意外發生後的危害或來不及救助所產生的遺憾，但「因無過失所生的交通意外」，請注意「怎能恣意判斷是否逃逸？」當然，**以上修法草案的規範在於「逃逸」這個行為**，這點不難理解。

智者以論而明，談談實務上面對的困難吧？當發生車禍的瞬間是「無過失」，通常最常見是「行駛中的（輕微）擦撞」，**駕駛人顯然主觀上欠缺主觀認知**，接下來的「**客觀行為**」常態有極高之或然率是「**駕駛交通工具（逕自）離去**」，請問：「這是駕駛動力交通工具發生交通事故，無過失致人傷害

而『逃逸』者？」重點是法官、檢察官怎麼判斷「逃逸？」當告訴人指證歷歷，講述「撞人不可能不知道啦！」怎麼可能沒感覺？」；案經履勘行車記錄器顯示：「你沒感覺車子有震了一下？」、「你車子進行中有稍微減速？」、「為何沒有留在事故現場？」重點及關鍵來了，關鍵都在判斷「逃逸與否？」本件交通事故「有無過失根本不是重點。」準此？當此次新修法草案一旦通過，實務上偵查及審理必然增加許多重大負擔，重點即在於「交通意外無過失而發生事故後，逃逸之認定！」刑法的規範在於「故意及過失責任」，目前此次修正草案「強加上無過失及逃逸」這樣的連結⁴，顯然忽略交通意外的事件本質及發生頻率，也凸顯政院此次修法或立法者不食人間煙火的特性！

參、普通法院之執掌，民、刑事審判分別獨立？

筆者肯認此次刑法第185之4條修法草案的

註4：以下懇請仔細觀察，法務部版修法理由：

「三、惟本條處罰之刑度應依其情節予以區分，爰於第一項就駕駛動力交通工具發生交通事故，**過失**致人死傷而逃逸之處罰，與增訂第二項就駕駛動力交通工具發生交通事故，**無過失**致人死傷而逃逸之處罰分別規定；又第一項及第二項均以『致人傷害、致人重傷、致人於死』為客觀處罰條件，分別予以規定刑度，以符民眾法感情，且符合憲法比例原則之要求。」

筆者註解：該段修法草案之「真正理由為何？有無根據？」請詳細、審慎及客觀觀察即明。

接續觀察其草案理由：「四、行為人駕駛動力交通工具發生交通事故致人死傷，無論**有無過失**，其逃逸者，應予處罰，已如上述；如行為人出於故意殺人、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，若課予其在場救助傷者之義務，應欠缺期待可能性，故不再另就離去現場之行為論以逃逸罪，是本條應限於行為人非故意之肇事行為，併予敘明。」

筆者註解：該段修法草案，懇請刑法學者再行評論；簡言之，「駕車要撞死人（或撞傷人），落跑（逃逸）沒關係的（不另究責）？因為行為人本來就要撞死人（撞傷人），欠缺期待可能性…」以上懇請深思，也懇請比對其各罪間之高低刑度。

目的或立意良善，但針對「無過失、逃逸」二者間的連結、論證及刑責規範，審酌實務上偵查、審理、被告舉證、普通法院間民刑事判決之相互影響（雖然各自獨立、互不干涉）及人權保障等，就目前**實務調查、舉證上之各種困境**，該草案顯然危害人權甚深！衷心懇求三思，也懇求立法機關深思大法官釋字777號解釋、理由書⁵等內文及該號大法官不同意見書所提各見解，是為至盼。

以下就系爭草案如通過後，所生影響簡論，並懇請「深思張月英女士之案例及新聞」，若為冤枉，該類似個案可能折磨當事人「十幾年之久？」

一、普通法院（民事、刑事）應依法獨立行使審判權而認定事實與依法判決

按民事法院與刑事法院之認定事實、適用法律與依法判決，其係本於其個別獨立審判之內涵，故彼此間並不具有拘束之效力。惟然，法院為判決時，就同一事件所涉客觀事實，仍得適度審酌他法院之認定與其判決之內容，僅基於審判權之各別行使，**彼此間並**

不具有當然拘束之效力。若以民事審理為觀察，民事法院依法行使審判，並不受刑事法院認定或判決之拘束，惟仍得尊重其調查證據與判決之內容為適度審酌，故民事法院並不受刑事法院之認定事實或其判決之拘束（例如：實務上二十九年上字第一六四〇號判例、三十八年穗上字第八十七號判例）。

準此，民事法院與刑事法院之**事實認定與判決**，係本於其個別之審判權，關於同一事實，雖業經民事或刑事法院判決，而法院為判決時仍不受他法院之拘束，仍應依法調查，以資審判；例如：同樣以刑事法院角度為觀察，實務上二十九年上字第一〇九〇號判例與三十年上字第三六八六號判例亦認為，刑事法院審理犯罪事實並不受民事判決之拘束，按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，如當事人聲明之證據方法與犯罪事實有重要關係，仍應予以調查，就其所得心證而為判斷，不得以民事確定判決所為之證據判斷，逕援為刑事判決之基礎。故關於同一事實，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

註5：釋字777號理由書提及：「併予檢討部分為因應交通工具與時俱進之發展，並兼顧現代社會生活型態、人民運用交通工具之狀況及整體法律制度之體系正義，相關機關允宜通盤檢討102年系爭規定之要件及效果，俾使人民足以預見其行為是否構成犯罪，並使其所受之刑罰更符合憲法罪刑相當原則。例如：（一）關於構成要件部分，就行為與事故之發生間有因果關係之駕駛人，明定其**主觀責任要件**，亦即，除肇事者有過失外，是否排除故意或包括無過失之情形。倘立法政策欲包括駕駛人無過失之情形，有關機關併應廣為宣導，建立全民於交通事故發生時，共同參與維護道路交通安全及救護死傷者之共識。（二）關於停留現場之作為義務部分，參酌所欲保護之法益，訂定發生事故後之作為義務範圍，例如應停留在現場，並應通知警察機關處理、協助傷者就醫、對事故現場為必要之處置、向傷者或警察等有關機關表明身分等。（三）關於法律效果部分，依違反作為義務之情節輕重及對法益侵害之程度等不同情形，訂定不同刑度之處罰，以符憲法罪刑相當原則。併予敘明。」該號解釋中有多數協同意見及不同意見，也懇請參考。網址：

<https://cons.judicial.gov.tw/jcc/zh-tw/jep03/show?expno=777>；最後記錄日期：2021.4.15。

判，自不得僅以民事判決確定，即據為刑事判決之唯一根據。以上見解均行之有年，也確為實務上通例，可茲認定。

二、法院自由心證？

以下請觀察：民事法院與刑事法院審判時，基於其獨立審判之內涵，應就事件之審理，斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，依自由心證而為判決。申言之，民事法院與刑事法院審判時，均由法院依其自由心證審酌事實，並依法認定其內涵：實務上二十九上字第一六四〇號判例認為，刑事判決所為事實之認定，於為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。

三、「普通法院（民事、刑事法院），相歧異之自由心證？」

茲舉例如下：車禍之交通事件，同一案件事實，相同之被告。

排列組合如下：僅論「第一審」。暫不論上、下級審間交錯排列⁶（例如：發回更審等等）。

- （一）第一組：刑事：有罪（無過失、肇逃）；民事：「成立」損害賠償。
- （二）第二組：刑事：無罪（無過失、肇逃）；民事：「不成立」損害賠償。
- （三）第三組：刑事：有罪（無過失、肇逃）；民事：「不成立」損害賠償。

（四）第四組：刑事：無罪（無過失、肇逃）；民事：「成立」損害賠償。

編號	刑事一審	民事一審
1	有罪 (無過失、肇逃) ○	損害賠償：成立 ○
2	無罪 (無過失、肇逃) X	損害賠償：不成立 X
3	有罪 (無過失、肇逃) ○	損害賠償：不成立 X
4.	無罪 (無過失、肇逃) X	損害賠償：成立 ○

（製表者：楊岡儒律師2021.4.15）

「理想與現實之間？」以上情形，礙於篇幅，筆者對此書論共6000多字，其中節錄最末之內容為：「依據理想，第二組最佳；依據現實，第一組最為可能。」不知道筆者管見之該評語，是否正確？

肆、代結論

普通法院民事庭、刑事庭分掌民、刑事審判決，其審判各自獨立互不干涉，法官依法依獨立審判，所依據者為客觀事實及依法審判，殆無疑義。而本件之臺灣高等法院106年度再易字第14號判決，詳其始末，首因「證據上之錯謬、不嚴謹或冤屈等」，造成被告張月英女士十幾年承受訟累之痛苦；準此，當本件行政院所提「刑法第185之4條修正草

註6：道長或司法前輩們如蒙所請，可以將民刑事之歷審繪圖排列組合一番；筆者有繪圖，基本上其排列內容，細思極恐，懇請思考實務舉證困境，如張月英女士之冤，頗令人感慨。

案」通過，對偵查、審理等實務之影響為何？誠然，若客觀事實同一，僅涵攝之「民事或刑事法規不同時」，所得結論固然應尊重個別法院之判斷，然恐有扞格之感？茲舉例如下：就某個案之「無過失輕微擦撞交通事故」，案經交通鑑定認為「被告某甲無過失」，惟某甲因涉嫌「逃逸」，設**刑事法院以修法草案之無過失逃逸致傷罪判處一年有期徒刑**，試問就該案之「無過失之交通過失事件中所生逃逸責任？」是否得依侵權行為請求損害賠償？民事責任之本質在於故意或過失責任，例外時方擴及「衡平責任」或「無過失責任」等特別規範；準此，若回歸「逃逸乙事」為認定「故意或過失」似乎不難判斷？惟然，就系爭交通事故之事件整體觀察，其導因、起因或肇因在於「無過失」（或是常見之輕微擦撞），當一方行為人尤其是

「無過失肇責之一方」會有主觀意識「逃逸」，斯難想像？或徒增實務判斷之繁困。

而刑事實務上，此類肇事交通事故，常見為告訴人指證歷歷，或其情堪諒、堪憫，但偵查之檢察官或審判法官僅能依據證據及事證，乃至依「人證之證詞」為判斷，其中「證詞之記憶扭曲或染污度？」確為實務上常見之討論問題。而在此類「蒐羅之證據狀況下」，請審慎評估「**交通事故無過失致人傷害逃逸罪**」所帶來嚴重之影響及對人權所生之斷害。而當刑案遭刑事法院判決「有罪（無過失、逃逸）」，請問民事法院審理認為「該案無損害賠償責任之機率有多高？」筆者衷心懇請注意，盼能以張月英女士之個案為殷鑑，懇求立法者、司法前輩及賢達們三思，就該修法草案之利弊審慎審酌，以免人權無辜受害。請容筆者至心一拜。