

臺灣臺中地方法院民事判決

109年度沙訴字第2號

原告 王金堅

薛金枝

上一人 王凱蓮

○○○○○

住臺中市○○區○○里○○○街○○○巷○
號

王凱弘

住臺中市○○區○○○街○○○巷○號

王凱琪

住同上

上列二原告

共同訴訟代

理人

許喬茹律師

被告

怡隆通運股份有限公司

設新北市○○區○○路○○○巷○弄○○○號

法定代理人

許汝明

住新北市○○區○○里○○路○段○○○○
○號9樓

居新北市○○區○○路○○○巷○弄○○○號

訴訟代理人

許汝才

住新北市○○區○○路○段000000號之
2

兼訴訟代理

人 王立強

住桃園市○○區○○○街○○巷○號

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國109年6月16日言詞
辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面

按不變更訴訟標的，而補充或更正事實上或法律上之陳述者，
非為訴之變更或追加，民事訴訟法第256條定有明文，次
按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但請求之
基礎事實同一者、擴張或減縮應受判決事項之聲明，不在此
限，民事訴訟法第255條第1項第2款、第3款亦有明文規定。

查原告起訴時聲明請求：「被告應連帶給付原告新臺幣20萬元，及自民國105年7月14日起至清償時止，按年息百分之五計算之利息。」，並陳明因刑事部分尚在臺灣臺中地方檢察署偵查中，故原告僅先以新臺幣(下同)20萬元作為請求之訴訟標的金額，待將來鑑定報告出來後，再依可能之責任比例擴張或縮減等語，嗣於民國109年5月6日當庭提出書狀變更追加訴之聲明為：「一、被告應給付原告王金堅及原告薛金枝新臺幣各10萬元，及自105年7月14日起至清償時止，按年息5%計算之利息。二、被告應給付原告王金堅75萬9843元，原告薛金枝86萬9210元，及自民事訴之變更追加狀繕本送達之翌日起至清償時止，按年息5%計算之利息。」(參見本院卷二第87頁、第89頁)，經核原告所為聲明變更追加，係基於同一事實請求，而變更追加前開聲明，揆諸前揭規定，自應准許。

貳、實體方面

一、原告起訴意旨：

(一)被告王立強係受僱於被告怡隆通運股份有限公司(下稱怡隆公司)之曳引車駕駛，以駕駛曳引車為業。被告王立強於105年7月14日上午10點50分許，駕駛車號000-00營業曳引車(下稱系爭曳引車)沿臺中市○○區○○○○道路由南往北行駛，途經該路與大安港路交叉路口(下稱系爭路口)時，因超載並以時速70公里之速度超速駛入系爭路口，而撞擊被害人王凱德(下稱被害人)所騎乘之車號000-000號普通重型機車(下稱系爭機車)發生車禍事故，被害人經送醫急救後，於105年7月14日下午12時52分傷重不治死亡。被告王立強於本事故中有超載、超速及未盡早緊急剎車之過失，且與本件車禍之發生具有直接因果關係。縱被害人亦有違反當地交通號誌情事，亦屬雙方與有過失，無礙於被告王立強之過失責任。

(二)本件車禍經臺中市車輛行車事故鑑定委員會及國立交通大學行車事故鑑定結果，雖均認被告王立強駕駛半聯結車，無肇

事因素。然而，依最高法院100年度台上字第4768號刑事判決及交通部運輸研究所90年4月24日運安字第900002569號函，可知「駕駛人反應時間，目前各行車事故鑑定委員會多以0.75秒計算。」及「一般駕駛人在行進中，突然發現危險情況後即刻採取煞車措施，車輛必須空走0.7~0.8秒，才產生煞車效果」。再依交通部頒布之「汽車行駛距離及反應距離一覽表」及「一般公路汽車煞車距離、行車速度及道路摩擦係數對照表」綜合計算，若被告王立強遵行速限駕駛顯然可避免事故發生，惟被告王立強超速超載，當與系爭車禍有因果關係。再說明如下：

- 1、該路段之速限為時速40公里，故依上開說明，駕駛人反應時間應以0.75秒採計，並對照「汽車行駛距離及反應距離一覽表」為換算，被告王立強察覺並為避免事故反應所需之距離為8.32公尺。再依車禍事故當日行車情況係為天候晴、有日間自然光線、路面鋪裝柏油、乾燥無缺陷、道路無障礙物、視野良好等情，併依檢察官不起處分書所載就汽車煞停時間係以時速40公里及煞車阻力係數0.75計算，佐以「汽車煞車距離、行車速度及道路摩擦係數對照表」後，綜觀當時客觀情況下煞車至煞停之距離約為8.4公尺。故被告王立強若遵照速限40公里且無超載行駛之情形下，發見被害人時就即時煞車，避免事故發生所需之距離應為反應時間0.75秒換算之距離即8.32公尺，另加上煞停所需距離8.4公尺，共計16.72公尺（計算式： $8.32 + 8.4 = 16.72$ ）。而被告王立強與被害人之距離達17.2公尺，故被告王立強如未超速超載即不會發生本件車禍。
- 2、被告王立強於105年7月14日警詢中稱其察覺被害人時與被害人相距約30公尺等語，於105年7月15日偵查中陳稱其察覺被害人時與被害人相距約50公尺等語，故被告王立強若遵循交通速限40公里及載重規定行駛之情形下，當得避免事故發生。退言之，縱依據員警職務報告及行車紀錄器翻拍畫面所得相關位置，測得被告王立強與被害人間兩車相距為17.2公尺

，仍大於上開16.72公尺，被告王立強當有足夠反應距離得避免本件死亡車禍發生。另據現場拍攝事故車輛照片，被告王立強所駛車輛車頭凹陷處為右前方保險桿方向燈周圍，而被害人所騎機車車身按法定長度之上限為2.5公尺，故被告王立強以時速70公里行使到達撞擊點時，被害人僅需再前進2.5公尺即可避免事故。而事故發生時，被告王立強係以時速70公里（約秒速19.53公尺）行駛，故若被告王立強按時速40公里行駛（約秒速11.11公尺），即有超過機車車身2.5公尺以上緩衝空間得免撞擊。綜上推衍，顯見被告王立強若未為超速並採取緊急煞車，待被告王立強車輛行至事故地點時，被害人所騎之機車早已遠離撞擊點，足防本件事故發生。

3、交通大學之車禍鑑定報告中，對駕駛人危險反應時間認定長達1.6秒，與我國最高法院普遍見解認定危險反應時間為0.75秒有所不同。且鑑定報告中將反應時間及煞停時間合計計算為3.11秒，據此認定被告王立強自感識危險即將發生至車禍時已無足夠反應時間，而與車禍無因果關係。然該鑑定報告並未論及被告王立強於105年7月14日警詢時曾自白其見到死者機車時尚相距30公尺，及於105年7月15日偵查中曾自白其見到死者機車時尚相距50公尺，暨檢察官不起訴處分書記載被害人出現在被告王立強行車紀錄器畫面時相距約17.2公尺等情。如被告王立強依法定時速上限40公里即秒速11.11公尺行駛，輔以依交通部頒佈「汽車剎車距離、行車速度及道路摩擦係數對照表」，時速40公里於乾燥瀝青鋪面道路之煞停距離，依據現場瀝青年限為1-3年煞停距離為8.4公尺計算，剎車距離即短於16.7325公尺（計算式： $8.4 + 8.3325 = 16.7325$ ，此為駕駛人反應時間空走距離加上煞停距離），與被害人機車出現於被告王立強行車紀錄器畫面時兩車相距約17.2公尺比較，被告王立強如即時踩剎車，應可避免事故發生，故被告王立強超速、未即時剎車及超載之行為，與被害人之死亡具有因果關係，前揭鑑定結論均非可採。

(三)被告王立強因超速、超載及未即時剎車之過失行為致肇本件

被害人死亡之車禍，其過失行為與被害人死亡結果間具有因果關係，自應對被害人之父母即原告負損害賠償責任。又被告王立強係受僱於被告怡隆公司，因執行職務不法侵害他人權利，且被告怡隆公司顯未控管被告王立強於執行職務時之超速及超重之情形，而未盡僱用人之監督義務，則被告怡隆公司自與被告王立強負連帶損害賠償責任，賠償原告下列損害：

1、喪葬費用（計21萬6000元）：

被害人之喪葬費用，原告合計支出21萬6000元。據此，原告就前開喪葬費用平均分擔，故各向被告請求10萬8000元之殯葬費用支出。

2、扶養費用（計304萬2104元）：

原告王金堅係00年0月00日出生（至105年7月14日，年齡為61歲）；原告薛金枝係00年00月00日生（至105年7月14日，年齡為60歲），依105年臺灣地區簡易生命表，平均餘命分別尚有21.01年及25.87年。又原告除被害人外另有3名成年子女，故被害人應負擔之扶養義務為4分之1。再依行政院主計處公布之平均每人所得與消費表，105年國人平均每人民間消費支出每年為386,209元。再依霍夫曼式計算法扣除中間利息，原告王金堅及薛金枝得向被告請求賠償之扶養費分別為141萬1685元及163萬419元（共計304萬2104元）。

3、精神慰撫金計440萬元：

原告為被害人之父母，對被害人因意外過世之事實均難以承受，縱訴訟中須不斷面對子女早逝之痛，本於父母欲為因被告王立強超速、超載而斷送年輕生命子女主張最後之公道，遂擔任原告進行民、刑事之訴訟，被害人之父母因車禍痛失正值青壯年子女，而未得共享天倫所承受之莫大痛楚，爰各向被告請求220萬之精神慰撫金。

（四）本件車禍被告王立強與被害人均有過失，應各自負擔50%之肇事責任，又原告二人業已各領受第三人強制責任險保險金100萬元，共計200萬元，故原告自行就向被告請求之損害賠

01 償金額中扣除。是故，依前開計算方式，原告王金堅向被告
02 請求應連帶負擔之損害賠償金額，共計為85萬9843元【計算
03 式：（10萬8000元＋141萬1685元＋220萬元×50%－100萬
04 元＝85萬9843元】；原告薛金枝向被告請求應連帶負擔之損
05 害賠償金額，共計為96萬9210元【計算式：（10萬8000元＋
06 163萬419元＋220萬元×50%－100萬元＝96萬9210元】。又
07 原告二人業於109年6月8日之起訴狀按民事訴訟法第244條第
08 4項之規定，先行請求損害賠償之最低數額20萬元及該部分
09 之利息自於105年7月14日起算至清償時止，按年息5%計算；
10 復於變更追加起訴狀補充請求被告應連帶給付原告王金堅之
11 損害賠償金額75萬9843元及原告薛金枝補之損害賠償金額86
12 萬9210元，此部分請求金額之利息自於該民事訴之變更追加
13 狀繕本送達之翌日起算至清償時止按年息5%計算。

14 (五)綜上，爰依民法第194條、第192條、第188條第1項等侵權行
15 為之法律關係，請求被告賠償原告如後訴之聲明所示金額。
16 並聲明：

- 17 1、被告應給付原告王金堅及原告薛金枝各10萬元，及自105年7
18 月14日起至清償時止，按年息5%計算之利息
- 19 2、被告應給付原告王金堅75萬9843元，原告薛金枝86萬9210元
20 ，及自民事訴之變更追加狀繕本送達之翌日起至清償時止，
21 按年息5%計算之利息。
- 22 3、原告願供擔保，請准宣告假執行。

23 二、被告抗辯：本件經鑑定結果被告王立強並無肇事責任。

24 三、本院之判斷：

25 (一)原告主張被告王立強與被害人於上揭時、地發生系爭車禍，
26 以致被害人傷重不治死亡之事實，業據其提出道路交通事故
27 現場圖及相關相片、臺中市車輛行車事故鑑定委員會鑑定意
28 見書、臺灣臺中地方檢察署106年度偵字第1330號不起訴處
29 分書及大統生命禮儀喪葬明細收據表影本等件為證，復經本
30 院調取臺灣臺中地方檢察署（下稱臺中地檢署）105年度相
31 字第1442號、106年度偵字第1330號、106年度偵續字第104

號及109年度偵續一字第3號偵查卷（下合稱偵查卷）全卷核閱無訛，且為被告所不爭執，自堪信為真實。

(二)就系爭車禍之發生，被告王立強並無過失責任：

1、按侵權行為之成立，須行為人因故意過失不法侵害他人權利，亦即行為人須具備歸責性、違法性，並不法行為與損害間有因果關係，始能成立，且主張侵權行為損害賠償請求權之人，對於侵權行為之成立要件應負舉證責任。就歸責事由而言，無論行為人因作為或不作為而生之侵權責任，均以行為人負有注意義務為前提，在當事人間無一定之特殊關係（如當事人間為不相識之陌生人）之情形下，行為人對於他人並不負一般防範損害之注意義務（最高法院100年度台上字第328號判決意旨參照）。汽車駕駛人因可信賴其他參與交通之對方必能遵守交通規則，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，或縱未採取適當措施，仍無法避免交通事故發生，該汽車駕駛人對於信賴對方也能遵守交通規則而竟違規之行為，自無預防義務，該汽車駕駛人即無能注意而不注意之過失，而不得令負過失責任（最高法院90年度台上字第2400號判決意旨參照）。交通安全規則訂立之本旨，繫於交通路權優先之概念；意即在無認識過失中，關於他人違規行為所導致之危險，僅就可注意，且有充足時間可採取適當措施以避免結果發生時，方負其責任。對於他人突發不可知之違規行為並無防止之義務。若事出突然，行為人依當時情形，不能注意時，縱有結果發生，仍不得令負過失責任。

2、再按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害。但於防止損害之發生，已盡相當之注意者，不在此限，民法第184條第1項前段、第191條之2定有明文。是依民法第184條第1項前段規定，侵權行為之成立，須行為人因故意過失不法侵害他人權利致生損害，亦即行為人須具備歸責性、違法性，並不法

行為與損害間有相當因果關係，始能成立。則主張侵權行為損害賠償請求權之人，對於侵權行為之成立要件應負舉證責任；縱依民法第191條之2請求損害賠償者，固以使用汽車加損害他人而推定過失，除尚得提出無過失之反證推翻外，仍須該當相當因果關係之要件，方得行使損害賠償請求權。

3、查，被告王立強於偵查中固不否認其駕車超速、超載且與被害人所騎乘之機車碰撞之事實，惟辯稱：伊經過路口時，被害人從伊左側出現，伊發現時對方就已經撞上來了，伊的燈號是綠燈，本件應是意外等語。又本件車禍發生時，被告王立強所駛車輛總重限重3萬5000公斤，然該車總重業已達3萬5720公斤，而有超重之情形，且被告王立強駕駛上開車輛沿臺中市○○區○○○○道路由南往北方向行駛至系爭路口，在速限為時速40公里之路段，貿然以時速70公里之速度超速駛入系爭路口；而被害人係騎乘系爭機車沿西濱快速道路由北往南方向駛至系爭路口（即從被告王立強行向左側之對向而來）欲左轉大安港路，被害人且係闖越紅燈進入路口左轉直行欲穿越系爭路口之際，被告王立強所駛車輛右前車頭乃撞擊被害人所騎系爭機車右側車身等節，業經本院調取偵查卷核閱無誤，堪以認定。且本件經警依行車紀錄器錄影畫面及路人提供之行車紀錄器畫面至現場測量結果，被告王立強駕駛上開車輛駛入系爭路口之時速約為時速70公里，並有超重情形，有附於偵查卷之警察職務報告、照片、地磅紀錄單在卷可憑（見相卷影卷第5至8頁、第42頁）。又被害人當時確係闖越紅燈進入路口左轉直行欲穿越系爭路口，亦有被告王立強所駛車輛及路過民眾提供之行車紀錄器畫面翻拍照片在卷可考（見相卷影卷第29至38頁），均足認定。

4、本件依肇事之被告車輛行車紀錄器拍得之錄影畫面，顯示於105年7月14日上午10時49分49秒時，被告之曳引車行駛至該路口號誌前仍有些許距離時，當時行向號誌仍為綠燈，被告車輛前方且未見到被害人車（見相卷影卷第30頁上方照片），旋於同時同分同秒被告車輛繼續往前行駛至停等線前不遠

01 處時，當時行向號誌仍為綠燈，被害人始騎機車進入畫面，
02 當時被害人機車車頭位置約在系爭路口中央行車分向之分隔
03 島前方處(見相卷影卷第30頁下方照片)，旋於10時49分50秒
04 時，被害人機車位置始駛至路口中央被告車輛行向稍左前側
05 處，此時被告車輛車頭位置約在路口前方斑馬線處(見相卷影
06 卷第31頁上方照片)，旋於10時49分51秒兩車即發生碰撞(見
07 相卷影卷第31頁下方照片)等情，有行車紀錄器錄影光碟暨畫
08 面翻拍照片在卷可稽(照片見相卷影卷第29至33頁)，足見本
09 件車禍發生之時間為上午10時49分51秒之際，其時被告王立
10 強乃依西濱快速道路之綠燈之號誌運作而前進，而該處往大
11 安港路方向之行向為紅燈，被害人顯係闖越紅燈左轉後直行
12 等情，至屬明確。被告王立強辯稱：伊的行向是綠燈等語，
13 確屬有據。是被告王立強於行車進入系爭路口之際，顯係遵
14 照綠燈燈號前行，應堪認定。再以被告車速時速70公里計算
15 ，則自被告王立強得以察覺有被害人闖越紅燈至發生車禍時
16 間僅間隔不足2秒(若計入被害人之車速，則被告王立強反應
17 之時間應該更短)等情以觀，依一般社會上具有良知與理智
18 而小心謹慎之人，在短短不到2秒間，實難立刻正確理解被害
19 人竟有違反常規，闖越紅燈而強行通過路口之行為，進而在
20 瞬間看到被害人時，即能採取適當之閃避行為而加以防範。
21 原告雖主張若被告王立強無超速、無超載之情形，即可能不
22 至於造成被害人死亡，然觀之被告王立強得以察覺被害人時
23 之距離，被告王立強雖於警詢及偵查中分別稱約30公尺及50
24 公尺左右云云，然依行車紀錄器被害人車輛自畫面中出現之
25 位置，與被告當時車輛行進之位置相距實際僅約17.2公尺，
26 有員警職務報告(見106年度偵字第1330號偵卷第11頁)及行車
27 紀錄器翻拍畫面、現場照片等在卷可考，則縱被告王立強以
28 未違規之時速40公里行駛，其每秒約行走11.11公尺，換言之
29 ，自被告王立強發現危險時起，僅不到2秒之時間即會到達碰
30 撞位置，惶論尚須加上人類突逢危險時之反應時間。此外，
31 縱被告王立強之載重合乎規定之3萬5000公斤，亦難期待如此

龐大之曳引車能於2秒內立即煞停而避免此憾事發生。是被告王立強抗辯其就本件車禍並無肇事責任等語，即非無據。參之，本件經送臺中市車輛行車事故鑑定委員會鑑定結果亦認：「王德凱駕駛普通重型機車，行至設有行車管制號誌交岔路口，違反號誌管制（闖紅燈）進入路口，為肇事原因。王立強駕駛半聯結車，無肇事因素。（超載、超速行駛、未依規定使用行車紀錄器均違反規定）。」，經再送臺中市車輛行車事故鑑定覆議委員會進行覆議，其結論為：經該會105年11月29日會議，依據卷附調查跡證資料研議決議略以，同臺中市車鑑會之鑑定意見等語，亦有臺中市車輛行車事故鑑定委員會105年10月7日中市車鑑字第1050008623號函1份及所檢附之鑑定意見書及臺中市交通事故裁決處105年12月2日中市交裁管字第1050065436號函在卷可參，亦均認被告王立強超載、超速行駛雖違反規定，但就本件車禍並無肇事因素，益難認被告王立強就本件車禍之發生應負肇事之過失責任。

5、況本件再經臺灣臺中地方檢察署檢察官囑託交通大學鑑定結果亦認：審酌①事故現場圖，肇事地點位於臺中市○○區○○里○○○○路與大安港路交岔路口。西濱快速公路略呈南北向，中央快車道因道路施工而封閉呈現工區分隔，雙向均以側車道通行；南來向具2車道，寬度均為3.8公尺，外側另有路肩寬1.3公尺；北去向兩車道路面標繪行車速限「40」。大安港路於西濱公路交叉段內以分向限制線劃分，雙向各1車道，並繪設停止線，東向寬度9.5公尺。半聯結車B（651-3A，被告王立強駕駛）車頭略朝北，車身左側前後距離車道線各1.6、0.5公尺；跨路肩停置於距路口27.5公尺（8.1+ 10 + 6.1+3.3）之北去向外車道；沿右車身之上游路面遺有刮痕長度60.7公尺，起點位在路口東緣，約大安港路中央處；煞車痕（疑似左輪）長度39.3公尺，起點位於南來向停止線處約內外車道間，往北延伸超過路口北緣行人穿越道線；沿途並有散落物與碎片。重型機車A（F8W-787，被害人駕駛）呈左倒，車頭略朝東，車頭緊靠東側道路邊緣，壓在曳引車頭

01 右前角下方。【參105年度相字第1442號相驗卷第13頁道路交
02 通事故現場圖】②半聯結車B駕駛人即被告於警訊中陳稱略以
03 ：「。…沿西濱快速道路南往北（行駛內側車道）至事故地
04 點之路口前，我看到對方駕駛普重機從我左前方的大安港路
05 西往東方向行駛過來，當我發現對方機車時距離大約30公尺
06 （位置大約在我行駛的內側車道靠近路口機車停等區之前有
07 箭頭指示直行與左轉的位置），當時我立即鳴按喇叭並將車
08 輛點煞（尚未達緊急剎車之程度），當時我距離對方大約10
09 公尺左右，我發現已經來不及了，我又再緊急利車，但之後
10 我車右前車頭與對方機車右側車身發生撞擊而肇事。…肇事
11 前之車速約30-40公里/小時，…」【參前卷第10-11頁105.7.
12 14偵訊（調查）筆錄】③現場與車損照片顯示：道路中央原
13 快車道區域以紐澤西護欄，上半段加篋空圍籬分隔。【參相
14 驗卷第16頁照片編號1-2】南向路口遠端路側設有「禁止左轉
15 」「禁行機車」標誌（研判此二標誌應係快車道封閉施工前
16 之設施）；路口近端右側直立號誌燈面則具有五燈面，包含
17 左箭綠，直前綠，右前綠【參同卷第66-67頁照片編號補充1
18 -4】，推定機車行駛方向並非不允許左轉。曳引車頭正面鈹
19 金凹陷，前保險桿右半部嚴重內凹，右側頭燈破損【參同卷
20 第24-28頁照片編號18-19、23-26】機車座墊脫落分離，右側
21 車身中段受損且外殼脫落，前擋風板與車身分離。【參同卷
22 第25-26頁照片編號19-22】。④半聯結車行車影像紀錄畫面
23 顯示：10：49：49（螢幕時間）西濱公路北向號誌燈面為綠
24 燈，此時半聯結車已進入禁止變換車道（雙白實）線。10:49
25 :50肇事機車出現在螢幕左側之東向大安港路，並跨越停止線
26 ，此時西濱公路北向號誌燈面仍為綠燈。10：49：51兩車趨
27 近並發生撞擊，此時西濱公路北向號誌燈面仍為綠燈。【參
28 相驗卷第30-32頁擷取畫面照片編號29-33】證人（位於大安
29 港路西來向停止線）行車影像紀錄畫面顯示：21：03：47（
30 螢幕時間）大安港路東向號誌燈面為紅燈，肇事機車自螢幕
31 左邊出現。21：03：52機車（在大安港路）持續往東行駛，

01 半聯結車自螢幕右側，高架橋施工區後方出現往北行駛。21
02 : 03: 53兩車發生撞擊。21: 04: 00大安港路東向號誌燈面
03 仍為紅燈。【參同卷第35-38頁照片編號39-46】研判機車係
04 在（西濱公路南向）號誌綠燈顯示下左轉進入大安港路，而
05 在（大安港路東向）號誌紅燈顯示下續行進入路口與右側西
06 濱公路北向車道之半聯結車發生撞擊。⑤速度係物體在一單
07 位時間內所移動之距離，因此其常用的單位即是每小時公里
08 ，或是每秒公尺，理論上可藉由物體移動影像畫面推估。本
09 案所附半聯結車行車影像紀錄畫面經臺中市大甲交通分隊解
10 析計算，推估半聯結車在駛至停止線前的46.9公尺間平均速
11 度為70.3公里/小時。⑥論究有無足夠注意車前狀況並予以反
12 應的時間，需從當事人發現及察覺險境的距離與其接近險境
13 之速度來判斷。按『在遭遇無預警之交通險境時，百分之95
14 的駕駛人可以在1.6秒內完成感識與反應(perception-resp
15 on se times)』【Human Factors, Vol.28, No.1,c1986】，
16 肇事路段行車速限為40公里/小時，依時速40公里行駛於乾燥
17 柏油路面（採用煞車阻力係數0.75）之汽車煞停時間約需（
18 $40 \div 3.6 \times 0.75 \times 9.81$ ）=）1.51秒；則一般正常駕駛人在該
19 肇事環境下需要共約（1.6+ 1.51 =）3.11秒發現，感識危險
20 異狀，並適當採取緊急煞車始有機會避免撞擊事故之發生。
21 本案依半聯結車行車影像紀錄畫面時鐘計算機車可能被半聯
22 結車感識險境至雙方撞擊，應不足（3.11秒）以讓半聯結車
23 駕駛採取煞車而避免撞擊之發生。半聯結車是否超速僅屬違
24 規行為之認定。⑦綜合研判，被害人駕駛重型機車行至號誌
25 管制正常運作交岔路口，未依號誌指示行駛，為肇事原因。
26 被告王立強駕駛半聯結車，無肇事因素。」，亦有國立交通
27 大學109年1月6日交大管運字第1081017047號函文所附行車事
28 故鑑定意見書在卷可佐。

29 6、原告雖以前詞質疑交通大學之鑑定結論。惟查：

30 (1)本件車禍之發生係因被害人違規闖紅燈突然駛至被告車輛前
31 方所生，被告王立強突逢此死亡車禍事故，是否能於警詢及

01 偵查中正確回憶陳述車禍發生過程二車之相對位置，已非無
02 疑。況本件有被告車輛行車紀錄器及路人提供之行車紀錄器
03 錄影畫面，可客觀如實之還原車禍發生過程，警察並依錄影
04 畫面內容返回現場測量相關位置，自較被告王立強於警詢及
05 偵查中之陳述為真實可採。

06 (2)原告雖主張如被告王立強依限速40公里行駛，則被告王立強
07 當時之位置即會在二車撞擊點後方(見本院卷一第372頁)，即
08 不會發生本件碰撞等語，並提出汽車行駛距離及反應距離一
09 覽表及「汽車煞車距離、行車速度及道路摩擦係數對照表」(
10 見本院卷一第325至327頁、第489至491頁)，及依交通部運輸
11 研究所90年4月24日運安字第900002569號函，而主張該路段
12 之速限為時速40公里，駕駛人反應時間「應以0.75秒」採計
13 ，並對照「汽車行駛距離及反應距離一覽表」為換算，則被
14 告王立強察覺並為避免事故反應所需之距離為8.32公尺。再
15 依車禍事故當日行車情狀，並依汽車煞停時間係以時速40公
16 里及煞車阻力係數0.75計算，佐以「汽車煞車距離、行車速
17 度及道路摩擦係數對照表」，則綜觀當時客觀情況下煞車至
18 煞停之距離約為8.4公尺。故被告王立強若遵照速限40公里且
19 無超載行駛之情形下，發見被害人時就即時煞車，避免事故
20 發生所需之距離應為反應時間「0.75秒」經換算之距離為8.3
21 2公尺另加上煞停所需距離8.4公尺，共計16.72公尺(計算式
22 : $8.32 + 8.4 = 16.72$)。而被告王立強與被害人之距離為17.
23 2公尺，顯然不會發生車禍等語。惟查，原告所提出之「汽車
24 行駛距離及反應距離一覽表」係於備註欄記載「按駕駛人之
25 一般平均反應力，為四分之三秒，故其反應距離等於每秒行
26 駛距離乘四分之三」(見本院卷一第489頁)，另原告所提出之
27 「汽車煞車距離、行車速度及道路摩擦係數對照表」則未記
28 載一般人平均反應時間(見本院卷一第491頁)，且該「汽車行
29 駛距離及反應距離一覽表」備註欄之記載，並未記載其認定
30 駕駛人之一般平均反應時間為「四分之三秒」之依據，另交
31 通部運輸研究所90年04月24日運安字第900002569號函第二點

雖記載：「二、一般駕駛反應及踩踏時間之推定：依據日本研究報告顯示，一般駕駛人發現危險情況後，反應時間為0.4 - 0.5秒，右腳由加油踏板移至煞車踏板之時間為約0.2秒，踩煞車踏板所需時間約0.1秒。因此一般駕駛人在行進中，突然發現危險情況後即刻採取煞車措施，車輛必須空走0.7 - 0.8秒，才產生煞車效果(交通事故偵查學，吳明德著)。故「一般人之平均反應力」應指在駕駛人於突發狀況下，緊急煞車之平均反應時間。然實際「反應時間」受到駕駛人各種生理、心理及環境因素之影響，故不同駕駛人在不同的身心狀態及道路、交通狀況下均呈現不同之反應時間。」等語，惟並未記載所依據之日本研究報告所謂之「一般駕駛人」究佔實驗對象多少比例。本院因認應以交通大學上開鑑定意見書所載「按『在遭遇無預警之交通險境時，百分之95的駕駛人可以在1.6秒內完成感識與反應(perception-respon setimes)』【Human Factors, Vol. 28, No.1,c1986】，肇事路段行車速限為40公里/小時，依時速40公里行駛於乾燥柏油路面(採用煞車阻力係數0.75)之汽車煞停時間約需(40 [3.6 X 0.75X9.81] =) 1.51秒；則一般正常駕駛人在該肇事環境下需要共約(1.6+ 1.51 =) 3.11秒發現，感識危險異狀，並適當採取緊急煞車始有機會避免撞擊事故之發生。」等語之意見為可採。原告質疑該鑑定結果所採反應時間之計算方式及鑑定結果之正確性，尚非可採。

(3)論者雖另謂前述反應距離之認定縱然為17.2公尺，但該等距離係被告王立強超速行駛之結果，易言之，被告王立強如未超速，則反應距離當遠高於17.2公尺。如依70公里之時速計算，每秒行進距離為19.53公尺，如以40公里之時速前進，則每秒行進距離為11.11公尺，易言之，被告王立強如能於限速內行駛，每秒得增加8.42公尺之反應距離，會明顯增加被告王立強反應時間等語。然查，被告王立強是否能避免本件車禍之發生，應以被告王立強客觀上能發現危險時之時間點及當時所在位置為斷，被告王立強在此時間點之前之違規行為

01 尚難據為認定被告王立強是否能避免本件車禍發生之依據
02 本件依被告車輛行車紀錄器自105年7月14日上午10時49分
03 47秒許起至同分51秒許止之錄影畫面(見相卷影卷第29頁至31
04 頁照片)觀之，被告車輛於105年7月14日上午10時49分49秒許
05 行駛至系爭路口號誌前仍有些許距離時，被告車輛前方猶未
06 見到被害人(見相卷影卷第30頁上方照片)，嗣至同時同分同
07 秒被告車輛繼續往前行駛至停等線前不遠處時，被害人所騎
08 機車始進入畫面，則本件應以相卷影卷第30頁下方照片顯示
09 之二車相關位置，認定被告王立強能發現危險之時點及所在
10 位置。論者上開假設之見解，未審酌被告王立強當時如以時
11 速40公里之速度前進，是否未達相卷影卷第30頁下方照片顯
12 示之二車相關位置，被告王立強即能發現危險，易言之，假
13 設被告王立強以時速40公里行進，依當時二車所處之相對位
14 置，被告王立強客觀上尚無從發現危險，又如何期待其提前
15 採取反應措施，又有何提前採取反應措施必要，是本件被告
16 王立強得採取反應施之距離及時間，尚難依論者上開見解而
17 為採認，而無從據以認定被告王立強就本件車禍之發生應負
18 過失責任，附此說明。

19 (三)綜上所述，本件車禍之發生係因被害人駕駛重型機車行至號
20 誌管制正常運作交岔路口，未依號誌指示行駛，致依號誌行
21 駛之被告王立強因遇該突發狀況煞車不及，始發生碰撞，被
22 告王立強客觀上並無充足時間可採取防範措施避免結果發生
23 之可能，故其並無應注意能注意而未注意車前狀況及隨時採
24 取安全措施之過失，雖被告王立強駕車有超速及超重情形，
25 亦與本件事故之發生無相當因果關係。是被告王立強之行為
26 即不符合民法第184條第1項前段及第191條之2規定之要件，
27 原告依上開規定及民法第188條第1項規定請求被告王立強及
28 其僱主被告怡隆公司負賠償之責任，即屬無據。

29 四、從而，原告依前揭侵權行為之相關規定，訴請(1)被告給付
30 原告王金堅及原告薛金枝各10萬元，及自105年7月14日起至
31 清償時止，按年息5%計算之利息。(2)被告給付原告王金堅7

01 5萬9843元，原告薛金枝86萬9210元，及自民事訴之變更追
02 加狀繕本送達之翌日起至清償時止，按年息5%計算之利息。
03 為無理由，應予駁回。其假執行之聲請亦失所附麗，應併予
04 駁回。

05 五、本件事證已臻明確，兩造所為其餘攻防方法及舉證，經審酌
06 後認與本件判決結果無影響，爰不逐一論述，附此敘明。

07 六、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

08 中 華 民 國 109 年 7 月 8 日
09 臺灣臺中地方法院沙鹿簡易庭
10 法 官 江奇峰

11 以上為正本，係照原本作成。

12 如不服本判決，應於判決送達後20日內向本院提出上訴狀並表明
13 上訴理由（須附繕本）；如委任律師提起上訴者，應一併繳納上
14 訴審裁判費。

15 中 華 民 國 109 年 7 月 8 日
16 書記官 洪玉堂