

適用「未注意車前狀況」之情形與案例探討

林柏湖¹

許元皇²

黃如妙³

張生萬⁴

摘 要

道路交通安全規則第 94 條第 3 項：「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車併行之間隔，並隨時採取必要之安全措施」，但鑑定上如何適用？是否所有發生在車前的事故就一律課以肇事者「未注意車前狀況」之責？常見一些肇事者在有充分反應及煞停時間、車前視野良好，亦無其他障礙物阻擋視線，其發現突發狀況時反而加速閃過前方人車、或注意力分散未看見前方人車、或雖有看見前方人車但自行錯失安全煞停時機，此類案件均屬肇事者自身的駕駛疏失；參考此些人士談話紀錄常見說詞「沒看到對方，撞上才知道」、「我沒有看到人也沒看到車」等，可確認其係「未注意車前狀況」。然有少數特殊案件，如肇事者視線受蔽（如被道路中行駛的他車、路口轉角違規停車遮蔽等），受害人又從障礙物後方突然衝出；或受害人機車突然倒地快速滑進隔離（或對向）車道，剛好滑到肇事者車輛前方數公尺處，因距離太近、發生速度過快，超出人類應變本能而使肇事者反應不及而撞及等；對此些案件，鑑定肇事者是否「未注意車前狀況」，是從「受害人產生突發狀況」開始迄「碰撞」為止，如歷時少於 1.5 秒，則認肇事者無足夠反應及煞停時間，故無肇事因素；反之，如超過 1.5 秒，則肇事者有充分反應及煞停時間可避免事故但仍肇事，此時則課以「未注意車前狀況」之責。

關鍵詞：未注意車前狀況、反應及煞停時間、善盡注意義務、禮讓

一、前 言

交通事故對我國社會的影響有多大？依衛生署統計，我國 40 餘年來有 20 餘萬民眾因車禍過世，相當於一個小城市的人口，且約為目前全國總人口之 1/100；20 餘萬因車禍過世的民眾，代表 20 餘萬戶破碎的家庭，每戶以 3.5 人計，我國社會竟有超過 70 萬人，也就是大約每 30 人就有 1 人，其親人因車禍過世而深受衝擊，故死亡車禍迄今除造成 20 餘萬人命損失，還對現今 70 餘萬死者家屬造成嚴重身心衝擊，長期下來，業已對社會和諧造成重大不利影響。再就重傷車禍來說，重傷車禍的受害者長期累積下來人數亦甚鉅；

¹ 臺北市車輛行車事故鑑定覆議委員會及肇事防制工作小組幹事（聯絡地址：臺北市市府路 1 號 6 樓北區，電話：02-27256889，E-mail: ga_pflin@mail.taipei.gov.tw）。

² 臺北市車輛行車事故鑑定覆議委員會及肇事防制工作小組幹事。

³ 臺北市車輛行車事故鑑定覆議委員會及肇事防制工作小組幹事。

⁴ 臺北市車輛行車事故鑑定覆議委員會及肇事防制工作小組總幹事。

而受害者可能肢體、器官永久喪失機能，或生活無法自理（如植物人；以創世基金會為例，造成植物人的因素中，以車禍排名第一，比率高達 60%），不能再回復事故前的健康狀況，這些後遺症對受害者及其家屬造成傷害及困擾，對社會和諧同樣有極不利的影響，也造成社會付出龐大醫療照護成本（以創世基金會為例，該會植物人每人每年支用約 77 萬元）。至於輕傷或僅車損的車禍，雖嚴重性較低，但經數十年累積，也高達數百萬件；因數量過於龐大，也再再衝擊著社會和諧。車禍在過去 40 餘年來已造成社會龐大的有形、無形損失，您、我與曾遭車禍的當事人及其家屬同處在這個社會中，沒有任何人能不受影響！且未來只要車禍繼續發生，這種長期累積的負面效應就會繼續成長與擴大，致影響下一代，乃至我國的未來，深值警惕！

歷年事故統計資料顯示：高達 9 成的車禍是因人為疏忽所致；以臺北市政府警察局交通警察大隊近 5 年的肇事分析為例，每 12 次分析就引用 1 次「未注意車前狀況」、每 10 次分析就引用 1 次「未依規定讓車」，顯示「未善盡注意義務」與「不讓車」是當事人發生事故的 2 項主因；而後續的肇事鑑定，除考量當事人是否已遵守防止危險發生之相關交通法令，當事人之行為是否已盡相當注意義務亦屬研析是否應課肇事責任之重點；當事人雖有路權，其在發現突發狀況時如尚有足夠反應及煞停時間，仍應善盡注意義務，立即採取煞車、減速、閃避等安全措施，以避免肇事，否則應負肇事責任。

二、「未注意車前狀況」之適用

2.1 何謂「未注意車前狀況」

道路交通安全規則對駕駛人「應善盡注意義務」1 事，僅有第 94 條第 3 項：「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車併行之間隔，並隨時採取必要之安全措施」1 條，其他並未再對駕駛人應善盡何種注意義務詳盡規定；又駕駛疏忽型態眾多，道路交通安全規則以有限條文無法逐一規範；而駕駛人「應善盡注意義務」又是維護交通安全的首要因素，突顯出道路交通安全規則第 94 條第 3 項的重要性；而該條文實務上也被警方及鑑定單位經常運用。

「未注意車前狀況」，即肇事者駕車時注意力分散，未專注於前方人車動態，致以前車頭撞擊對方；此類案件通常肇事者的行車視野甚佳、反應及煞停時間均足夠；若其有注意車前狀況，在第一時間就能發現異狀並即時煞停，不致發生事故，卻因自身注意力分散而自行錯失安全煞停時機，太慢煞車致發生碰撞；甚至有完全沒看見對方而肇事者；此類駕駛人談話紀錄常見說詞是：「我並沒有看見前方有人、車」、「未發現危害狀況」、「撞到才知道」、「未看到對方」、「不清楚對方行向」等，顯示其確係「未注意車前狀況」。

2.2 適用「未注意車前狀況」應注意事項

警方對發生在肇事者車前的車禍，大多會課以「『涉嫌』未注意車前狀況」或「未注意車前狀況」之責，即使對少數超出人類反應本能的案件亦然；因

此「未注意車前狀況」成為民意代表所說的「帝王條款」(民意代表指出：道路交通管理處罰條例無處罰「未注意車前狀況」的規定；交通警察大隊肇事責任分析一再採用，實已無限上綱，因只要發生車禍就可指駕駛人「未注意車前狀況」)。

駕駛人是否有過失、應否課予「未注意車前狀況」之責，應依個案跡證研析當事人是否依規定正常安全行駛及是否善盡注意行車安全義務；倘駕駛人有足夠反應及煞停時間但未作出適當安全反應(如未煞車、未閃避等)致生碰撞，則有刑法第 14 條第 1 項規定：「行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意，而不注意，為過失」所述之過失，且未遵守道路交通安全規則第 94 條第 3 項：「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施」規定，應依其過失程度負相關肇事責任；又用路人即使有路權，亦不能據以主張免除注意義務；例如行人在路段中任意穿越道路，因駕駛人無法預期行人會出現在車道中，在沒有防備的狀況下極易肇事；此時行人違規穿越道路自有責任，但如駕駛人的反應及煞停時間均足夠、車前視野良好，也無障礙物阻擋視線時，其發現行人違規穿越道路時卻未煞車、或加速繞過行人、或注意力分散完全未發現行人、或太慢發現危險而自行錯失安全煞停時機而肇事，則屬駕駛人自身疏失，應課以「未注意車前狀況」之責。

有少數案例，因突發狀況極度快速，超過人類緊急應變本能，在駕駛人一發現前方有危險的同時，還反應不過來就已碰撞；或雖還來得及緊急踩下煞車，但車輛還來不及安全煞停就已碰撞；如依跡證確認駕駛人係「猝不及防」(即其可用之反應及煞停時間小於 1.5 秒)，法律自不能強人所難，任意課予駕駛人防範或避免結果發生之義務，此時駕駛人無「未注意車前狀況」之過失。

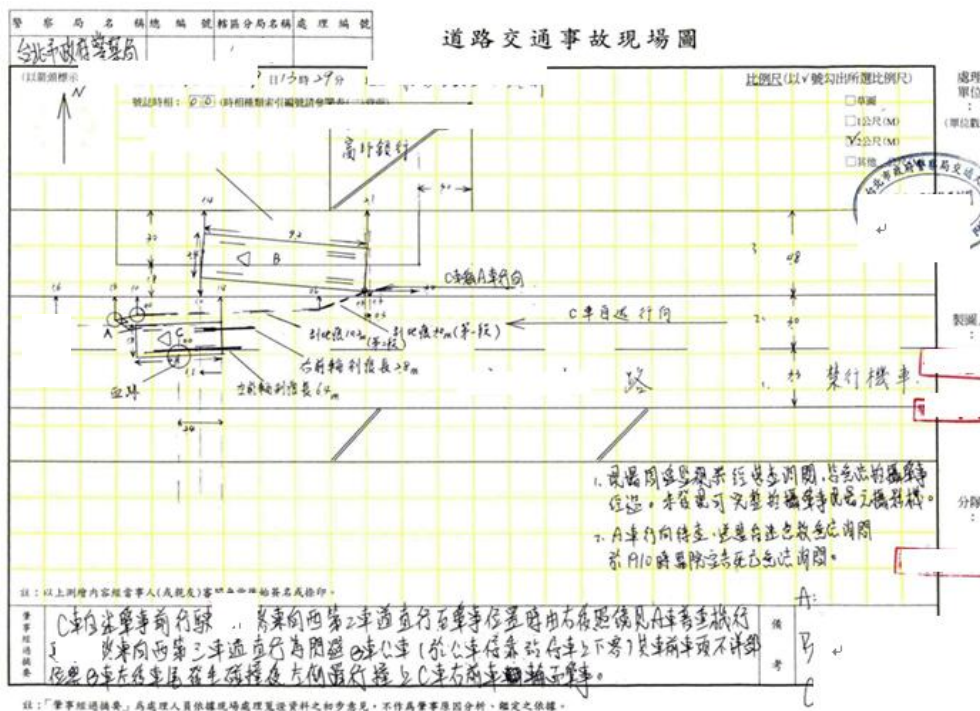
三、案例分析

本節舉出三件事務案例：1.公車未緊靠路邊上、下客，後方機車向左欲繞過公車時撞及公車左後車角、倒地滑進左側車道，旋遭沿左側車道駛至之自小貨車輾過。2.機車往左變換車道進入最內側車道後，後車尾被沿同向最內側車道直行之自小貨車前車頭碰撞。3.機車沿第 2 車道行駛至肇事處向左轉向時，左側車身被沿同向第 1 車道直行之自小客車右前車頭碰撞。

3.1 案例一：公車在車道內違規臨時停車，後方機車向左欲繞行公車時，不慎向左倒地滑行，遭沿左側車道直行之自小貨車撞擊

- 1.當事人：A 車普通重機車、B 車營大客車、C 車自小貨車。
- 2.肇事經過：A 車普通重機車沿○○路東向西第 3 車道行駛至肇事地點時，因 B 車營大客車臨時停車於第 3 車道中，A 車往左變換車道時失控倒地滑入第 2 車道，A 車駕駛被沿第 2 車道駛至之 C 車自小貨車輾過。
- 3.警方談話紀錄、初步研判分析、鑑定意見、覆議意見

- (1) A 車駕駛死亡無談話紀錄；A 車駕駛家屬表示：C 車駕駛有看到 A 車駕駛在前；A 車被拖行的刮地痕達 13 公尺以上；C 車煞車痕 6.4 公尺；C 車駕駛不僅未即時煞車，甚至拖行了一定距離才煞車；C 車駕駛並非無法反應，而是未注意車前狀況。
- (2) B 車駕駛談話紀錄：我行駛○○路第 2 車道直行至肇事地點向右靠站，當時公車停等區內有機車違停致我無法完全的停靠於公車停等區內上、下客，當上、下客後準備起步時便聽見左後方有碰撞聲，下車查看發現重機與小貨車肇事，我於左後車尾發現與重機碰撞的痕跡。
- (3) C 車駕駛談話紀錄：我駕自小貨行駛○○路東向西第 2 車道直行至肇事處，直行時聽見右後方傳出碰撞聲，便看右後照鏡，發現一重機行駛○○路第 3 車道東向西直行，閃避路邊停靠的公車因此向左靠，重機與公車左後車尾碰撞後向左倒地滑行後倒於我右前輪旁，而機車駕駛卡於我車底下。
- (4) 警方初步研判分析：「A 車：涉嫌未注意車前狀況。B 車：涉嫌不緊靠道路右側臨時停車。C 車：涉嫌未注意車前狀況」。
- (5) 鑑定意見：「A 車：未注意車前狀況（肇事主因）。B 車：不緊靠道路右側臨時停車（肇事次因）。C 車：無肇事因素」。
- (6) 覆議意見：「A 車：未注意車前狀況（肇事主因）。B 車：不緊靠道路右側臨時停車（肇事次因）。C 車：無肇事因素」。



4. 案情分析與檢討

- (1) A 車最終位置卡於 C 車右前車角處，左倒，後輪距○○路第 2 與第 3 車道之分隔線 1.0 公尺，前輪距○○路第 2 與第 3 車道之分隔線 1.3 公尺；A 車駕駛血跡位置於 C 車左側車身中段下方；A 車第一段刮地痕起於 B 車左後車角處（第 3 車道內），並由前述起點往西南西延伸 3.0 公

- 尺進入第2車道，顯示A車駕駛行駛至B車後方時，因未注意車前狀況致撞及B車左後車尾，於第3車道內倒地滑入第2車道而肇事。
- (2)依B車最終位置左後車角距第2與第3車道之分隔線0.3公尺、B車右後車角距○○路北側路緣2.1公尺、右前車角距○○路北側路緣1.4公尺等，顯示B車肇事時未緊靠道路右側臨時停車，致車身阻擋於○○路第3車道內，並致沿第3車道行駛之A車撞上B車後車尾而肇事。
- (3)C車最終位置右後車角距○○路第2與第3車道之分隔線1.4公尺，右前車角延伸線距○○路第2與第3車道之分隔線1.6公尺；C車右前輪煞車痕長2.8公尺、左前輪煞車痕長6.4公尺；車頭朝西略偏西南西。依A車第一段刮地痕起於B車左後車角處、往西南西延伸3.0公尺，第二段刮地痕起於第一段刮地痕終點、往西略偏西南西方向延伸10.2公尺，以及B車左後車角及左後輪後方之車側均有被A車擦撞的痕跡等，顯示A車向左滑入第2車道的瞬間，同時就在B車左後車角旁遭沿第2車道行駛之C車右前車角撞擊；又C車煞車痕起點位在B車左前車側旁，顯示C車駕駛踩下煞車但煞車尚未作用就已碰撞A車，碰撞後C車再滑行數公尺才產生煞車痕；參考C車肇事時速度不快1節(依C車煞車痕長度)，研析C車駕駛於本車道內直行，無法預期右側第3車道內之A車突然失控倒地，瞬間往左滑到其右前車角處；C車駕駛無足夠反應及煞停時間，無法避免碰撞發生。
- (4)本案警方對猝不及防的C車駕駛課以「涉嫌未注意車前狀況」之責；爰建請警方強化對「反應及煞停時間不足」案件之分析能力。



圖2 B車左後車側擦痕顯示：A車在B車左後車角處倒地往左滑行的瞬間即遭C車撞擊



圖 3 C 車撞擊 A 車後，往前滑行至 B 車左前車側旁時，煞車才產生作用



圖 4 三方最終位置、A 車刮地痕、C 車煞車痕

3.2 案例二：機車往左變換至最內側車道後，被沿最內側車道直行之自小貨車追撞。

1. 當事人：A 車自小貨車、B 車普通重機車。
2. 肇事經過：B 車普通重機車沿○○路南往北第 2 車道行駛至肇事處往左變換至第 1 車道，其車後車尾被沿同向第 1 車道直行之 A 車自小貨車前車頭碰撞而肇事。
3. 警方談話紀錄、初步研判分析、鑑定意見、覆議意見
 - (1) A 車駕駛談話紀錄：我沿○○路南往北第 1 車道向前直行，突然 B 車從我右側切至我車前，致我前車頭直接撞上 B 車後車尾。
 - (2) B 車駕駛死亡無談話紀錄。
 - (3) 警方初步研判分析：「A 車：涉嫌未注意車前狀況。B 車：涉嫌變換行向疏忽」。
 - (4) 鑑定意見：「A 車：無肇事因素。B 車：變換車道未注意安全距離、行駛禁行機車道（肇事原因）」。
 - (5) 覆議意見：「A 車：涉嫌未注意車前狀況（肇事次因）。B 車：變換車道未注意安全距離、行駛禁行機車道（肇事主因）」。



圖 5 道路交通事故現場圖

4. 案情分析與檢討

- (1) 監視錄影顯示肇事前 B 車沿○○路南往北第 2 車道行駛，A 車沿同向第 1 車道行駛，惟監視錄影未拍到撞擊情形；依雙方車輛最終位置、B 車煞車痕、刮地痕均在第 1 車道（禁行機車道）內，以及 B 車刮擦痕位在分隔島等，研析 B 車駕駛疏於注意沿第 1 車道直行之左後方來車即逕由第 2 車道變換至第 1 車道致肇事。

- (2) B 車煞車痕起於第 1 車道內偏左側處、往左沿伸至分隔島處，顯示 B 車已進入第 1 車道內始遭追撞；又 A 車之車損在前車頭、B 車之車損在後車尾，顯示 A 車從後追撞 B 車；A 車駕駛如係猝不及防，則應以右前車角碰撞對方之可能性較高，而非以前車頭正中央追撞對方；再參考 A 車無緊急煞車痕、A 車最終位置停在 B 車煞車痕上、B 車煞車痕長 2.4 公尺、刮地痕長 7.5 公尺、分隔島刮擦痕長 0.8 公尺等，研析 A 車駕駛在 B 車從第 2 車道變換至其前方的過程中均疏未注意 B 車，迄 B 車已進入第 1 車道行駛中始突然發現 B 車，致追撞 B 車而肇事。
- (3) 鑑定會以相關跡證均位於第 1 車道內，決議 B 車「變換車道未注意安全距離」、「行駛禁行機車道」，為肇事原因；覆議會依 A 車車損在車頭正前方、非在右前車角（請對照案例一）、A 車無緊急煞車痕等，研析 A 車駕駛猝不及防的可能性低，爰有涉嫌未注意車前狀況之過失。



圖 6 雙方最終位置



圖 7 A 車前車頭車損

3.3 案例三：機車從第 2 車道左轉，左側車身被左後方沿同向第 1 車道直行之自小客車右前車頭碰撞

- 1.當事人：A 車普通重機車、B 車自小客車。
- 2.肇事經過：A 車普通重機車沿○○路南向北第 2 車道行駛至肇事處向左轉向，其車左側車身被沿同向第 1 車道行駛之 B 車自小客車右前車頭碰撞而肇事。
- 3.警方談話紀錄、初步研判分析、鑑定意見、覆議意見
 - (1)A 車駕駛談話紀錄：我車由○○路南往北直行第 2 車道至肇事處，我車要南轉西，我有回頭看並用左後照鏡發現左後方並無來車，我要左轉時，即被 B 車撞及，對方撞及我左後側車身。
 - (2)B 車駕駛談話紀錄：我由○○路南往北直行第 1 車道至肇事處前，即見 A 車在捷運站對面紅綠燈處停等，我行駛至肇事處時，該駕駛並未注意後方是否有來車，並從我車右側直接左轉，該車左側車身撞及我車右前車頭而肇事，對方突然左轉而造成事故。
 - (3)警方初步研判分析：「A 車：迴車前未注意來往車輛」。
 - (4)鑑定意見：「A 車：迴車前未注意來往車輛（肇事主因）。B 車：涉嫌未注意車前狀況（肇事次因）」。
 - (5)覆議意見：「A 車：迴車前未注意來往車輛（肇事主因）。B 車：未注意車前狀況（肇事次因）」。

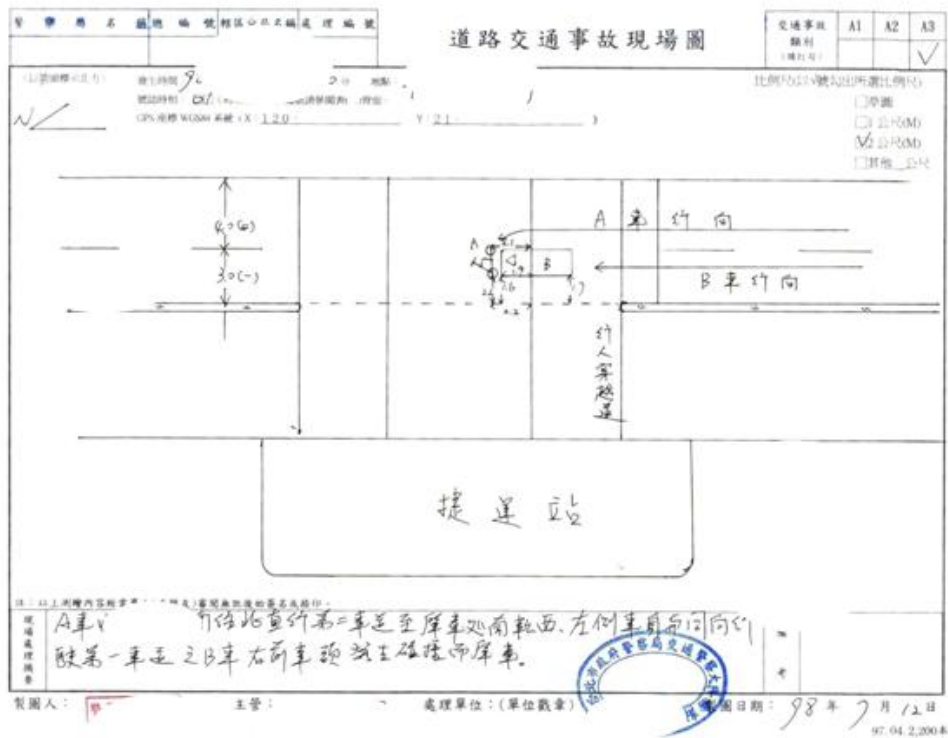


圖 8 道路交通事故現場圖

4. 案情分析與檢討

- (1) A 車駕駛自稱「我並未看到對方，是被撞及後才發現的」，參酌 B 車行車錄影所示：A 車駕駛在左轉過程中均未察覺左後方有 B 車駛至，顯示 A 車駕駛迴車前未注意左後方來車致肇事。
- (2) B 車行車錄影顯示：從 A 車車頭偏左開始轉向起，迄 B 車撞及 A 車為止，歷時約 2 秒；再參酌 A 車開始轉向時 B 車距撞及處尚遠，以及 B 車視距良好等跡證，研析 B 車駕駛因疏於注意車前狀況而肇事。
- (3) 本案警方分析 B 車駕駛無責，鑑定會、覆議會則認為 B 車駕駛疏於注意車前狀況；法院參考鑑定及覆議意見判決後，B 車當事人非理性屢次投訴，造成覆議會處理本 A3 案之投訴耗費無謂行政資源；參考臺北市道路交通安全督導會報委員之意見：「警方對肇事的分析有時因人而異，事故鑑定專業人員的養成，應有更完善的制度」，以及本案跡證明確顯示 B 車駕駛未注意車前狀況等，爰建請警方製作初步研判分析表時應更加仔細，同時強化事故分析人員之教育訓練。



圖 9 A 車車頭偏左開始轉向



圖 10 B 車撞及 A 車

四、結論與建議

在道路上，沒有人知道下 1 秒會突然出現什麼狀況；如稍有疏忽，不先確認週遭人車動態就貿然行進，瞬間即可能發生車禍，突顯出駕駛人「應注意車前狀況」之重要性。

當後車駕駛人有和前車保持行車安全距離時，如前車煞車，後車駕駛人會有足夠的反應及煞停時間可安全煞停；惟如後車駕駛人仍不慎追撞前車，則有「未注意車前狀況」之疏失，應負肇事責任；以案例二為例，雖前方機車「變換車道疏忽」，後車仍應負「未注意車前狀況」之肇事次因；惟如前車依規定行駛，則後車為肇事原因，前車無肇事因素。其次，駕駛人前方原無任何車輛，突然有他車轉向到其前方，此時後車尚有充分的反應與安全煞停時間，但仍發生碰撞；如後車因超速導致在反應及煞停時間內滑行甚遠，則應負「超速行駛」之責，與對方同為肇事原因；如後車以正常速度行駛，在反應及煞停時間足夠之情形下肇事，則有「未注意車前狀況」之肇事次因（如案例三）。在最極端的狀況下，如在車前「數公尺」範圍內行駛的他車突然失控，致與後車碰撞時，若跡證顯示後車駕駛人因反應及煞停時間不足而無法避免碰撞，則後車駕駛人無肇事因素（如案例一）。另曾有公車駕駛向對方按喇叭後仍撞及對方的案例，顯示公車駕駛已經過「反應時間」，但其反應後的應變措施卻是先按喇叭，而非緊急煞車，致仍發生碰撞，爰應負駕駛疏失之責。

禮讓他人等於給自己保障，為一己方便而爭先搶快，實際上是讓自己更容易肇事！只要落實「禮讓」、「遵守交通規則」、「小心駕駛」這些簡單原則，理論上與他人發生碰撞的機率就是 0，現實上發生事故的機率也會降到甚低；萬一遭到違規車輛碰撞，在法律上也絕對站的住腳。然歷年因人為疏失導致的車禍數量甚鉅，迄今並無降低跡象，顯示仍須持續教育民眾「禮讓」、「善盡注意義務」，並引導民眾落實在用路行為中；如能以「教育」讓民眾無時無刻受到「禮讓」觀念的薰陶，民眾及下一代就會將「讓」反映於交通行為上，不待辛勤執法，自然交通事故就會大幅減少。