

事故鑑定準則之研擬與探討

To inquire into the systematic procedure for accidents investigation

陳高村(Michael K. T. Chen)¹ 廖信智(Shin-Jr Liao)²

摘要

近年來政府不斷投注大量人力與物力在交通改善方面，雖使近十年來國內的交通事故件數有效下降，然而台灣地區事故鑑定案件數卻仍然持續增加。每年申請鑑定案件均達一萬一千件以上，鑑定後再申請覆議的案件則有二千多件，約佔總鑑定數的二成，且鑑定牽涉到人民權利與義務，如何提升鑑定品質，一直是我們所追求目標。然而以國內現行鑑定作業組織與編制均不符需求、專業人力不足、事故資料品質不佳、鑑定設備與技術普遍缺乏之情況下，如何讓事故鑑定品質提升，乃當務之急。因此，本研究乃朝構建「建立事故鑑定原因分析之準則」，期將各種事故類型，依車輛所碰撞的位置、碰撞時地點、行車方向及車輛種類，歸納出肇事原因，並結合相關道路交通法規，將各種碰撞加以系統化整理，推斷事故責任歸屬及所違反交通法規，建立一套分析模式，俾提供肇事當事者、警方或鑑定者作為初步鑑定參考，進而提升鑑定品質，縮短鑑定時程。

Abstract

The government has been investing lots of manpower and material resources in the traffic improvement in recent years, effectively decreasing the number of road traffic accidents. However, the annual number of cases appealed to investigation increased continuously in Taiwan area in the past decade. The annual number of cases appealed to investigation was about 11,000. The annual number of cases appealed to reinvestigation was 2,000, which was about one fifth of the total investigation cases. Furthermore, the investigation involves the right and obligation of person concerned. Therefore, how to improve the quality of investigation is the goal that we want to achieve. However, under the authorized establishment is not conformed to demanding and the shortage of specialist, equipment and ability of investigation as well as low quality of accident information, therefore, how to promote quality of the accident investigation seems quite pressing improve the purpose of this study is leading to the establishment of enquiry into the systematic procedure for accident investigation, looking forward to making use of kinds of accident types according to the position of vehicle collision to conclude the causing reasons of violation, as well as to use the rule of accident investigation to distinguish the duty of litigant, to examine the accident duty attribution and which traffic regulation has been broken. It also tries to provide the accident causing litigant, the police and investigators with a established analytic mode as reference to promote the quality and shorten the time and procedure of investigation.

1.陳高村 中央警察大學交通學系 副教授 (桃園縣龜山鄉大崗村樹人路56號)
2.廖信智 中央警察大學交通管理研究所 研究生

一、前言

隨著經濟快速成長，社會環境變遷，台灣地區車輛數迅速成長，依中華民國交通統計月報之資料顯示，至九八十九年底台灣地區機動車輛登記數高達 17,033,890 輛，而相對的事故發生件數隨之增加，在如此頻繁的事故中，當事者或其家屬所關心的不外乎事故理賠、肇事責任歸屬問題，因此如何利用肇事現場跡證，尋找出事故真相，來保障事故發生後相關人員的權利，降低其損失，並減低所造成的社會成本，乃當務之急。而台灣地區每年送鑑案件自八十二年 10,220 件至八十九年已增加達 13,991 件，而經地區鑑定後再送覆議案件又約佔 18% 至 26% 之間，足見民眾對地區鑑定滿意程度尚嫌不足，又以八十九年而言，地區鑑定會平均每個專任人員要負責 206 案件，覆議委員會平均每個專任人員要負責 217 案件，以如此少之人力卻要負責如此多之案件，在在顯示其工作之繁重(如表一)，因此有必要建立一套完整的鑑定準則，來提升鑑定品質，縮短鑑定時程。

表一 台灣地區各車輛行車事故鑑定委員會鑑定案件數統計表

區別	年度	82	83	84	85	86	87	88	89	專任人力	89年平均處理件數
	鑑定	台灣省	8,011	8,249	9,263	9,696	10,541	10,256	12,156	11,851	53
台北市		1,226	1,156	1,282	1,202	681	491	479	489	10	49
高雄市		983	1,013	1,127	1,162	1,363	1,397	1,622	1,651	5	330
總計		10,220	10,418	11,672	12,060	12,585	12,144	14,257	13,991	68	206
覆議	台灣省	2,070	2,235	2,461	2,053	2,138	2,049	2,132	2,507	9	279
	台北市	335	295	302	291	166	140	168	196	3	65
	高雄市	174	207	215	252	260	263	308	341	2	170
	總計	2,579	2,737	2,978	2,596	2,564	2,452	2,608	3,044	14	217
覆議比例		25.2%	26.3%	25.5%	21.5%	20.4%	20.2%	18.3%	21.8%		

資料來源：[1]，北市、高雄市覆議委員會

二、事故鑑定之法則

肇事原因分析除了依據事實外，更應以道路交通法規為準繩，惟肇事原因往往因當事人交通行為的時空因素而錯綜複雜，如何找出真正的肇因，一般應客觀分析交通行為因果關係外，同時須考慮信賴原則及違法阻卻等問題，加以全盤分析、綜合判斷。以下係針對肇事原因分析過程所常用引用的重要法則，如因果關係、信賴之原則及違法性阻卻加以說明。

2.1 因果關係

所謂「因果關係」乃指時間先後關係的事實所存在之必然關係，意即對於一事件的成立，行為與結果間所應存在之必然關係。「因果關係」論在學理、法理上還常見的有「有條件說」與「相當因果關係說」二種：

(一)條件說：指有條件的關係，即若無該行為，則該結果不發生，在我國判例有所謂「無此行為，必不生此種損害」，意即有條件的因果關係。舉例來說，「若無甲的闖越紅燈，乙必不會撞上甲車」(作為)「若非甲遲不轉向，乙必不會撞上甲車」(不作為)。然依條件說的見解，例如甲撞上乙，致使乙擦傷，後乙認為無恙而自行前往醫院療傷，途中被丙所駕駛之車輛撞上導致死亡之事例，雖乙之受傷就醫與甲之碰撞，具有條件因果關係，然若因此認為甲對乙的死亡結果須負肇事者，似過於嚴苛[2]。致後來又有「相當因果關係說」之主張發展。

(二)相當因果關係說，係指以人類「全經驗知識」為基準，從該行為而發生結果者，意即以條件的「相當性」來合理界定責任範圍。在我國判例均採同一認定，以無此行為，雖不必生此損害，有此行為，通常足以生此種損害者，是為有因果關係。無此行為，必不生此種損害，若有此行為通常亦不生此種損害者，亦無因果關係。[最高法院二三年上第一〇七號判例]以下說明有三：

- 1.所謂無此行為，雖不必生此損害，係採條件說，用以排除與損害不具因果關係之行為。
- 2.有此行為，通常足以生此種損害者，係指因果關係的「相當性」，並從積極面加以認定之。而所謂有此行為通常亦不生此種損害，則從消極面加以認定，而其目的則在排除「非通常」的條件因果關係。
- 3.因果關係的「相當性」係以「通常足以生此種損害」為判斷基準。關於此點最高法院七十六年台上字第一五八號判例謂：「按侵權行為之債，必須損害之發生與侵權行為間有相當因果關係始能成立」，惟所謂「相當因果關係」係以行為人之行為所造成的客觀存在事實為基準，並就此客觀存在事實依吾人知識經驗判斷，通常均有發生同樣損害結果之可能者，該行為人之行為與損害即有因果關係。又八十二年台上字第二一六一號判決亦謂：「所謂相當因果關係，係以行為人之行為所造成的客觀存在事實為基準，並就此客觀存在的事實依吾人知識經驗判斷，通常均有發生同樣損害結果之可能者，該行為人之行為與損害間即有因果關係」[3]最高法院七五年度台上字第四六二號判決謂：「因違反保護他人法律之行為，而應負賠償之責任者，仍須其行為與損害之間有因果關係存在為要件。關於行為與損害間之因果關係，吾國乃採相當因果關係說。」由此可明確得知，我國在損害賠償對於行為與損害間的關係採相當因果關係說。

故事故發生原因的判斷與肇事責任歸屬，須以行為人之行為所造成的客觀存在事實，為判斷的基礎，並就此客觀存在的事實加上一般知識經驗判斷，而認為有發生同樣損害結果之可能者即具有因果關係，而非一昧的將交通違規行為視為肇事因素。另依最高法院八十年度台上字第二二四一號判決謂：民法第二百一十七條規定所謂與有過失，此與侵權行為人應負過失責任，須以違反法律上注意義務為要件。因此違反道路交通管理處罰條例規定，而可依民法一百八十四條第二項規定應受過失之推定者，為不法侵害他人權利之人，至於被害人未戴安全帽對交通事故是否與有過失，與違反法律上之注意而發生交通事故無關。故只有在違反法律上應注意之交通法規而導致交通事故發生有關，此違規行為始有肇事之因果。因此在肇事原因分析責任鑑定工作上，亦應秉持此種觀念，至於如何以因果關係加以分析事故原因容述於後。

2.2 信賴之原則

所謂「信賴原則」乃容許危險之法理於具體適用時，尤其對於交通事故之刑事責任範圍，予以合理界限時所興起之理論。意即行為人為某種行為時，倘信賴被害人或第三人採取適當行動係相當者，縱因被害人或第三人之不適當行動而發生結果，亦不負其責任之原則。而其適用範圍在加害者方面，須信賴其他之交通參與者係採適當之行動，而且此種信賴須就諸般事情予以判斷，而屬於社會相當。在事故當事人之對等關係上，汽車駕駛均經法定測驗合格，熟悉交通法規之知識，對於駕駛之危險性亦具有相當之認識，原則上得適用信賴原則。至於車輛對行人之情形，其適用則受到極大限制。意即對於其他交通用路者，倘有無法信賴其得適當行動之特別情事者，信賴原則及無適用之餘地[4]。例如：

- (一)被害人違反交通法規之行動，係易於遇見者。
- (二)被害人係幼兒、老人、身體殘障、或酒醉酩酊者等，無法期待其依交通法規而行動者。
- (三)幼稚園、小學之校門口前，為事故發生危險較高之場所，依其周圍之情況觀之，無法期待其為適當之行動者。

(四)肇事者違反交通法令之情形者是。

又八十八年度台上字第七六八號判例謂：「查汽車駕駛人，除應依道路交通安全規則為一般之注意外，尚有依實際情況而預知特別注意義務，故所謂信賴原則之適用，應以自身並未違規為前提；縱本身無違規情形，如於他人之違規事實已極明顯，同時有充足之時間可以採適當之措施以避免發生交通事故之結果時，即不得以信賴他方定能遵守交通規則，以免除自己之責任」。又八十八年度台上字第一五一號判決謂：「汽車駕駛人對於防止危險發生之相關交通法令之規定，業已遵守並盡相當之注意義務，以防止危險發生，始可信賴他人亦能遵守交通規則並盡相同之注意義務，若因此而發生交通事故，始可以信賴原則為由，免除過失責任」。

因此汽車駕駛人應為交通安全規則所要求的注意外，在行駛中尚需就各種道路與交通狀況，所有可能發生的危險為客觀的注意。否則如未盡此客觀必要的注意，縱然並未違反交通安全規則，仍然難認已盡迴避發生危險的注意義務，除非交通事故的發生，是不能想像其不發生的情形，即任何人處於此狀況下均無法避免的事，方能主「信賴原則」。

2.3 違法性及違法阻卻事由

2.3.1 違法性

侵權行為的成立，除以侵害他人的權利肇致損害為構成要件外，尚須有不法及故意或過失為前提。因此產生了所謂「結果不法說」與「行為不法說」二者，前者為客觀歸責，後者為主觀歸責。

(一)結果不法說：即凡侵害他人權利者，如駕車撞傷路人等，即屬違法。亦即其以行為結果是否造成侵權為依據。

(二)行為不法說：認為一個行為不能僅因其肇致他人之權利受侵害即構成違法，故意侵害他人權利情形其違法性可以成立，惟在過失侵害他人權利情形，則須以行為人未盡避免侵害他人權利的注意義務為必要，亦即若行為人已盡其社會活動上必要注意義務時，縱因其行為侵害他人權利，亦不具違法性。

二者之爭論在於侵權行為體系及思考方法的問題，例如甲駕車撞傷乙，依結果不法說，原則上先應肯定甲的侵權行為具有違法性，再繼而認定甲有無故意或過失。反之，依行為不法說，甲的侵權行為有無違法性，應逕就具體案件檢視其是否違反應負的注意義務而認定之。我國最高法院七二年度台上字第一四六九號判決謂：「因過失不法侵害他人之權利者，原則上皆成立侵權行為，侵權行為人之行為，除有阻卻違法之事由外，概屬不法。」由此可之，我國乃採所謂「結果不法說」，即侵害他人權利的行為以違法為原則，在有違法阻卻事由存在時為例外。

2.3.2 阻卻違法事由

法規因其內在之目的、性質等差異，所必要之違法性的程度，各有不同。各個法領域因其違法性之量或質互有不同，違法性之程度即有高低強弱之別，此即「違法之相對性」的概念。依刑法當中有關阻卻違法不罰事由有下：

(一)依法令之行為：刑法第二十一條第一款規定：「依法令行為，不罰」。

(二)業務上之正當行為：刑法第二十二條規定：「業務上之正當行為，不罰」。

(三)正當防衛：刑法第二十三條規定：「對於現在不法之侵害，而出於防衛自己或他人權利之行為，不罰。」在法益上無限制，但在手段上有所限制。

(四)緊急避難：刑法第二十四條第一款規定：「因避免自己或他人生命、身體、自由、財產之緊急危難，而出於不得已之行為，不罰」。

而在道路交通相關法規亦有違法性阻卻之情事，例如違規停車之拖吊等等，其雖侵害他人權利，為

其係為公權之行使，可以違法阻卻。又在道路交通管理處罰條例第二條中規定：「道路交通管理、處罰，依本條例規定；本條例未規定者，依其他法律規定」。因此，若汽車駕駛人為救人命緊急時不顧違反道路交通管理處罰條例，而有刑法第二十四條緊急避難之行為，構成阻卻違法，應不予處罰，然若因此發生事故，並非賦予完全免責，因同條第二款規定「避難行為過當者，得減輕或免除其刑」。而在一些特殊車輛上，相關交通法規亦賦予違法阻卻，如道路交通安全規則第九十三條第二項中明文規定：執行任務中之消防車、救護車、警備車、工程救險車行駛時，行車速度得不受前項規定及號誌指示之限制。第一〇一條第一項第六款：聞有消防車、救護車、警備車、工程救險車等之警號時，不論來自何方，均應立即避讓。第一一三條：消防車、警備車、救護車、工程救險車、公用事業機構之工程車、垃圾車及傳遞郵件電報等車輛，於執行任務時，其臨時停車及停車地點得不受前二條之限制。以上這些特殊車輛在執行任務時發生事故是否均有違法阻卻事由？值得我們去深思探討。惟簡單說明，若事故發生與執行任務中的特殊車輛違規並無因果關係，其自可違法阻卻，反之，有所相關時，就必須考量任務中的特殊車輛駕駛者，是否有所過失，若無，自可阻卻違法，反之，其仍應負擔相關肇事之責。

三、路權規範

依照「道路交通管理處罰條例」第一條規定：「為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，制定本條例」。由此可知法令雖無所謂「路權」此專有名詞，為在其基本立法精神卻涵蓋著路權意義。而此所謂路權，乃是為提高道路使用效率，確保用路者安全，而根據道路交通管理法令規章或者道路交通管制設施，賦予或規範道路使用者，在一定的時間或空間內，使用道路之權利[5]。

3.1 目前交通法規對路權之規範

就現行通管理法規而言，管理的對象包括汽車、慢車、行人與道路障礙四類，對於汽車行駛行為屬全面性的的規範，包括汽車、機車等機動車輛都應一併遵守，只有少數單獨針對機車特性加以列舉規範，處罰條例中有關會妨害或侵犯路權之動態行駛行為主要列舉如下，並將道安規則相關條文臚列於後：

(一)第三十九條：汽車駕駛人，不在未劃分標線道路之中央右側部分駕車者，佔用對向行車路權之行為。

1.道安規則第九十五條：汽車除行駛於單行道或指定行駛於左側車道外，在未劃標線之道路，應靠右行駛。但遇有特殊情況必須行駛左側道路時，除應減速慢行外，並注意前方來車及行人。

(二)第四十三條第一項第一款：汽車駕駛人，在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車者，及第四十三條第一項第一款：二輛以上之汽車共同違反第一項規定，或在道路上競駛、競技者。

(三)第四十四條：汽車駕駛人，行近特殊處所不減速慢行或不暫停讓行人先行之行為。

1.道安規則第九十三條：行近特殊處所應減速慢行規定。

2.道安規則第九十四條：前、後車應保持安全距離、駕駛人應注意車前狀況及兩車併行之安全間隔。

3.道安規則第一〇三條：汽車行近行人穿越道前，應減速慢行，遇有行人穿越時，無論有無交通警察指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過。

(四)第四十五條：汽車駕駛人爭道行駛行為。

1.道安規則第九十六條：汽車在單行道行駛時，應在快車道上按遵行方向順序行駛，劃有路面邊線者，除準備停車或臨時停車外，不得駛出其邊線。

2.道安規則第九十七條：汽車在雙向二車道道路之行駛車道規定。

3.道安規則第九十八條：汽車在雙向四車道道路之行駛車道規定。

(五)第四十六條：汽車駕人未依規定會車行為。

1.道安規則第一〇〇條：汽車會車規定。

(六)第四十七條：汽車駕駛人未依規定超車行為。

1.道安規則第一〇一條：汽車超車與讓車規定。

(七)第四十八條：汽車駕駛人未依規定轉彎行為。

1.道安規則第一〇二條：汽車行進與轉彎規定。

(八)第四十九條：汽車駕駛人未依規定迴車行為。

1.道安規則第一〇六條：汽車迴車規定。

(九)第五十條：汽車駕駛人未依規定倒車行為。

1.道安規則第一一〇條：汽車倒車規定。

(十)第五十三條：汽車駕駛人行經號誌管制交岔路口闖紅燈之行為。

(十一)第五十四條：汽車駕駛人駕車在鐵路平交道未依規定或強行闖越之行為。

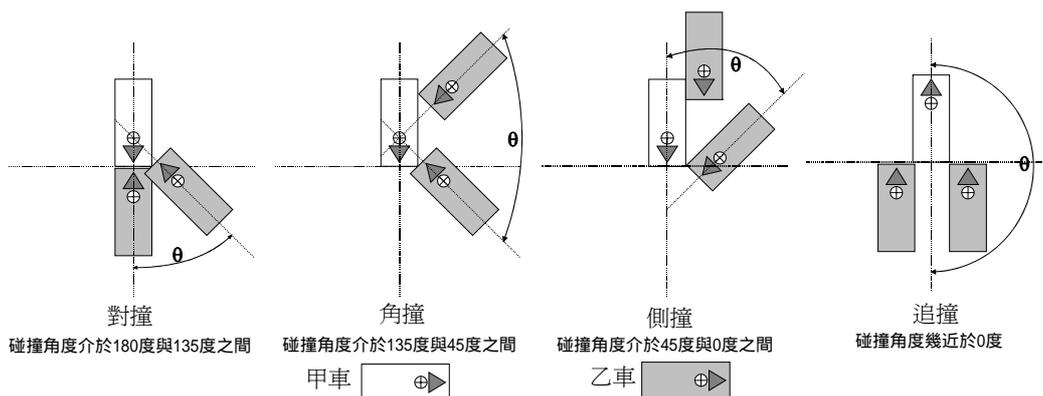
1.道安規則第一〇四條：汽車行近鐵路平交道應減速，禁止闖越規定。

(十二)第五十八條：汽車駕駛人未與前車保持安全距離或插入連貫車隊之行為。

3.2 依碰撞型態界定路權歸屬

事故發生應以路權確認，不能僅憑當事者或證人自白，因此有時須尋找彼此關係來確認路權歸屬。而在路權歸屬確認方面，除以法規界定外，亦須以事故地點、當事者之行為來確定。本文首先將事故現場區分為路段中、交叉路口、圓環、鐵路平交道四類，因圓環與鐵路平交道事故類型較為簡單，因此本文先僅針對路段、交叉路口二類加以分析。

一般汽車肇事之責任分派，係透過肇事重建分析研判事故發生之碰撞角度，推定碰撞前後行駛軌跡，辨別各當事人肇事前後駕駛行為是否為侵權行為，故依碰撞角度不同定義肇事型態，如圖一所示，可以方便事故原因分析與責任分派，並按不同的發生地點，適用不同的交通法規。故一般車輛肇事責任分析，概可區分為路段與路口兩大類，在依事故行分類作為責任分派之依據[5]。



圖一 道路交通事故碰撞型態分類

3.2.1 路段中碰撞路權歸屬

(一)對撞事故

1.在有中央分向島、分向限制線、雙向或單向禁止超車線明確劃分路權之處所，「進入對向車道行駛」，明顯侵犯路權對事故發生應負侵權之責，至於侵權行為之產生有無所謂「緊急避難」或「正當防衛」之情形則另依民、刑事法規之規定。

- 2.在設有道路中心線之處所，除超越前車可利用對向車道行駛外，應行駛在本身車道內，如因「未注意車前狀況而駛入對向車道」，導致事故發生應負侵權之責。
 - 3.在未漆繪道路中心線路段行駛，應行駛在道路中心偏右部份，並隨時注意前方狀況準備避讓，若因「未靠右行駛」導致事故發生，則應負疏於注意未靠右行駛之責。
 - 4.在有方向行駛權之道路或路段，如單行道、逆向公車專用道...等，其「侵入事出突然或其他因素，導致對造當事人無法閃避所造成之事故」，其侵入者應負侵權之責。
- (二)角撞型態事故：通常為其中一車進行大角度之轉向或迴轉，該路段若禁止轉向之操作，當然「轉向車無轉向通行權之轉向或迴轉行為」，應負事故發生之責；在允許轉向之路段自應依轉彎車讓直行車之規定，分攤事故發生之責。

(三)側撞型態事故

1.同向行駛側撞事故

- 1)單一車道路段：在此路況下發生側撞型態事故主要為「超車不當」，不論此路段是否允許超車，超車車輛應負事故發生之責。
- 2)多車道路段：
 - A.超車過程：在超車程序中從被超越車輛左側進行超車，導致與左側車車道車輛發生側撞，或在超越前車欲返回原來車道時與被超越車輛發生側撞，或是由被超越車輛右側進行違規超車，在超越前車欲返回原來車道時與被超越車輛發生側撞。對前者而言其事故原因為「變換車道不當」；對後兩者而言，「超車不當」則為事故原因。
 - B.變換車道過程：車輛在原車道行駛向左或向右進行變換車道，不論側撞前車或為後車所側撞，「變換車道」之車輛應負變換車道不當之責。
 - C.正常行駛：在正常行駛的情況下，車輛應各行其道本不應該有碰撞發生，在疏忽或其他原因的情況下，導致側撞他車，駛出自己車道者應負「未依車道行駛」之責。
- 2.路段中不同行駛方向側撞事故：若是在有分向限制路段，只有一方「侵入對向車道」，侵入者應負侵權之責；在無分向限制路段，則侵入者應負「未靠右行駛」之責；在雙方都有侵入對向車道之情況下，則互有侵權或「未保持行車安全間隔」之責。

(四)追撞型態事故易發生處所與其歸責法則

追撞事故不論路段中或路口皆有可能發生，其歸責法則為前車有「不當之駕駛行為(不當轉向、變換車道、違規超車、異常操作等)」，則前車應為不當行為負責，後車負「未保持安全距離、或未注意車前狀況」之責；前車若無不當之駕駛行為，則後車單獨應負「未保持安全距離、或未注意車前狀況」之責。

3.2.2 交岔路口碰撞路權歸屬

(一)對撞型態事故

交岔路口對撞型態事故多發生於大型路口，在欠缺車道導引(包括道路中心線錯開情形標線設施)，或路口位於彎道上，常見的情況如下：

- 1.兩直行車之對撞事故，依道路中心線之延伸線區分路權，若因交通管制設施之導引，導致走入對向車道而發生事故，則道路管理單位有「錯誤交通管制設施」之責。
- 2.左轉車與直行車之對撞事故：由於路口面積大或車輛提前轉彎導致與橫街直行車發生事故，為了避免轉彎車提前或加速左轉而疏忽前方來車，應科予轉彎車較多之注意義務，負擔較大之責任。
- 3.左轉車與左轉車之對撞事故：在處罰條例第四十八條規定，車輛轉彎應行經路口中心再行轉彎，若

依此規定則兩車同樣有行駛路權之左轉車，會產生兩次的交叉穿越衝突，徒增安全之威脅，應妥為規劃岔路口之轉向動線方能減少此一爭議，此種事故雙方互有責任。

(二)角撞型態事故

1.兩直行車

- 1)號誌化路口：兩直行車在號誌化路口，有行車管制號誌管制的情況下發生角撞事故，其中必有一方未遵行號誌侵犯他方路權行駛，闖燈者應負肇事之責，不過在蒐證技術上有其困難與限制。
 - 2)有幹支道劃分路口：以特種閃光號誌管制或「讓」字標誌、讓路標線管制之路口，在此路口幹道有絕對的優先通行權，其責任區分為支道車未讓幹道車先行，負擔較重之責，幹道車為未注意減速負擔較輕之責。
 - 3)無號誌又無幹支道劃分路口：道安規則第一〇二條第二款後段規定：「...左方車應暫停讓右方車優先通行。」故在此路口右方車有絕對的優先通行權，事故發生通常責任較輕。
- 2.直行車與轉彎車或左轉車與右轉車，在號誌化路口依號誌指示其通行權，在同樣具有通行權或無號誌管制時，依轉彎車讓直行車、或右轉車讓左轉車優先通行之規定。

(三)側撞型態事故

- 1.同向行駛之併流車輛，包括由匝道匯入主線車道行駛，主線車道有優先通行權；由慢車道匯入快車道，快車道有優先通行權；變換車道車輛有較低之通行權；由同一車到分流出之車輛，應在安全無虞之情況下，再行分流運行，具有較高(優先)通行權責任負擔較輕。
- 2.不同方向行駛車輛：號誌化路口依號誌指示其通行權，在同樣具有通行權或無號誌管制時，若為兩直行車，則衡量其有無侵犯對向路權；若為直行車與轉彎車，則依轉彎車讓直行車優先通行；若為左轉車與右轉車，則依右轉車讓左轉車優先通行，具有較高(優先)通行權責任負擔較輕。
- 3.圓環行車：環外車應讓環內車先行，外環車應讓內環車先行，具有較高(優先)通行權責任負擔較輕。

(四)追撞型態事故

追撞事故不論路段中或路口皆有可能發生，其歸責法則為前車無有不當之駕駛行為(不當轉向、變換車道、違規超車、異常操作等)，則前車應為不當行為負責，後車負未保持安全距離、或未注意車前狀況之責；前車若無不當之駕駛行為，則後車應負未保持安全距離、或未注意車前狀況之責。

四、肇事原因分析方法

在明瞭肇事分析相關法則後，如何利用交通運行的相關法規，諸如路權法則、交通安全或管制規定等，將肇事原因加以分析，而認定是否有無肇事責任、責任歸屬、責任大小將是一重要課題，以下就針對鑑定原因分析方法加以說明：

4.1 認定有因果關係

事故發生一定有一方或多方故意或過失，而未能遵守相關交通法規，以致於產生事故，因此事故原因分析大都以違規行為與事故發生有無因果關係，作為確認責任歸屬有無之參考，只要違反相關法律規定，即可能是構成肇事責任要件之一[6]，若有一方違反規定，而又與事故發生具有因果關係，另一方未違反規定且任何人處於此狀況下均無法避免時，在信賴原則下，違規者又無阻卻違法時，其應負完全責任，反之，若另一方雖未違規然其可避免而未迴避，其仍應有責任。若不僅一方有違反規定時，就必須以因果關係，來認定所違反的規定是否為事故原因，並考慮信賴原則、阻卻違法來衡量是否有肇事責任。

當事故發生後第一個行為與最後結果出現之間，往往介入了許多其他的行為或條件，甚至在第一個

行爲就存在他人的行爲與條件，在客觀上就必須澄清行爲與事故發生結果間有無直接關係、間接關係、或甚至無關係，才能進一步檢驗，到底結果的發生是行爲人的故意或過失所造成的，甚至從行爲與結果之間的直接、間接或無關係可進一步釐清過失責任輕重，因此在複雜的案件就必須依下列方式找出其因果關係程度[7]：

(一)行爲是否爲不被容許的危險：所謂「不容許的危險」即謂超出「容許危險」，超過此範圍將易產生危害，例如只要車輛上路就會對自己或他人產生危險，但是這危險是被社會所容許的，而行爲經過社會意義之「利益與風險的衡量」，而給予危險程度；然有些具社會意義之行爲，其危險性就會從寬認定，例如擔任緊急救護之特種車輛，在執行任務時被容許的危險更大。而在容許危險範圍內，行爲人基本上是沒有注意義務的，須行爲超過容許界線，才有過失問題。而信賴原則即是「容許危險」的運用，亦即在交通上，合乎規定行車的人，可以信賴他人也會同樣合乎規定，除非有特殊情況必須做相反的認定，例如，見到綠燈即前進，相信不會有人闖紅燈、後車相信前車轉彎會打方向燈等等，惟遵守交通規則的人，當其能迴避不正當行爲時，其不能主張信賴原則，而違規交通之人，有時卻也可以主張信賴原則，例如酒醉駕車或無照駕駛亦享有幹道優先權，不因其違規而喪失先行權。

(二)不容許的危險導致結果的發生：不被容許的危險是否實現特定的結果，我們可以從危險與結果之間關連是否爲常態、及因行爲既存的危險升高，那麼結果的發生可以歸責到這升高的危險二種來說明：

- 1.危險與結果之間的常態關連：結果的發生必須是不被容許的危險所產生的，才可以把結果歸責到危險行爲，若二者之間只是偶然，那不能認爲這個危險行爲實現結果，例如，未具駕照的某甲開車撞上超車不當的乙車，某甲的未具駕照駕車雖然是不被容許的危險，惟與結果只是偶然，並不能因此將責任歸責在某甲。若危險行爲與結果之間，具有很高度的關連，那麼這個結果是危險行爲造成的。例如，小車駕駛因爲大車從後緊跟並閃燈，致使其驚慌恐懼失控，撞上護欄，大貨車的危險行爲即與事故有極大關連性，因此大貨車雖然未碰撞小車，爲其仍應負肇事責任。
- 2.危險性提昇升導致結果發生：遵守交通規範有可能避免結果發生，而未遵守交通規範的行爲，是提升了對行爲人的危險，提升危險程度的行爲可以作爲歸責依據，例如超速車輛撞上突然逆向行駛之車輛，若此超速車輛在未超速時，可以避免結果發生，爲因其超速行爲致使危險提升，致來不及閃避之結果可作爲歸責。又救護車在執行任務時，因任務高速行駛或採取其他駕駛措施，其危險性升高了，社會雖賦予較大危險性容忍度，但並不是可以完全阻卻肇事責任，亦即此種情形須以違法性與由責任性加以檢驗。
- 3.危險行爲所造成的結果是否在刑法或相關交通法規之構成要件下：某些事故發生，雖然事故當事者有了不容許的危險行爲，且也導致某一結果發生，但是假如這種行爲與結果間不是在刑法或相關交通法規構成要件範疇中，結果的發生仍不能歸責此危險行爲。如：
 - 1)規範目的之不相關：無照駕駛的人在道路上駕車同樣享有先行權，如果他人違反路權規範而與之發生事故，此事故不可歸責於無照駕駛者，概因禁止無照駕駛的規範目的，不是要防止遵守交通規則所可能發生之結果。
 - 2)參與別人故意之危險行爲：肇事當事者清楚知道可能的危險性，出於自己意願決定自己危險行爲，對於結果的發生已經非構成要件效力範疇內，例如：相約飆車或貨車老闆要求司機超載或開快車等，若發生事故，相約飆車者及貨車老闆並未有肇事責任，因飆車者及貨車司機知道危險，可以決定要不要超速或超載。
 - 3)能力是否可及：事故發生後，事故當事人須排除事故車輛以免造成阻礙，然此時當事人能力無法排除，如死亡、受傷等等，而致後方駕駛追撞，此時當事者以無能力可及，追撞者自應負未注意

前方車前狀況之責，不能將責任歸屬危險行為發生者。

- 4)預知危險範疇下：危險行為實施後，負責處理的專業人員，如果在處理時發生事故，不可將責任歸責於危險行為者。例如：處理交通事故之員警，被後來車輛撞傷，先前事故者不應負此肇事責任，因為專業人員處理時，應有監督危險及排除的責任。

4.2 分析責任多少

交通行為與事故發生在確認具有因果關係後，排除未有因果關係之違規行為、並未有信賴原則、阻卻違法事由時，其責任分擔比例就是我們所要分析的重點。一般而言，責任大小並非以其違規行為為輕重為考量因素，亦非以道義責任或同情弱者為基礎，而是需視其行為故意與過失程度和對事故發生影響大小，加以論斷。以下就針對所謂故意及過失加以說明。

所謂故意犯其分為故意及未必故意，前者有使事故發生之意思，在刑法第十三條第一項規定：「行為人對構成犯罪之事實，明知並有意使其發生者，為故意」，例如蓄意殺人肇事；後者是謂縱使事故發生亦不得已，按刑法第十三條第二項規定：「行為人對於構成犯罪之事實，遇見其發生而其發生並不違背其本意者，以故意論」，例如明知自己如此蛇行亂撞，必將肇事，仍不以為意，尚如此駕駛者。惟不論肇事當事者是故意或未必之故意，若有如此之故意肇事駕駛行為，其應負完全肇事之責任。

就過失而言，仍有輕重之分，依據刑法第十四條第一項規定：「行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意而不注意者，為過失。」又同條第二款規定：行為人對於構成犯罪之事實，雖顯見其能發生而確信其不發生者，以過失論。」前者為「無認識之過失」或謂「疏忽過失」，後者為「有認識之過失」或「懈怠過失」。如此的過失就必須斟酌其過失程度而分擔適度的責任。將肇事責任分類可分定性與定量二種[6]，前者是將責任以文字描述區分責任，後者是將前者責任係數加以轉換成比例。有關定量與定性之方式說明如下：

4.2.1 定量之肇事責任

所謂「定量之肇事責任」，係將肇事責任以定量方式表現，藉以顯現出肇事當事者所應負的肇事比例。亦即將事故責任定義為「100%」，而依故意或過失程度並斟酌路權規範之程度高低給予事故當事者肇事責任百分比，例如，完全負肇事責任為100%，若雙方過失程度相當，則各應負50%之肇事責任。如此將可明確定義出事故當事者所應負責任大小權重，此點尤其在保險理賠與民事賠償的程序中需求最殷。

4.2.2 定性之肇事責任

所謂「定性肇事責任」，亦即利用文字來區分肇事責任輕重程度，實務常見的可分以下幾種等級：為肇事原因、肇事主因、同為肇事原因、肇事次因、無肇事責任五種，加以說明如下。

- (一)為肇事因素、無肇事責任：若肇事當事人一方有故意肇事行為或僅一方「疏忽過失」、「懈怠過失」，該當事人應負肇事全部責任，亦即其行為「為肇事原因」，另一方則「無肇事責任」。
- (二)肇事主因、肇事次因：若雙方均有過失，則「懈怠過失」應負肇事主因之責，「疏忽過失」者應負肇事次因。若同屬「懈怠過失」、「疏忽過失」則在考量其交通違規行為侵權嚴重性及斟酌路權規範之程度高低，重或高者應負肇事主因，次者應負肇事次因。
- (三)同為肇事原因：若肇事當事者二者均屬「懈怠過失」或「疏忽過失」者，且其交通違規行為侵權嚴重性相當，雙方應負相同責任，應列同為肇事原因。
- (四)若事故當事者不僅為兩造，此時考慮是否為可視為單一案件，或須視為多起案件，惟不論單一或多起案件，其當事者必須兩兩依據上述將責任認定。

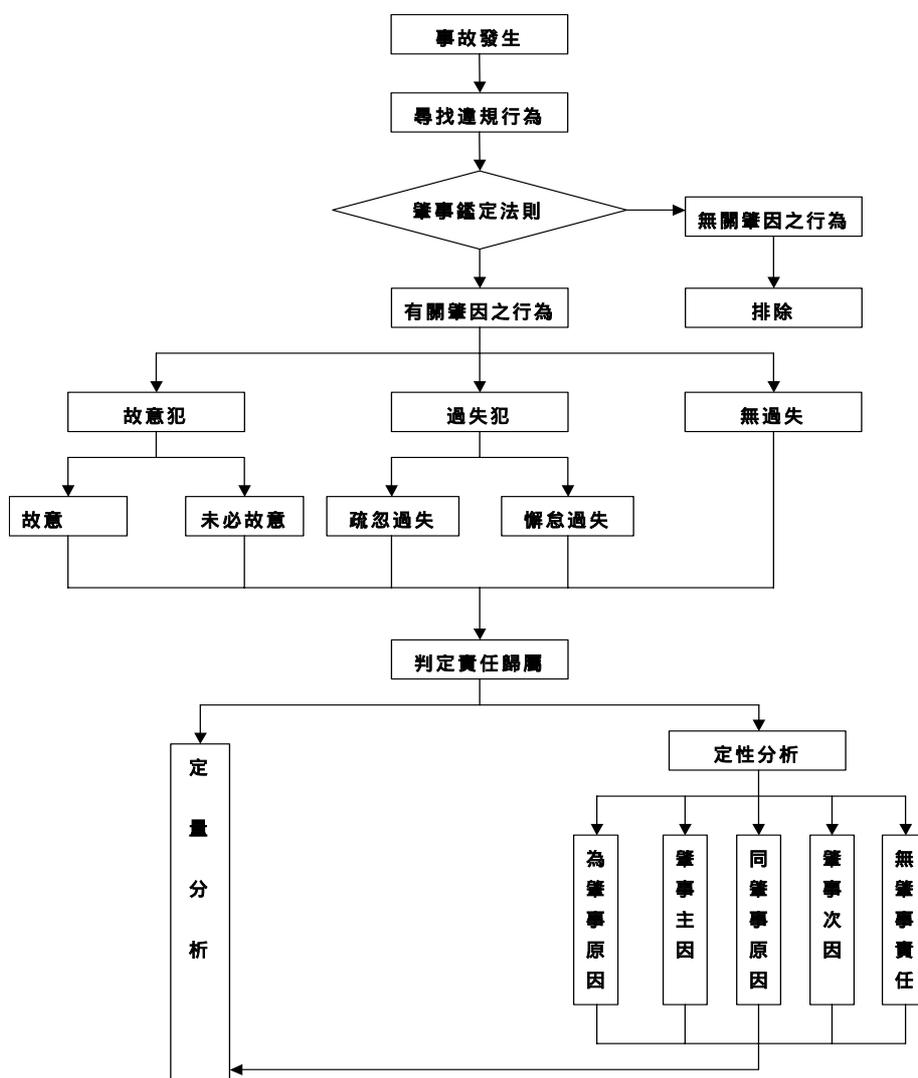
4.2.3 定量與定性責任分析比較

(一)定量責任分析：肇事責任空間靈活，鑑定者可以依個別肇事情節，於範圍內予以不同的責任百分比，尤其當事故當事者不僅為二造時，更可將彼此責任分擔明顯表現出來，但也易於摻雜個人主觀意識，或受肇事弱勢或其他因素影響，惟仍可參酌定性分析而制定出定量百分比之限定，減少不必要的主觀因素。

(二)定性責任分析：其僅將責任區分五大類，比較嚴格沒有彈性、調整空間，若當事者為多起時，不易表現出彼此的責任分擔，不過因其將以故意及過失程度來區分，較為公正客觀。

4.3 事故鑑定程序

依照上述責任分析與責任判派定，概可將整個事故鑑定歸納如圖二：



圖二 事故鑑定程序表

五、結論

(一)目前在國內的鑑定尚未建立一套正確可供鑑定相關單位參考之模式，因此本文嘗試從碰撞型態中，導出行為與事故發生之因果關係，並將違規行為界定故意與過失，依其行為程度而給予不同的責任大小，期建立一套鑑定分析思考模式。

(二)肇事鑑定責任認定與大小，不但攸關事故當事人間刑事、民事之訴訟外，並藉此了解民眾違規行為程度，進而加強執法重點，改善交通設施、法規之不足，以減少肇事事故發生。

(三)未來將朝將各種事故類型，依車輛所碰撞的位置、碰撞時地點、行車方向及車輛種類，歸納出肇事原因之行為，並結合相關道路交通法規，將各種碰撞加以系統化整理，再推斷事故責任歸屬及所違反交通法規，進而建立一套分析模式，俾提供肇事當事者、警方或鑑定者作為原因分析鑑定參考。

參考文獻

- 1.張新立等，提昇行車事故鑑定品質及建立交通事故鑑定師制度之研究，交通部運輸研究所委託，國立交通大學運輸研究中心辦理，八十九年十一月。
- 2.川端博著，甘添貴監譯，刑法總論二十五講，一九九九年十一月出版。
- 3.王澤鑑著，侵權行為法第一冊基本理論一般侵權行為，一九九八年九月出版。
- 4.甘添貴著，法總論講義，七十七年九月初版。
- 5.陳高村著，道路交通事故處理與鑑定，八十六年五月出版。
- 6.肇事鑑定技術發展沿革與新趨勢之評析，中央警察大學交通學系，王文麟主持，交通部運輸研究所委託，民國八十六年。
- 7.林東茂，從客觀歸責理論判斷交通事故的刑法責任，刑事法雜誌，第三十九卷第三期。