

## 客觀上相當因果關係法理應用於行車事故肇因鑑定之研究

黃金城<sup>1</sup> 吳水威<sup>2</sup> 張維翰<sup>3</sup> 沈彥宏<sup>3</sup> 黎俊彬<sup>4</sup> 陳彥仲<sup>3</sup>

### 摘要

行車事故鑑定之目的，在於提供法院裁量交通事故案件之是非曲直、肇因所在或當事者理賠等參考意見之資料。以往行車事故鑑定相關研究，多為探討不同交通違規行為，相對所需擔負的肇事責任。甚少探討交通違規行為與可歸責之肇因關聯性者，而深入研究交通行為與事故肇生之因果關係相當性者，更為罕見。

目前國內整體行車事故鑑定工作，在肇因研判上絕大多數缺乏客觀上相當因果關係法理之應用。刑事訴訟法修正後，採取嚴格證據主義，對於檢驗交通事故當事者交通行為是否為客觀上相當因果關係中之原因行為，勢必益趨嚴格。此外，刑事訴訟法朝向交互詰問制度方向修正後，必要時鑑定人須出庭接受當事人、代理人、辯護人、輔佐人等，對鑑定內容或任何疑義的交互詰問。若鑑定意見結論不能符合肇因認定之法理原則，或對於相關法理原則之內涵與應用欠缺理解，勢將難以面對審辯各方詰問之考驗。

因此，本研究首先回顧與分析肇因鑑定相關法源依據、最高法院判例、以及行車事故鑑定相關研究。並以客觀上相當因果關係法理為基礎，輔以經驗法則、信賴原則、路權理論、客觀注意義務、客觀預見可能性及防範危險可能性等刑法原理原則，探討實務上行車事故肇因鑑定之交通行為與肇因行為關聯性。並以涉及無接觸事故、未注意車前狀況、違反號誌、侵入來車道、轉彎與直行、搶先左轉、超速、未減速、酒醉、動態車輛與靜態物體、碰撞穿越道路之行人、特別優先權、優先權交替等等各種常見之事故形態為主要研究對象，依客觀上相當因果關係法理，探討研判其可能肇因之衡量原則及注意要點，以供法院判斷交通案件當事者行為與過失責任相當因果關係之參考。

### 壹、前言

行車事故鑑定之目的，在於提供法院裁量交通事故案件之是非曲直、肇因所在，或當事者理賠等或當事者理賠等參考意見之資料。依目前法律體系，我國行車事故鑑定必須遵循客觀上相當因果關係法理，以分析研判肇事原因之理由如下：

交通部、內政部、法務部會銜發布之「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」，

<sup>1</sup>台灣省車輛行車事故鑑定覆議委員會委員。

<sup>2</sup>國立交通大學運輸科技與管理學系副教授。

<sup>3</sup>國立交通大學運輸科技與管理學系碩士班研究生。

<sup>4</sup>國立交通大學運輸科技與管理學系碩士。

乃我國各行車事故鑑定機構從事鑑定工作時，必須依循之法規。其第 8 條及第 15 條明訂，「鑑定或覆議意見內容應加註肇事主次因說明」，「僅一方有過失者，以肇事原因表示之」，「雙方均有過失，且過失程度相同者，以同為肇事原因表示之」，「雙方均有過失，但過失程度不同者，較重之一方以為肇事主因表示之；較輕之一方以為肇事次因表示之。」可見肇因鑑定乃鑑定機構之主要工作。

上項法規之「過失」一詞，乃刑法上追究過失責任之依據，有其一定之法律意涵及責任要件。而肇事原因乃指導致交通事故發生，須負肇事責任之相當原因行為。由於交通事故均為過失案件，其肇因行為亦為追究法律上過失責任之依據。且就交通事故發生之情節而言，肇因行為與法律上過失責任有其必然性連結關係；無肇因行為即無過失責任。故司法機關判斷因果關係之法理，同樣適用於肇事原因之研判認定。因此「客觀上相當因果關係」之法理原則，各行車事故鑑定機構均須充分理解，於研判及認定肇事原因時，確實遵循其法理原則，慎審認定，以提昇鑑定品質，並獲司法(院、檢)機關之肯定與尊重。

## 貳、文獻回顧

### 一、行車事故肇因鑑定相關法源

由於交通事故在法律上可歸責之肇因認定，係由目前行車事故鑑定機構，及或學術單位研擬鑑定意見書，提供司法機關作為肇事歸責裁判之參考。故本研究首先回顧與行車事故鑑定相關之法源，以為研究之法理基礎。

#### (一)、車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法

為行車事故肇因鑑定工作之作業依據。

#### (二)、道路交通管理處罰條例與道路交通安全規則等交通法規

係審察交通事故當事者行為適法性，及有無違反注意義務之依據。

#### (三)、刑法相關規定，為推求交通事故當事者法律上過失責任之依據

刑法第 12 條：「行為非出於故意或過失者，不罰。過失行為之處罰，以有特別規定者，為限。」；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。」，第 2 項：「行為人對於構成犯罪之事實，雖預見其能發生而確信其不發生者，以過失論。」刑法第 15 條第 1 項：「對於一定結果之發生，法律上有防止之義務，能防止而不防止者，與因積極行為發生結果者同。」，第 2 項：「因自己行為致有發生一定結果之危險者，負防止其發生之義務。」

### 二、行車事故鑑定相關研究文獻

行車事故鑑定相關研究方面，陳高村[1]認為事故發生乃當事人或事第三者出於過失或無過失所造成，且為結合「人」、「車」、「路」三項因素綜合作用的結果，事故發生必有一定之「因果關係」，故交通事故發生通常不只上述之單一因素所造成。而交通行為之違規以及是否違反道路交通安全規則，僅可供事故肇因研判，並不影響事故之構成。發生交通事故後，必然牽涉到肇事人之相關法律責任。事

故當事人若涉及刑事責任，我國實務與學說上解決因果關係與過失問題，向來採用相當因果關係說。在因果關係認定上，其認定過程分為主觀說、客觀說、以及折衷說等三種。相當因果關係說可用於判斷故意犯及過失犯之因果關係，若僅判斷過失犯之因果關係，僅能採用客觀說。林東茂君[2]利用客觀歸責理論，並將之分類為：製造不容許之危險、不被容許的危險導致結果發生，以及規範構成要件之效力範圍等，來詳細說明其理論以及相關應用。

目前行車事故之肇因認定，多由車輛行車事故鑑定委員會從事其鑑定工作。湯儒彥等[3]認為就法律觀點而言，不同法律之處罰法則，均有其目的性，事故鑑定工作，僅是在這個法律過程中，協助司法機關，還原事故發生之過程，探尋事故中之行為，而非落入追尋事故當中之歸責，判定肇因責任之工作。

由上述文獻中，可發現對於行車事故鑑定相關研究，雖對交通事故鑑定有相關法律上之歸責，但對於客觀上因果關係應用於行車事故肇因，仍欠綜合之研究。有鑒於此，本研究首先將探討行車事故鑑定之相關法規，並針對車輛行車事故之各種形態，分析及利用各相關理論推定行車事故之相當肇事原因。

## 參、應用於行車事故肇因鑑定之相當因果關係學說與法理原則

### 一、相當因果關係學說

依法學理論，因果關係乃指侵害法益之行為與結果之間，基於行為影響力所存在的一定之聯絡關係，也是審察行為對結果之發生有無原因力的法學原則。行為與結果發生之間，因果關係是否相當，乃追究該行為對於結果發生，要不要負法律責任的先決(限制)條件。

相當因果關係學說主張：凡屬發生結果之條件，必須與結果有相當之關係始可。換言之，依吾人智識經驗為客觀的觀察，認為在一般情形下，有同一之條件均可發生同一之結果者，該條件即為發生結果之原因。反之若在一般情形下有此條件存在，而依客觀的觀察認為不必皆發生此結果者，則該條件與結果並不相當，不過為偶然之事實而已，亦即無相當因果關係。

而對於探討因果關係是否相當，其應予審察之事實範圍，學者之間約有下列三種主張：

(一) 主觀說：應審察之事實範圍，以行為人於行為當時所主觀認識或應認識(可能認識)之事實為限，而為相當因果關係有無之判斷。

(二) 客觀說：應審察之事實範圍，係基於事後之審查，綜合行為當時存在之一切事實，依客觀上觀察，而為相當因果關係有無之判斷。因之，不僅行為人事前所認識之事實，即法官或一般人事後所認識之事實，或在經驗法則上可能出現之事實，若與行為當時存在之事實有必然關係者，均須一併予以考慮。

(三) 折衷說：應審察之事實範圍，以行為當時一般人可能得知之事實為限，而為相當因果關係有無之判斷。又行為當時存在之事實，雖非一般人所能得知，而獨為行為人所知者，亦應列入應審察之事實範圍。

主觀的相當因果關係說與折衷的相當因果關係說，從行為人或一般人所認識之事實範圍，審察行為之原因力，其結論失之過狹。惟有客觀的相當因果關係說，足以說明因果關係的真諦。

由於社會上各種現象之存在，自論理上觀察，無不因果相聯；其推演無窮無盡，但大多並非法律目的所應研究之問題。惟有就一定之侵害法益結果，研究某一行為客觀的原因力，推求其普遍的必然的因果關係，始有研究之必要。故客觀的相當因果關係說，目前已為法律學者所普遍接受，亦為我國司法機關引為推求過失行為因果關係與法律責任之法理。

## 二、客觀上相當因果關係法理

目前我國司法機關，已明確將客觀上相當因果關係學說，引為推求過失行為因果關係與法律責任之法理原則：最高法院 76 年台上字第 192 號判例：「刑法上之過失，其過失行為與結果間，在客觀上有相當因果關係始得成立。所謂相當因果關係，係指依經驗法則，綜合行為當時所存在之一切事實，為客觀之事後審查，認為在一般情形下，有此環境、有此行為之同一條件，均可發生同一之結果者，則該條件即為發生結果之相當條件，行為與結果即有相當之因果關係。反之，若在一般情形下，有此同一條件存在，而依客觀之審查，認為不必皆發生此結果者，則該條件與結果不相當，不過為偶然之事實而已，其行為與結果間即無相當因果關係。」由於除大法官會議外，各級司法機關(院、檢)均須受最高法院判決例及解釋例之拘束。即一般行政機關(或其他機機)與人民，在適用同樣法令時，亦須受其拘束。

故自最高法院於民國 76 年作成上項明確判決例後，客觀上相當因果關係學說之內涵，已成為我國司法機關必須一致遵行之法理原則。交通事故案件之肇事原因鑑定工作，因與當事者過失行為法律責任之追究有密不可分之關聯，當然亦必須應用客觀上相當因果關係法理加以分析研判，不能例外。

## 三、推求交通事故肇因行為與過失責任之法源依據

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，而不注意者，為過失。」由於交通事故均為當事者自感意外而發生，係屬法律上之過失行為案件。因此當事者法律責任之推求，均適用上項刑法第 14 條第 1 項之規定，作為依據。又因交通事故當事者之肇因行為，直接牽連其過失責任之追究，故研判交通事故中當事者行為是否為事故發生之肇因行為，當然比照刑法推求過失責任因果關係之原則，亦適用最高法院判例所引用之客觀上相當因果關係法理。

就交通事故之發生過程而言，上項條文中之「應注意」一詞，指的是當事者肇事前在客觀上應予注意之事項，亦即客觀的注意義務。「並能注意」一詞，指的是當事者對事故發生客觀的預見可能性，及客觀的防範事故發生可能性。

又上述最高法院判例內容之「結果」一詞，就交通事故肇因鑑定工作而言，僅係指導致事故發生，亦即「肇事」為已足；並不涵括因肇事而生成之損害結果(如人之傷亡及車損、物損等結果)在內，慎勿誤解。因肇事而生成之損害結果，涉及刑、民事法律責任之追究問題，屬於司法機關裁量之權責範圍。

事實上，某行為與交通事故之發生(即肇事)有客觀上相當因果關係存在，並不同於該行為必然與肇事後生成之結果(人之傷亡及車損等)有客觀上相當因果關係存在。但如審酌事態發生情節，認為事故之發生與結果之生成確有客觀上相當因果關係存在者，該行為與肇事後生成之結果當然亦有客觀上相當因果關係存在；惟此部分屬於司法機關裁量權責，非任何鑑定機構所能置喙。

實務上如當事者對於交通事故之發生，依一般人之能力確已無充足之時間與空間，可採取適當措施加以防範避免者，亦可以欠缺刑法第 14 條第 1 項規定之構成要件為由，免負過失法律責任。

#### 四、客觀注意義務的違反

係指行為人違反一般理智正常之人所應有的注意義務。行為人如違背客觀的注意義務，即須負法律上的過失責任。

至於客觀上注意義務的依據範圍，除交通相關之法令外，舉凡相關事業內部規定與其服務規約，及依經驗法則可能發生之危險狀況等等，均涵括在內。

是否違反客觀注意義務，應以平常人的能力或行為人之特別經驗能力，作為要求標準。

#### 五、客觀的預見可能性與防範危險可能性

客觀的預見可能性，係指一般理智正常之人對於危險狀況得以預見之可能性。判斷行為人有無注意能力與注意可能，亦以一般正常的理性主體為標準。如果任何小心謹慎的人在同一情況下，對於危險狀況之出現均無法可以預見，即欠缺歸責法律上過失責任之要件。

至於防範危險可能性，亦比照上項說明，以一般正常人之防範能力作為要求標準。

#### 六、經驗法則

所謂「經驗法則」係指依照吾人日常生活經驗所得之定則觀察，認為符合常理常態日常可見者，即符經驗法則。由於吾人日常生活經驗，輒因國情、地域、時代背景、及價值觀等客觀環境之更易而異，故經驗法則並非普世皆然之一致準則。

#### 七、信賴原則

信賴原則係指在從事具有一定危險性的工作時，一方可以信賴對方將嚴格根據規則行事，故只要本身遵守規則，即可避免危險。據此，多數法律亦相對規定：若一方無視規則而違反信賴原則，則應對其後果承擔相應之法律責任。

至其應用於交通行為方面，依最高法院 84 年台上字第 5360 號判例：「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同等注意義務。若因此而發生交通事故，方得以信賴原則為由免除過失責任」。

惟應注意者，主張信賴原則，必須對於防止危險發生之相關交通法令規定，業已遵守，並已盡相當之注意義務，以防止危險發生始可。

#### 八、路權理論

所謂「路權」係指人（或車）使用道路（或通行道路）之權利。路權係以標誌標線號誌等交通控制設施或其他管制措施為方法，並以道路交通法規為依據，無路權者，在使用該道路時，其生命、身體或財產等法益，將較無保障，即便未發生事故，未獲路權者亦須受到法規之處罰。路權歸屬係以單一使用者為原則，但特殊情況可由二人（車）以上共同持有。而路權之變異型式共有路權限縮、路權擴張、路權共用、路權取消、路權降等，以及路權擬制六大類。

#### 九、探討符合客觀上相當因果關係肇因行為之另向思考

依絕大多數曾經發生交通事故者之經驗感受，在事故發生瞬前均感到自己處於「無法避免」之不可抗力狀態（---完了，要撞了！），由此可反證相當因果關係法則在肇因行為於關鍵時刻出現時之肇事必然性狀態。實際上，此關鍵時刻亦為決定事故是否要發生之關鍵時空點（Key Point）。在此時空點之前，當事者尚有能力可採取適當措施，以免除肇事。如忽視可以預見之危險，不及時採取適當防範措施，一旦通過該關鍵時空點，即進入並啟動無力回天的必然肇事狀態；事故必然發生。

故交通事故發生後，依據相關跡證透過肇事過程之推演，尋找事故發生前之必然肇事狀態為何。再進一步探討那一項(或多項)行為係導致該必然肇事狀態出現之相當行為，即為有相當因果關係之肇因行為。

此外，如懷疑某一行為可能並非導致事故發生之相當原因，亦可以透過與下列問題類似的反問方式求證；如答案為「是」，即非相當肇因行為。

就算沒有這項行為，事故是否照樣發生？

就算該行為不是違規行為，處在同樣狀況，事故是否照樣發生？

就算行為人沒有超速駕駛，處在同樣狀況，事故是否照樣發生？

就算有道路通行(使用)權之人，處在同樣狀況，事故是否照樣發生？

就算行為人沒有酒後駕駛(或行走)，處在同樣狀況，事故是否照樣發生？

### 肆、客觀上相當因果關係法理應用於行車事故肇因鑑定

#### 之必須注意事項

道路上發生交通事故，必然牽涉到肇事雙方有無肇事原因行為的認定。由於事故發生時，肇事當事人皆會認為該事故不可避免並互相指責，事故發生後亦會以此藉口企圖卸責，滋生糾紛。客觀上相當因果關係法理，則為研判行車交通事故肇事過程中可歸責之肇因行為，解決紛擾之最佳法則。本研究特針對常見之交通事故形態，應用上述理論基礎，輔以路權理論，提出研判其事故肇因應注意之原則事項，以供實務上分析研判及肇因鑑定之參考。

一般而言，客觀上相當因果關係法則有如一個關鍵鎖鑰，將之應用於行車事故鑑定實務，檢視事故發生瞬前當事者行為有無導致肇事之必然關係，當可輕易獲得關鍵性可歸責之肇因行為所在。

#### 一、無接觸事故

對於無接觸事故，加害之一方當事人為保護自己，通常會以無實際接觸為由，堅持事故發生與己無關。與可能被害者之受害感覺，形成強烈對比。

此類事故必須深入審察當事者所面臨之緊急狀況，係何方造成、有無預見之可能、有無防免肇事之可能、所採取反應措施是否適當，行為與肇事有無必然之關係。換言之，應注意雙方實際相對運動狀態及環境狀況，依客觀上相當因果關係法則，衡量加害一方或被害一方之行為，有無肇事必然性。

## 二、進入無號誌路口未注意車前狀況

道路交通安全規則第 94 條第 2 項之「注意車前狀況」規定，係駕駛人於行車中隨時隨地均應注意之義務。故車輛於行將進入無號誌路口之前，即應適當減速提高警覺，充分注意路口各方向有無即將接近之危險狀況，並在關鍵時空點(Key Point)前及時採取適當安全措施，以避免可以預見之事故發生。並非進入路口後，即將肇事瞬前才要注意及應變；否則上項交通規定，即無機先防範、維護交通安全之意義。

因此對方動態只要是於事先注意車前即可發現的狀況，不論肇事時為車頭撞或側面撞及，均不影響其未注意車前狀況之肇因認定。

## 三、先到先行

「先到先行」為兩車交叉通行形態的最基本優先權原則，是基於經驗法則的不成文優先通行原則。惟實務上，不能斤斤計較於何方先到交會點的剎那短暫空間及時間，而應審慎衡酌先到者在該處客觀交通環境下，給予對方之安全反應時空是否足夠？譬如先到交會點之一方，不理會對方已行進至接近五公尺內的危險狀況，仍堅持先到先行原則執意通過，由於對方在當時行速下根本來不及反應，終致相撞。則先到之一方，依客觀上相當因果關係法理檢視，仍難免於相當肇因之歸責。

## 四、路口交叉撞且一方嚴重超速

應注意超速影響之程度，對方車輛超速之違規行為是否影響其判斷、預見及反應能力、在正常狀況下能發現危險之時空點、超速與否可能避免肇事時空點差距等，並依客觀上相當因果關係法理檢驗認定雙方之相當肇因行為。

## 五、錯行車道(未侵入對向)

未侵入對向之錯行車道違規行為(如大型車行駛內側道等)，通常與事故發生無客觀上相當因果關係，除因導致對方應變困難之特別狀況外，不宜將錯行車道違規列為肇因行為考量。

## 六、侵入來車道

此類事故形態之肇因關鍵，在於侵入時是否注意對向車道有接近之來車，與分向標線是否為分向限制線並無相當因果關係。另外，應注意審察進入來車道之時空點、與正常狀況下對方可以發現危險並避免肇事之合理時空點作比較、及雙方速度及動態對預見能力之影響程度等，依客觀上相當因果關係法理檢視認定雙方之相當肇因行為。

## 七、轉彎車與對向直行車

轉彎車仍應注意在當時客觀交通狀況下轉彎之安全時機，故對於雙方相對位置及動態，以及雙方預見之可能性、有無注意讓對方有採取安全應變措施之足夠空間等，均應予以酌量。並請參考本章 3.先到先行之說明。

#### 八、搶先左轉

應注意是否有此行為事故必然發生？搶先左轉是否已讓對方完全無法妥適應變？如均為「是」，可列為全部原因，否則仍有其他肇因存在。其他應注意事項，並請參考本章 3.先到先行之說明。

#### 九、號誌化路口轉彎與直行雙方均違反號誌

應依經驗法則及相當因果關係法理，考量各別對象行為之原因力，務實比較雙方肇事可能性及行為危險性之大小，並依客觀上相當因果關係法理檢視認定雙方之相當肇因行為。不能單以雙方均違反號誌為由，即認定雙方同為肇事原因。

譬如面對紅燈亮起，內側道直行車與同向外側道左轉車相撞之形態。依經驗法則，後者利用紅燈時相左轉，係目前交通量較大路口常見現象，一般駕駛人對於不易左轉之困境多能體會諒解。反觀前者直行闖紅燈之形態，立即形成與綠燈方向多車道車輛衝突之危急狀況；係一般駕駛人均無法接受之危險行為。不論就肇事可能性(原因力)與嚴重性比較，前者顯然均遠大於後者。同為肇因之不合理，由此可見。

#### 十、酒醉(酒精成分過量)

飲酒過量是否為肇因行為，關鍵在於其與肇事有無相當因果關係。應思考若未飲酒之正常人，處此同樣狀況，可能之反應為何？並加以比較衡量，與事故發生有無客觀上相當因果關係之必然性存在。

#### 十一、同向直行車與左(右)後方來車

##### (一)、雙方不同車道之狀況

適用道路交通安全規則 97 條 5 款及 98 條 6 款「變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離」之規定，作為檢視相當肇因依據。

惟仍應注意當事者行為有無客觀上相當因果關係之必然性。

##### (二)、雙方同一車道之狀況

如係同一車道前後車連貫行駛之狀況，前行車轉向時並無注意後行車之義務。後行車依道路交通安全規則第 94 條第三項規定，則須隨時注意前行車動態，並保持安全距離。

如同一車道前後車非連貫行駛狀況，而係錯開行駛(即行車軌跡不同)；例如相對位置為錯開之右(左)前方與左(右)後方關係。則右(左)前方車輛左(右)轉時基於經驗法則及交通安全，仍應注意左(右)後方有無行近之車輛，確認安全無虞後再行左(右)轉。惟此項行車安全狀況，我國交通法規尚乏明確規範，係屬經驗法則之認定範圍。至於左(右)後方行近之車輛，依道路交通安全規則第 94 條第 3 項規定，原應隨時注意車前狀況。除非出於右(左)前方車輛令人無法注意及防範之突發動態，否則依刑法第 14 條第 1 項，仍難免責(即仍有肇因行為)。

#### 十二、優先權交替之合理時空

道路交通安全規則第 102 條第 1 項第六款但書之規定，係屬行車優先權之急遽交替轉換狀況。實務上援引該項規定時，基於經驗法則，不能忽視並衡酌優先權轉換後處於劣勢之一方，在當時合法行車動態上，有無緊急應變與防免事故發生之能力(即足夠空間)，以維交通安全及公平合理原則。此與交通號誌綠紅時相轉換之間，須以黃燈或全紅時段緩衝，以減免危險衝突狀況發生之道理相似。

故此類形態之交通事故，應特別檢視雙方有否善盡客觀上注意義務，及有無給予對方安全應變時空等情節，衡酌雙方相當肇因行為。

#### 十三、涉及執行緊急任務車輛行使特別優先權事故

此類車輛執行緊急任務時，依法雖得以排除號誌、標誌、標線之禁制，享有特別優先權。惟因其行車方式相當危險，因此交通部曾於解釋令中規定「在行車技術上應特別顧及行人及其他車輛安全」，明示其特別通行優先權不能擴張至危害交通安全之程度。

故研判此類車輛事故之肇因時，應考量其有無充分注意車前狀況、有無因應客觀交通環境狀況適當減速、有無及時採取防範措施以顧及其他人車安全。尤應特別注意者，當其排除號誌管制進入交岔路口前，有無適當減速，並充分注意他向車輛對本車之預見及反應能力，有無充分警告措施，遇有視線障礙有無採取適當防範措施等情節。

#### 十四、動態車輛與靜態車輛之肇因條件

動態車輛與靜態車輛(或物體)之肇因條件，應注意後者在客觀環境下可以被預見之狀況程度。即被預見之可能性愈大，依客觀上相當因果關係法理，其肇因條件愈低。如一般人均可自遠處預見無虞，並可以採取適當措施防免肇事，則後者應無相當肇因條件。

#### 十五、夜間、雨天、迷霧等視線不良環境

夜間、雨天、迷霧等視線不良之環境因素，應注意當事者有無因應環境狀況，採取適當之防範作為。因應視線不良環境而採取減速等適當安全措施，本屬駕駛人基於經驗法則應有之注意義務。若因未盡此注意義務而肇生事故，即屬符合相當因果關係之肇因行為。

#### 十六、撞及行人

撞及行人之事故，應注意客觀環境條件、雙方可預見及其應變情形、關鍵時空點與車速之關係、行人有無突發動態等情節。並依客觀上相當因果關係法理，檢驗雙方肇事前反應行為與肇事之必然性。

#### 十七、撞及行人穿越道外之行人

行人於行人穿越道兩旁穿越道路，依經驗法則係屬日常可見之情況，惟客觀上並不影響依規定減速行近穿越道之車輛駕駛人，對其車前狀況(行人)預見與應變之能力。故不宜因行人未走在行人穿越道標線上穿越，即減除行人穿越道對於穿越行人之保護功能。如車輛駕駛人行近行人穿越道前，能依規定減速並充分注意車前狀況、禮讓行人先行，類似撞及穿越道旁行人之事故根本不致發生。依客觀上相當因果關係法理原則審察，其肇因之關鍵在於駕駛人是否能充分注意車前狀

況(即穿越道路中之行人動態)，而非行人是否走在穿越道標線上。故此類事故仍宜以駕駛人未注意車前狀況，且未讓行人先行為相當肇因行為。至於穿越之行人，除非有令駕駛人措手不及之突發性動態，否則依客觀上相當因果關係法理審察，應無肇因行為。

#### 十八、逆向騎行之慢車

逆向騎行之慢車，如非突發狀況，只要有相當預見距離，均可採取適當防範措施避免肇事。故機動車駕駛人有無肇因，應審察其是否已善盡注意車前狀況義務而定。

#### 十九、交叉路口路寬相差懸殊

須充分考量此特殊路況，對當事者預見及應變能力影響程度。勿拘泥於交通法規之常態規定，以避免違反經驗法則之不當研判。如路口較短一方，易誤認對向轉彎車為側方直行車，為應予特別注意考量者。

#### 二十、自己無任何違規行為，是否即無肇因行為？(避免結果發生之義務)

交通事故肇因行為，並非以是否違反交通法規行為為衡量標準。凡涉及交通安全，依吾人日常生活經驗，有應注意並能注意、且與事故發生有客觀上相當因果關係者，均可認定其肇因行為。(經驗法則)另下列最高法院 74 年台上字第 4219 號判例，可作參考依據：

「汽車駕駛人雖可信賴其他參與交通之對方亦能遵守交通規則，同為必要之注意，謹慎採取適當之行動，而對於不可知之對方違規行為並無預防之義務。然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應有注意之義務者，自仍有以一定之行為避免結果發生之義務。

因此，關於他人之違規事實已極明顯，同時有充足之時間可採取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為由，以免除自己之責任。另外，於刑法第十四條第一項「行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意，而不注意者，為故失。」該條文中並能注意一詞，就交通事故而言，即指當事者對於交通事故之發生，尚有充足之時間與空間，可採取適當措施加以防範避免之情形。」

### 伍、行車事故肇因行為鑑定應用客觀上相當因果關係實例分析

#### 實例一

##### 情境

某地交岔路口形態特殊，因路口中有南北交會之寬廣鐵路軌道貫穿，將道路肇分為二側。某甲駕車自其中一側之路口依綠燈左轉並穿過寬廣的雙向鐵路平交道，抵達路口之另一側時，其前進方向在整個路口號誌時相未改變前則為紅燈狀態，某甲即逕行通過，致與側方依綠燈進入路口之乙車相撞，如圖 5.1 所示。

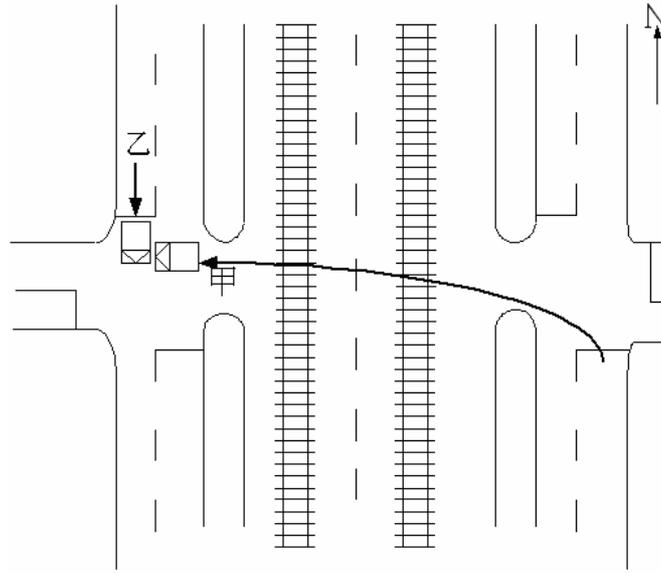


圖 5.1 案例一之道路交通事故現場圖

#### 研析

當地鑑定會認為某甲綠燈進入路口左轉繼續前行合乎規定，而某乙依循綠燈直行更無錯誤，認為肇事過程明確，即逕予鑑定結論為：「肇事地路口設置不當為肇事原因。某甲某乙駕車均依綠燈進入路口，均無肇事因素」。認同者表示為兩難之下的無奈抉擇，亦可促使管理權責單位加速改善。不認同者認為不妥，駕駛人仍應注意車前狀況與安全才是。總之莫衷一是，亦難以提出具有說服力的理由。

本案例若能以「客觀上相當因果關係」的法理原則加以檢驗，甚為簡單易解，無礙難之處。試問如果該肇事地路口號誌設置不當確為肇事原因，依照客觀上相當因果關係的法理，則只要該設置不當之號誌持續運轉中，行經該路口之車輛通常必然頻頻相撞、欲罷不能。但該路口號誌早已運轉一段時日，並未出現此嚴重狀況。故該「設置不當」即為「肇事原因」之說，不能成立，否則即違背最高法院之判例法理。依最高法院之相關判例，此類不必然發生一定結果之情形，不過為偶然之事實而已，即不具備客觀上相當因果關係之肇因行為要件。

本案例同以「客觀上相當因果關係」的法理，檢驗各當事者肇事瞬前之駕駛行為，即某甲駕車固係依綠燈進入路口左轉，當其在路口中通行一段相當長的距離至路口另一端後，面對的行進方向號誌卻是紅燈。再看某乙進入路口時則為毫無爭議的綠燈直行，而且某乙只能看到某甲接近紅燈的狀況，無法預見某甲之前在遠處進入路口綠燈號誌左轉之狀況。故某乙因不知某甲為對向早已轉彎車輛而毫無警戒心，並信賴某甲不致闖紅燈。反觀某甲面對紅燈號誌，如仍依恃其之前不易被對方預見之轉彎過程，完全忽視對方正依綠燈號誌直行逼近之動態，當其踩住油門決意前進之際，亦為必然發生事故之時。試以因果關係法理檢驗之：「綜合行為當時所存在的一切事實，依客觀上之觀察，認為有此環境，有此行為，均有此結果發生者，行為與結果間乃有相當因果關係」。故某甲決意前進之行為，確已完全符合「客觀上相當因果關係」要件，應屬肇因行為。

某乙之行為表面上看似亦符相當因果關係要件，但因其無法預見某甲之轉彎過程，欠缺刑法第 14 條第 1 項「並能注意」的過失要件，依法可免責。如依撞擊前雙方相對運動之情節衡酌(如某甲行進速率緩慢、並非難以應變之搶行狀況)，認為某乙未充分注意車前狀況、並未善盡避免結果發生之義務，則可以列為肇事次因。

## 實例二

### 情境

肇事時為白天，無視線障礙。某甲駕駛自小客車由北往南方向行駛，至肇事地點左轉撞擊在行人穿越道旁由南往北方向行走之行人乙，如圖 5.2 所示。當地鑑定會認為因某甲駕駛小貨車行經行人穿越道未注意車前狀況並讓行人先行為肇事主因；行人乙未依規定行走行人穿越道為肇事次因。某甲提出申覆要點為當事故發生時，行人從分隔島穿越過來未行走於行人穿越道上，當時看見行人時距離不到兩公尺，煞車不及因而發生事故，故主張行人未走穿越道應為主因。

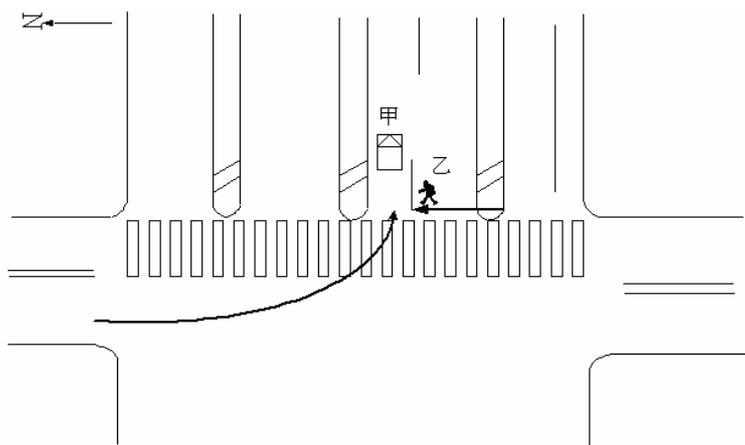


圖 5.2 案例二之道路交通事故現場圖

### 研析

本案例行人於行人穿越道旁穿越之情況，依經驗法則係日常可見之狀況，不致影響車輛駕駛人預見行人動態之注意能力。如車輛駕駛人於行近行人穿越道前能依規定減速慢行並充分注意車前狀況，類似案件不致發生。

引用客觀上相當因果關係法理加以檢視，本案肇事之關鍵，在於某甲行近行人穿越道前未能減速慢行並充分注意車前狀況，而非行人是否走在行人穿越道上。故不能因行人未完全行走在行人穿越道標線上，即減除穿越道對於穿越行人之保護。試問依本案某甲未盡注意義務之情節，行人即使走在行人穿越道上，是否就不發生事故？其理甚明(欠缺因果必然關係)。

故依客觀上相當因果關係法理審察，本案某甲之未盡注意義務行為應屬肇事原因。行人之未走行人穿越道，僅屬違規行為，應無肇因。

### 實例三

#### 情境

於白天近中午時間，某甲為保護施工人員將自小貨車逆向停放在外側車道上，某乙駕駛重機車為閃避內側超越之某丙自小客車，煞車不及撞上某甲之自小貨車，如圖 5.3 所示。當地鑑定會認為某乙駕駛重機車未注意車前狀況，撞擊停放車輛為肇事主因，某甲將自小貨車逆向停放道路施工，未設置完善警告標誌影響行車安全，為肇事次因。

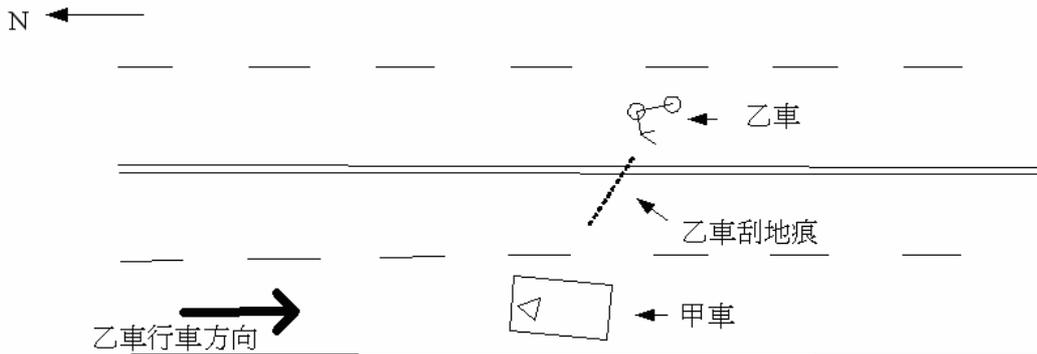


圖 5.3 案例三之道路交通事故現場圖

#### 研析

依本案發生過程情節，某甲為了保護施工人員，將自小貨車逆向停放於外側車道，且未於車前設置警告標誌，確屬違反規定。某乙於接近現場之前，自遠處就發現某甲之違規停車狀況，並自稱已有減速行為，欲從內側車道繞越某甲車輛，於向左切換車道時才發現內側車道後方有某丙之自小客車駛近，才又閃回至外側車道，終致撞擊到某甲之自小貨車。

試以以客觀上相當因果關係的法理原則，檢驗各當事者肇事瞬前之駕駛行為，某乙已預見狀況且本來可以避免結果發生，卻未善盡注意義務而貿然向左變換車道之行為，確已完全符合「綜合行為當時所存在的一切事實，依客觀上之觀察，認為有此環境，有此行為，均有此結果發生者，行為與結果間乃有相當因果關係」之要件，應屬肇因行為。某甲未依照規定設置警告標誌之違規行為，既屬乙方早可預見且非不能防範之狀況，並無必然肇事之客觀上相當因果關係存在，應無肇因行為。

## 陸、結論與建議

### 一、結論

- (一) 最高法院於民國七十六年引用客觀上相當因果關係學說之內涵，作成判例，明確宣示「刑法上之過失，其過失行為與結果間，在客觀上有相當因果關係始得成立」。由於除大法官會議外，各級司法機關(院、檢)均須受最高法

院判決例及解釋例之拘束。從此以後，客觀上相當因果關係學說已成為我國司法機關於追究刑法上過失責任時，必須一致遵行之法理原則。上項判例內容之「結果」一詞，就交通事故肇因鑑定而言，僅係指導致事故發生，亦即肇事為已足；並不涵括因肇事而生成之損害結果(如人之傷亡等結果)在內。因肇事而生成之損害結果，涉及刑、民事法律責任之追究問題，屬於司法機關裁判之權責範圍。

- (二) 依交通部、內政部、法務部會銜發布之「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」相關規定，各行車事故委員會除究明肇事過程外，係以審議論定交通事故肇事原因為鑑定工作之主要目的。
- (三) 肇事原因乃指導致交通事故發生，須負肇事責任之相當原因行為。由於交通事故均為過失案件，其肇因行為亦為追究法律上過失責任之依據。就交通事故發生之情節而言，肇因行為與法律上過失責任有必然性連結關係；無肇因行為即無過失責任。故司法機關判斷過失案件因果關係之法理原則，同樣適用於肇事原因之研判認定。基於司法解釋之拘束力，各行車事故鑑定機構於從事肇事原因鑑定時，當然受最高法院判決例之拘束，故必須依循客觀上相當因果關係法理，進行事故肇因分析研判與認定，始為適法。
- (四) 從事肇事原因鑑定之審議論定，必須應用客觀上相當因果關係法理之必要性與重要性，由本研究之論述已至為明確，殆無疑義。各鑑定機構對於客觀上相當因果關係的法理原則，如均有正確的認知與運用，當能對發生過程及當事者應變行為類似之事故(非事後型態類似)，作出相似的鑑定意見及結論；可根本消弭目前各鑑定機構對肇因認定，莫衷一是的紛擾現象。
- (五) 由本研究針對各種常見事故形態研判肇因行為注意點之說明，及應用客觀上相當因果關係法理之實際案例。可知推求肇事原因行為，必須往前追溯，審察事故發生之初始瞬前及過程中，就當時存在之一切客觀事實環境條件，當事者預見及注意能力、反應能力、防範結果發生能力、當事者間之相對運動關係狀況，當事者在肇事時之實際作為與不作為、反應作為適當與否等等情節，進行綜合探討，並透過客觀上相當因果關係法理之正確運用，始能尋求真正須負法律責任的相當肇因行為。此外，肇因研判過程中，檢討當事者客觀注意義務及防範危險能力時，常須參酌經驗法則，並兼顧合理性、公平性、及交通安全危害性之平衡考量。
- (六) 交通違規行為並不同於肇因行為，但依法理檢驗，該違規行為與事故發生如確有客觀上相當因果關係存在者，該交通違規行為即具備肇因相當性，可列為肇因行為。反之則無。
- (七) 本文第三章之9「探討符合客觀上相當因果關係肇因行為之另向思考」乙節，提出之「關鍵時空點」(Key Point)觀念，係用於推求符合客觀上相當因果關係「肇因行為」的簡易可行研判方法，有其實用性參考價值。

## 二、建議

鑑於目前各行車事故鑑定機構從事交通事故肇因鑑定，多未能應用客觀上相

當因果關係法理，以致各地鑑定意見結論莫衷一是，甚至常有完全違反客觀上相當因果關係法理的結果出現，致生爭議。

建議中央交通主管機關通函各行車事故鑑定機構，從事交通事故肇因鑑定，必須應用客觀上相當因果關係法理。並修訂「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」，將客觀上相當因果關係法理之內涵納入，以提昇鑑定品質，並符法理。

### 參考文獻

1. 陳高村，「由交通行為因果論事故原因競合之肇事責任」，中華民國第四屆運輸安全研討會，民國 86 年 11 月。
2. 林東茂，「從客觀歸責理論判斷交通事故的刑法責任」，84 年道路交通安全與執法研討會，民國 84 年 9 月。
3. 湯儒彥、羅孝賢、李開，「論事故鑑定與歸責裁判之內涵」，91 年道路交通安全與執法研討會，民國 91 年 9 月。
4. 吳水威、吳宗修、黎俊彬、張維翰、沈彥宏「涉及行人穿越肇事之事故責任推定分析之研究」，九十三年道路交通安全與執法國際研討會，民國 93 年 9 月
5. 蔡墩銘，「過失犯因果關係之認定」，元照出版有限公司，民國 91 年 3 月。
6. 黃榮堅，「論相當因果關係理論」，月旦法學雜誌第 96 期，民國 92 年 5 月。

