

什麼是路權？(一)——談絕對路權、優先路權

文:黃正龍 (認證法律人) · 車·交通 · 2023-08-11

案例

開車通勤的A今天比較晚出門，眼看就快要遲到了，再一個路口就要到公司停車場，於是A加速通過路口；說時遲那時快，在A快要通過路口時，B開著車要轉入A所在的巷道，竟然直接左轉，兩車頓時撞成一團，所幸兩人都只有輕微瘀青。下車報警處理後，A氣沖沖地說：「你轉彎沒讓直行車？你要負全責！」B則是冷冷地說：「你開這麼快，你也有責任！」A、B誰說的有道理呢？

本文

臺灣每年因車禍死亡人數為3,000人上下；輕重傷人數則將近50萬人之譜^[1]，對社會造成非常龐大的損失，而多數車禍案件，其實都是源自於對路權規定的不瞭解或者疏於遵守。本文先介紹路權的相關內涵，下一篇則說明路權與肇事責任歸屬的關係，並解析案例。

一、什麼是路權？

路權，從文義上拆解，可以理解為「使用道路的權利」，但在多數的法院判決中，路權指的其實是「使用道路的先後順序^[2]」。也就是說，其實「路權」的用語，本身就包含了「優先順序」的判斷，「擁有路權」指的其實不只是「擁有使用道路的權利」，還蘊含了「擁有優先使用道路的權利」。

而判斷路權的來源，就是我們的各種交通法令，以「道路交通管理處罰條例」、「道路交通安全法規則」的規定為主^[3]。

二、什麼是絕對路權？法院見解尚未統一

我們常在報章雜誌上看到的「直行車／行人有絕對路權^[4]」等，又是什麼意思呢？關於這個問題，法院的判決其實並不一致，主要有以下幾種不同的看法與解釋：

(一) 認為絕對路權代表「優先路權」

採此見解的法院判決認為，擁有絕對路權的一方可優先通行，不論另一方處在哪個位置（例如已經過彎過一半了），都必然、無例外地有讓行義務、有避免事故發生的義務^[5]。

(二) 認為沒有「絕對路權」，只有「相對路權」或「優先路權」^[6]」

採此見解的法院判決認為，「絕對路權」的用語隱含著無論如何不會有過失肇責的意思，彷彿有了絕對路權，就可以不用遵守交通法規課予路人的注意義務，因此並不接受「絕對路權」這個概念，認為只有「相對路權」（或稱「優先路權」）。

(三) 認為路權有分「絕對路權」與「相對路權」

採此見解的法院判決認為，「絕對路權」指的是使用道路的權利，例如車道是給車輛通行的，行人在車道上沒有絕對路權；「相對路權」指的是雙方都有使用道路的權利，只是其中一方可能依交通法規有優先通行權，但最後的肇事責任歸屬仍需個案判定^[7]。

三、小結

我們可以看出，法院在對於「路權」、「絕對路權」、「相對路權」的定義以及認定，其實都有程度不同的歧異。不過如果以目前多數判決的用語以及觀點來看，至少在「直行車與轉彎車的關係」中，採取上述第（一）種見解，認為直行車有絕對路權的似乎是大宗，但需注意，這指的是「不管直行車是否已經到路口、走到路口的哪個階段，都擁有優先權，無優先權的轉彎車都必須讓行」，但並不代表「直行車絕對不會有過失」（例如不能直行到一半又突然迴轉造成擦撞）。

註腳

根據交通部統計，2022年的交通事故死亡人數為3,085人；受傷（含重傷）人數為498,887人，參[交通部道安資訊查詢網](#)。

參[臺灣高等法院101年度上易字第271號民事判決](#)：「又所謂路權係指使用道路的先後秩序，擁有路權的一方，可以優先使用道路，路權賦予條件，係依據交通管制措施如號誌、標誌、標線實施之。」相同見解，[臺灣橋頭地方法院110年度交簡上字第14號刑事判決](#)。

其中「[道路交通管理處罰條例](#)」是法律位階，多數規範都有相對應的罰鍰或其他種類行政罰；至於「[道路交通安全規則](#)」則是命令位階，是基於[道路交通管理處罰條例第92條](#)第1項的授權，由交通部會同內政部訂定發布，屬於法規命令的一種。

例如自由時報（2016），《[斑馬線上找死 絕對路權也無效](#)》：「《[道路交通管理處罰條例](#)》第44條規定『汽車行經行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過者，處新臺幣1200元以上3600元以下罰鍰』，即俗稱行人的『帝王條款』或『絕對路權』。」

參[臺灣高等法院103年度交上易字第361號刑事判決](#)：「由修正意旨可知，車輛行駛業已改採絕對路權觀念，不再依照轉彎車之轉彎進度而更易其路權先後，從而，轉彎車不論自身轉彎之進度如何，均應讓直行車先行，並無例外。被告以其已經完成轉彎動作，而認其無需禮讓直行車云云置辯，要無可採。」相同見解，[臺灣高等法院花蓮分院103年度交上易字第21號刑事判決](#)、[臺灣高等法院臺中分院107年度交上易字第38號刑事判決](#)。

[臺灣高等法院105年度交上易字第155號刑事判決](#)：「次按[道路交通安全規則](#)所明定之駕駛人之注意義務及路

權歸屬，乃在強調駕駛人負有不因自己駕駛行為所產生之風險，成為肇致其他用路人危害之積極條件之義務，而上開道路交通安全規則規定業已賦予行駛於幹道之直行車輛有絕對路權，應由支道轉彎車輛駕駛人視當時行車及交通情況，採取客觀上可有效防免交通事故發生之安全措施，而非駕駛人主觀上所認知可能防免交通事故發生之安全措施。」

參臺灣高等法院臺中分院110年度交上易字第515號刑事判決：「又被害人甲○○雖有違規行駛自行車道、少線道車未讓多線道車先行之過失（詳後述），然非謂被告係多線道車而有優先少線道車之被害人甲○○先行之路權，即可免除被告前述注意義務，否則一旦一方具有優先路權，即形同具有絕對路權，其他交通法規所課予該駕駛人之注意義務將形同虛設。」

臺灣基隆地方法院111年度交易字第180號刑事判決：「所謂轉彎車應讓直行車先行，固係指直行車有優先路權，然此不應無限上綱論以直行車享有絕對路權，倘行為人已經依規定行駛並加以注意，自難就轉彎車與直行車發生事故之情況一律認係轉彎車應負肇事責任。」

臺灣高等法院臺南分院109年度交上易字第590號刑事判決：「研判車禍當事人的過失原因上，向來有『絕對路權』和『相對路權』觀念，鑑定覆議委員會應係偏重『絕對路權』的觀念，認為本案既係甲○○侵犯被告乙○○的路權，即逕認被告乙○○並無過失，本院無法逕採，併此敘明。」

參臺灣高等法院臺南分院105年度交上易字第375號刑事判決：「按『路權』係指用路人使用道路的權利與義務。原則上路權的使用具相對性，而路權關係才有絕對性。……又路權關係有『絕對路權』及『相對路權』之區別，所謂『絕對路權』即某一方有行駛路權而另一方無路權，例如車道專供車輛通行，行人不得行走其上，行人穿越道，則專供行人通行，其他車輛無權在其上行駛，鐵路平交道，則係專供火車行駛，行人與其他車輛並無路權，而『相對路權』則係當事人雙方均有行駛路權，然因有可能發生衝突而規定某一方『應暫停』或『應讓』之行駛規定。……若涉及肇事責任歸屬之判定，仍須依個案判定，並非直行車與轉彎車發生事故時，轉彎車即應負全部責任，是以直行車行經道路，遇有轉彎車穿越道路時，無論轉彎車是否已過中心處轉彎，在可以注意之情況下，仍應顧及行車之安全，避免事故之發生，……不能謂因此直行車可全然不顧轉彎車之安全，其若於能注意車前狀況而未注意之情形下，未採取必要之安全措施，致生交通事故，仍不能免除過失責任。」

延伸閱讀

黃正龍（2023），《什麼是路權？（二）——沒有優先路權就必須負全責嗎？》。

標籤

路權，絕對路權，優先路權，相對路權，路權歸屬