

什麼是路權？(二)——沒有優先路權就必須負全責嗎？

文:黃正龍 (認證法律人) · 車·交通 · 2023-11-16

本文

上篇我們先介紹了路權的內涵與相關法院見解，本文則說明路權與肇事責任歸屬的關係。

一、什麼是車輛行車事故鑑定？(見圖1)

什麼是車輛行車事故鑑定？

在車禍事（案）件中，不管民事求償或者刑事追訴，因為肇事者大多不是故意造成的，所以需要經過一個判斷「是否有過失」的流程，而這也就是「車輛行車事故鑑定」。

		依據車禍事（案）件發生地點	
		直轄市	非直轄市
處理單位		○○市車輛行車事故鑑定會	○○區車輛行車事故鑑定會
肇責判斷因素		法律沒有規定參考因素，而是由鑑定會聽取當事人、事故處理單位、目擊證人、專家學者等報告後做出結論。 推論參考以下因素： ① 肇事經過 ② 駕駛行為 ③ 佐證資料 ④ 路權歸屬 ⑤ 法規依據 ⑥ 其他	
鑑定結果		① 某方為肇因，另一方無肇因 ② 雙方均為肇因（雙方過失程度相同） ③ 某方為主因，另一方為次因（雙方過失程度不同）	

! 由此可知，即使有優先路權，也不表示一定無肇責

車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法 §2；7 I ③；8 I、II

! 鑑定報告只是供法院參考，法院並不受拘束，因此鑑定報告的結論不一定會影響訴訟結果。事故鑑定有（無）肇責 ≠ 法院認定有（無）過失

法律百科
Legispedia

圖1 什麼是車輛行車事故鑑定？

資料來源：黃正龍 / 繪圖：Yen

要討論責任歸屬，首先必須認識「車輛行車事故鑑定」。一般來說，在車禍事（案）件中，不管民事求償或者刑事追訴（有人死傷的場合），因為肇事者大多不是故意造成的，所以需要經過一個判斷「是否有過失」的流程，而這就需要進行「車輛行車事故鑑定」（或稱車鑑、事故鑑定）。

事故鑑定可以由事故當事人、車輛所有人在符合一定條件下申請；也可能由事故現場的處理機關移送；或是進

入司法程序後，由司法機關囑託辦理^[1]。雖然車鑑報告的結論會顯示肇事者是否具有過失，是訴訟中很重要的材料，但其實鑑定報告只是供法院參考，法院並不受拘束，因此鑑定報告的結論可能會影響訴訟的結果，也可能不會，實務上也有不少「不採納」事故鑑定結論的判決^[2]。

二、車輛行車事故鑑定由哪個單位辦理？

依照交通部發布的「車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法」第2條規定^[3]，辦理車禍鑑定業務的單位有二，分別是「監理所」與「直轄市政府」，因此在申請車禍鑑定的時候，若車禍發生地是在直轄市，鑑定會就是「XX市^[4]車輛行車事故鑑定會」；若不是在直轄市，就會是由「XX區車輛行車事故鑑定會^[5]」來處理。

三、事故肇責的判斷會參考什麼因素？

判斷肇責時要依照什麼因素來做成結論，車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法中並沒有相關規定，而是由鑑定會委員聽取當事人、事故處理單位、目擊證人、專家學者等相關人士的報告，再依照鑑定會委員的專業意見做出結論^[6]。但從鑑定報告的應記載內容^[7]上，我們可以推論判斷肇責的因素中，「路權歸屬」占一定程度的比重，這也是為什麼我們需要了解什麼是路權，因為這與車禍肇責的判斷息息相關。

四、事故鑑定有哪些結果？

事故鑑定的結果，會以「鑑定意見書」的方式呈現，而除了因資料不足無法鑑定的案件以外，大多會呈現出以下三種結果之一^[8]：

1. 某方為肇事原因，另一方無肇事因素，也就是只有其中一方當事人有過失。
2. 雙方同為肇事因素，也就是雙方都有過失，且過失程度相同。
3. 某方為肇事主因，另一方為肇事次因，也就是雙方都有過失，但過失程度不同。

五、沒有優先路權未必負全責，也未必有過失

雖然事故鑑定會參考優先路權歸屬作為判斷依據，因此當對方有優先路權時，我方就有很高機率會被認定有肇責，然而這不代表對方就一定無肇責，因此，當對方有優先路權時，並不代表我方就當然會被認定為全責。

此外，如前面說明的，事故鑑定的結果雖然供法院參考，但不拘束法院，所以就算事故鑑定有肇責，也不一定代表法院一定認為有過失^[9]；反之，就算事故鑑定無肇責，也不一定代表法院認為一定無過失^[10]。

六、案例解析

回到上一篇文章開頭的案例，可知A為直行車，B為轉彎車，直行車擁有優先路權^[11]，因此駕駛轉彎車卻未停讓直行車先行的B，很可能會被認定為肇事主因；至於A是否會有肇事次因，則是要看A是否確實有超速^[12]或未注意車前狀況^[13]等事實而定。

註腳

車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法第3條：「鑑定會受理行車事故鑑定案件以經警察機關處理，並經行車事故當事人或其繼承人或法定代理人、車輛所有人申請，或經現場處理機關移送、司法機關囑託為限。但下列案件不予受理鑑定：

- 一、鑑定案件進入偵查或審判程序中，且非經司法機關囑託者。
- 二、申請或警（憲）機關移送之案件距肇事日期逾六個月以上。但因天災或其他不可歸責之事由而遲誤該期限者，不在此限。
- 三、非屬道路交通管理處罰條例第三條第一款所指道路範圍之行車事故案件。
- 四、已鑑定之行車事故案件。」

例如臺灣高等法院臺南分院107年度交上易字第465號刑事判決：「本案經送鑑定，鑑定結果：……，惟本院認為上開鑑定有下列疏誤：……，而上開鑑定及覆議既有瑕疵，本院自不受上開認定之拘束。」

車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法第2條：「交通部公路總局各區監理所車輛行車事故鑑定會及直轄市政府車輛行車事故鑑定會（以下簡稱鑑定會）辦理行車事故鑑定業務；交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會及直轄市政府車輛行車事故鑑定覆議會（以下簡稱覆議會）辦理行車事故鑑定覆議業務，依本辦法辦理。」

以目前臺灣的直轄市來說，就是臺北市、新北市、桃園市、臺中市、臺南市、高雄市等六都。

目前六都以外的行車事故鑑定會的轄區劃分，有基宜區、花東區、屏澎區、嘉雲區、彰化縣區、南投縣區、竹苗區、金門縣區、連江縣區，機關全銜為「交通部公路總局XX區監理所XX區車輛行車事故鑑定會」。各鑑定會的轄區範圍及聯絡資訊可以參考：監理服務網（n.d.），《各區鑑定會轄區範圍與受理窗口》。

車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法第7條第1項第3款第7目、第8目：「鑑定會議程序如下：……

三、案件鑑定程序如次：……

（七）出席委員閱覽相關資料並聽取上述相關人員報告後，就案情研判事故原因，提出鑑定意見。

（八）主席歸納委員鑑定意見作成結論，徵求委員同意後列入紀錄，委員並在紀錄上親自簽署，作為製作鑑定意見書之依據。」

車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法第8條第1項：「鑑定意見書應載明下列事項：

- 一、囑託（申請）者。
- 二、當事人。
- 三、一般狀況。
- 四、肇事經過。
- 五、肇事分析：駕駛行為、佐證資料、路權歸屬、法規依據。
- 六、其他。
- 七、鑑定意見。」

車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法第8條第2項：「前項鑑定意見內容應加註下列肇事主次因說明：

- 一、雙方當事人僅一方有過失者，以肇事原因表示之，另一方以無肇事因素表示之。
- 二、雙方均有過失，且過失程度相同者，以同為肇事原因表示之。
- 三、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。

」

車鑑有肇責，但被法院認定無過失的案例，如臺灣高等法院臺中分院95年度交上易字第798號刑事判決：「臺灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會覆議意見雖認本件肇事責任為：『一、甲○○……為肇事主因。二、乙○○

.....為肇事次因。』惟按.....本件肇事路口原即不得超車，且係劃有限制雙黃線之路段，原不得跨越限制雙黃線行駛於來車道，被告駕車在雙向二車道之岔路口欲左轉，基於信賴原則，原可相信左邊沒事，況在其左轉過程中視線應偏重在其前方之來車，不可能一直盯著照後鏡去注意左方之來車.....上開臺灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會之覆議意見，及鑑定人丙○○於本院審理中所陳意見，認本件車禍被告亦與有疏失，應負部分之過失責任云云，難謂允當，不足憑採。此外復查無其他證據足認被告確有公訴人所指之犯行，對被告自應為無罪之諭知。」

車鑑無肇責，仍被法院認定有過失的案例，如[臺灣高等法院臺南分院109年度交上易字第590號刑事判決](#)：「臺南市車輛行車事故鑑定覆議委員會覆議，認為被告乙○○無肇事因素.....，然本院認為鑑定覆議委員會參考的卷內錄影畫面，僅係警卷內的遠鏡頭畫面，未及參酌原審法院進行勘驗後製作的細部放大截圖.....，且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。」

[道路交通安全規則第102條第1項第7款](#)：「汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：.....七、轉彎車應讓直行車先行。」

[道路交通安全規則第93條第1項第1款](#)：「行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，應依下列規定：一、行車時速不得超過五十公里。但在設有快慢車道分隔線之慢車道，時速不得超過四十公里，未劃設車道線、行車分向線或分向限制線之道路，時速不得超過三十公里。」

[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並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」

延伸閱讀

黃正龍（2023），《什麼是路權？（一）——談絕對路權、優先路權》。

標籤

📌 車禍，路權，肇責，事故鑑定，車鑑