

人車路風險管理月旦評

庚子年、立秋

堅守專業、樹立權威，疑罪從無、筆因為真。



（人車路004 | 2020.11.10）

01 社論

【危險駕駛行為與公共危險罪的定義與法規】

公共危險罪之定義，指行為人因故意或過失之行為**致生損害於不特定之公眾**，即概稱為「公共危險罪」。包含放火失火罪、破壞交通工具罪（如搞軌案）、劫持危害交通工具以及醉駕等等可能影響公眾安全之罪責，均規定於刑法第173~194條，所保護者乃國家社會之法益，因此均為公訴罪，一經告發，檢察機關即有依法追訴之責。

第 185-3 條（酒駕等）服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，處一年以下有期徒刑、拘役或科或併科十五萬元以下罰金。第 185-4 條（肇事遺棄罪）駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處六月以上五年以下有期徒刑。

【最新危險駕駛罪包括哪些行為】危險駕駛行為是指在道路上醉酒駕駛機動車，或者在道路上駕駛機動車追逐競駛，情節惡劣的行為。今年新修正的刑法增加了危險駕駛應當追究刑責的情形和對負有直接責任的機動車所有人、管理人追加刑責的情形。

【第43條（汽車駕駛人之處罰~危險駕駛及噪音）】

汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上二萬四千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：
一、在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。
二、行車速度，超過規定之最高時速六十公里。
三、任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道。
四、非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。
五、拆除消音器，或以其他方式造成噪音。
前項情形因而肇事者，並吊銷其駕駛執照。
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，處汽車駕駛人新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及吊銷其駕駛執照。
汽車駕駛人有第一項第一款至第四款或前項行為者，並吊扣該汽車牌照三個月經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第一項第一款、第二款、第四款或前項行為者，沒入該汽車。
汽車駕駛人違反第一項第三項規定者，應接受道路交通安全講習；未滿十八歲之人，其與法定代理人或監護人依第二十一條規定應同時施以道路交通安全講習，並得由警察機關公布其法定代理人或監護人姓名。

【哪些危險駕駛行為構成犯罪】刑法修正案九增加了危險駕駛應當追究刑責的情形和對負有直接責任的機動車所有人、管理人追加刑責的情形。具體為：在道路上駕駛機動車，有下列情形之一的，處拘役，並處罰金：

(一)追逐競駛，情節惡劣的;(二)醉酒駕駛機動車的;(三)從事校車業務或者旅客運輸，嚴重超過額定乘員載客，或者嚴重超過規定時速行駛的;(四)違反危險化學品安全管理規定運輸危險化學品，危及公共安全的。

「機動車所有人、管理人對前款第三項、第四項行為負有直接責任的，依照前款的規定處罰。「有前兩款行為，同時構成其他犯罪的，依照處罰較重的規定定罪處罰。」
危險駕駛入刑行為具體解析：(一)追逐競駛：一般來說，追逐競駛，是指行為人在道路上高速、超速行駛，隨意追逐、超越其他車輛，頻繁、突然併線，近距離駛入其他車輛之前的危險駕駛行為。追逐競駛屬於危害公共安全的危險犯，但刑法沒有將本罪規定為具體的公共危險犯，而是以情節惡劣限制處罰範圍。換言之，只要追逐競駛行為具有類型化的抽象危險，並且情節惡劣，就構成犯罪。1、本罪行為不要求發生在公共道路(公路)上，只需要發生在道路上。在校園內、大型廠礦內等道路上，以及在人行道上追逐競駛的，因為對不特定或者多數人的生命、身體產生危險，依然可能成立本罪。2、追逐競駛以具有一定危險性的高速、超速駕駛為前提，低速駕駛的行為不可能成立本罪。但是，單純的高速駕駛或者超速駕駛，並不直接成立本罪。換言之，不能將本罪等同於國外的超速駕駛罪。3、追逐競駛要求以產生交通危險的方式駕駛，行為的基本方式是隨意追逐、超載其他車輛，頻繁併線、突然併線，或者近距離駛入其他車輛之前。4、追逐競駛既可能是二人以上其於意思聯絡而實施，也可能是單個人實施。例如，行為人駕駛機動車針對救護車、消防車等車輛實施追逐競駛行為的，也可能成立本罪。5、成立本罪要求情節惡劣。情節惡劣的基本判斷標準，是追逐競駛行為的公共危險性。****

對此，應以道路上車輛與行人的多少、駕駛的路段與時間、駕駛的速度與方式、駕駛的次數等進行綜合判斷。在沒有其他車輛與行人的荒野道路上追逐競駛的行為，不應認定為情節惡劣。追逐競駛的罪過形式為故意，不要求行為人以賭博競技或者追求刺激為目的。**因為基於任何目的與動機的故意追逐競駛行為，只要產生了抽象的公共危險且情節惡劣，就得科處刑罰。**

(二)醉酒駕駛：醉酒駕駛，是指在醉酒狀態下在道路上駕駛機動車的行為。

《車輛駕駛人員血液、呼吸酒精含量閾值與檢驗》規定，車輛駕駛人員血液中的酒精含量大於或者等於80mg/100ml的屬於醉酒駕駛。故意在醉酒狀態下駕駛機動車，即符合本罪的犯罪構成。本罪是抽象的危險犯，不需要司法人員具體判斷醉酒行為是否具有公共危險。因此，一方面，抽象的危險犯實際上是類型化的危險犯，司法人員只需要進行類型化的判斷即可。另一方面，完全沒有危險的行為，不可能成立本罪。例如，在沒有車輛與行人的荒野道路上醉酒駕駛機動車的，因為不具有抽象的危險，不應以本罪論處。醉酒駕駛屬於故意犯罪，行為人必須認識到自己是在醉酒狀態下駕駛機動車。但是，對於醉酒狀態的認識不需要十分具體(不需要認識到血液中的酒精具體含量)，只要有大體上的認識即可。一般來說，只要行為人知道自己喝了一定的酒，事實上又達到了醉酒狀態，並駕駛機動車的，就可以認定其具有醉酒駕駛的故意。認為自己只是酒後駕駛而不是醉酒駕駛的辯解，不能排除故意的成立。即使行為人沒有主動飲酒(飲料中被他人摻入酒精)，但駕駛機動車之前或者之時意識到自己已經飲酒的，也應認定具有醉酒駕駛的故意。< 本文摘自網路 >

02 酒後駕車罰則



03 法律釋義

【行近行經行之法理說明】

一、**說明**：用路人在使用道路時，其「路權優先通行順序」是依法令、法規來訂定人、車、路景況，「應注意」與「應禮讓」的駕駛行為與時空環境。然在「應注意」與「應禮讓」的時、空環境裡，有時是無法用非常明顯的數字(時間，速度與距離)來界定用路人的優先通行順序。必須配合景況或路況，將駕駛行為融合在「應注意」與「應禮讓」的潛意識裡而不是「行為上」。因此許多法令、法規的「法理」與「精神」就必須用一些，專有、專用的「動名詞」來強調或是限制，或是提醒用路人。以達到「應注意」與「應禮讓」的境界，而保障用路人的行車安全。在交通事故處理程序中，無論是現場處理、肇因分析、事故鑑定、保險理賠或是司法程序的實務裡，最有爭議最不易說清楚，講明白的就是叉路口、施工路段、特殊路況、鐵路平交道等路段，所發生的交通事故。並且上述地點亦是交通發生率最高的地區。在實務的運用中，我們發覺，用路人及處理事故的警察、事故鑑定的專家、保險理賠的公司或是司法程序的審判者。對法令、法規中「行近、行經、行至」的含意與用法不甚了解。尤其是「法理」的精義，更是模糊不清。

因此造成駕駛行為的失當處理程序的偏差、鑑定的失誤、理賠的不合理、甚或導致審判的不公。糾紛因而不斷，民怨由而產生。因此我們應該就此問題，做以下之探討。

二、**相關法令法規如下：**

(一)**道安規則九十二條一款**：行近急彎、上坡道頂端，視距不良者，可按鳴喇叭。
(二)**道安規則九十三條二款**：行經彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、泥濘或積水道路、無號誌之交岔路口、道路修理地段或行近工廠、學校、醫院、車站、會堂、娛樂、展覽、競技等公共場所出、入口及其他人車擁擠處所，或因雨霧致視線不清或道路發生臨時障礙時，均應減速慢行，作隨時停車之準備。消防車、救護車、警備車及工程救險車執行任務時，得不受前項行車速度之限制，且於開啟警示燈及警鳴器執行緊急任務時，得不受標誌、標線及號誌指示之限制。

(三)**道安規則一〇一條一款**：行經彎道、陡坡、狹橋、隧道、交岔路口、鐵路平交道、道路修理地段、市區交通頻繁處所時，不得超車。

(四)**道安規則一〇二條**：汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎、應依左列規定：

1.應遵守燈光號誌或交通警察之指示，遇有交通警察指揮與燈光號誌並用時，以交通警察之指揮為準。2.車輛行至無號誌或號誌故障而無交通警察指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未劃分幹、支線或同為幹線道或支線道者，轉彎車應暫停讓直行車先行；如同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。3.右轉彎時，應距交岔路口三〇公尺前顯示方向燈或手勢，駛至路口後再行右轉。4.左轉彎時，應距交岔路口三〇公尺前顯示方向燈或手勢，行至交岔路口中心處左轉，並不得占用來車道搶先左轉。5.四車道以上或同向二車道道路，欲右轉彎時，應距交岔路口三〇公尺前換入外側車道或右轉車道；欲左轉彎時，應距交岔路口30公尺前換入內側車道或左轉車道；其設有劃分島劃分快慢車道，在慢車道上行駛之車輛不得左轉。6.轉彎車輛應讓直行車輛先行。7.對向行駛之左右轉車輛已轉彎須進入同一車道時，右轉彎車輛應讓左轉彎車輛先行，如進入二以上之車道者，右轉彎車輛應進入外側車道，左轉彎車輛應進入內側車道。8.行至無號誌之圓環路口時，應讓已進入圓環車道之車輛先行。9.行經多車道之圓環，應讓內側車道之車輛先行。10.交岔路口因特殊需要另設有標誌、標線者，並應依其指示行車。11.行至有號誌之交岔路口，遇有紅燈應依車道連貫暫停，不得逕行插入車道間，致交通擁塞，妨礙其他車輛通行。12.行至有號誌之交岔路口，遇有前行或轉彎之車道交通擁塞時，應在路口停止線前暫停，不得逕行駛入交岔路口內，致號誌轉換後，仍未能通過妨礙其他車輛通行。同向有二以上之車道者，左側車道為內側車道，右側車道為外側車道。

(五)**道安規則一〇三條**：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，均應暫停行人先行通過。

(六)**道安規則一〇四條**：汽車行駛中，駕駛人看到鐵路平交道標誌或標線後，應即將速度減低至時速一五公里以下，接近平交道時，應依左列規定：
1.鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理者，如遮斷器已開始放下或看守人員表示停止時，應即暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通行後，始得通過。如遮斷器未放下或看守人未表示停止時，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。
2.鐵路平交道設有警鈴及閃光號誌者，警鈴已響，閃光號誌已顯示，駕駛人應暫停俟火車通過後，看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。如警鈴未響，閃光號誌未顯示，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。
3.鐵路平交道上無看守人員管理或遮斷器、警鈴、閃光號誌之設備者，駕駛人應在軌道外三至六公尺暫停、看、聽鐵路兩方無火車來時，始得通過。汽車駛至鐵路平交道前，如前面有車輛時，應俟前車駛離鐵路平交道適當距離而後車能安全通過後，始得通過。

(七)**道安規則一〇七條**：汽車行經坡道，上坡時不得蛇行前進…。

(八)**道安規則一〇八條**：汽車行經渡口時，應依左列規定：
1.除有特別規定外，應按指定碼頭及到達先後次序過渡，不得爭先搶渡。2.待渡車輛，須靠路邊右側停放，順序排列。3.待渡車輛駕駛人員，應坐於駕駛室內，受渡口管理人員之調度，嚴守秩序。4.客車過渡，乘客一律下車。5.貨車過渡，其總重量超過渡船規定之重量者，須將逾重物品卸下，分別渡過。

(九)**道安規則一二五條**：慢車行駛至交岔路口，其行進或轉彎，應依左列規定：應遵守號誌或交通警察之指示，遇有交通警察指揮與號誌並用時，以交通警察之指揮為準。

(十)**道安規則一二五條二款**：行近無號誌或號誌故障及無交通警察指揮之交岔路口，應減速慢行，看清左右確無來車並在不妨礙汽車通行之情況下迅速通過。

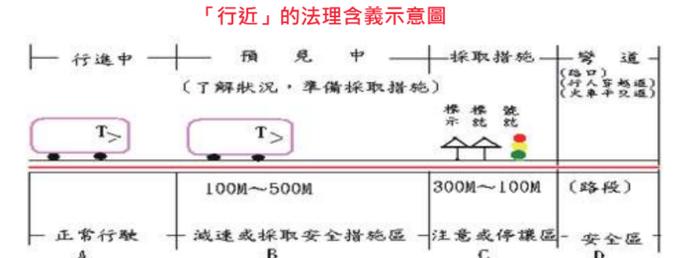
(十一)**道安規則一三〇條**：慢車行經鐵路平交道，應依左列規定：

1.鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理者，如遮斷器已開始放下或看守人員表示停止時，應即靠邊暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通行後，始得通過。如遮斷器未放下或看守人員未表示停止時，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。
2.鐵路平交道設有警鈴及閃光號誌者，警鈴已響，閃光號誌已顯示，駕駛人應靠邊暫停俟火車通過後，看、聽鐵路兩方確無火車駛來始得通過。如警鈴未響，閃光號誌未顯示，仍應看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。
3.鐵路平交道無看守人員管理或無遮斷器、警鈴、閃光號誌之設備者，駕駛人應靠邊暫停，看、聽鐵路兩方無火車駛來時，始得通過。
4.在鐵路平交道上，不得超車、迴車、倒車或臨時停車。

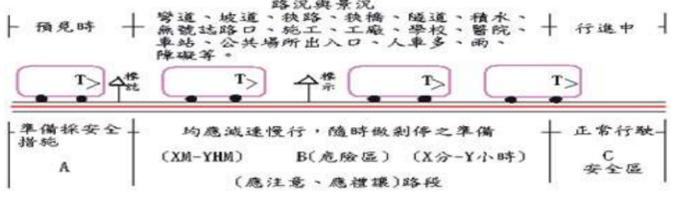
三、**法理述明與研討：**

以上十一條是道安規則中對「行經、行近、行至」的法令規定，現就其法理含義作以下研討：

(一)**何謂「行近」?**行近就是接近，亦就是不遠的意思，表示尚未到達，但是已可以看到。如彎道、路口、行人穿越道、火車平交道等路段，當用路人尚未到達時，但已看到，正在接近中，用路人就必須採取安全措施，亦即所謂的「應注意行為」如減速、輕踩剎車、注意前方的車輛與行人或注意左右有無來車或行人，或檢視路口，路邊有無明顯的標誌、標示、標線、號誌等，甚或路障。確定雙方之確實通行順序是「注意」、是「停」、是「減速」或「禁止」等行為，都是尚未到達路口、彎道、行人穿越道、火車平交道...等路段前，就已經完成辨識，並採取或停或讓或注意的安全措施，以避免發生事故或意外。如圖示：

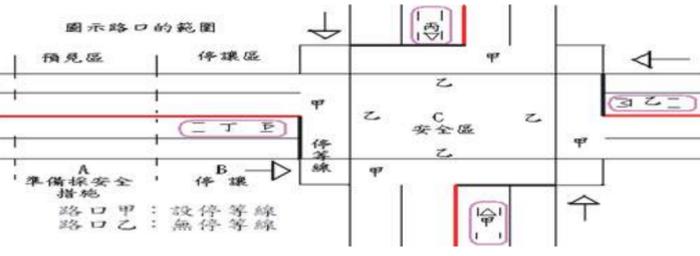


從圖示可以看出「行近」的法理含義決不是到達D區才要注意，或是禮讓，也不是你撞我車尾，或撞你車身，你賠我70%，我賠你30%的爭議。而是雙方都應在B區即已經預見應注意與應禮讓的景況，確要在C區即採取適當的安全措施，進入D區，就不應發生任何事故。因此從法理的含義表，既有B區的預見區或是準備區，縱使在C區亦不應有任何事故發生的可能性。所以「行近」的安全距離既是600M以內(B區+C區)，而其反時間應是6秒以內(B區+C區)，若如是，行車安全才能獲得保障，用路優先通行順序，才得以建立。(二)**何謂「行經」?**行經是行駛經過的行為，即通過之意。因此「行經」是有距離的?短則幾公尺，長則數公里，依路況、景況而定，而更有「時差性」短則數秒?長則數小時不等。用路人在通過這一路況、景況的「時、空、環境」裡，就稱為「行經」。如道安規則第九十三條三款...之「行經」...。包含的路況、景況多變，而又複雜，且爭議最多。尤其在事故現場處理時，稍有不慎，或照像、或測繪，遺漏某些景況，將嚴重影響事故分析與鑑定，用路人的權益自然受損了。如圖示：



從圖示可以了解，在「行經」前仍然有一段預見區(A)，讓用路人依狀況採取安全措施，這樣行駛B(危險區)時，就安全多了，但是從實務裡，A區B區的交會處，所生的事故最多，多是大意、不在意所引起。在分析的資料中「行經」的時、空越長，安全性越高，事故越少，「行經」的時、空越短，反而安全性低，事故特多。這些都是用路人不守法的用路習慣所生成。反倒是進入B危險區才知道安全有威脅，這時比較專心駕駛，可惜往往悲劇已經發生。

(二)何謂「行至」？「行至」是到達的意思。也就是用路人到達這個路段，應注意、應禮讓的行為的開始。如**道安規則第一〇二條二款**汽車「行至」無號誌交叉路口、支道應(讓)幹道先行，左方車應(讓)右方車先行，轉彎車應(讓)直行車先行，這個(讓)的行為從那裡算起，是整起事故的關鍵所在。從法規的內涵，「讓」應從到達路口算起，而不是進入路口才算，因此這兩者之差異，往往是造成糾紛的重要因素。如圖示：**「行至」的法理含義示意圖**



從圖示可以了解(讓)就是在路口行使，而不是進入路再(讓)。由於路口的大小、車輛的長短、車行的速度不一，其標示標誌均在路前即已顯示。因此到達A(預見區)即應有準備或應變措施，進入B區即已知曉自己是注意方或是禮讓方，必須在停等線前(路口前)停車或是減速慢行。因此，就法理來說，路口內，是必須淨空的，是不能發生事故，否則交通必將打結成雍塞。一方之疏忽，造成四方的不便，是為法理所不容，因此「行至」路口的涵義就格外顯得重要了。

四、結論：

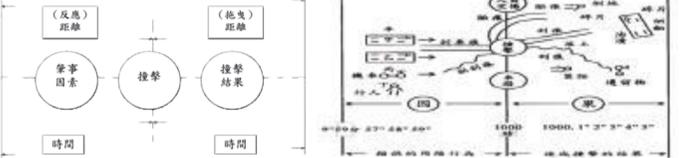
從上述的研討中，可以理解，一個法規的訂定，必須考慮駕駛行為連續性、一貫性與多變性，當然還包括「人性」。因此在設計法規時，從眼睛預見潛意識裡的動念對路況、景況的辨識應注意、應禮讓行為的決斷採取措施是(停讓)或是(減速)小心慢行安全通過。這六個步驟，是我們應念滋在滋牢記於胸，表現於駕駛動作上的，標準思維與程序。「**行近、行經與行至**」的**法理內涵**，就是包涵了上述六個步驟的行為模式。其表現在於立法者的法學素養、人權思想、人文精神與中國文字的巧思與運用。更將不習慣守法的中國人本性，用哲學的思維、科學的驗證、規範其駕駛行為。讓肇事者「法」與「理」都難容。

可是用路人若不懂法？不知法？其奈我何！各位讀者以為呢！

04刑事搜證與事故搜證之實務研究

一.無罪推定與事故搜證：凡受刑事控告者，在未經獲得辯護上所需一切保證的公開審判而依法證實有罪之前，有權利視為無罪；本法影響有關交通事故之搜證與鑿定甚巨。**二.違規不等於肇事因素：**在中國、德國、日本，都將違規不等於肇事因素列在交通法規內，且特別強調凡違規與肇事因素有因果關係者，方得列入肇事因素之一。其意義是違規未影響它人駕駛行為者，不列入肇因之一。如酒醉、無照、違規停車等……**三.應注意、能注意、未注意的條件：**道路優先通行順序應同時考慮路況、車種、駕駛動作與遵行順序。現場勘驗應有人、車、路、時、空、力、長、寬、高、行向、方向與預見、反應行為之思考概念。筆錄不等於證據應與佐證資料相吻合方得列為證據之一。路況應包括：路形、天候、能見度、照明、晝夜、速限、標誌、標線、號誌路障、施工情形、影響交通的景況等。刑事搜證不等於事故搜證，因果關係的思維、手段與目的不一樣**四.能注意、未注意之條件：**所謂「能」就是能否避免發生事故，如果發生了，是因為注意方未注意，還是禮讓方未停、讓。預見、速度、時間、距離四個主軸的具體含意，就是反應，也就是從眼睛發現的時、空，到發生事故的時、空，其間有無反應時間，有無反應的距離。能否注意的條件，依反應實務來看，時間僅在2至3秒之間，距離約在20至50公尺之間。有了應注意的行為，也找出能否注意的條件，如果違反了能注意的條件，那個應注意變成為疏予注意或未注意的肇事因素之一。**五.交通事故險情、避讓與肇因的因果關係：**「交通險情+避險失敗=交通事故」的論述成為交通事故肇事原因分析的主要依據之一。交通避險能否成功,受更多的險情發生時的情境以及避險者的應對措施影響,避險失敗便會發生交通事故.但是不能依此來確定避險行為就是事故發生原因之一。基於「信賴原則」、「善盡原則」與「侵權行為」的法理，應該首先考量避險失敗是否歸因於避險者的「故意」、「過失」，還是「無法避免」之後，再來研判交通事故的肇事原因。

「交通險情」與「避險失敗」都有可能是交通事故肇事原因。交通避險本身就是一種行為，也是一種預防措施。交通避險本身是為了避免交通事故發生而採取的主動措施，有時是避險行為，有時會因避險不當而製造另外險情。所以險情與避險是互為因果的。要在這1-2秒之間找出肇事原因，就必須瞭解形成肇事原因的主要條件。六.道路交通事故之因果關係：



七.事故<案件>發生景況不同：

(一)刑事案件:刑事案件是具有犯意(蓄意)的侵權行為.它通常分為財.仇.情.誤等四大類.而受害者與加害者通常不會被發現在同一地點.其跡證將隨加害者逃逸,(或預謀)而於現場消失.因此追查加害者實為首要任務.等找到了加害者搜集到了犯罪跡證才能究因與究責.**(二)交通事故:**交通事故是甲,乙雙方在道路上,因使用交通工具,其用路行為不當違反了交通規則,而造成了侵權行為,致使某方或雙方造成了財務上或身體上的損失或傷害而肇事.雙方皆無犯意或故意過失.其受害者(傷者)有可能是肇事者.而加害者(未受傷者)有可能是事故的受害者.而甲,乙雙方及使用的交通工具皆在現場.其所有的跡證亦皆在現場.其與刑事案件所發生的現場景況顯有不同.

八.事故<案件>搜證目的不同:(一)刑事搜證：找兇手(加害者)犯案事證及跡證,究其犯刑案的原因與動機(故意行為)甚或要犯案者知錯認罪(破案).這樣檢察單位才能依法起訴嫌犯接受司法審判.**(二)車禍搜證：**依其事故現場路況,沿途景況,及其駕駛行為或動作.究其違反何種交通規則,進而妨礙了他車的侵權行為,形成了肇事因素(非故意).**九.事故<案件>搜證重點不同：**

(一)刑事搜證：1.身體受傷是何兇器所留.2.受傷部位尋找兇器為主要證物

3.再由兇器在去追兇手.4.找到兇手才能瞭解兇手行兇動機.

(二)事故搜證：1.除**乙方車肇事逃逸案件外,其餘雙方人車,跡證皆在現場.**

2.由肇事現場雙方所遺留下的跡證(煞痕,刮痕,胎痕,車損,受傷部位可以瞭解(1)行駛方向與行向(2)駕駛行為與動作(3)發現之時機(4)肇事前之反應時間與距離,由以上資料找出何處違反道路交通法令與交通安全規則進而分析肇事因素。

十.事故<案件>搜證要項不同：(一)刑事搜證：1.**受傷部位**2.**死亡原因**

3.致命部位4.**現場跡證(兇手遺留物兇器,血跡,毛髮,微物等)**5.**其它有關直接或間接佐證以證明誰為兇手的證物.**

(二)事故搜證：1. **路況(路形,天候,照明,晴雨,標誌,標線,號志,障礙物等)**

2. 駕駛行為(男女,年齡,有無駕照,飲酒,藥品,等影響行為情形)3. **駕駛動作(直行轉彎,變道,超車,超越,迴車,停車,待轉,起駛,倒車,斜穿,逆向,搶先) 雙方為何種行為?**4. **車種及車損情形?**5. **受傷部位(擦傷)(倒地壓傷)** **?6. 死亡原因(撞死)(或因受撞擊倒地頭部受重創)?**

十一.事故搜證與鑿定要領：1.要由時空力之觀念
2.要在撞擊地面前2-5秒之前空間尋找跡證
3.要有人、車、路之立體觀，人駕車在道路上行駛是立體的，是長、寬、高與時、空、力之競合，任何一種接觸應以立體觀來考慮。
4.事故之跡證是與方向組合的，必須從各種不同的角度、方向去思考，來求證，方能找出長、寬、高、時、空、力之間，合理之跡證。
5.單一路面跡證是結果，應向前推1.5秒-3秒人,車,路,時,空,力,才是發生事故的主因。
6.事故的因果關係是人,車,路,時,空,力,長,寬,高九種因素十八種組合而成,缺一不可。車損,人員受傷之部位是分析**(1)行駛方向(2)駕駛行為(3)說明時機與速度最佳之跡證，並謹慎為之。**
7.由**以上分析應充份明瞭涉及刑事與事故的搜證是絕然不同二件事.**交通安全教育、訓練，事故現場處理技術，肇因分析能力，肇事責任判斷，保險理賠，司法程式的常識等等，都直接、間接影響，賠償額度、及民、刑事責任。小則受害駕駛傾家蕩產，大則破壞營業公司形象，影響公司正常營運，甚或減少公司營收與利益。而保險業者非營業損失，如詐領保費、勾結汽修核保不實、過失相抵蓄意圖利等行為，造成業者20%至30%的不當理賠損失，實乃產物保險永續經營的重大障礙。

也對社會福利制度產生重創.因此更顯得事故搜證與鑿定的重要性。

結　　語：**(一)事故處理是事故鑿定基礎 (二)事故鑿定是保險理賠依據**

(三)保險理賠是被保險人保障 (四)司法審判是事故的終結者.

基於此道路交通事故的現場搜證思維與技術,將應慎重研擬以符實務需求.
人車路風險管理月旦評專刊總編 張漢威2020.0920

05事故案例分析



06車輛保險簡介

一、保自己：(一)車體損失險：保自車的車體損失(二)竊盜險：保自車內的財物損失

二、保他人：(一)強制險：保「駕駛以外」的人的體傷(二)第三人責任險：保他人的體傷及財物損失。
很多人可能會問，咦？自己的保費就已經很貴了，我為什麼還要幫別人保保險呢？那是因為你可能不小心撞到別人的車子、甚至撞傷人！我們沒辦法事先預估自己需要賠償對方多少錢，只能先透過保險來應付車禍事故發生、而肇事過失在自己身上時，不至於賠款賠到破產。

【常見的車險有哪些保障？】

一、強制險：強制險是政府規定每位車主（無論機車、汽車）都必須投保的，目的是為了讓交通事故的受害者有「基本」的保障，無論自己是肇事人或受害人，強制險的理賠金都可以啟動，但是它的保障範圍只有針對「人身」，提供每人死亡或失能（殘廢）200萬、醫療20萬，且理賠的對象不包含駕駛本人。所以，萬一駕駛本人受傷，要向肇事對方的汽機車強制險申請理賠喔！除此之外，無論是駕駛本人或肇事對方的車體或財物損失，都是不理賠的。**二、車體損失險：**車體損失險，顧名思義，是保障「自己」的車體損失，根據承保範圍及保費，共有分成甲式、乙式、丙式、丁式四種甲式車險的保障最多，但相對來說保費也較高昂，而丙、丁式車險保障內容完全相同，但是丁式車險有保額限制，也就是說，發生車體損失時，最高理賠金額可能只有10萬，因為有限定保額，保費自然會降低，是甲、乙、丙、丁式四個中保費最低的，適合保費預算不多的車主。**三、竊盜險：**竊盜險，顧名思義，就是當汽機車整車被偷時，會啟動理賠，但是要特別注意：汽、機車零、配件（如輪胎、方向盤、安全氣囊、安全帶...等）或車上物品（如非原廠裝置的行車紀錄器、導航、錢包、證件、手機等）被偷，是不會理賠的！要預防汽車零、配件被偷，導致損失慘重的話，可以加保有保零件失竊的條款即可。

四、第三人責任險：開車過程中，不能完全避免可能發生車禍、造成對方車輛有毀損或人有體傷的情形，而第三人責任險，如果有歸咎於被保險人的責任，在額度內，將理賠「對方」人、財物的損害，而額度的部份分為「人身傷害」、「財物損害」、「事故總傷害」三種：**1.人身傷害：**指的是每一個人的醫療費、交通費、看護費、精神撫慰金、薪資補償、喪葬費用或是任何可依法求償的費用。**2.財物損害：**指的是運費、修復費用、或是個人財物、寵物損傷。若有投保『超額責任險』者，這一項建議拉到最低即可。**3.事故總傷害：**指的是如果有複數受害者時，總共累積可給付的總額。要特別注意，第三人責任險不會理賠「自己及自己車內乘客」的體傷或財物損失哦。**【車險的保費怎麼計算？】**車險的保費除了年齡、性別、身體狀況有關以外，還會按車體大小、自負金額、開車習慣、車齡...等等來調整保費，這邊主要介紹「車體損失險」的費率計算方式，簡單來說，分成以下三步驟：**步驟一、決定基本保費：**剛剛有提到，車體損失險會包含甲、乙、丙三式，以甲式的保費最高、丙式的保費最低，除此之外，還會搭配自負額來決定基本保費。所謂的自負額，指的是保險事故發生後，要保人需要自行承擔的部分，假如今天發生一場車禍造成自己的損失是\$3,000但你的自負額是\$5,000，因為損失沒有超過自負額，保險理賠不會啟動，可想而知，自負額越高，保費會越便宜。**步驟二、從車因素：**車子的新舊、大小、廠牌，都會影響到車險的保費，此外，製造年份越近，則保費會越高。

步驟三、從人因素：開車對象也會影響到保費多寡以性別來說，女性的費率會低於男性（也就是保費會較低）；而以年齡來說，未滿20歲者開車經驗不足、恐怕較容易發生意外，因此費率最高、30-60歲時費率最低，而60歲後，考量到駕駛的年紀漸增、開車可能變危險，費率會再調高。此外，還會依照個人的肇事紀錄、賠款紀錄做細部的保費調整。雖然在這邊只介紹了車體損失險的保費計算方式，但其實其他險種的保費計算方式也大同小異，簡單來說，自負額越高、肇事紀錄越少，保費會最便宜。在聰明投保原則中，我們會再進一步說明如何投保能夠節省保費、又不失保障！**【車險如何理賠？】**還記得剛剛有提到最常見的車險共有4種，包含強制險、車體損失險、竊盜險、第三人責任險，而他們各自的理賠方式有所差異，分為「會折舊」及「不會折舊」兩種。會折舊：車體損失險、竊盜險，折舊，指的是車險保越久、出險（發生保險事故）時，會按照折舊比例給付，折舊比例越高，賠償率就越低，以投保後，在第十個月初發生保險事故而產生100萬的車體損失，則因為折舊率的關係，最後僅會理賠77萬（100萬*77%）。還記得車險每一年都需重新投保嗎？每年的保額會依照車輛重製價值和車齡去折舊計算，車齡越高的車，通常保額會越低，等於說如果開很多年的車，再投保車體損失險或竊盜險，就算獲得理賠金，也沒有太大的效用。**不會折舊：強制險、第三人責任險，而強制險及第三人責任險，就沒有折舊的問題。**要特別注意，發生車禍的保險事故時，一定是先透過「強制險」理賠（死亡或失能殘廢200萬、醫療20萬），當對方有請求超過這個限度、或有財物損失時，第三人責任險才會啟動理賠。有些人可能會問，咦？那我不能只投保第三人責任險嗎？答案是不行的！假設今天自己只保了1000萬的第三人責任險，而沒有投保強制險，發生車禍後，對方駕駛因失能而向自己爭取300萬的賠償金，以為用第三人責任險就很夠賠了，但申請理賠時，卻發現保險公司只理賠100萬！這是為什麼呢？因為強制險是規定一定要保的因此原本的300萬中，有200萬在強制險的理賠範圍中，如果沒有保強制險，這200萬的賠償就必須自行承擔，因此，無論你使用的交通工具是機車或汽車，請記得一定要保強制險！<第一產物保險公司-邱榮鏗先生提供>

07風險管理團隊

一.指導單位：台灣意外事故理賠鑑定技術研究學會, <莊根本理事長>.

二.編輯團隊：人車路雜誌顧問社, <張漢威社長兼總編>.

三.專業團隊：

(一)鴻源企管顧問公司：國際認證.工商管理.人資管理.專案輔導.補助申請.

<林志榮總經理>

(二)嘉壽管理顧問有限：公司勞資規劃.節稅規劃.勞保服務.勞資爭議.

<李國郎總經理>

(三)林伸全律師事務所：法律諮詢.和解方略.善後處理.

(四)尚睿法律事務所：法律諮詢.和解方略.善後處理.地政業務.

(五)陽昇法律事務所：法律諮詢.和解方略.善後處理.涉外事務.專利糾紛.

四.客服單位：

(一)信實意外事故風險管理顧問公司.(04-23155018 徐莉喬、莊韻萱)
台中市西屯區漢口路二段138號7樓.(莊根本總經理.)

(二)全馨意外事故風險管理顧問公司.(03-3187238李明豐、邱瑜婷)
桃園市龜山區復興北路6巷67號3樓(邱奕名總經理.)

五. 客服顧問：

(一)人車路雜誌顧問社社長兼總編 張漢威(03-4252099)

(二)BMI商聚人桃園西區董事顧問 鄧志偉(03-3383693)(0927177860)

Email：ha142290@ms43.hinet.net

08社長心語



日月星辰誰主運行.

春夏秋冬誰主區分.

神鬼天地誰主靈兮.

花開果落誰主時辰.

生老病死誰主決斷.

蒼茫大地誰主沉浮.

風雨雷電誰主生息.

善惡美醜誰主根性.

雌雄有別誰主緣生.

前世今生誰主裁定.