

# 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、肇因為真。

(人車路 007 | LINE 群組即時通專刊 < 案重初供 > 2021.02.10)

## 01 社論【筆錄<口供>之重要性<案重初供>】

刑事案件偵查流程，大部分案件由警察偵辦，再移送檢察署偵辦，而刑事事件如果是由警察機關、調查局先為受理，通常會先由警察、調查局為初步的偵辦，無論在警方、檢察署過程均需要製作筆錄，那筆錄與所述內容或真實情況不同，可以推翻？關於這個問題的答案，就是比較「難」，畢竟偵查問訊又可以分為警察、調查局及檢察官偵訊，除非偵訊過程全程錄音，若不當場更正，事後就要在審理時主張，除可以重新勘驗錄音資料，但也要有相關錄音資料足以佐證。而筆錄重要性在於除非當事人提出有利之事實證據推翻，否則該項筆錄將推定是當事人供述，而原則上有效，即使當事人事後發現與事實不符，都已經簽名都推定為真正！警察機關通常為第一手接觸的機關，離刑事案件的發生最為接近，通常記憶、表達較為清楚，警察局筆錄是檢察官辦案最早會接觸到的資料，可見其重要性，所謂「案重初供」即是如此！筆錄即是司法人員關於詢問及訊詢過程事實的記錄，目的在於蒐證而非發現真實，此正如同是車禍報案，警察只是依照「道路交通事故處理辦法」對於事故進行現場的紀錄、勘查與蒐證，並不是判斷車禍該由誰負責。

而製作筆錄的時候，當事人原則上應所知的客觀事實據實陳述，無論是被告或告訴人，注意雖不得捏造虛構的事實，但在法官或檢察官時供述有偽證之問題，在警察或調查局沒有偽證罪，作證或任何陳述，與其與事實相符，倒不如先討論是否符合陳述之目的，亦即，被害人所陳述內容，不見得要與事實相符，而是要配合事實，對於自己作有利陳述，這時候與律師討論，非常重要！因此，律師在場，除確保程序的合法性，監督警察機關依法定程序進行，也可以在當事人陳述與筆錄記載內容不一致，確認警察機關是否合法，並紓解當事人受詢問時的壓力與恐慌。

因此，每當案件起訴後，發現偵查中製作警詢筆錄、偵查筆錄的記載有疑義時，如認為供述內容與筆錄不同者，且該供述內容影響案件事實重大者，可以委請律師「向法院聲請拷貝警詢或是偵訊之錄音錄影光碟」，並加以核對錄影資料與筆錄是否相符。若確實發現筆錄記載內容與實際陳述不符或有缺漏，可聲請法院勘驗光碟，在法院正式作成勘驗筆錄，以取代原本的警詢或偵查筆錄。如果審判中發現沒有錄音（找不到錄音光碟），也應請求法院調查原因，實務上曾有卷宗內之「卷證標目」證物欄記載有錄影帶、錄音帶，但事實審法院疏未注意其存置處所，致未為該必要調查，因而遭最高法院撤銷判決之例（最高法院100年度台上字第415號判決）< 本文摘自網路 >

## 02 駕駛不懂接受警詢筆錄之案例分析 <0/100>

0000公司-甲00先生交通事故分析意見書

壹、基本資料：

- 一、發生時間：108年9月0日0733時
- 二、發生地點：台南市仁德區義林路與勝利路口
- 三、道路狀況：晴天/號誌路口/速限50KM/h
- 四、當事人員：1.甲車：甲00駕駛大貨 < 000-3371 >  
2.乙車：乙00駕駛普重機 < 280-000 >
- 五、車損狀況：1.甲車：無 2.乙車：前車頭
- 六、受傷情形：1.甲車：無 2.乙車：餘員受傷
- 七、鑑定報告：< 台南市車輛行車事故鑑定委員會及覆議事故鑑定委員會 >

- 1.甲00駕駛大貨、轉彎車未讓直行車車，為肇事原因
- 2.乙00駕駛普重機、未注意事前狀況、煞車失控摔倒、同為肇事原因

八、司法程序：

- 1.台南市地檢署：以過失傷害罪起訴甲00先生
- 2.台南地方法院：以過失傷害罪審理中

九、法規依據：1.道路交通安全規則94條3項 2.道路交通安全規則102條7款

十、法規內容：1.道路交通安全規則94條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。

2.道路交通安全規則102條7款：汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：轉彎車應讓直行車先行。

十一、本件事故法理依據：

(一)汽車<行駛至>交岔路口，其行進、轉彎，禮讓之要件：

- 1.是否兩車皆在行駛中？
- 2.是否兩車皆在路口停等起步？
- 3.是否兩車皆<行至>路口？
- 4.是否甲車停等路口乙車尚在遠方？
- 5.是否甲車起駛時、乙車尚未<行至>路口？

(二)應注意、能注意、疏予注意之採安全措施之條件：

- 1.符合信賴原則
- 2.應注意之反應條件 <能否預見？能否反應？>
- 3.能注意之採安全措施能力 <符合善盡原則>

十二、甲00筆錄重大疑點：

- 1.不了解事故過程
- 2.不明瞭法律規定
- 3.不清楚答詢重點
- 4.不理解警察勤務程序
- 5.看不懂警繪現場圖即簽字認可
- 6.於警局/鑑定會/地檢署/地院皆自承認罪

十三、本案損害賠償：

- 1.乙車駕駛經判定為二等傷殘
- 2.乙車要求甲車及所屬公司損害賠償1500萬

貳、警繪現場圖：



(一)本圖疑點：

- 1.未標示機車倒地位置
- 2.未標示機車煞車痕 / 刮地痕 / 遺留物等證物
- 3.未標示機車與汽車擦撞位置及部位
- 4.未標示機車駕駛倒地位置

(二)未標示機車駕駛受傷部位 < 摔傷 / 托傷 / 壓傷 / 輾傷 >

參、本案駕駛行為與經過分析：< 依據警方之路口監視影片 >



照片1：大車起步

狀況1：不見機車 < 轉彎要讓直行 > 無



照片2：大車左轉

狀況2：不見機車 < 轉彎要讓直行 > 無



照片3：大車已左轉車頭，機車出現(一大車右後方)

狀況3：機車距路口停等線約15米



照片4：大車已轉到路中，機車才到路口

狀況4：兩車相距約8米5



照片5：機車失控倒地

狀況5：機車失控倒地距大車的4米  
(機車失控倒地第一階段事故)



照片6：機車倒地與大車擦撞

狀況6：兩車相撞  
(機車倒地與大車擦撞第二階段事故)

肆、本案法理分析：

一、本案事故過程分析：

- 1.發生事故前：
    - 【1】甲車為停等紅燈車
    - 【2】乙車為行駛中車(尚未出現)
  - 2.甲車起步時、乙車為行駛中車(尚未出現)
  - 3.甲車開始轉彎時、乙車為行駛中車(已出現在對向聯結車後方)
  - 4.甲車開時轉彎調頭時、乙車正在超越在對向聯結車右側
  - 5.甲車轉彎已調頭時、乙車超越對向聯結車到達路口停等線
  - 6.甲車轉彎已調頭時乙車突然摔倒。
- < 第一階段事故發生 >
- 7.甲車轉彎已調頭時乙車突然摔倒.滑向甲車右側發生碰撞
- < 第二階段事故發生 >
- 8.綜上分析本件事故之發生應分為(一)(二)階段
  - 9.本件事故的第一、第二兩個階段應各有其肇事因素及責任

二、轉彎車讓直行車之時機:道路交通安全規則102條7款

汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：

- 1.以行駛至交岔路口為讓讓要件：
  - 【1】甲車為路口停等車 / 乙車尚在遠方行駛中
  - 【2】甲車綠燈起步時 / 乙車尚在對向聯結車後方
  - 【3】甲車起步左轉時 / 乙車正在超越對向聯結車中
  - 【4】甲車左轉調轉車頭 / 乙車突然摔倒發生--第一階段事故
  - 【5】乙車突然摔倒滑向甲車左側發生碰撞產生-第二階段事故

2.綜合上述分析顯然本件事故，不符汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎車禮讓直行車之要件規定。

三、應注意、能注意、疏予注意之採安全措施之條件：

- 1.甲車為路口停等車 / 乙車尚在遠方行駛中 < 甲車無法預見 >
- 2.甲車綠燈起步時 / 乙車尚在對向聯結車後方 < 甲車無法預見 >
- 3.甲車起步左轉時 / 乙車正在超越對向聯結車中 < 甲車無法預見 >
- 4.甲車左轉調轉車頭 / 乙車突然摔倒發生-第一階段事故
  - (1)甲車能預見但距離約10米左右.
  - (2)速限50KM/h安全反應距離約為30米 >
  - (3)甲車反應不及 < 反應距離約10米 反應時間約0.7秒 >
  - (4)正常反應時間：  
< 生理反應0.75秒+煞車系統制動0.5/1.5秒計2至3秒 >
- 5.乙車突然摔倒滑向甲車左側發生碰撞產生-第二階段事故



照片中之刮痕、油漬、機車、人員皆未標於警繪圖中

伍、本案待偵查事項：

- 1.本件第一階段事故乙機車摔倒之原因為何？其涉及因素如下：
  - 【1】操作失控【2】煞車故障【3】方向機故障
  - 【4】輪胎磨平【5】速度【6】其他
- 2.本件第二階段事故甲/乙機車碰撞之原因為何？其涉及因素如下
  - 【1】甲車反應時間？【2】甲車反應能力？
  - 【3】甲車採安全措施之條件？
- 3.乙機車騎士受傷情形：
  - 【1】第一階段摔傷事故受傷情況？
  - 【2】第二階段碰撞事故受傷情況？

陸、建議事項：會勘事故現場

勘驗重點：

- 1.警繪圖疑點部份：
  - 【1】未標示機車倒地位置
  - 【2】未標示機車煞車痕 / 刮地痕 / 遺留物等證物
  - 【3】未標示機車與汽車擦撞位置及部位
  - 【4】未標示機車駕駛倒地位置
- 2.未標示機車駕駛受傷部位 < 摔傷 / 托傷 / 壓傷 / 輾傷 >
- 3.兩車行駛過程之時 / 空 / 力比較：
  - 【1】甲、乙兩車 < 行駛至 > 路口過程？
  - 【2】甲車起駛時乙車駕駛行為？ < 讓的要件 >
  - 【3】乙車行駛至路口時甲車調頭時預見乙車距離？ < 預見能力 >
  - 【4】乙車失控倒地時與甲車調頭位置距離？ < 反應能力 >
  - 【5】乙車失控倒地原因為何？

人車路風險管理月旦評張漢威社長撰寫2020.1208

## 03 車隊風險管理LINE 組群即時處理專案 組長工作手冊

一、依據：

- 1.董事會指示事項，擬定成立車隊風險管理工作計劃。
- 2.本公司年度工作計劃。

二、目的：為維護行車安全,建立團隊守法精神，以LINE群組相互提醒、關心，並形成車隊的安全網，利用LINE系統科技、在線上編有a.處理b.分析c.法律d.保險等專家的協助下處理意外事故，以降低工安事故及減少善後處理問題,在其(先知快報)的優勢作為下,使得各級幹部能有效達到風險管理的目的。

三、宗旨：(一)公司政策宣導(二)重大事故提示(三)行車前教育(四)違規通報(五)事故通報(六)事故即時肇因分析(七)事故處理重點提示(八)各項安保存核依據

四、風險管理之運用：

- (一)利用科技與專業搜集有關影響交通安全管理重要資料資料。
- (二)有效管理交通事故、意外事故、違規之災害預防與處理。
- (三)減少運輸意外事故及後勤維修之不當損失以降低營業成本。
- (四)依資料分析策定年度交通安全訓練與物料管理重要依據。
- (五)依資料分析確實掌握駕駛員安全考核與調派。
- (六)依資料分析作為駕駛員年度獎懲依據。
- (七)依資料分析提供公司交通安全與管理修定之決策參考。

五、車隊風險管理意外事故現場(LINE)及時處理連線群組編成方案：

- 步驟：1.車隊風險管理計畫擬定 2.LINE群組編組 3. LINE群組組長操作講習 4.實施上線 5.定期檢討與改善 6.大數據建立

(一)LINE 及時處理連線群組編組原則：

- 1.編組原則：以50人編為一族群為主，設組長制。
- 2.人車路人員(老師x1律師x1理賠x1客服x1)。
- 3.公司人員(總管理處x2各區x1各群組班長x1)。

