

人車路風險管理月旦評

(人車路002 | 2020.09.10)

01 社論

紅燈(行)? 綠燈(停)?

內政部某前高官曾說：台灣的交通號誌僅供【參考】。交通部某前高官也曾說：要想交通安全、要注意、【紅燈行】【綠燈停】。一位是執法單位、一位是立法、修法、釋法的單位。是我國交通安全的最高管理者怎會有如此想法與說法，真是匪夷所思。

是感嘆！是無奈！是憤責？或是肺腑之言？前幾天媒體報導了一件交通肇事案件，一位駕車【闖紅燈】的退休校長，被一位駕車【綠燈】經過路口的女士撞死了，結果法官判這位女士四個月有期徒刑，死者家屬認為判太輕了，這位女士認為判的很冤枉。雙方都不服判決結果。許多聽友、讀者紛紛來電，希望我能細說分明。我想從一個研究肇事鑑定者的立場、分述如下、供大家參考：

一、號誌設計：(一)黃燈時段：通常為3秒(以50km/h計)，黃燈亮時你已達停等線，可繼續前進或加速通過以達【清道】或是【淨空】的目的。黃燈亮時，若你尚未達停等線，就應減速停於停等線前，待下一個綠燈開放時段。(二)全紅時段：通常為2秒(實際上應考慮限速、車流量、路寬)等因素，而設定其秒數。(筆者曾會堪過許多路口，以上述要件，而延長全紅時段6—9秒，以保障前一時相先進路口車輛的優先通行權)。【全紅時段】為我國特有號誌設計，目的是為了淨空為了清道為了保障前一時相，先進路口的優先通行權。按理說，此種設計最為恰當，既保障了路權優先，又完成了清道目的。然自78年公告以來，迄今已30年了，不了解此一設計的用路人，不知又有多少？(三)起駛車讓行進中之車輛先行(綠燈起步車，要讓它方黃燈已先進入口口之車輛先行，才能完成清道、淨空、行車有序的目的)。這法令更是鮮為人知，爭議最多、曲解不斷，尤其對員警執法、鑑定肇事原因、司法判決的工作影響深遠，更應多作實務的研究。從以上3點分析可知對【闖紅燈】的認定是有困難度的，也必須有其他或從號誌設計的考量，才能週延、才能還原真相。

二、如何認定【闖紅燈】的現象：(一)、甲、乙方都說對方闖紅燈(兩方都是進行中)：此類案件不予鑑定。(二)、甲、乙方都說對方闖紅燈(甲方承認為綠燈起步)：此類案件就要依照(起駛車要讓行進中之車輛先行)之法令作為依據、判甲方為肇事原因。(三)、甲方(死亡)、乙方說甲方闖紅燈(無人証或証據)：此類案件不予鑑定。(四)、甲方(死亡)、乙方說甲方闖紅燈(有人証兩人以上不同方向、或監控影帶)。此類案件可以認定甲方為肇因。(五)、甲方(自認闖紅燈)：1、可以認定2、應考慮其有無騙保費之嫌。(六)、前(一)至(五)項應將【無照】【超速】【酒醉】等因素考慮其中、將更周延妥當。

從以上的分析、可以理解【闖紅燈】的認定，是有其困難度與不可確定的複雜性。因此，用路人必須對號誌的設計多所了解，尤其當發生事故時，對情況的掌握、證人的尋找、路口監控系統資料的取得，都應納入搜証範圍，才有可能保障您的權益。因為，身為【舉証】的司法制度下，唯有自己在第一時間獨立運作才有勝訴的機會。那位被判有罪的綠燈行女士，不知您是屬於那一類型的，冤枉也好！倒楣也罷！總之，這是一種現實的社會現象。也許兩位前高官都說對了，凡是小心為上。雖然紅綠燈僅供參考是事實，也是現象。但了解號誌設計及其運作，與懂得現場搜集証據，才是我們應該努力學習的地方，也是當務之急。各位讀者朋友，看完了此篇報導，你認為公正嗎！？祝好運

02 管理的重要思維

及計劃程序

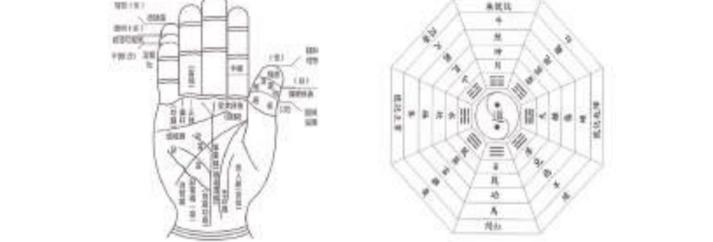
< 1960.1963美甘乃迪總統國防部長勞勃·麥洛馬納創作 >

- 一. 組織思維: 打、裝、編、訓：**
- (一) 打：是指行動方案、行動綱領。 < 目標、決策 >
 - (二) 裝：是須要何種武器、裝備、器材、工具、利器。 < 硬體、軟體、系統、設備 >
 - (三) 編：是根据武器、裝備、器材、設施、利器編組使用人員及專業人才。 < 編組、徵才、經營管理 >
 - (四) 訓：是依据打、裝、編的目的與手段組訓參予的人員以達成使命。 < 培訓、人資管理、考核、稽查 >

- 二. 計劃程序: 使、狀、分、比、結：**
- (一) 使：是計劃的使命\目的\目標\任務。 < 經營策略 >
 - (二) 狀：是達成任務的主、客觀狀況、限制因素、有利與不利條件。 < 市場調研 >
 - (三) 分：是分析達成任務的主、客觀狀況、限制因素、有利與不利條件的應對解決方式\方法\策略 < 風險分析與評估 >
 - (四) 比：就各種應對解決方式\方法\策略(做优、劣及勝、敗的分析比較。做出可行之若干行動方案及策略。 < 風險管理 >
 - (五) 結：依据使、狀、分、比的各種因素及分析與比較結果列出最佳及次佳行動方案做為決策之參考。 < 訂定策略與方案 >

以上分析未包含指揮官 < 董事長 > 之特質、思維、執行力、應變力、統合力。**三. 中國儒家管理之精神與思維程序:**儒家的(定、靜、安、慮、得)與科學的(使、狀、分、比、結)存有異曲同工之妙與實踐。 < 實乃美式軍官養成教育與國軍指參學院必修課程 >。 < 1944.0606艾帥諾曼弟登陸、1944年麥帥反攻菲律賓、1950年麥帥反攻仁川 >

- 四. 影響公司營運的七大風險管理項目：**
- < 一 > .人資培訓運用與管理。 < 二 > .經營策略訂定與管理。
 - < 三 > .勞資協商與糾紛處理。 < 四 > .意外事故預防與災害善後處理。
 - < 五 > .稅務與會計之管控規劃。 < 六 > .產物保險之設計與管控。
 - < 七 > .各項法律問題的諮詢、評估與處理。
- 五. 易經管理學之核心:**
- < 以人為本的科學管理 > < 人各在其位、各司其職、各展所長、各取所需 >。



03 法律釋義 「應注意」「能注意」「疏予注意」之法理含意

注意」是交通法規裏最重要的用語、幾乎每一法條、都與注意有關。凡是用路人、駕駛人、行人、在道路上的任何行為、都受注意的限制與約束。注意本身就是一種行為、也是「信賴原則」中、有無預見的主要條件。無論警方的罰單、肇事鑑定報告、司法起訴或判決、都是以應否注意、能否注意的行為、作為依据因此、注意的行為、設為路權優先通行順序的法理基礎、在所有的駕駛行為裏、皆分為注意方與禮讓方、注意方須負50%以下的肇因、而禮讓方須負50%以上的肇因。再就注意方的條件、應注意的行為、能否預見、能否反應、能否採安全措施、能否避免發生肇事的時、空、力、等因素。而決定其疏予注意的程度、而決定其應負的肇因比例。「注意」是一種行為、亦是一個過程。它是從眼睛、到大腦反應、到腳踩煞車至車子停止、或發生事故為止、**總計1.5秒-2.5秒之間約10公尺-50公尺的距離**。說是遲、那是快、是「注意」的最佳的寫照、法理稱為「反應」、因此「應注意」、「能注意」、「疏予注意」、全賴能否「反應」作為究因、究責之基礎。現就「應」注意的法理內函、作以下分述、為研究之參考。

- 一、「應」注意的行為有那些：**
- (一)、行人：1.注意來往有無車輛。2.注意行走地下道、天橋、行人穿越道等。3.注意靠道路兩邊行走。
 - (二)、車輛：**1.慢車：**(1)在慢車道應靠右行駛。(2)在未劃設慢車道之路段應靠右側路邊行駛。(3)不得侵入快車道或人行道。(4)不得妨礙汽車通行。(5)超車時應在慢車道為之。**2.汽車：**(1)不得行駛慢車道。(2)聞有消防車、救護車、警備車、工程救險車等之警訊時均應避讓。(3)遇幼童專用車、校車、殘障車教練車應予禮讓。(4)行人穿越道前、應減速慢行、均應暫停禮讓行人、先行通過。(5)鐵路平交道前應減速至15公里以下
 - (三)、路况：**1.速限：**(1)遵照標誌標示。(2)無標誌路段、市區50km/h以下、郊外60km/h以下、未設車道線、分向線路段、市區30km/h以下、郊外40km/h以下。(3)行經彎道、坡路、狹路、挾橋、隧道、泥濘或積水道路、無號誌路口、施工路段、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、入口及其他車人擁擠處所、或因雨霧致視線不清、或路障時、均應減速慢行、作隨時停車之準備。**2.直行車不得佔用轉彎車道。 3.大型車除左轉及超車外、不得行駛內快車道。 4.機車不得行駛內快車道。 5.設有快慢車道分隔島之慢車道、車輛不得左轉。 6.駕駛人應遵守道路交通標誌、標線、號誌之規定。**

- (四) 駕駛行為：**
- 1.直行：(1)注意車前狀況。(2)遇狀況應採安全措施。(3)應讓已達中心處開始左轉之轉彎車。
 - 2.轉彎：(1)轉彎車應讓直行車先行。(2)對向行駛、同時左、右轉入一個車道時、右轉彎車應讓左轉彎車先行。(3)對向行駛、同時左、右轉入二個以上車道時、右轉彎車轉入外側車道、左轉彎車轉入內側車道。(4)轉彎時要注意左、右後直行車。

- 3.超車：(1)注意車前狀況、保持安全距離。(2)注意對向來車、保持安全間隔。(3)會車時不得超車。(4)不得同時超兩部車。(5)超車時要知會前車、並經其示意。
- 4.超越：(1)注意與前車保持安全間隔(50公分以上)。(2)同方向、不同車道、應注意前車動態。
- 5.變道：(1)注意左右後來車。(2)注意打方向燈、並禮讓直行車。
- 6.迴車：(1)注意來往車輛。並禮讓直行車。(2)迴車應先駛入內車道。(3)連結車不得迴轉。
- 7.倒車：(1)注意後方來車。(2)應讓其他行車。
- 8.待轉：(1)注意對向來車。(2)不得佔用直行車道。
- 9.停車：(1)儘量靠右。(2)不得佔用快車道。(3)路口10公尺內不得停車。(4)不得並排停車。(5)不得妨礙交通。
- 10.起駛：(1)注意左後來車。(2)讓行進中之車輛先行。(3)讓己先進入口口之車輛先行。
- 11.不得逆向行駛、斜穿道路、提前左轉。
- 12.狹路、橋樑、隧道、彎道、坡道、施工路段、車輛擁擠段、通頻繁處危險地帶、火車平交道、不得超車、迴車、倒車、停車。並應注意減速慢行。

(五)、環境：

雨天、夜間、視線不良、有障碍物、道路濕滑、無照明設施、車輛擁擠等等景况、均應注意減速、小心慢駛。應注意是一種駕駛行為、亦是以眼睛為主題的行為過程、上述僅就人、車、路、環境、常用的法規及容易發生事故的行為、作一概述。以提醒駕駛人注意、或作為判斷駕駛人(應注意)行為的基礎。亦是判斷駕駛人(能否注意)的法理前題。

二、對【能、否】的認知：

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。從上述法規面的法理含意來說、無論【煞停距離】【安全間隔】【安全距離】【減速慢行】【讓】【停讓】【妨礙】【避讓】【警告】【反光】等駕駛動作、可歸納為【預見】【速度】【時間】【距離】四個主軸。**也是筆者所倡導的【人、車、路、時、空、力、長、寬、高】的立體觀。**(此段見筆者94年著作【肇事鑑定新思維—立體觀】乙書)。**【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。如果【有】就是【未注意】【未禮讓】、最大的可能就是【超速】或【未減速】的行為。如果【沒有】就是1.駕駛本身的【未注意】2.它車超速3.它車未遵守交通規則【未停、讓】4.它車突然的行為造成反應不及等。因此【反應】是構成【能、否】的重要條件。從以上所述【能、否注意】的條件、從實務來看、**時間僅在2-3秒之間、距離約在5-50公尺之間、在論因時、常計算到0.1秒(時速40km/h僅1公尺(時速70km/h則差2公尺))**、可說是精細的鑑定工作、絲毫馬虎不得。其反應的條件、除了考慮駕駛行為外、還要注意路况、景况、及車况。

三.未注意、疏予注意的因素：

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】即變成【疏予注意】或【未注意】的肇事因素之一。如果無法證明駕駛有能力反應、有能力採安全措施、有能力避讓、則駕駛人因無能力防範、就無法以未注意或疏予注意論其肇事因素。「應注意」「能注意」「疏予注意」雖然警界、法界、鑑定人常在用、並且很好用。問題是用對了嗎？考慮周到的嗎？從以上所述、的確不是件簡單的事。人命關天、人權至上。保障路人的權益是我們的責任、絲毫馬虎不得。因此我們有必要把這三個要素、作深入的探討與研究、以期對公權力的伸張、司法的公信力與尊嚴、能有所保障與提昇、實乃吾人所盼。

2020.08.21人車路風險管理月旦評創刊發表會

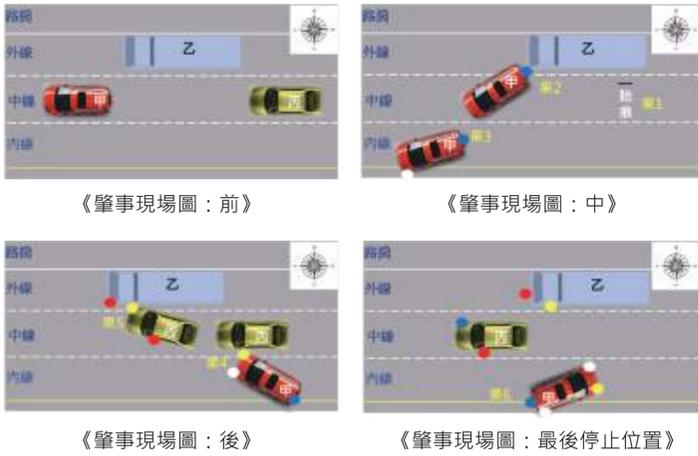


《2020.0822桃園地檢署受害者保護協會授課》

04 事故案例分析

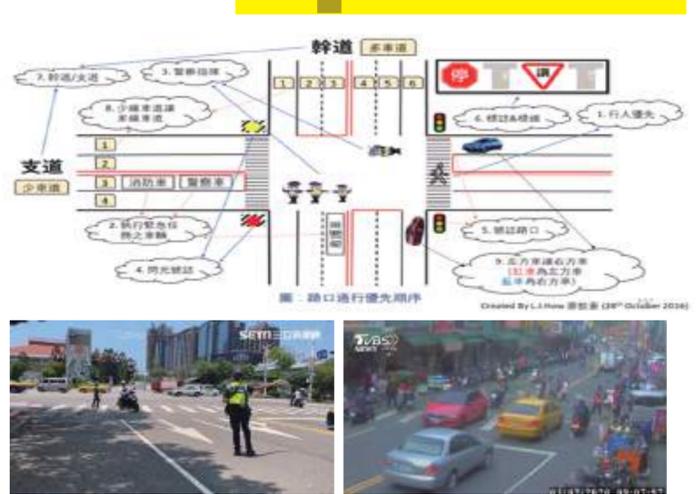
案例：國道三樹林收費站3車事故一跡證分析

大綱：
 時間：0年0月0日·17:00·晴天·地點：國道三樹林收費站前2公里(北往南)
 車別：甲小客車、乙大貨車、丙小客車
 肇事經過：
 1.甲小客車行駛中車道.因故右切入外車道.遭乙大貨車追撞.
 並向左閃擦撞內側護欄。
 2.甲小客車擦撞內側護欄後反彈至中車道.再遭丙小客車撞及。
 3.甲小客車遭丙小客車擦撞後.再偏左擦撞內側護欄。
 4.行駛中車道之丙小客車遭甲小客車擦撞後.向右閃至外車道.
 撞及行駛外車道之乙大貨車。



分析：
 果1：甲小客車右後輪煞車故障。
 果2：甲小客車因右後輪煞車故障.向右失控切至外車道遭乙大貨車追撞。
 果3：甲小客車遭乙大貨車追撞後向左失控擦撞內側護欄。
 果4：甲小客車向左失控擦撞內側護欄後.再向右閃至中車道與丙小客車擦撞。
 果5：丙小客車遭甲小客車擦撞後.向右閃至外車道再與乙大貨車擦撞。
 果6：甲小客車遭丙小客車擦撞後.再向左閃擦撞內側護欄。
因1：甲小客車行駛中車道不明原因右後輪煞車故障。
因2：甲小客車失控入侵外車道遭乙大貨車追撞。
因3：甲小客車遭乙大貨車追撞後.向左失控撞內側護欄。
因4：甲小客車撞內側護欄後反彈至中車道擦撞丙小客車。
因5：丙小客車失控向右入侵外車道擦撞乙大貨車。
因6：甲小客車遭丙小客車擦撞後再向左失控擦撞內側護欄。

05 道路路口優先順序



06 法律常識與服務

撰狀前應做何準備？

- 一、**備妥一本六法全書**：撰擬書狀牽涉當事人的主張或聲請提出的條件、管轄法院.....等，這些事項往往規定於法令之中，當事人如未能先行查索相關法令的規定，必然容易造成錯誤，致損及自己之權益。
- 二、**查閱判解叢書**：抽象的法條在具體適用時，常會產生見解的不同，故除了須知悉法條外，尚須了解該法條具體適用的情形，可參考，如：大法官會議解釋、最高法院判例、判決、最高法院民庭總會決議及刑庭總會決議、法律問題座談會座談意見、司法院司法業務研究會研究意見.....等。這些資料可上司法院法學資料檢索系統查詢，網址為：http://jirs.judicial.gov.tw/
- 三、**分析案件事實**：撰狀必須明瞭案件事實，將該案件徹底地分析，明瞭事實及證據主張方法，才能掌握案件的有利發展，切勿含混，俾免不利並造成法院處理上的困擾。
- 四、**研究法律關係**：撰狀除應先明瞭案件的事實及主張證據的方法外，還須研究其法律關係。例如：甲偽造會計憑證逃漏稅款，究係於犯罪後發現抑或申報報稅前即被發現？此牽涉稅捐稽徵法第四十一條既、未遂之問題，屬於法律專業領域，非法律專業人員仍以諮詢律師或專業人員為宜。

撰狀要領：

- 一、**書狀名稱**：刑事書狀名稱常用者為：刑事告訴狀、答辯狀、言詞辯論意見狀、聲請狀、上訴狀、上訴理由狀、抗告狀、再議狀、自訴狀、自訴理由狀、再審聲請狀、非常上訴聲請狀、附帶民事訴訟起訴狀等。按實際狀況沿用之。
- 二、**當事人欄之稱謂**：刑事書狀當事人欄之稱謂，常用者為告訴人、告訴代理人、被告、選任辯護人、法定代理人、輔佐人、自訴人、自訴代理人、聲請人、簽辯人即被告、上訴人、附帶民事訴訟之原告或被告、附帶民事訴訟之訴訟代理人等。

- 三、**狀前語**：即案由，即緊接當事人欄後的第一行，用來表明該狀旨之用意。常用之狀前語，例如：
 (一)刑事告訴狀：為被告○○○涉嫌○○罪，依法告訴事。
 (二)刑事答辯狀：為答辯事；或為本件○○案件，依法答辯事。
 (三)言詞辯論狀；為本件○○案件，依法呈提言詞辯論意見事。
 (四)上訴狀：為不服台灣○○地方法院○○年○字第○○號判決，依法上訴事。
 (五)刑事再議狀：為不服台灣○○地方法院檢察署○○年○字○○號不起訴處分，依法再議事。
 (六)刑事聲請狀：為聲請○○事。
 (七)刑事自訴狀：為被告○○○涉嫌○○罪，依法提起自訴事。
 (八)刑事上訴理由狀：為依法補呈上訴理由事。
 (九)刑事再審聲請狀：為最高法院○○年台上字第○○號確定判決，因發現有新證據等再審事由，爰為被告之利益，依法聲請再審事。
 (十)刑事非常上訴聲請狀：為最高法院○○年台上字第○○號確定判決，認有違背法令之處，爰依法聲請提起非常上訴事。

- 四、**事實、理由及證據之引用**：**(一)主要原則**：不論各類狀紙均涉及事實、理由及證據之引用，撰狀處理此部分時，也必須慎重，不可草率行之。撰狀必須在信念上有一認識，即「使別人方便，便是給自己方便」。所以撰狀必須：
 1.使事實明確，掌握人、事、時、地、物。2.使理由周詳，引用法條、法理、判解.....等。3.使證據確鑿，辯解有據，主張各種證據方法，進行有利於當事人之調查。**(二)敘述要領**：1.起訴狀「事實及理由」欄，應將主張的事實，作簡明扼要的敘述，並應將有關本事件之時間、地點、人物等加以具體說明。2.同一事件，程序問題與實體問題併存時，分段記載之，並應先記載程序問題。3.同一事件，有兩種以上之事實或法律關係時，應分段記載之，每段記載一種事實或法律關係。其有多數當事人而情形各別者，亦同。4.分段記載時，得斟酌情形，於每段之首冠以編號，大段中再分小段者，亦同。5.書狀「事實及理由」欄後加「謹狀」或「此致」二字，該兩字應於緊接次行書狀末「公鑒」前一行書寫，此乃為免遭他人增添不實之內容。6.關於證據，應記載編號及名稱。

五、**狀紙文字之刪增**：狀文寫妥之後最好不要增刪，萬一需要增刪，則須在增刪處蓋章，並在該行之頂上，註明「增加○○字」或「刪除○○字」或「刪改○○字」並蓋章。但目前均以電腦列印，故可在電腦內刪改即可。

六、**最後檢查**：司法狀紙撰寫完竣，於遞狀以前，應檢查狀末「具狀人」有無署名蓋章，有無在狀內增刪之處蓋章，並於其字行首註明增刪字數後蓋章，於狀紙銜接處有無加蓋騎縫章，作為證物之文件依序排列附於狀尾，同時應附具送達他造繕本已否備足份數（可用白紙繕打或直接影印，無須使用狀紙）。（本文摘自「刑事訴狀教撰範本」一書）

07 人車路交流

海峽兩岸道路交通法規研析

兩岸道交法駕駛行為分析

駕駛行為	注 意	禮 讓	大陸道交法條例	臺灣道安規則
直 行	1. 注意車前狀況 2. 保持安全距離	讓已完成左、右轉車先行	第三十八條第一款	第九十四 條
轉 彎	注意左、右後來車	讓直行車先行	第五十一條 第五十二條	第一〇二 條
變 道	注意左、右後來車	讓直行車	第四十四條	第九十九 條
超 車 (前、後)	1. 注意車前狀況 2. 保持安全距離 3. 超後保持安全距離	1. 讓直行車及對向車 2. 會車時不得超車	第四十七條	第一〇一 條
超 越 (左、右)	1. 注意車前狀況 2. 保持安全間隔		第四十七條 道交法第四十三條	第一〇一 條
回 車 (掉頭)	1. 注意來往車輛 2. 提前變至內車道 3. 聯結車不得回車	讓直行車	第四十九條	第一〇六 條
倒 車	注意後方來車	讓直行車	第五十條	第一一〇 條
停 車	1. 儘量靠右 2. 不得跨線停車	不得佔用快車道	第六十三條	第一一一 條 第一一二 條
待 轉	1. 注意對向車狀況 2. 保持安全距離	不得超越分向線	無此規定	第九十 條
起 駛	注意左、右來車	讓行進中之人員、車輛先行	第三十八條 第三十九條	第八十九 條
斜 穿	不得斜穿		無此規定	第九十 條
逆 向	不得逆向		道交法第四十五條	第九十 條
搶 先	不得提前左轉		第五十一條	第一〇二 條
會 車	減速靠右		第四十八條	第一〇〇 條



- 1.上述14項均有法律依據，在《道路交通安全法》和《道路交通安全法實施條例》中的道路中的“道路通行規定”。
- 2.大陸《道路交通安全法》第二十二條規定“機動車駕駛人應當遵守道路交通安全法律、法規的規定，按照操作規範安全駕駛、文明駕駛。”就是要求駕駛人在駕駛中旅行“安全原則”。所以其他條款沒有的規定的，該條就是原則性規定及體現。
- 3.通常如果沒有具體的規定也可以認為當事人為確保安全即違反安全原則。

08 會員須知

- 一、會員使用系統介紹：
 (一)www.pcr995.com/pcr(法規及案例動畫大數據資料庫)2000點/每月。
 (二)www.pcr520.com(法規及案例動畫及影片大數據資料庫)3000點/每月。
 (三)www.pcr995.com/web(潛能開發及人資分析大數據資料庫)2000點/每月。

- 二、會員分類：**(一)顧問類**：1.經管顧問(含人資) 2.勞資顧問 3.意外事故處理顧問 4.法律顧問。
(二)服務類：1.團體會員：(免會費)以保車險區分(A級)強制險(B級)強制險加三責險(C級)強制險加三責險(營業車) 2.公司、工廠、車隊(含家屬)比照 3.研究會員、培訓學員。
- 三、會員服務內容：
(一)工商經營管理：1.幹部專業培訓 2.職工安全教育 3.人才潛能開發 4.(職災)傷殘理賠申請 5.工商經營管理輔導 6.政府各項獎助申請 7.勞資糾紛與爭議 8.工商節稅規劃 9.工商經營管理法服。
(二)意外事故處理：1.事故現場處理 2.肇因肇責分析 3.(職災)傷殘理賠申請 4.和解善後法服處理

- 四、會員Q/A：**(一) 問題範圍**：1.幹部專業培訓 2.職工安全教育 3.事故現場處理 4.肇因肇責分析 5.(職災)傷殘理賠申請 6.和解善後法服處理 7.工商經營管理輔導 8.政府各項獎助申請 9.勞資糾紛與爭議 10.工商節稅規劃。**(二) 交通事故資料提供如下**：1.事故現場圖 2.現場照片 3.車損照片 4.診斷證明 5.警局初判表

09 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)源鴻企管顧問公司: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)嘉譽管理顧問有限: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)林仲全律師事務所: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。(04-23155237 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

10 社長心語

靜(忍)與爭(司馬懿與楊修<被曹操砍頭>)(三國...魏)

靜觀其變.是一種.超越能量.順其自然.是一種.恒久幸福.跟家人爭.爭贏了.親情沒了.跟愛人爭.爭贏了.感情淡了.跟朋友爭.爭贏了.情義沒了.爭的是理.輸了情.傷了自己.捨得做事.贏了情.陽光人生.心中有家.閤家歡.五世其昌.

