



（人車路 014 | <事故司法程序專刊>2021.09.10）社長／張漢威 顧問／艾嘉銘 總編／邱奕名 總監／莊根本

01 社論【論無罪推定】

<一>無罪推定的起源與發展

無罪推定最早是在啟蒙運動中被作為一項思想原則提出來的。1764年7月，義大利刑法學家貝卡利亞在其名著《論犯罪與刑罰》中，抨擊了殘酷的刑訊逼供和有罪推定，提出了無罪推定的理論構想：“在法官判決之前，一個人是不能被稱為罪犯的。只要還不能斷定他已經侵犯了給予他公共保護的契約，社會就不能取消對他的公共保護。”

無罪推定是一種典型的直接推定，無須基礎事實即可證明無罪這一推定事實的存在。換言之，證明被告犯罪的責任由控訴一方承擔，被告人不負證明自己無罪的義務。

1948年12月10日，無罪推定原則在聯合國大會通過的《世界人權宣言》這一聯合國文件中被首次得以確認。該宣言第11條規定：“凡受刑事控告者，在未經獲得辯護上所需的一切保證的公開審判而依法證實有罪以前，有權被視為無罪。” 1966年12月16日聯合國大會通過的《公民權利和政治權利國際公約》第14條第2款規定：“凡受刑事控告者，在未依法證實有罪之前，應有權被視為無罪。”《歐洲人權公約》第6條第2項規定，任何被指控實施犯罪的人在依法被證明有罪之前應被假定為無罪。

無罪推定原則的確立，既有利於維護犯罪嫌疑人、被告人的合法權益，也有利於實現刑事司法公正及推動其他訴訟制度的完善和發展。

<二>無罪推定原則的目的及內容

無罪推定原則，是以保護被告人的合法權利為目的的，而與之相適應的審判方式也必然是強調控辯平等的當事人主義訴訟模式。當事人主義訴訟模式主要是體現當事人在訴訟中的地位，註意訴訟程式的正當，相對加重國家對當事人合法權利的保護。無罪推定原本是西方資本主義興盛時期的產物。在無罪推定原則演變過程中，西方國家個體利益高於整體利益的歷史文化傳統對其產生重要影響，他們認為，被告人是個體利益的代表，檢察官是整體利益的代表，被告人往往處於劣勢和不利的地位，刑事訴訟中必須特別強調保護被告人權益。否則，就不能保持這兩種利益衝突中的平衡，就難以實現司法公正。無罪推定在個體利益和整體利益這一兩難選擇了對個體利益的保護，這便意味著它必須要付出一個不愉快的代價——不能更有效地減少犯罪，國家也必然要用更大的投入來維護社會安全和法律秩序。

除以上內容外：無罪推定還包括：被告人不負有證明自己無罪的義務，被告人提供證明有利於自己的證據的行為是行使辯護權的行為，不能因為被告人沒有或不能證明自己無罪而認定被告人有罪。無罪推定的法律規定

1、被追訴者在被起訴前處於犯罪嫌疑人的地位，被起訴後則處於被告人的地位，從而避免將其視為“有罪者”、“人犯”或“罪犯”。

2、在法庭審判過程中，公訴人負有提出證據證明被告人有罪的責任，被告人不承擔證明自己有罪或無罪的義務。

3、疑罪從無，即公訴人不能提出確實充分的證據證實被告人的罪行，法庭經過庭審和補充性調查也不能查明被告人有罪的事實，那麼就只能判定被告人無罪。

<三>論無罪推定。

『在“無罪推定”的原則下，有罪無罪要看證據，不是舉手投票。如果單單的“一人一票”就能夠稱為民主...我國已經出現“一切有罪推定”的現象，氣氛在一點一點的堆高，媒體上的未審先判...』本於司法獨立，『無罪推定』本就不該被濫用或指鹿為馬(民眾標準不同於法官依正當法律程序之標準)。難道，一般民眾在評此批時政時也須遵循司法上的『無罪推定原則』？每位民眾其所謂『無罪』的標準在哪裡？是否每個人均須一體適用？。每個人都不是“大法官”(非指釋憲大法官)，不可濫用將法界『無罪推定』工具，強強綁架了每個人發言內容的『言論自由』。否則，也只是跟紅衛兵(其非法官)的行為相差無幾了。『**無罪推定**』**非必然為自由的主要條件，尚有其他最主要的因素在**。言論自由，也是自由的一種顯現。

※政治歸政治、司法歸司法。媒體歸媒體，言論自由歸言論自由，”亦非可無限上綱的”，憲法上有其規範(媒體爆料也需要有足夠的證據能支持其論述，以求其言論趨近之真實性，屬言論自由範疇)。<網路轉載> 司法常用語：

一.無罪推定 二.有罪推定 三.疑罪從無 四.坦白從寬 五.有罪辯護 六.無罪辯護 七.公共危險 八.危險行為 九.交互詰問(檢、辯、院) (公訴、被告、証人) 十.證據原則1.直接証据 2.間接証据 3.推理証据 .4.証据為天。 十一.犯意、人性、道德、正義、公平、輿論。 十二.迴避原則。 十三.蒐証、舉証、認証(公、檢、法)

02 專題【<法理與法律>「緊靠」斑馬線被撞還挨罰】

2021年7月6日 週二 下午5:45· 2 分鐘 (閱讀時間)



前法務部主祕、現任高檢署主任檢察官陳宏達，去年7月「**緊靠**」斑馬線過馬路，被民眾開車撞傷，事後，警方認定他未依規定穿越馬路，開出300元罰單，陳宏達不服，提行政訴訟，台北地院認為沒有規定行人要「**踏在斑馬線上**」，判決撤銷罰單，警方要還他300元，北市警局將研議是否上訴。

台北市政府警察局交通警察大隊事故處理組長林洸賢告訴中央社記者，此案是根據現場蒐證資料顯示未行走在斑馬線上，依現行相關法令告發，因法令及主管機關交通部並無額外解釋緩衝空間，所以是依法遵行，也尊重判決結果，**但呼籲行人穿越馬路仍應依法行走斑馬線**。

此外，陳宏達提出「我的懇求-讓行人有一條安全回家的路」聲明，共有3點懇求，首先，執法不能泯滅人性，辦案不是沒血、沒眼淚！執法應衡量公平性及合理性。不要把善良的民眾當作寇仇對待，警察如果不「**依法行政**」，濫開罰單，那不是交通執法，那是「**擾民**」及「**苛政**」，浮濫的裁罰只會帶來更多的民怨。其次，建立行人穿越道應有的權威及安全，積極展現改善交通安全「**執法決心**」，並拿出一套有效的「**防護策略**」，濫開罰單不等於交通執法，執法不用只有五分鐘熱度，作表面功夫或浮誇宣傳，而是應該真正下功夫、用心執法，有效落實保護民眾「**行的安全**」各項措施，這是警察作為「**人民保姆**」責無旁貸的天職。

最後，加強法治教育、專業訓練，淘汰不敬業、不適任的警察人員。警政體系應該要求警察強化交通執法專業，尤其在第一線員警應該確實作好蒐集、保全證據的基本功，揚棄「**技巧性吃案**」的惡質文化；對於少數怠惰散漫、操守不佳，藉勢、藉端擾民的不適格員警應予淘汰，以免影響整體警譽。（編輯：戴光育）1100705

道路交通安全規則103條之法理探討，背景說明：(一)交通法條訂定之宗旨

:1. 保障人權。2. 維持順暢3. 確保安全。 2. 法理原則：

(1) **侵權行為**:<1>.主動與被動.<2>.屬故意行為:逆向、闖紅燈、無照、酒駕、闖平交道、侵雙黃線。
(2) **信賴原則**:1.預見 2.反應 3.能否採安全措施。
(3) **善盡原則**:1.預見 2.反應 3.能否採安全措施. 4. 能否避免事故發生
(4) **因果關係**:以影響他車駕駛行為為主。
(5) **違規不等於肇事因素、雙方要有因果關係**。

(二)本條款自實施以來爭議不斷、且執行困難。 究責與審理單位只依條文內容而決斷.而忽略了訂此條款之宗旨與法理. 致使用路人常怨嘆不已. 俗稱霸王條款而諷之。

二.中華民國九十九年九月三十日 修正

(一) 第一百零三條

汽車行近未設行車管制號誌之行人穿越道前應減速慢行。汽車行經行人穿越道，遇有行人穿越時，無論有無交通指揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過。汽車行經未劃設行人穿越道之交岔路口，遇有行人穿越道路時，無論有無交通指揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過。

(二)依照條文之內容.汽車只要是通過路口.任何情況下都要注意與停讓.若出事故就是要負未注意、未停讓之肇責。

(三)可是汽車與行人在路口的情況複雜.還是要回到信賴原則與善盡原則之法理面去探討.也就是雙方遇見時的時間.距離與速度之間.雙方之走路行為.其反應措施的變化.是否此項法理原則。

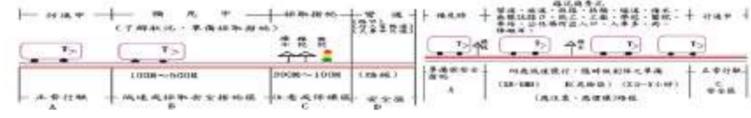
三.對此條文之法理需要探討事項：

(一) 行近、行經、行至 (二) 行人穿越道 (三) 交岔路口:均應暫停讓行人 (四) 交通指揮人員 (五) 號誌指示 (六) 行人穿越

四. 行近、行經、行至之釋意:(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

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「停車」、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：（「行近」的法理含義示意圖）

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：（「行經」的法理含義示意圖）

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。

(三)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)、法理釋意：

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。

五. 行人穿越道之釋意：

(一) 枕木紋行人穿越道和班馬紋行人穿越道. 不同地方差在（直線和斜線）的地方
(二) 枕木紋行人穿越道是在交岔路口. (三) 班馬紋行人穿越道是在道路中段. 如圖示：



(四) 兩者都是行人通過的地方. 問題在於汽車行近與行經的駕駛行為是否注意與停讓?依據法理、行近是接近行人穿越道、行經是通過行人穿越道.因此並非行人一定要走在行人穿越道範圍內.汽車才有意與禮讓之義務與責任.所以汽車行近與行經行人穿越道時必須保持速限內之安全反應距離。(60KM/30M) (50KM/25M). (40KM/20M) 才是合乎法理要求。

六. 交岔路口之釋意：

(一) 路口口數量取方法： 1. 無號誌燈者自四個角(十字路口)起算。 2. 有號誌燈者自燈柱起算。 3. 有停等線者自停等線起算。

(二) 圖示：



(三) 因此路口之停等線、行人穿越道、未設任何標線路段都是汽車駕駛人都應特別注意的路段. 在路口均應暫停讓行人優先通行。

七. 交通指揮人員之釋意：

(一) 道安規則第 90 條

駕駛汽車，除應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示，並服從交通人員之指揮外，並應遵守下列規定：

1. 禁止操作或觀看娛樂性顯示設備。 2. 禁止操作行車輔助顯示設備。 3. 禁止以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為。警備車、消防車及救護車之駕駛人，依法執行任務所必要或其他法令許可者，得不受前項第三款之限制。

(二). 上項(一)並服從交通人員之指揮(一)與道安規則103條(一)無論有無交通指揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過。)相抵觸。(三). 因此在路口既有交通指揮人員指揮你行進.也要禮讓行人優先。(四). 2017年台灣高等法院判例(計程車遵照交警手勢行駛未禮讓行人而被判刑3個月).

十二. 本案慎思：法理與法律之思維

一. 台北地院庭長黃珮禎說，「沒有行走在行人穿越道的標線上，並不必然一定違反交通規則，應該要看現場的道路路型，車流還有人流狀態。」北院認為，道路交通安全規則所謂「必須經由行人穿越道穿越」，應按具體情況認定，不是規定行人雙腳一定要踏落在斑馬線上，陳宏達在其行向燈號為綠燈時，緊靠行人穿越道白色枕木紋右側邊緣穿越馬路，並無違反規定。

法官依動驗畫面指出，陳宏達行進方向也依行人穿越道方向直線行進，他行為沒有任何可歸責性，判他免罰。全案可上訴。

法院與法官的見解是<法理>的思維。

二. 台北市政府警察局交通警察大隊事故處理組長林洸賢告訴中央社記者，此案是根據現場蒐證資料顯示未行走在斑馬線上，依現行相關法令告發，因法令及主管機關交通部並無額外解釋緩衝空間，所以是依法遵行，也尊重判決結果，但呼籲行人穿越馬路仍應依法行走斑馬線。

三. 台北市政府警察局的見解是<法律>的思維。

三. 交通法條訂定之依据：

(一) 宗旨：1. 保障人權. 2. 維持順暢3. 確保安全。
(二). 法理原則： 1. 侵權行為2. 信賴原則3. 善盡原則4. 因果關係5. 違規不等於肇事因素。
(三). 行為規範： 1. 注意行為2. 禮讓行為。

四. 因此法律人及執法者在運用法律時. 必須認真考慮其法理精神與主/客觀因素才能通情/達理/適法。

03 事故現場處理基本法律常識

做完筆錄之後，先別急著走，要跟警察申請『交通事故紀錄表』，也是未來辦保險的依據，當場就會開給你，七天之後再回到同一個派出所和警察申請『車禍現場圖』，這個圖是很完整的，還要把照片複製一份，這是責任和義務要給你的，然後和自己的相片比對有沒有錯誤的地方或是有缺少的證據，都要和警察說，這是將來在法律上很重要的依據，最後在三十天之後要再回到同樣一個派出所和警察申請『交通事故肇因判斷表』，會列出車禍發生時間地點及過程，還有是誰違規出差錯的，這時候就可以知道說警察處理的過程是否正確或是遺漏什麼要再補齊的，在進行理賠或是賠償、告訴等等，這些都是現場處理的方式。 文真：所以記得，警察請你到派出所，如問要告還是和解，先和警方說你要保留追述權，在完成後續動作，這些交通事故處理方法希望大家都要牢記這些步驟才會對自己有保障。

04 民／刑事程序表



05 事故類別

交通事故類別

項目	事故型態	事故類別	涉及範圍	是否屬強制責任保險範圍	處理單位	附註
1	汽車撞地物	第一或意外	1.汽車	否	交警	賠償
2	汽車撞電桿	第一或意外	1.汽車	否	交警	賠償
3	汽車撞橋樑	第一或意外	1.汽車	否	交警	賠償
4	汽車撞四洲	第一或意外	1.汽車	否	交警	賠償
5	汽車撞柱子	第一或意外	1.汽車	否	交警	賠償
6	汽車撞安全島	第一或意外	1.汽車	否	交警	賠償
7	汽車撞出路外	第一或意外	1.汽車	否	交警	賠償
8	汽車撞行人	交通事故	1.汽車1.行人	是	交警	賠賠
9	汽車撞機車	交通事故	1.汽車1.機車	是	交警	賠賠
10	汽車撞汽車	交通事故	1.汽車1.機車	是	交警	賠賠
11	汽車撞汽車	交通事故	2.汽車	是	交警	賠賠
12	汽車撞車	交通事故	1.汽車1.汽車	是	交警	賠賠
13	汽車不明原因翻車	意外	1.汽車	否	警監	待查
14	機車不明原因倒地	意外	1.機車	否	警監	待查
15	機車不明原因倒地	意外	1.機車	否	警監	待查
16	汽車撞地障	交通事故	1.汽車1.地障	是	交警	賠賠
17	汽車撞機車	交通事故	1.汽車1.機車	是	交警	賠賠
18	汽車撞汽車	交通事故	1.汽車1.機車	是	交警	賠賠
19	汽車撞汽車	交通事故	1.汽車1.機車	是	交警	賠賠
20	汽車撞機車	交通事故	1.汽車1.機車	是	交警	賠賠
21	汽車撞機車	第一或意外	2.汽車	否	交警	賠償
22	機車撞機車	交通事故	1.機車	是	交警	賠賠
23	機車撞機車	交通事故	1.機車1.機車	是	交警	賠賠
24	機車撞行人	交通事故	1.機車1.行人	是	交警	賠賠
25	機車撞汽車	交通事故	1.機車1.汽車	是	交警	賠賠
26	機車撞地障	第一或意外	1.機車	否	警監	待查
27	機車撞出路外	第一或意外	1.機車	否	警監	待查
28	機車撞汽車	交通	1.機車1.汽車	否	警監	待查
29	汽車撞地障	意外	1.汽車1.地障	否	交警	賠償
30	汽車撞地障	意外	1.汽車1.地障	否	交警	賠償
31	汽車撞地障	意外	1.汽車1.地障	否	交警	賠償
32	汽車撞地障	意外	1.汽車1.地障	否	交警	賠償
33	汽車撞地障	意外	1.汽車1.地障	否	交警	賠償
34	行人不明原因倒地	意外	1.行人	否	警監	待查

06 肇責區分

1. 道路交通事故司法審理肇責區分要項

二. 肇事因素:

- 1. 肇事原因因素——4種
- 2. 肇事主體因素——4種以上
- 3. 肇事時間因素——4種以上
- 4. 肇事地點因素——2種以上
- 5. 肇事環境因素——2種以上
- 6. 肇事氣象因素——1種
- 7. 肇事車輛因素——1種
- 8. 肇事人員因素——1種
- 9. 肇事保險因素——1種
- 10. 肇事其他因素——1種

一. 違規事項:

- 1. 違反交通規則肇事因素。
- 2. 違規不等於肇事因素。
- 3. 違反交通規則肇事因素有因果關係。
- 4. 肇事因素包括違規行為(需有因果關係者)。

四. 信賴原則:

- 1. 預期違規應注意或避讓
- 2. 反應依預期控制安全距離(安全反應時、空、力)
- 3. 若安全距離在安全的反應時、空、力狀況下, 有發生事故發生。

三. 侵權行為:

- 1. 主動或過失的侵權行為
- 2. 被動或過失的侵權行為
- 3. 故意或過失的侵權行為
- 4. 侵權行為與肇事因素有因果關係。

六. 因果關係:

- 1. 有因有果(即因果關係)分析行為
- 2. 有因無果(即無因果關係)分析行為
- 3. 有果無因(即無因果關係)分析行為
- 4. 有因有果(即有因果關係)分析行為
- 5. 有因有果(即有因果關係)分析行為
- 6. 有因有果(即有因果關係)分析行為

五. 善盡原則:

- 1. 善盡原則(一) 善盡原則
- 2. 善盡原則(二) 善盡原則
- 3. 善盡原則(三) 善盡原則
- 4. 善盡原則(四) 善盡原則
- 5. 善盡原則(五) 善盡原則
- 6. 善盡原則(六) 善盡原則
- 7. 善盡原則(七) 善盡原則
- 8. 善盡原則(八) 善盡原則
- 9. 善盡原則(九) 善盡原則
- 10. 善盡原則(十) 善盡原則

八. 涉案程度:

- 1. 涉案程度(一) 涉案程度
- 2. 涉案程度(二) 涉案程度
- 3. 涉案程度(三) 涉案程度
- 4. 涉案程度(四) 涉案程度
- 5. 涉案程度(五) 涉案程度
- 6. 涉案程度(六) 涉案程度
- 7. 涉案程度(七) 涉案程度
- 8. 涉案程度(八) 涉案程度
- 9. 涉案程度(九) 涉案程度
- 10. 涉案程度(十) 涉案程度

七. 故意程度:

- 1. 故意程度(一) 故意程度
- 2. 故意程度(二) 故意程度
- 3. 故意程度(三) 故意程度
- 4. 故意程度(四) 故意程度
- 5. 故意程度(五) 故意程度
- 6. 故意程度(六) 故意程度
- 7. 故意程度(七) 故意程度
- 8. 故意程度(八) 故意程度
- 9. 故意程度(九) 故意程度
- 10. 故意程度(十) 故意程度

九. 傷害程度:

- 1. 傷害程度(一) 傷害程度
- 2. 傷害程度(二) 傷害程度
- 3. 傷害程度(三) 傷害程度
- 4. 傷害程度(四) 傷害程度
- 5. 傷害程度(五) 傷害程度
- 6. 傷害程度(六) 傷害程度
- 7. 傷害程度(七) 傷害程度
- 8. 傷害程度(八) 傷害程度
- 9. 傷害程度(九) 傷害程度
- 10. 傷害程度(十) 傷害程度

十. 受損程度:

- 1. 受損程度(一) 受損程度
- 2. 受損程度(二) 受損程度
- 3. 受損程度(三) 受損程度
- 4. 受損程度(四) 受損程度
- 5. 受損程度(五) 受損程度
- 6. 受損程度(六) 受損程度
- 7. 受損程度(七) 受損程度
- 8. 受損程度(八) 受損程度
- 9. 受損程度(九) 受損程度
- 10. 受損程度(十) 受損程度

十一. 影響程度:

- 1. 影響程度(一) 影響程度
- 2. 影響程度(二) 影響程度
- 3. 影響程度(三) 影響程度
- 4. 影響程度(四) 影響程度
- 5. 影響程度(五) 影響程度
- 6. 影響程度(六) 影響程度
- 7. 影響程度(七) 影響程度
- 8. 影響程度(八) 影響程度
- 9. 影響程度(九) 影響程度
- 10. 影響程度(十) 影響程度

十二. 保險程度:

- 1. 保險程度(一) 保險程度
- 2. 保險程度(二) 保險程度
- 3. 保險程度(三) 保險程度
- 4. 保險程度(四) 保險程度
- 5. 保險程度(五) 保險程度
- 6. 保險程度(六) 保險程度
- 7. 保險程度(七) 保險程度
- 8. 保險程度(八) 保險程度
- 9. 保險程度(九) 保險程度
- 10. 保險程度(十) 保險程度

十三. 社會責任:

- 1. 社會責任(一) 社會責任
- 2. 社會責任(二) 社會責任
- 3. 社會責任(三) 社會責任
- 4. 社會責任(四) 社會責任
- 5. 社會責任(五) 社會責任
- 6. 社會責任(六) 社會責任
- 7. 社會責任(七) 社會責任
- 8. 社會責任(八) 社會責任
- 9. 社會責任(九) 社會責任
- 10. 社會責任(十) 社會責任

十四. 區分比例(A):

- 1. 區分比例(A) 區分比例
- 2. 區分比例(A) 區分比例
- 3. 區分比例(A) 區分比例
- 4. 區分比例(A) 區分比例
- 5. 區分比例(A) 區分比例
- 6. 區分比例(A) 區分比例
- 7. 區分比例(A) 區分比例
- 8. 區分比例(A) 區分比例
- 9. 區分比例(A) 區分比例
- 10. 區分比例(A) 區分比例

十五. 區分比例(B): 1999年前

- 1. 區分比例(B) 區分比例
- 2. 區分比例(B) 區分比例
- 3. 區分比例(B) 區分比例
- 4. 區分比例(B) 區分比例
- 5. 區分比例(B) 區分比例
- 6. 區分比例(B) 區分比例
- 7. 區分比例(B) 區分比例
- 8. 區分比例(B) 區分比例
- 9. 區分比例(B) 區分比例
- 10. 區分比例(B) 區分比例

十六. 審理原則:

- 1. 審理原則(一) 審理原則
- 2. 審理原則(二) 審理原則
- 3. 審理原則(三) 審理原則
- 4. 審理原則(四) 審理原則
- 5. 審理原則(五) 審理原則
- 6. 審理原則(六) 審理原則
- 7. 審理原則(七) 審理原則
- 8. 審理原則(八) 審理原則
- 9. 審理原則(九) 審理原則
- 10. 審理原則(十) 審理原則

十七. 法理來例討論

- 1. 法理來例討論(一) 法理來例
- 2. 法理來例討論(二) 法理來例
- 3. 法理來例討論(三) 法理來例
- 4. 法理來例討論(四) 法理來例
- 5. 法理來例討論(五) 法理來例
- 6. 法理來例討論(六) 法理來例
- 7. 法理來例討論(七) 法理來例
- 8. 法理來例討論(八) 法理來例
- 9. 法理來例討論(九) 法理來例
- 10. 法理來例討論(十) 法理來例

十八. 說明:

- 1. 說明(一) 說明
- 2. 說明(二) 說明
- 3. 說明(三) 說明
- 4. 說明(四) 說明
- 5. 說明(五) 說明
- 6. 說明(六) 說明
- 7. 說明(七) 說明
- 8. 說明(八) 說明
- 9. 說明(九) 說明
- 10. 說明(十) 說明



2. 道路交通事故肇因定責基礎程序

- 一. 定責宗旨:**
 - (一) 促成肇事者雙方儘速和解。
 - (二) 保障用路人合法權益。
 - (三) 有利受害者恢復正常生活
 - (四) 維護社會安和樂利
- 二. 達成目的:**
 - (一) 儘速釐清事故真相。
 - (二) 爭取合理的損傷賠償。
 - (三) 保障受害者合法權益。
 - (四) 減少司法資源浪費
- 三. 法理依据:**
 - (一) 侵權行為(二) 信賴原則(三) 善盡原則(四) 誠信原則(五) 過失相抵(六) 比例原則(七) 判例原則(八) 社會價值
- 四. 技術基礎:** (一) 事故現場處理(二) 事故現場蒐証(三) 事故測繪與照像(四) 訊問筆錄(五) 跡証核實
- 五. 違規列舉:**
 - (一) 違規不等於肇事因素
 - (二) 肇事因素包括若干違規行為。
- 六. 肇因分析:**
 - (一) 人、車、路、景況應注意與禮讓事項。
 - (二) 肇因與違規之因果關係。
 - (三) 雙方反應時、空、力關係
 - (四) 雙方反應時、空、力條件與能力。
 - (五) 依法理原則分析肇事因素。
 - (六) 依善盡、信賴原則分析肇事主、次因。
- 七. 肇責區分:** (一) 肇因區分: 1. (原因) 2. (主因) 3. (次因) 4. (同為) 5. (疏乎) 6. (稍有疏乎) 7. (無) 8. (違規) 9. (因果)
 - (二) 肇責區分: 1. 100:0 2. 10:90 3. 20:80 4. 30:70 5. 40:60 6. 50:50

3. 道路交通事故司法審理肇責區分要項

- 一. 違規事項:**
 - (一) 違反交通規則與肇因無關。
 - (二) 違反交通規則與肇因有因果關係。
- 二. 肇事因素:** (一) 肇事原因(二) 肇事主因(三) 肇事次因(四) 同為原因(五) 無因素(六) 因果關係(七) 違規。
- 三. 侵權行為:**
 - (一) 主動(二) 被動(三) 故意(四) 無法防範
- 四. 信賴原則:**
 - (一) 預見(遇見) (二) 反應(三) 採安全措施

- 五. 善盡原則:**
 - (一) 反應的時、空、力關係(二) 能否避免的能力
- 六. 因果關係:**
 - (一) 有因有果(二) 有因無果(三) 無因有果(四) 無因無果。
- 七. 故意程度:**
 - (一) 無照(二) 酒醉(三) 超速(四) 不涉刑案(五) 無犯意
- 八. 涉案程度:**
 - (一) 公共危險(二) 過失傷害(三) 肇事逃逸(四) 過失致死(五) 殺人(六) 毀損
- 九. 傷害程度:**
 - (一) 輕傷(二) 傷殘(1—15級)
- 十. 受損程度:**
 - (一) 修復(二) 折舊(三) 等值
- 十一. 影響程度:**
 - (一) 個人(二) 家庭(三) 親朋(四) 團隊(五) 企業(六) 社會
- 十二. 保險程度:**
 - (一) 強制險(二) 商業險(三) 附加險(四) 人壽險(五) 國賠(六) 意外
- 十三. 社會責任:**
 - (一) 和解(二) 輿論(三) 安全教育(四) 社會觀感
- 十四. 區分比例(A):**
 - (一) 100:0(二) 10:90(三) 20:80(四) 30:70(五) 40:60(六) 50:50
- 十五. 區分比例(B): 1999年前**
 - (原因) (主因) (次因) (同為) (疏乎) (稍有疏乎) (無) (違規) (因果)
- 十六. 審理原則:**
 - (一) 刑事: 法、理、情(刑罰)
 - (二) 民事: 情、理、法(額度)

4. 影響道路交通安全肇因跡証研析(初稿綱要)

- 一. 說明:**
- 二. 路型:** (應注意事項、減速、注意與禮讓、停等線、待轉區、人行道)
 - (一) 直路(二) 彎路(三) 岔路
- 三. 路面:** (路寬、有無慢車道及寬度、影響行為程度、路中心處)
 - (一) 無分向(二) 雙向雙車道(三) 雙向4車道(4快)
 - (四) 雙向4車道(2快2慢)(五) 雙向6車道(4快2慢)
- 四. 設施:** 有無佔用慢車道、有無影響安全
 - (一) 有停車格(二) 無停車格
- 五. 景況:** 減速、及注意程度
 - (一) 1. 白晝 2. 夜間(二) 1. 晴 2. 雨 3. 霧(三) 1. 有照明 2. 無照明
- 六. 路區:** 速限、路況、景況、影響安全
 - (一) 都市(二) 山區
- 七. 速限:** KM/H(反應時間、反應距離)
 - (一) 40(二) 50(三) 60(四) 70(五) 80(六) 90(七) 100(八) 110
- 八. 車種:** 長、寬、高(輪胎、車門、前後保桿、輪距、軸距、左右後視鏡)
 - (一) 聯結(二) 大貨(三) 大巴(四) 小貨(五) 小客(六) 機車(七) 慢車(八) 行人(九) 其他
- 九. 市區:** 速限、塞車、時段、景況
 - (一) 學區(二) 商業(三) 住宅(四) 工業(五) 賣場(六) 廟宇(七) 其他
- 十. 行為:** 注意與禮讓時機、景況、路況、他車行為
 - (一) 直行(二) 轉彎(三) 變道(四) 超车(五) 迴車(六) 停車(七) 倒車(八) 待轉(九) 起步(十) 逆向(十一) 搶先(十二) 斜穿
- 十一. 機械:** 時機、方式、原因、因果關係
 - (一) 煞胎(二) 煞車(三) 方向機(四) 其他
- 十二. 煞種:** (氣壓、油壓、引擎、電磁、ABS、CIS、碟式、鼓式) 煞停距離
 - (一) 八種(二) 七種(三) 六種(四) 五種(五) 四種(六) 三種(七) 二種(八) 一種
- 十三. 爆胎:** 因果關係
 - (一) 天候(二) 年限(三) 胎紋(四) 胎壓(五) 外力(六) 其他
- 十四. 車損:** 動態、靜態、方向、行向、行為、速度、與胎痕比對
 - (一) 擦痕(二) 刮痕(三) 凹痕
- 十五. 胎痕:** 動態、靜態、方向、行向、行為、速度、與車損比對
 - (一) 煞痕(二) 胎痕(三) 刮痕
- 十六. 油漆:** 動態、靜態、色澤、方向、行向、行為、速度、與車損比對
 - (一) 擦痕(二) 刮痕(三) 凹痕
- 十七. 設施:** 遵行、警告、禁止、限制、(路段、時段、路況)
 - (一) 標誌(二) 標線(三) 號誌
- 十八. 公設:** 影響安全程度、事故因果關係(國家賠償)
 - (一) 人孔(二) 路面(三) 施工(四) 電桿(五) 設施(六) 其他
- 十九. 故意:** 主動、被動、影響安全程度、公共危險
 - (一) 無照(二) 酒駕(三) 超速(四) 競駛
- 廿. 公危:** 超過速限60%即公共危險
 - (一) 肇逃(二) 酒醉(三) 惡意(四) 妨礙(五) 超速(六) 競駛
- 廿一. 涉刑:** 與事故因果關係
 - (一) 財(二) 情(三) 仇(四) 誤(五) 意
- 廿二. 涉假:** 涉刑案詐欺
 - (一) 詐保(二) 詐財(三) 其他
- 廿三. 種類:** 撞傷、摔傷(因果關係)
 - (一) A1(二) A2(三) A3
- 廿四. 綜結**

07 事故調解基本關係圖



08 車險-風險管理分析圖

- 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. 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)
 - (二) 台中西屯區漢口路二段138號7樓. (莊根本總經理)
 - (三) 全馨意外事故風險管理顧問公司。 (03-3187238 李明豐、邱瑜婷)
 - (四) 桃園市龜山區復興北路6巷67號3樓 (邱奕名總經理。)
- 四. 客服顧問:** 人車路雜誌顧問社社長兼總編 張漢威 (03-4252099)

09 社長心語

生之忌(自省)

自悲，自尊，固執，執著困之境也。無謀，無計，無精，無技敗之始也。求利，猜忌，多疑，不安憂之處也。豆光，井蛙，籠鳥，缸魚思之閉也。蹉跎，等待，遲疑，善變行之怠也。

(2017. 0409夜夢)

