

裁判字號：臺灣高等法院 102 年交上更(一)字第 8 號刑事判決

裁判日期：民國 104 年 02 月 17 日

裁判案由：過失致死

臺灣高等法院刑事判決

102年度交上更(一)字第8號

上 訴 人

即 被 告 謝和龍

選任辯護人 陳生全律師

上列上訴人即被告因過失致死案件，不服臺灣新北地方法院99年度交訴字第174號，中華民國100年10月4日第一審判決（起訴案號：臺灣新北地方法院檢察署98年度偵字第33291號、99年度偵字第6348號），提起上訴，本院判決後，經最高法院發回更審，本院判決如下：

主 文

原判決關於業務過失致人於死部分及定應執行刑部分，均撤銷。
謝和龍被訴業務過失致人於死部分，無罪。

理 由

- 一、公訴意旨略以：被告謝和龍於民國98年11月30日14時30分許，無照駕駛車牌號碼00-000號營業大貨車（下稱大貨車），沿新北市樹林區（改制前為臺北縣樹林市○○○街○段往新北市板橋區（改制前為臺北縣板橋市）方向行駛，行經臺北縣樹林市○○街○段○○○號之2前時，明知應注意車前狀況及兩車併行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，而依當時之氣候晴、日間自然光線、視距良好、路面乾燥、無缺陷及無障礙物之柏油路面，並無不能注意之情事，竟疏未注意於此，其所駕駛之上開大貨車右側防捲護欄不慎與同向由被害人徐天成所騎乘之車牌號碼000-000號重型機車左後側發生擦撞，致徐天成所騎乘之前揭機車推擠至黃愉捷停放在該處之車牌號碼00-0000號自用小客車左前車門，徐天成因而人車倒地，並受有多重外傷併出血性休克之傷害，嗣經緊急送抵財團法人亞東紀念醫院（下稱亞東醫院）進行緊急剖腹手術切除部分肝臟及腹內填塞止血後，於98年12月15日凌晨0時16分許，仍因多重器官衰竭而不治死亡。因認被告涉犯刑法第276條第2項業務過失致人於死罪嫌（被告犯偽造署押部分，業經原審法院判處有期徒刑3月確定在案）。
- 二、按犯罪事實應依證據認定之，無證據不得認定犯罪事實。不能證明被告犯罪者，應諭知無罪之判決。刑事訴訟法第154條第2項、第301條第1項分別定有明文。又事實之認定，應憑證據，如未能發現相當證據，或證據不足以證明，自不能以推測或擬制之方法，以為裁判基礎。而認定犯罪事實所憑之證據，雖不以直接證據為限，間接證據亦包括在內，然而

無論直接證據或間接證據，其為訴訟上之證明，須於通常一般之人均不致有所懷疑，而得確信其為真實之程度者，始得據為有罪之認定，倘其證明尚未達到此一程度，而有合理之懷疑存在而無從使事實審法院得有罪之確信時，即應由法院諭知被告無罪之判決（最高法院40年台上字第86號、76年台上字第4986號判例意旨參照）。再按刑事訴訟法第161條已於91年2月8日修正公布，其第1項規定：檢察官就被告犯罪事實，應負舉證責任，並指出證明之方法。因此，檢察官對於起訴之犯罪事實，應負提出證據及說服之實質舉證責任。倘其所提出之證據，不足為被告有罪之積極證明，或其指出證明之方法，無從說服法院以形成被告有罪之心證，基於無罪推定之原則，自應為被告無罪判決之諭知（最高法院92年台上字第128號判例意旨參照）。又刑法之過失犯，以行為人對於結果之發生，應注意並能注意為成立要件，苟行為人縱加注意，仍不能防止其結果之發生，即非其所能注意，自難以過失論（最高法院77年度台上字第1110號判決意旨參照）。而過失責任之有無，端視行為人是否違反注意義務，結果之發生能否預見，行為人倘盡最大程度之注意義務，結果發生是否即得避免，以為判斷。行為人若無注意義務，固毋庸論，倘結果之發生，非行為人所得預見，或行為人縱盡最大努力，結果仍不免發生，即不得非難於行為人，此乃刑法採行意思責任主義及規範責任理論之當然結論。

- 三、檢察官認被告疏於注意車前狀況及兩車併行間隔，而涉犯業務過失致死罪嫌，無非係以：被告於警詢及偵查中自承於碰撞後始知悉發生車禍之自白、告訴人即被害人徐天成之姐徐天鳳指述、證人陳志誠證述、（改制前）臺灣省臺北縣區車輛行車事故鑑定委員會99年7月26日北縣0000000000000000號書函、新北市政府警察局（改制前為臺北縣政府警察局）99年1月13日北縣警鑑字第0000000000號勘察報告書（下稱現場勘察報告）、道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表(一)、(二)、道路交通事故照片、亞東醫院診斷證明書、臺灣新北地方法院檢察署相驗屍體證明書、檢驗報告書等，資為論據。
- 四、訊據被告對於前揭時、地駕駛上開大貨車，與被害人徐天成所騎乘之上開機車發生擦撞，徐天成因而受有胸腹部鈍性傷併出血性休克，經送亞東醫院進行緊急剖腹手術切除部分肝臟及腹內填塞止血，仍於98年12月15日凌晨死亡之事實，並不爭執，惟堅詞否認有何業務過失致人於死犯行，辯稱：(1)、當天伊在新北市○○區○○街停等紅燈，變換綠燈後右轉保安街，伊是第一台車，前面沒有其他車輛，伊聽到碰的一聲，煞車並下車查看，才發現被害人受傷，被害人的機車要從伊車右後方往前鑽，因無法通過狹窄間隔，撞擊路旁停放之自用小客車再倒下，被害人才被貨車與機車夾住，整個車禍發生過程，伊並沒有過失；(2)、原審未查明究為被害人機

車從伊所駕駛營業大貨車與路旁自小客車間欲超車而發生碰撞，或是伊所駕駛之營業大貨車超越被害人騎乘之機車，抑或被害人騎乘之機車與伊駕駛之營業大貨車併行而發生碰撞，難以甘服等語。

五、經查，被害人因上開車禍事故而受有胸腹部鈍性傷併出血性休克，經送亞東醫院進行緊急剖腹手術切除部分肝臟及腹內填塞止血，仍於98年12月15日凌晨死亡一節，為被告所不爭執，且有車禍現場採證照片、亞東醫院98年12月15日出具之診斷證明書、臺灣新北地方法院檢察署勘驗筆錄、相驗屍體證明書、檢驗報告書、新北市政府警察局樹林分局98年12月23日北縣0000000000000000號函檢送之相驗照片可稽（見臺灣新北地方法院檢察署99年度相字第21號相驗卷〈下稱相字卷〉第35-69、77-85、87-104頁），此部分事實，堪以認定。惟按刑法之過失犯，以行為人對於結果之發生，應注意並能注意為成立要件，苟行為人不能預見或縱加注意，仍不能防止其結果之發生，即非其所能注意，自難以過失論，此業見前述，從而本件被告是否確有檢察官所指業務過失致死犯行，端視被告駕駛營業大貨車行經上開道路時，是否違反車前狀況及兩車併行間隔之注意義務，對於與被害人所騎乘機車發生碰撞結果之發生能否預見，被告倘盡最大程度之注意義務，該碰撞結果之發生是否即得避免，以為判斷。茲就上開爭點分述如下：

（一）被告駕駛大貨車有無違反注意義務：

1. 被告供述、證人即被害人之胞姐徐天鳳之供述，均不足作為認定被告過失之積極證據：

（1）查被告於警詢及偵查中固自承碰撞後知悉發生本件車禍，然始終否認有何過失行為，並辯稱：伊所駕駛之大貨車在前，被害人騎乘之機車自後方而來，兩車無從保持安全間隔，被害人是因騎車要硬闖卻闖不過去，先撞到另1輛停在路旁之自用小客車，再撞到伊駕駛之大貨車（見相字卷第16頁正面、臺灣新北地方法院檢察署98年度偵字第33291號偵查卷〈下稱偵一卷〉第71-72頁、臺灣新北地方法院檢察署99年度偵字第6348號偵查卷〈下稱偵二卷〉第13頁正面）。檢察官所引被告之自白，作為認定被告有疏未注意車前狀況及兩車併行間隔之過失論據，尚嫌欠缺證據價值。

（2）證人即被害人徐天成之胞姐徐天鳳，於案發時並不在現場，對於本件車禍發生之經過，並無親自見聞，此徵之其於警詢供稱：「（問：警方到達時，妳是否在場？...）我不在現場」等語甚明（見相字卷第21頁正面），其證詞至多僅得證明被害人即其胞弟因上開車禍死亡之事實，尚無從作為認定被告有無過失之依據。

2. 案發後相關車輛之相對位置：

（1）查警方於本件車禍肇事後，經巡邏警察通報即趕赴現場處

理，並依實際測量結果，就案發後上開三車停放位置繪製作成事故現場圖，此有新北市政府警察局樹林分局交通分隊道路交通事故現場草圖（手繪版）及道路交通事故調查報告表之事故現場圖，及圖示標明被告、被害人與黃愉捷所駕駛上開車輛之停止位置可稽（見相字卷第7、8頁）。

- (2)佐以：(1)、被告於警詢陳稱：「（警方所測繪之事故現場圖是否正確？）正確。（問：肇事後你車與對造車是否曾移動？移動後有無於地面標繪？...）我聽到“碰”一聲便向外側車道行駛準備停靠路旁，我不知道對方的機車有無移動，停於路旁的自小客3C-4153未移動...」等語（見偵一卷第9頁正面），(2)、證人即被害人之胞姐徐天鳳於警詢陳稱：「（問：警方所測繪之事故現場圖是否正確？）是。（問：肇事後對造車是否曾移動？...）對方貨車有移動，我弟的機車沒有移動，警方有標繪現場」等語（見偵一卷第12頁正面），(3)、證人即現場目擊者陳志誠於警詢、原審證稱：「...我看到警方到場且路旁無人過去幫忙那個被機車壓住的機車騎士，我才穿越馬路過去幫忙扶起機車，避免機車一直壓住機車騎士」、「...後來貨車往前幾公尺有停起來」、「當時貨車都是在行駛中，後來才停下來」等語（見相字卷第112頁正面、原審卷第92頁反面、第94頁正面），證稱大貨車在兩車擦撞後向前行駛數公尺後停下，(4)、證人黃愉捷於警詢證稱：「（問：妳的3C-4153何時停放於新北市○○區○○街0段000號之1前？）98年11月30日3時許，由我先生...緊靠道路外側停放，並未佔用道路...。（問：事故發生後，妳的車和對造車是否曾移動？...）我車未移動，車禍發生當時我的車是熄火、停車、人離車的狀態，我的車從被撞到處理車禍現場的警方完成測繪都沒有移動，對方機車有移動，我看到CJP-580放在我的車頭前方拍照。警方有標繪現場」等語（見相字卷第24頁正面），及(5)、證人即現場處理之新北市政府警察局保安大隊分隊長羅巧芳於原審證稱：「當天我們是巡邏樹林區，我行經○○街0段000號前發生前方塞車，距離我們巡邏車大約回堵5、60公尺，我就把車子停下來，叫同仁指揮交通，我用電話打給勤務中心及報案」等語（見原審卷第95頁正面）。足認卷附上開新北市政府警察局樹林分局交通分隊道路交通事故現場草圖（手繪版），以及依該手繪草圖製作而成之事故現場圖，就上開大貨車、機車及自用小客車發生碰撞後車輛停放之相關位置及跡證散落等情形，其繪製內容確與事實相符，堪以採為認定相關事實之依據。
- (3)又查，被告自新北市○○區○○街右轉保安街2段，距離本件肇事地點（即新北市○○區○○街0段000號之2前），已有相當距離，此經鑑定人於本院結稱：「（問：本件貨車在前面1、20公尺前面有一個路口，右轉彎到保安街

，以保安街的道路情形，要轉彎必須要大幅度轉，所以第一時間轉彎時，大幅度往內側，再轉正時，車頭又偏向外側，再慢慢拉直，所以這時貨車是否應該要注意右邊的車前狀況？）這個案子離那個路口（按指光華街與保安街2段之交岔路口）很遠，我當時還上網GOOGLE搜尋。檢察官講的那個路口與肇事中間還有一個巷子（按指保安街2段197巷），那是我一直懷疑出事的那個點，197巷與路口有一段...。（問：〈提示相字第21號卷P35照片〉從照片上大貨車的停車的角度來看，是否轉彎以後為了要拉正貨車的距離，所以有比較偏向外側，這時候大貨車與機車的間距不足，導致發生本件車禍？）相字卷P35上方照片...及P61底下照片上，由第1個巷子口網線（按指197巷）跟前方的紅綠燈（按指光華街、保安街口2段之交岔路口），...其實知道貨車早已完成轉彎了，因為距離很遠了」等語在卷（見本審卷第58頁），且有現場勘察採證照片可考（見相字卷第61頁），足認「光華街與保安街2段」交岔路口距碰撞點之「○○街0段000號之2前」，確已有相當距離，被告上開大貨車自光華街右轉保安街2段，在進入○○街0段000號之2前甚遠處，早已完成車身右轉。新北市政府警察局樹林分局交通分隊道路交通事故現場草圖（手繪）及道路交通事故調查報告表之事故現場圖所繪製之交岔路口（見相字卷第7、8頁），應係「保安街2段197巷口」，而非「光華街與保安街2段之交岔路口」，合先說明。

3. 被告大貨車之車速：

- (1)查本件肇事地點為直線之市區道路，鋪設柏油、路面乾燥，速限為時速50公里，有道路交通事故調查報告表(一)、(二)及臺灣省臺北縣區車輛行車事故鑑定委員會99年7月26日北縣00000000000000號書函所出具鑑定意見（下稱初次鑑定意見）之記載可憑（見相字卷第9、10頁、偵一卷第85頁）。
- (2)徵之上開事故現場圖（見相字卷第7-8頁）之標示，被告與被害人上開車輛均係自新北市○○區○○街2段往保安街1段方向行駛，肇事路段之路面寬度為4.3公尺（3.4公尺〈白色路面邊線至黃色分向虛線之距離〉+0.9公尺〈白色路面邊線至人行道路之距離〉=4.3公尺），扣除黃偷捷所有自用小客車停放之白色路面邊線外側道路0.9公尺，可供車輛通行之路面寬度僅餘3.4公尺。被告上開大貨車之車體寬度，經測量為255公分（見偵一卷第23頁反面），如加計被告駕駛時應保持與對向車道安全間隔之距離，本件肇事路段對於被告所駕駛之大貨車而言，可供行駛之道路寬度甚為狹窄，佐以證人陳志誠於警詢時證稱：「（問：事故時路況如何？...）車流多」（見相字卷第112頁正面），及被告於原審供稱：「（問：車禍現場那

個路段，你之前有常常經過該處嗎？）有啊，一個星期差不多經過2、3次，我都是載貨經過那裡，...那個地段我常常路過。...（問：你經過該路段的時候，是否知道該路段有很多車輛停放在路邊？）我知道，本件黑色自小客車在車禍之前，我就知道該車就一直停放在那裡，那裡都有很多車停放在那裡，所以那邊的車道就變小了」等語（見原審卷第186頁正面），以本件肇事路段之路面本已狹窄，案發時車流量大，被告復熟知該處常因路旁停放車輛造成車道更加減縮，衡情被告駕駛本件大貨車行經上開肇事地點時，車速當不致過快。

- (3)參之交通部66年10月27日交路（66）字第10275號函附之「汽車行駛距離及反應距離一覽表」所載，汽車駕駛人之一般平均反應力，為4分之3秒，意即：眼睛看到危險→大腦發出命令→手眼腳協調踩煞車的歷程，需費時4分之3秒。再依此計算之「汽車車速與停車距離」對照表，汽車時速30公里，其反應距離約6.24公尺、煞車距離約4.5公尺，停車距離約為10.74公尺（6.24公尺+4.5公尺=10.74公尺）；汽車時速40公里，其反應距離約8.33公尺、煞車距離約8.0公尺，停車距離約為16.33公尺（8.33公尺+8.0公尺=16.33公尺）。查本件大貨車碰撞後之最後停車處，與被害人機車最後停放處之距離為9.8公尺，如以黃愉捷所有自用小客車左後輪中心與車道垂直為基準線，該基準線後方0.9公尺處始見有散落物，此應為本件車禍之最初碰撞點，該基準線前方1.9公尺處則為被害人機車碰撞後之最後停放位置，兩者合計2.8公尺（0.9公尺+1.9公尺=2.8公尺），再加上大貨車所殘留擦撞痕跡接觸點約3公尺，則大貨車肇事後之停車距離合計15.6公尺（9.8公尺+2.8公尺+3公尺=15.6公尺），此參之上開事故現場圖甚明。對照上開「汽車車速與停車距離」對照表，可知大貨車肇事時之時速應不及40公里。佐以鑑定人吳宗修就本件大貨車肇事時之車速一節，於本院前審到庭結稱：「...大貨車停車之後，大貨車前方只有9米的空間來判斷，...大貨車沒有開很快」等語，並就其當庭計算結果，結稱略以：「...如果從大貨車一觸及機車時，大貨車就踩煞車，最誇張最誇張最誇張的計算結果，大貨車車速是54.3公里（按以煞車阻力係數0.75估算），但是百分之95的人在1.6秒內才可以完成非預警反應，所以這54.3公里的時速數據絕對需要打折。世界通說是1.6秒是反應時間，...那大概被告的車速只有20幾公里」等語在卷（見本院100年度交上訴字第166號審理卷〈下稱本院前審卷〉第111頁反面、112頁反面）。亦即，如依世界普遍承認之完成非預警反應時間1.6秒計算，推算本件被告大貨車發生碰撞時之車速僅20多公里。不論依交通部上開「汽車行駛距離及反應距離一覽表」所載以反應時間3/4秒計算之時

速不及40公里，抑或依鑑定人吳宗修陳稱自完成非預警反應時間以1.6秒計算之時速20多公里，以肇事現場路段速限為50公里/小時而言，被告駕駛上開大貨車應屬低、慢速度行駛。按鑑定人吳宗修係美國維吉尼亞大學土木研究所交通組博士，現為國立交通大學副教授，擔任臺灣省竹苗區與桃園縣區行車事故鑑定會委員合計逾20年，審鑑交通事故案超過20,000件，並曾4度接受美國北佛羅里達大學警察學院（IPTM）事故重建專業訓練且獲有證書，現為英國事故調查協會（ITAI）會員，此經其於本院前審具結供述在卷（見本院前審卷第112頁反面），足認其確具有交通事故原因鑑定之專業知識與經驗，而為適格之鑑定人，且查鑑定人吳宗修與被告、被害人均無利害關係，並在本院前審經具結後根據其實際參與本件鑑定所為之陳述，應屬公正可信。

4. 被告是否疏未注意車前狀況：

(1)按汽車駕駛人，應注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施，道路交通安全規則第94條第3項定有明文。對於直行車之汽車駕駛人而言，其行駛時所應注意之「車前」狀況，應係指依一般社會通念，位在其車輛前方對於碰撞結果之發生可得預見且具有迴避可能性，而應予注意避免碰撞之一切行人、其他車輛，倘行人、其他車輛位於車輛後方，一般而言汽車駕駛人僅於倒車時，始有注意可能，此時方負有注意之義務，此乃基於一般社會相當性之當然解釋。是本件被告駕駛大貨車是否疏未注意車前狀況，自應先釐清碰撞發生前及發生時大貨車與機車之相關位置，始得認定。

(2)本件檢察官指稱被告違反車前狀況之注意義務一節，所憑無非：(1)、改制前臺北縣政府警察局樹林分局99年3月3日北縣警樹刑字第0000000000號函（下稱樹林分局99年3月3日函）略以：「...案經臺北縣政府警察局鑑識中心於98年12月22日10時在樹林拖吊場勘查後，依據IY-980號營業大貨車右側防捲護（欄）刮擦痕方向由前往後型態，研判係犯嫌謝和龍所駕駛IY-980號營業大貨車右側防捲護欄擦撞被害人徐天成所騎乘CJP-580號重機車左後側，再將機車推擠至黃愉捷停放路旁3C-4153自小客車左前門處」等語（見98年度核退字第238號偵查卷第6頁正面），(2)、初次鑑定意見略以：「謝和龍駕駛營業大貨車，未注意車前狀況」、「徐天成駕駛普通重型機車左偏行駛」，為本件肇事原因（見偵一卷第85-86頁）。惟查：

①徵之：(1)、初次鑑定意見「車損情形」欄記載：「謝和龍IY-980號營業大貨車：右側車身防捲入裝置擦痕；徐天成CJP-580號普通重機車：前車頭車殼破損、左側車身有損、後車尾車燈燈殼破損、後車尾扶把左側刮擦痕、右後排氣管擦痕；黃愉捷3C-4153號自小客車：左前

、左後車門擦損」等語（見偵一卷第85頁），(2)、新北市政府警察局勘察上開營業大貨車及重型機車後，作成之「樹林分局轄內徐天成車禍死亡案現場勘察報告」（下稱現場勘察報告），「現場勘察情形」欄記載：「一、勘察IY-980號（誤載為380號）大貨車，該車車身顏色為綠色...該車右後防捲護欄具多處刮擦痕，其刮擦方向係由前往後型態...、右後車體工具箱內發現紅色車燈碎片...、右後輪側面發現擦抹痕...、右後車尾處防捲護欄具刮擦痕，其刮擦方向係由前往後型態。...二、勘察CJP-580號重機車，該車為黑色...左後手把具黃色轉移物（證物編號B1，如照片30～31）、左側條及左車底殼具淡紫色轉移物（證物編號為B2～B3，如照片32～34）、左前車底殼具黃色轉移物（證物編號分別為B4～B5，如照片35～36）、左支架上具淡紫色轉移物（證物編號B6，如照片37）...、中支架左側及曲軸蓋上（按指引擎殼）具黃色轉移物（證物編號B7～B8，如照片38～40）...後尾燈殼破裂，其上具黃色轉移物（證物編號B12）...。三、勘察3C-4153號自小客車，該車車身為黑色，...左前車門具撞擊刮擦痕」，及「分析研判及建議」欄記載略以：「一、由IY-980號大貨車右側防捲護欄刮擦轉移油漆與CJP-580號重機車上所採獲之相關轉移漆，其鏡檢結果顏色均相似；另由IY-980號大貨車右後車體工具箱發現之紅色車燈碎片與CJP-580號重機車剎車燈顏色、型態相符，研判IY-980號大貨車右側防捲護欄與CJP-580號重機車發生碰撞可能性居大。...三、綜上研判，由IY-980號大貨車右側防捲護欄刮擦痕方向係由前往後型態，不排除IY-980號大貨車右側防捲護欄擦撞CJP-580號重機車左後側後，因3C-4153號自小客車停於路旁，造成IY-980號大貨車將CJP-580號重機車推擠至3C-4153號自小客車左前車門處，重機車前輪因推擠往上揚起，造成左前車底殼轉移大貨車防捲護欄上油漆之可能性居大」等語（見相字卷第141頁反面、143頁正面）；然依上開初次鑑定意見及現場勘察報告之記載，至多只能認定大貨車右後側車體與機車確有發生碰撞之事實，而勘察報告所指被告大貨車右後側防捲護欄有多處刮擦痕，其刮擦方向係呈現「由前往後」型態一節，至多亦只能反應兩車「碰撞瞬間」，大貨車之速度高於機車，惟尚無從據此認定大貨車與機車發生「碰撞前」之相對位置及兩車速度。此情觀之證人即新北市政府警察局刑事鑑識中心警務正姚景岳於原審證稱：「...兩車的相對速度上面，大車的刮擦痕跡是由前往後，大車的速度比機車快。...依據現場情形看起來，不能看出是誰超越誰的車」等語甚明（見原審卷第182頁正面）。

- ②本件大貨車與機車均係同向之直行車，此業見前述，並有事故現場圖及道路交通事故調查報告表(二)可考，細究現場勘察報告（含勘察採證照片）之記載，大貨車殘留擦撞跡證之防捲護欄及工具箱，均位於大貨車之右後側車體，至前2分之1車體則未見碰撞痕跡；另觀之機車部分亦顯示，被害人重型機車之左後手把具黃色轉移物、左側條及左車底殼具淡紫色轉移物、左前車底殼具淡紫色轉移物、左支架上具淡紫色轉移物、中支架左側及曲軸蓋上具黃色轉移物、後尾燈殼破裂及其上具黃色轉移物（見相字卷第151頁正面-154頁正面），可知大貨車與機車發生碰撞之第1個碰撞點，應係大貨車右後側之防捲護欄，機車之第1個擦撞點，則係左後燈殼及其上方之左後側手把（見相字卷第151頁之照片30、31）。
- 。而此推論結果，與參與現場勘察鑑識之證人姚景岳於原審證稱：「（問：依照勘察的結果，你們研判被告的貨車與被害人的機車一開始碰撞或擦撞的位置，是在哪個部位？）貨車上面的痕跡顯示是在右後護欄的位置，...機車的部分，我們研判因為機車是被擠壓，...碰撞點應該是在機車的左後側，就是在機車左後方手把的附近位置」等語之證詞相符（見原審卷第182頁反面-183頁正面），足認兩車碰撞之第1個擦撞點，確分別係大貨車右側後方之防捲護欄、機車之左後側燈殼及其上方左後手把。
- ③衡情大貨車如係自後方追撞被害人之機車，以大貨車而言，其車體前方（車頭）絕無未殘留碰撞跡證之理，以機車而言，也不可能僅只後尾燈殼破裂及左後手把有油漆轉移物，後車輪上方之擋泥板卻毫無受損之可能（見相字卷第150頁、151頁正面之照片26、27、29）。尤以機車車體兩側乃不規則突出，並非直線縱切面，兩車又均是同向行駛中狀態，如大貨車自後超車不當導致與機車發生碰撞，則機車遭碰撞之第1個碰撞點若非正後方，則必然是機車左側之某一車體突出部位，絕無如本件現場勘察報告及勘察採證照片所示，同時造成機車之左後手把、左側條及左車底殼、左前車底殼、左支架、中支架左側及曲軸蓋、後尾燈殼等非同一縱切面點，均出現擦撞痕跡之理。由此，應可排除大貨車自後方追撞機車，或自後方超車不當之情形。此徵之鑑定人吳宗修於本審結稱：「...我從跡證重建，如果是因為貨車突然間偏向右側，導致間隙縮小，碰撞點不會在機車左後扶把手的位置」等語（見本審卷第58頁反面），可見一斑。
- ④況假設被告大貨車是因自後超車不當導致碰撞，行駛在前方之被害人於兩車碰撞之前，理應無法察覺，縱大貨車行駛中發生車輛聲響使其有所察知大貨車靠近，對於

即將發生碰撞之事，亦絕無可能事先預見。然觀之證人陳志誠於警詢時證稱：「...我邊洗車邊看店外的馬路，看見一大貨車...行經保安街二段195號之2時，先向道路內側行駛2、3公尺後向道路外側繼續沿保安街2段直行，突然就聽到一機車騎士大叫“啊”，接著聽到車輛碰撞聲...」等語（見相字卷第111頁正面），足見兩車碰撞之前，被害人即發出「啊」之大叫聲，益見被告之大貨車應係在被害人機車前方，被害人始能在碰撞前有所驚覺甚明，堪認被告就兩車碰撞前之相對位置，其於警、偵訊供稱：「...我在光華街等紅燈轉綠燈準備右轉保安街2段，我是第1台在光華街停等的車，我右轉保安街之後都沒有看見CJP-580這台機車，我很肯定他是從我後方來的，我是開大貨車，我的視線很好，沒有任何人車擋住我」、「...我沿著...街等紅燈，綠燈我右轉，右轉後我變成直線，...對方（按指被害人）車速很快，他從我後面過來...。我在等紅燈，我是第1台，一等到綠燈我就右轉，都沒有車子我就繼續開，開了差不多6、70公尺我就聽到碰撞聲音...」等語一節（見相字卷第16頁正面、偵一卷第71-72頁），應非子虛。

- ⑤又被害人於兩車碰撞前，既已察知瞬間即將碰撞之事，而被害人機車又堪認是行駛在大貨車後方，以常情而言，若非被告之大貨車自內側車道突然切入外側車道，而佔據被害人機車直行動線之外，唯一可能性即為被害人機車自後方駛入大貨車之右側路面，突見前方右側路邊已停放黃愉捷上開自用小客車，驚覺不足以穿越2車間隙，必然發生擠壓碰撞。假設是前者情形，大貨車與機車碰撞之點，理應集中在機車前方或左前方部位，然如前所述，機車與大貨車之第1個碰撞點，係機車之左後手把、後尾燈殼，機車車頭則係與黃愉捷之自用小客車左側車門發生碰撞，可見此種碰撞之假設情形，應可被排除。綜合上開：(1)、被告大貨車之行車速度低、慢，(2)、被害人機車車頭碰撞自用小客車之左側車門，而造成機車車身受擠壓翹折，(3)、被害人於碰撞前發出「啊」之大叫聲，可見已察知瞬間即將發生碰撞之事，(4)、被告直至發生碰撞後始得知悉等情，衡情當可推認本件車禍應是被害人騎乘機車自後方駛入大貨車之右側僅餘路面，並欲超越低慢速行駛之大貨車時，始驚覺無法穿越大貨車與自用小客車間隙而發生碰撞。此結論與本院前審囑託國立交通大學鑑定本件肇事原因後，經該大學行車事故鑑定研究中心於102年4月8日出具鑑定意見略以：「五、本案機車左後燈破損型態與其上方扶把沾有黃色漆料，研判係機車頭略呈向右偏的狀態下始得造成，並非一般大貨車擦撞右側或右前方同向正常行進中機車之情狀。...六、就前述物證解讀並局部重建肇事過

程，研判下述情況最為可能：機車剛自上游197巷右轉駛出，或欲自大貨車右側超越，發現前方路旁停（小客）車左方空間不足，而採取煞車減速，並A.車頭擦觸小客車左後車門下緣飾板再或B.車身左偏左後側與大貨車右側後段車身觸擊，三車形成反『N』字型排列，導致機車車身在中間遭兩側擠壓而前後翹折。綜合研判：徐天成駕駛重型機車超車不當，為肇事原因」等語（見本院前審卷第50頁正面），及鑑定人吳宗修於本院前審審理時到庭結稱：「我的語法叫做是：有一件事情，先A，或再B；或者是B。...本案最簡短的說明是：機車無法鑽過車縫，一般人如果騎車鑽不過去的話，會踩煞車或者閃躲，因為機車是兩個輪子，很難維持持續直線行走，但是在本案情況是不可能閃避的，因為車縫很狹窄，所以只能踩煞車。...從我看到的物證可以看出，摩托車急踩煞車是會甩動的，會不穩，才會三車呈倒『N』字型排列」等語之鑑定意見一致（見本審卷第111頁）。此外，再徵之交通大學103年12月30日交大管運字第0000000000號函覆本院之補充鑑定意見略以：「(一) ...警方鑑識報告顯示機車左前車底殼似與大貨車之右後側車身發生碰撞，倘若無訛，應係機車最終運動中，車體與大貨車之接觸，並不影響原鑑定結論。(二)倒地運動中之機車前車底殼，應有機會與高度45公分之大貨車防捲入護欄發生接觸...」等語（見本審卷第81頁正面），亦堪認被害人機車之左前車底殼與被告之大貨車發生碰撞，確係因被害人騎車自大貨車右後側超越時，始驚覺右前方路面已停放自用小客車，情急之下本能採取避險之緊急煞車反應，造成機車在相當速度行駛之下失控失去平衡呈現傾倒狀態，或先與自用小客車左前側車門發生撞擊後造成機車失去平衡呈現傾倒狀態時，車體呈「車頭右偏、車尾左偏」，三車形成反「N」字型狀態時，機車左後側之扶手、車尾燈殼等處與大貨車之右後側防捲護欄發生擦撞所致。

⑥揆上，被害人之機車既係自大貨車後方駛入右側路面，並於超車時因遇險急煞失控導致車身傾倒狀態，與自用小客車、大貨車形成反「N」字型，而導致碰撞、擠壓，自難認被告對於碰撞結果之發生，有何預見及迴避可能之疏未注意車前狀況情事。上開初次鑑定意見，就大貨車與機車碰撞之前，兩車相對位置之重要前提爭點，未經詳依相關勘察報告認定，竟率爾作成被告疏於注意車前狀況之結論，自難採憑。檢察官僅以欠缺充分可信論證之上開初次鑑定意見，遽指被告違反車前狀況之注意義務，要嫌失之臆測與擬制，難認可採。

5. 被告有無違反兩車併行間隔之注意義務：

(1)按汽車行駛時，駕駛人應注意兩車併行之間隔，並隨時採

取必要之安全措施，道路交通安全規則第94條第3項定有明文。再按汽車駕駛人對於防止危險發生之相關交通法令之規定，業已遵守，並盡相當之注意義務，以防止危險發生，始可信賴他人亦能遵守交通規則並盡同等注意義務。若因此而發生交通事故，方得以信賴原則為由免除過失責任（最高法院84年台上字第5360號判例要旨參照）。此所謂信賴原則，指行為人在社會生活中，於從事某種具有危險性之特定行為時，如無特別情事，在可信賴被害者或其他第三人亦會相互配合，謹慎採取適當行動，以避免發生危險之適當場合，倘因被害者或其他第三人之不適當行動，而發生事故造成損害之結果時，該行為人不負過失責任。依此一原則，汽車駕駛人應可信賴參與交通行為之對方，亦將同時為必要之注意，相互為遵守交通秩序之適當行為，而無考慮對方將會有違反交通規則之不當行為之義務。故汽車駕駛人如已遵守交通規則且為必要之注意，縱有死傷結果之發生，其行為仍難認有過失可言（最高法院88年度台上字第1852號裁判要旨參照）。易言之，課予汽車駕駛人應注意兩車併行間隔之義務，無非係為避免發生碰撞，危及人車安全，在對於碰撞結果具有遇見可能性及迴避可能性之情況下，課予駕駛人注意併行間隔之責任。參酌上開信賴原則，解釋上對於兩車併行間隔應負注意義務者，應係指對於危險結果之發生具有預見及迴避可能性之汽車駕駛人而言，倘併行狀態係由其中一車所造成（如加、減速或切入另一車道而造成兩車併行等），而他車駕駛人對此危險歷程及結果，客觀上不能或難以預見時，則要無對於他車駕駛人同樣課以此注意義務之餘地。

- (2)如前所述，本件依上開勘察報告及鑑定意見等事證，足認係被害人騎乘機車自後方駛入大貨車之右側路面，並於超車時始驚覺右前方外側路旁已停放自用小客車，無法穿越及閃避不及，而造成擠壓碰撞。本件被告與被害人上開車道，扣除黃愉捷所停放自用小客車佔用之0.9公尺，可供通行之車道僅餘3.4公尺，而被告之大貨車車寬達255公分，其兩側路寬至多僅餘85公分，本件被告既無超車或左右蛇行、任意逼車等行舉，如仍課予被告應隨時保持與併行車輛安全間隔之注意義務，不啻強命被告偏離既有路徑，甚至駛入對向車道，此舉將對於被告及對向車道往來人、車造成高度危險，自非道路交通安全規則規範意旨所在。查本件被告於案發時係行駛在被害人機車前方之直行車，該肇事路段因道路狹窄，兩側路旁經常放置汽、機車及其他盆栽、廣告等障礙物，此除據被告供述如前，且有現場勘察採證照片可稽（見相字卷第35-36頁），被告行經該肇事路段，為避免發生碰撞，自有採取暫時往左（內側）行駛避開後再駛回車道中間之必要，此乃正當合理之駕駛行為，除有積極證據足認被告由內側駛向外側車道之行舉

，已侵害其他汽車駕駛人之行車路權，否則即不得評價被告有違反交通安全規範之情事。據此，證人陳志誠於警詢所證：「...大貨車...先向道路內側行駛約2、3公尺後，向道路外側繼續沿保安街2段直行...」等語一節（見相字卷第111頁正面），縱認屬實，然徵之現場勘察採證照片，既見道路右側確有車輛、大型盆栽等障礙路，被告向內側行駛約2、3公尺後即向外側道路，並保持直行，以現場路面及大貨車車體寬度，堪認應係遇障礙物採取避險之正當駕駛行為，後方之汽機車駕駛人對此乃屬可得且應予預見之事，自負有保持兩車前後安全距離及兩車併行安全間隔之注意義務，要無反課以被告注意兩車併行間隔義務之理。就此，徵之證人陳志誠於原審證稱：「...我印象中聽到撞擊聲，我就往後看，就看到騎士卡在那邊，貨車往前在開，貨車是直行的狀況，並沒有左右蛇行」等語（見原審卷第92頁反面-93頁正面），及鑑定人吳宗修迭於本院前審及本審審理時結稱：「（問：本件可以認為是被告在行進過程中沒有保持兩車併行間隔？）...我在鑑定報告沒有寫，就是因為我很難確定。...從卷內資料我無法看出並求證是否可做被告沒有保持併行間隔之推論」、「（問：...如果今天大貨車能夠拉出間距，往中線開一點點，保持右側的間距，是否就不會發生本案事故，亦即大貨車沒有保持安全距離？）...沒有保持間距這件事我不同意。我沒有辦法看到我後方的來車要如何接近我」等語（本院前審卷第111頁反面、本審卷第59頁正面），足認被告在案發時並無偏離車道駕駛之情形，益見其實。從而，就本件既存之積極證據，既無法認定被告有何不安全駕駛之行為，就被害人騎乘機車自其右後側超越一事，復難以察見，對此被害人所創造之危險結果，自不得反課以被告注意兩車併行間隔之義務。

- (3)又查造成被害人之機車車身遭擠壓而前後翹折一節，乃因機車「發現前方路旁停（小客）車左方空間不足，而採取煞車減速，並A.車頭擦觸小客車左後車門下緣飾板或再B.車身左偏左後側與大貨車右側後段車身觸擊，三車形成反『N』字型排列，導致機車車身在中間遭兩側擠壓而前後翹折」，此有上開國立交通大學行車事故鑑定意見書可參（見本院前審卷第50頁正面），而機車車身發生翹折之結果，在呈現反「N」字型狀態之下，最外側之自用小客車靜止停放，雖不生主動之橫向力量，但就力學原理觀之，大貨車在左側與小客車平行移動即可產生被害人機車遭擠壓（大貨車與小客車定點相對距離會先縮小再放大），並導致車身前後翹折之結果，亦有國立交通大學103年12月30日交大管運字第0000000000號函在卷足憑（見本院卷第81頁正面），均可排除被告駕駛之大貨車右偏行駛致擠壓被害人機車之情形。

(4)再者，依證人姚景岳於原審證稱：「...兩車的相對速度上面，大車的刮擦痕跡是由前往後，大車的速度比機車快。...依據現場情形看起來，不能看出是誰超越誰的車，但由刮擦痕跡看來是兩車併行的狀態」等語（見原審卷第182頁正面），亦證稱無法確定大貨車有無超車，而兩車併行復只是左右兩車擦撞之當然狀態，亦不得僅因併行兩車發生碰撞，即對於兩車駕駛人均課予兩車併行間隔之注意義務，此亦見前述。又從大貨車車體殘留之刮擦痕由前往後一節，雖足認兩車發生碰撞之瞬間，大貨車之車速高於機車，然此乃碰撞瞬間之相對車速，尚難據此認定發生碰撞之前兩車速度亦始終維持如此，參以臺北縣區車輛行車事故鑑定委員會鑑定報告略以：「徐天成駕駛普通重型機車，左偏行駛」等語（見偵一卷第86頁正面），及證人陳志誠上開警詢中證詞，被害人於發生碰撞之前，發出「啊」之大叫聲，足見被害人已有所察覺，衡情必有採取緊急煞車以避險之自然反應，酌以鑑定人吳宗修於本院前審、本審審理時結稱：「...一般人如果騎車鑽不過去的話，會踩煞車或者閃避，...摩托車急踩煞車是會甩動的，會不穩，才會3車呈倒『N』字型排列」、「（問：同向的兩部車子發生碰撞，所產生的擦痕如果顯現是由前方往後，可以判斷這兩部車子的相對速度，哪部車子的車速相對比較快嗎？）...臺灣的摩托車機動性很高，機車快速直行，突遇險境會避煞，在他旁邊的這部汽車因為不知道依然維持原來的速度，這時候產生接觸的瞬間，汽車相對速度比較快，所以產生的擦痕就會由前往後。...我在過程中一直在找機車的煞車痕，但是卷證都沒有，沒有的意思只是代表事故之前沒有一個瞬間這個摩托車的輪胎鎖死往前滑動，不代表摩托車沒有煞車，所有的人除非他喝酒，要不然遇到險境應該是會煞車」等語（見本院前審卷第111頁、本院卷第56頁反面-57頁），堪信本件兩車碰撞瞬間之併行狀態及相對車速，應係被害人自右後側超車穿越及遇險緊急避煞所造成之瞬間現象。從而，本件應注意保持兩車併行安全間隔者，應係超車穿越而創造碰撞風險之機車駕駛人即後方之被害人，而非前方直行直至碰撞後始知此情之被告甚明。

(二)被告對於本件碰撞結果之發生得否預見及迴避：

- 1.如前所述，本件車禍發生原因一節，依國立交通大學行車事故鑑定研究中心鑑定意見認定略以：「機車剛自上游197巷右轉駛出，或欲自大貨車右側超越，發現前方路旁停（小客）車左方空間不足，而採取煞車減速，並A.車頭擦觸小客車左後車門下緣飾板再或B.車身左偏後側與大貨車右側後段車身觸擊，三車形成反『N』字型排列，導致機車車身在中間遭兩側擠壓而前後翹折。綜合研判：徐天成駕駛重型機車超車不當，為肇事原因」等語（見本院前審卷第50頁正面），

而實施本件鑑定之鑑定人吳宗修於本院前審復到庭結稱：「...兩車之間縫隙小小的，而機車想從車縫鑽過去」、「從我看到的物證可以看出，摩托車急踩煞車是會甩動的，會不穩，才會三車呈倒『N』字型排列。就是機車在車縫隙鑽不過去，而車子是硬的，會被夾擠變形...」、「本件大貨車右側（指防捲入護欄）有擦撞痕跡，且大貨車右側是平的，不可能會觸及機車左後角內縮部位，...除非摩托車已經有些失控、晃動，所以機車的左後車角才有被大貨車的右側（指防捲入護欄）觸及之痕跡，在那個狀態下，才會三車形成倒『N』字型的狀態。...機車碰撞點不只後扶手，還有引擎殼...，一般來說機車快倒地時才有碰觸可能，顯然是快倒地時，引擎蓋才被大貨車的輪胎觸及」等語（見本院前審卷第111-112頁正面），而有關上開3車碰撞之歷程，據鑑定人吳宗修於本院前審結稱：「鑑定報告第六點有說明...被害人鑽不過去，有可能是兩個結果，第一個是A，然後再繼續B的動作（A+B）；或者直接跳B的動作（只有B）。如果機車左前車頭先和大貨車右側稍微碰觸，往下的結果也會和前述發生倒『N』字型的結果相同」等語（見本院前審卷第112頁正面），就被害人之機車係先右偏撞擊自小客車左側車門，抑或直接左偏撞擊被告駕駛之大貨車一節，因處理員警均無法自現場肇事路段調得有效之監視器錄影畫面，有新北市政府警察局樹林分局交通分隊98年12月19日職務報告、新北市政府警察局樹林分局99年10月27日北縣警樹刑字第0000000000號函可參（見相字卷第105頁、原審卷第37頁），且被害人已經死亡，在現行科學鑑識上難僅憑上開勘察結果及相關跡證而擇一確定此因果歷程，但被害人機車碰撞被告大貨車之右後側防捲護欄，係因被害人超車時遇險採取避難煞車造成車身失控及車頭右偏、後車輪左偏所致，則堪認定。以被告駕駛大貨車直行在前，對於被害人上開瞬間遇險急煞及機車失控碰撞之結果，斷無事先預見之可能。

2. 又如前所述，自本件車禍碰撞點至被害人機車最後停放位置之距離，合計2.8公尺（0.9公尺+1.9公尺=2.8公尺）。依「汽車行駛距離及反應距離」一覽表所示，駕駛人之一般平均反應能力為4分之3秒作為計算基礎，時速15公里之反應距離為3.12公尺，時速20公里之反應距離為4.16公尺，時速25公里之反應距離為5.2公尺，時速30公里之反應距離為6.24公尺，時速35公里之反應距離為7.28公尺，時速40公里之反應距離為8.32公尺。本件車禍碰撞點與被害人機車最後停放位置之距離僅2.8公尺，縱被告於發生碰撞之瞬間，立即採取緊急迴避反應，而踩下煞車或按鳴喇叭，依大貨車當時以時速20多公里或不及40公里之低、慢車速行駛，亦至少已前進4.16公尺以上，此時被害人已在2.8公尺處受大貨車、機車及自用小客車之強力擠壓，對於被告而言要屬猝不及防之突發情事，對於此碰撞結果之發生斷無迴避可能性，灼然甚

明。

3.檢察官於本院前審固指稱被告負有按鳴喇叭警告被害人機車離開之義務；然按消極的犯罪，必以行為人在法律上具有積極的作為義務為前提，此種作為義務，雖不限於明文規定，要必就法律之精神觀察，有此義務時，始能令負犯罪責任（最高法院31年上字第2324號判例要旨參照）。查本件被告並無危險之先行行為，而被害人超車不當致擦撞被告大貨車右側後方2分之1車身，被告自不負防免危險發生之保證人地位，況如前所述，被告對於來自右後側被害人之機車試圖穿越一事，並無預見可能，已難認被告有及時按鳴喇叭警示之義務，尤以被告就碰撞結果之發生，並無迴避可能性，縱於碰撞發覺後即時按鳴喇叭，已無解於被害人遭車輛擠壓之結果。檢察官此部分所指，在事實上及法律上均欠缺基礎，自難採認。

4.揆此，被告對於本件車禍結果之發生，客觀上既無預見可能及迴避可能，自難認其駕駛行為有何違反注意義務之情事，被告所為即與過失之要件不合。

六、至道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表(一)、(二)、道路交通事故勘察採證照片等，僅能證明本件車禍現場之情形，而亞東醫院診斷證明書及檢察官相驗屍體證明書、檢驗報告書等，至多亦只能證明被害人因本件車禍傷重不治之事實，均無從認定被告有何檢察官所指疏未注意車前狀況及兩車併行間隔之過失行為。

七、又道路交通管理處罰條例第86條第1項雖規定：「汽車駕駛人，無駕駛執照駕車，酒醉駕車，吸食毒品或迷幻藥駕車，行駛人行道或行經行人穿越道不依規定讓行人優先通行，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，加重其刑至二分之一」，然領有駕照者方得駕車在道路上行駛，僅係政府之行政管理規定，違反此規定而駕車者，雖應接受行政制裁，但未必造成他人死亡之結果；反之，已考領駕照者亦未必不因過失致人於死。是以無照駕駛固屬行政不法，但依通常經驗而為客觀之審查，不必然皆發生肇事致人死亡之結果（最高法院95年度台上字第6737號判決要旨參照）。易言之，無駕駛執照駕車，為加重處罰條件，而非過失致死之構成要件，肇事者在一定之違規情形下，依法應負過失致人於死或過失傷害之刑事責任時，始有該條之適用。被告原取得之執業貨車駕駛執照，業遭監理機關吊銷而屬無駕駛執照，此經被告於警詢供述在卷（見相字卷第19頁正面），且有卷附「證號查詢汽車駕駛人」資料可稽（見相字卷第33頁），然被告就本件事故之發生既無違反注意義務，自不得僅因其無照駕駛而遽認其有過失。

八、有關被害人之身體是否曾遭被告上開大貨車輾壓一節，亞東醫院100年4月22日亞醫歷字第0000000000號函固略稱：「...病患受傷承受力道之大，在臨床上以車輛壓過的機會遠高

於以堅硬器物多次用力撞擊所致」等語（見原審卷第111頁正面），證人即現場處理員警羅巧芳於原審亦證述：「...被害人說前面的大貨車有壓過他，他一直強調的說，被害人用台語說『他的車輾過我的肚子』...」等語（見原審卷第95頁正面），然原審就此情，函請法務部法醫研究所鑑定後，經該所以100年7月19日法醫理字第0000000000號函檢附之法醫所（100）醫文字第0000000000號法醫文書審查鑑定書，則提出鑑定意見略以：「以死者之傷勢記錄和相驗照片來看，胸腹部損傷廣泛且呈水平線狀橫向走勢，右側較左側嚴重，但表皮並無明顯輪胎紋路印痕遺留，因此以其傷勢之分布和嚴重性來看，除受車輛輾壓胸腹部之可能性外，尚有死者右側胸腹部遭車輛夾擠亦有造成類似上述傷勢之可能性。因死者事發時應有穿著衣物，建請考慮能否取得事發當時之死亡衣物，查看有無車輛輪胎印痕留存」等語在卷（見原審卷第116-119頁）。亦即，經法務部法醫研究所檢視死者傷勢記錄、相驗照片，認定被害人之身體表皮，並無明顯輪胎紋路印痕遺留，且被害人所受上述傷勢亦可能係其右側胸腹部遭車輛夾擠所致。佐以被害人機車確呈翹折之前後擠壓型態，經勘察被害人之身體、衣服等處則未見輪胎紋路，亦經證人姚景岳於原審證稱：「...他（按指被害人）的車台（腳踏板部位）有點被擠壓變成V字型的型態，所以機車是有被兩個力量前後夾擠，機車的前輪因為擠壓而向上揚起」、「（問：勘察過程中，你是否有看到被告駕駛大貨車輪胎的胎面？）...本案並沒有輾壓的問題，我們會看胎紋是因為在被輾壓的物品或是被害人的身體、衣服或是車殼等物品上面有紋路，這種情形我們會針對紋面去作勘查，但是本件並沒有發現有紋路」等語綦詳（見原審卷第182頁反面、183頁正面），且有機車之現場勘察採證照片可憑（見相字卷第150頁反面-151頁正面之照片27、29），與上開國立交通大學行車事故鑑定意見書、103年12月30日交大管運字第0000000000號函認定略以：「三車形成反『N』字型排列，導致機車車身在中間遭兩側擠壓而前後翹折」、「就力學原理觀之，大貨車在左側與小客車平行移動即可產生被害人機車遭擠壓（大貨車與小客車定點相對距離會先縮小再放大），並導致車身前後翹折之結果」等語之鑑定意見互核一致（見本院前審卷第50頁正面、本審卷第81頁正面），堪認被害人應係右側胸腹部遭車輛擠壓，並非因受被告上開大貨車輾壓而傷重死亡，附此敘明。

九、撤銷改判：

綜上所述，檢察官所提本件被告涉犯業務過失致死罪嫌之上開證據，均未達於通常一般人均不致有所懷疑，而得確信其為真實之程度，尚難使本院形成有罪之確信，不能證明被告確有此部分業務過失致死之犯行，自應為被告無罪之諭知。原判決疏未仔細勾稽相關事證，遽以認定被告犯業務過失致

死罪之事證明確，而予論科，自有未當。被告上訴否認犯罪，為有理由，原判決此部分既有可議，應由本院將業務過失致人於死部分及定應執行刑部分均予撤銷，並諭知被告無罪之判決。

據上論斷，依刑事訴訟法第369條第1項前段、第364條、第301條第1項，判決如主文。

本案經檢察官陳正芬到庭執行職務。

中 華 民 國 104 年 2 月 17 日
刑事第二十一庭審判長法官 王國棟
法官 童有德
法官 吳秋宏

以上正本證明與原本無異。

如不服本判決，應於收受送達後10日內向本院提出上訴書狀，其未敘述上訴之理由者並得於提起上訴後10日內向本院補提理由書（均須按他造當事人之人數附繕本）「切勿逕送上級法院」。

書記官 傅國軒
中 華 民 國 104 年 2 月 17 日

資料來源：司法院法學資料檢索系統