

臺灣花蓮地方法院刑事裁定

113年度聲自字第9號

聲 請 人 洪系喬

代 理 人 林士雄律師

被 告 鄧志偉

上列聲請人因被告過失致死案件，不服臺灣高等檢察署花蓮檢察分署檢察長中華民國113年6月21日113年度上聲議字第223號駁回聲請再議之處分（原不起訴處分案號：臺灣花蓮地方檢察署檢察官113年度偵字第219號），聲請准許提起自訴，本院裁定如下：

主 文

聲請駁回。

理 由

一、聲請意旨略以：客觀上臺灣花蓮地方檢察署及臺灣高等檢察署花蓮檢察分署均不否認鑑定意見書中所載被告鄧志偉之車速為83.72公里/小時，而肇事路段速限為60公里/小時，被告已超速23.72公里/小時，肇事前一天（即民國112年9月2日）適逢海葵颱風襲台並已發布陸上颱風警報之際，於肇事時間，臺灣東部仍在颱風籠罩中，行經地點為較易肇事之台九線蘇花公路而非蘇花改公路，依經驗法則，於颱風天時，雨勢可能會大到致影響駕駛人之視線外，通常正常之駕駛人亦會低於速限行駛，以確保隨時反應之時間，然被告在易肇事之蘇花公路上超速行駛，不但減少其自身反應時間，更已造成其他駕駛人之行車危險狀態，再議意見仍以書面審查而為推論，未顧及聲請人洪系喬就此之疑慮，更遑論至現場實際勘驗，以認定路段係屬直行道或彎道，尤其在彎道行駛中，駕駛人更應減速，以因應對向來車侵入自身車道之可能性，被告超速行駛難謂無可歸責之可能性。其次，依被告之行車紀錄器影像所示，07：33：38被害人董少軒駕駛之車

01 輛車頭燈光出現於螢幕，約07：33：40被害人之車輛開始打  
02 滑，約07：33：41被害人之車輛侵入被告之車道，約07：3  
03 3：42被告駕駛的車輛與被害人駕駛之車輛發生碰撞，即使  
04 以1.6秒之反應時間計算，既然被害人之車輛打滑時至兩車  
05 碰撞之秒數已達2秒以上，已超過處分書所謂一般司法實務  
06 所認知之1.6秒，尤其在被告發現其車前之車輛已有打滑之  
07 現象，即使依本能及下意識必採減速或另再變換車道，卻罔  
08 顧其他駕駛人之安全，仍超速而規避自身應減速之義務，難  
09 謂無過失之可能性，更遑論現場究竟有多長之距離可否供煞  
10 車之距離，偵查中皆未現場勘驗即為認定，顯係率斷，而時  
11 速之設置，即是保障行車駕駛人能夠有適當之反應時間及煞  
12 車距離，以確保人車安全；且依一般經驗法則及物理定律，  
13 即使不考慮物體質量，單考慮速度，即可知悉速度愈大撞擊  
14 力愈大，若被告未為超速20公里/小時以上，尚不致造成被  
15 害人死亡之結果，原處分認被告超速與本件車禍及被害人死  
16 亡之結果無因果關係，且未比較及釐清被告遵守法定速限與  
17 超速20公里/小時之情形下，造成之衝擊力多大，是否會造  
18 成被害人之死亡，已違反經驗及論理法則等語。

19 二、聲請人以被告涉有刑法第276條之過失致死罪嫌，向臺灣花  
20 蓮地方檢察署檢察官提出告訴，經檢察官以112年度偵字第2  
21 19號為不起訴處分後，聲請人不服聲請再議，經臺灣高等檢  
22 察署花蓮檢察分署檢察長以其再議為無理由，於113年6月12  
23 日以113年度上聲議字第223號處分書駁回再議，處分書於同  
24 年6月21日送達聲請人，嗣聲請人於刑事訴訟法第258條之1  
25 第1項所定10日之法定期間內即同年7月1日委任律師提出理  
26 由狀，向本院聲請准許提起自訴等情，有送達證書、聲請人  
27 所提刑事聲請准予提起自訴狀上本院收文章及刑事委任狀各  
28 1份在卷可稽，本件聲請程序應屬合法。

29 三、在我國公訴與自訴雙軌併行之基礎上，將交付審判制度適度  
30 轉型為「准許提起自訴」之換軌模式，而配合交付審判制度  
31 轉型為「准許提起自訴」之換軌模式，係維持對於檢察官不

01 起訴或緩起訴處分之外部監督機制，並賦予聲請人是否提起  
02 自訴之選擇權，亦即如經法院裁定准許提起自訴時，賦予聲  
03 請人得提起自訴之機會，而無擬制起訴之效力，是否提起自  
04 訴，仍由聲請人自行考量決定；又「法院裁定准許提起自  
05 訴」制度既係對於檢察官不起訴或緩起訴處分之外部監督機  
06 制，其審查結果可能使聲請人得就檢察官為不起訴或緩起訴  
07 處分之案件，對被告另行提起自訴，則法院之職責僅在就檢  
08 察官所為不起訴或緩起訴處分是否正確加以審查；是法院於  
09 審查應否裁定准許提起自訴時，應如檢察官決定應否起訴時  
10 一般，採取相同之心證門檻，以「足認被告有犯罪嫌疑」為  
11 審查標準，並審酌聲請人所指摘不利被告之事證是否未經檢  
12 察機關詳為調查或斟酌，或不起訴處分書所載理由有無違背  
13 經驗法則、論理法則及證據法則，決定應否裁定准許提起自  
14 訴。至於刑事訴訟法第258條之3第4項雖規定法院審查是否  
15 准許提起自訴案件時「得為必要之調查」，依上開說明，裁  
16 定准許提起自訴制度既仍屬「對於檢察官不起訴或緩起訴處  
17 分之外部監督機制」，調查證據之範圍，自應以偵查中曾顯  
18 現之證據為限，不可就告訴人所新提出之證據再為調查，亦  
19 不可蒐集偵查卷以外之證據，應依偵查卷內所存證據判斷是  
20 否已符合刑事訴訟法第251條第1項規定「足認被告有犯罪嫌  
21 疑」，否則將使法院身兼檢察官之角色，而有回復糾問制度  
22 之疑慮，已與本次修法所闡明之立法精神不符，違背刑事訴  
23 訟制度之控訴原則。準此，法院就聲請人聲請准許提起自訴  
24 之案件，若卷內事證依經驗法則、論理法則判斷未達起訴門  
25 檻者，即應認無理由，而依刑事訴訟法第258條之3第2項前  
26 段規定，裁定駁回之。

#### 27 四、經查：

28 (一)按過失犯之成立，除法律規定之法益危害結果發生外，尚須  
29 行為人對於結果的發生具有客觀預見可能性而違反客觀的注  
30 意義務，即學說上所稱之「行為不法」。另必須結果的發生  
31 在所違反注意規範之保護目的範圍內，並有避免可能性，始

01 能成立過失犯。若縱使遵守義務，其結果仍幾近確定不可避  
02 免時，則尚難構成過失犯。即令採客觀歸責理論者，亦認為  
03 行為人縱使製造法所不容許之風險，但實際上發生之結果，  
04 既屬不可避免，仍應認客觀上不能歸責，而無以過失犯罪責  
05 相繩之餘地（最高法院111年度台上字第4774號判決要旨參  
06 照）。

07 (二)本件交通事故之發生，係被害人駕駛之車輛打滑，而跨越事  
08 發路面所劃設，用以引導車輛駕駛人循指示之路線行駛，並  
09 禁止跨越，係屬禁制標線之槽化線後，侵入被告所行駛之車  
10 道一節，此觀卷附之道路交通事故現場圖自明，並經臺灣高  
11 等檢察署花蓮檢察分署檢察官勘驗被告之行車紀錄器檔案屬  
12 實。又依該署處分書所載之勘驗結果所示，被害人所駕駛之  
13 車輛自開始打滑至與被告所駕駛之車輛發生碰撞之時間，雖  
14 約有2秒，惟被告與被害人分別行駛在對向車道，本件事故  
15 路段為雙向道，且道路中央設有禁止跨越之槽化線一節，已  
16 如上述，若被害人之車輛未侵入被告駕車所行駛之車道，被  
17 告在其車道內超速之駕駛行為，原則上不會對在對向車道行  
18 駛之被害人造成法益之具體侵害，且一般用路人均可期待其  
19 他用路人會知悉設置在道路上之相關交通標誌、標線、號誌  
20 所代表之用意，並依此行進，是本件真正對被害人死亡有意  
21 義之時點，係在被害人侵入被告車道之時，因被告超速之行  
22 為，致其反應時間減少，而製造法所不容許之風險。從而，  
23 在判斷被告超速之違規行為與被害人死亡結果間是否具有常  
24 態關聯性時，應以「被害人侵入被告車道」之時點作為判斷  
25 基準，假設被告在法所容許之事發路段速限60公里行駛，遇  
26 被害人打滑逆向侵入其車道而來，是否仍會因閃避不及而與  
27 被害人發生碰撞進而造成被害人死亡之結果，亦即被告是否  
28 有足夠之反應時間及距離，以避免本件事故之發生。

29 (三)本件經檢察官囑託交通部公路局車輛行車事故鑑定覆議會鑑  
30 定，經該會依被告所駕駛之車輛之行車紀錄器影像所示之行  
31 駛時間及行經之約20公尺（即2組車道線）之距離（按：依

01 上開道路交通事故現場圖及卷附之現場照片所示，被告駕車  
02 行駛之車道上繪有白虛線之車道線，而道路交通標誌標線號  
03 誌設置規則第182第2項條明定白虛線線段長4公尺，間距為6  
04 公尺）計算結果，認被告平均車速約為83.72公里/小時，是  
05 被告雖有駕車超越該路段速限行駛之違規情事，然經臺灣高  
06 等檢察署花蓮檢察分署勘驗上開影像結果，被害人駕駛之車  
07 輛侵入被告駕車所行駛之車道之時點，至與被告駕駛之車輛  
08 發生碰撞，僅約1秒之時間一節，業據該署於處分書內載述  
09 明確，而上開覆議會鑑定意見所援引之反應時間（含觸發、  
10 感知、判斷、鬆開油門、煞車，開始有效煞車）即1.6秒  
11 （不含煞車時間）為美國北佛羅里達州立大學警察科技管理  
12 學院於事故重建分析所採用，係屬學術機關針對事故重建分  
13 析時所採擇，目前司法實務對於涉及交通事故之案件審理亦  
14 多有引據，並非該覆議會憑空杜撰之標準，依此計算結果，  
15 若被告依事發路段之速限行駛，所需之反應距離26.67公尺  
16 （應為小數點後3位4捨5入，不含煞車距離），且經該覆議  
17 會以相同基礎（即上開行車紀錄器影像及案發現場之車道線  
18 組數）計算結果，被害人所駕駛之車輛侵入被告駕車所行駛  
19 之車道至二車發生碰撞之距離，約為10公尺（即1組車道  
20 線），另以上開臺灣高等檢察署花蓮檢察分署勘驗所得之被  
21 害人駕駛之車輛侵入被告駕車所行駛之車道之時點，至與被  
22 告駕駛之車輛發生碰撞，僅約1秒之時間為基礎，被告若依  
23 事發路段之速限行駛，在此約1秒之時間可行駛之距離則約  
24 為16.67公尺（小數點後3位4捨5入，不含煞車距離），均小  
25 於上開反應距離。

26 五、是以，本件依臺灣花蓮地方檢察署檢察官及臺灣高等檢察署  
27 花蓮檢察分署於偵查中所得證據，雖足以證明被告有超速駕  
28 駛，因而製造法所不容許之風險，但依前揭說明，縱被告當  
29 時係駕駛小型車且依速限行駛，仍未能有足夠之反應時間及  
30 反應距離得以採取有效之迴避措施，本件交通事故之發生即  
31 屬不可避免，客觀上不能歸責於被告，亦即縱使被告控制風

01 險至容許風險之範圍內，該容許風險仍可能會造成同一侵害  
02 結果，自難認被告超速之違規行為與本件事務結果之發生間  
03 具相當因果關係，亦難律以過失致死罪責，而臺灣花蓮地方  
04 檢察署檢察官不起訴處分書及臺灣高等檢察署花蓮檢察分署  
05 處分書均已敘明調查證據後得心證之理由，分別以犯罪嫌疑  
06 不足為不起訴之處分及駁回再議聲請之處分，經核尚無違背  
07 經驗法則、論理法則及證據法則之情事，聲請人指摘不起訴  
08 及駁回再議等處分為不當，聲請准許提起自訴，為無理由，  
09 應予駁回。

10 六、依刑事訴訟法第258條之3第2項前段，裁定如主文。

11 中 華 民 國 113 年 10 月 28 日  
12 刑事第三庭 審判長法官 黃鴻達  
13 法官 韓茂山  
14 法官 邱正裕

15 上列正本證明與原本無異。

16 本件不得抗告。

17 中 華 民 國 113 年 10 月 28 日

18 書記官 洪美雪