臺灣高雄地方法院刑事判決

108年度交訴字第51號

公　訴　人　臺灣高雄地方檢察署檢察官
被　　告　李癸和
000000000000000000
000000000000000000
000000000000000000
輔　佐　人　李孟哲
000000000000000000
選任辯護人　張金塗律師

上列被告因業務過失致死案件，經檢察官提起公訴（108年度偵字第7567號），本院判決如下：

主　文

李癸和無罪。

理　由

一、公訴意旨略以：被告李癸和於民國108年4月11日17時許，駕駛車牌號碼000-00號遊覽車（下稱甲車），係刑法所謂從事業務之人。其沿高雄市前鎮區中山三路內側車道由南向北行駛，本應依速限標誌或標線之規定，時速不得逾每小時40公里，且按當時情形，並無不能依速限規定行駛或其他不得不超速之情事，卻仍以每小時高於40公里之時速行駛。嗣於17時21分許，行經同路與時代大道交岔口慢車道以北100公尺處時，適有被害人莊耕讀騎乘車牌號碼000-000號普通重型機車（下稱乙車）行駛於同路外側車道上，遽未禮讓直行車先行，即貿然變換至內側車道上，被告見狀閃避不及，致其所駕駛之甲車右前車身撞擊被害人所騎乙車之左側車身，被害人遂人、車倒地，因頭部外傷、顱骨骨折當場死亡。因認被告涉犯修正前刑法第276條第2項之業務過失致死罪嫌等語。

二、按被告未經審判證明有罪確定前，推定其為無罪；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301條第1項前段分別定有明文。又依刑事訴訟法第161條第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。次按刑法第14條第1項之無認識過失，係指行為人對於犯罪事實之發生，有應注意之義務，且按當時情節，係能注意，而不注意者而言。至行為是否違反注意義務，不只在於結果發生之原因，而且尚在於結果乃基於違反注意要求或注意義務所造成者，並應以行為人在客觀上得否預見並避免法益侵害結果為其要件。是刑法上過失責任之成立，除客觀上注意義務之違反外，尚須以行為人對於犯罪之結果有預見可能性及迴避結果可能性，且結果之發生與行為人之過失間，有相當因果之關聯性，方足當之（最高法院110年度台上字第170號判決意旨參照）。是汽車駕駛人對於交通事故結果之發生，倘依實際情況，欠缺具體之預見可能性，即不負採取適當安全措置，以迴避危險結果發生之結果迴避義務；縱認其有預見可能性，所生結果迴避義務仍以具備結果迴避可能性為前提，若汽車駕駛人已無採取適切之措置以迴避交通事故發生之可能，或即使採取適切之措置，結果發生仍屬不可避免時，即難認有結果迴避可能性，於此場合，尚不生結果迴避義務違反之問題，自無從成立過失責任。

三、公訴意旨認被告涉有上開犯行，無非係以被告於警詢、偵查中之供述、道路交通事故現場圖、調查報告表（一）（二）、談話紀錄表各1紙、現場照片、行車記錄器影翻拍照片、行車速度記錄器、臺灣高雄地方檢察署相驗筆錄、相驗屍體證明書、檢驗報告書各1份、相驗照片、高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員會鑑定意見書及高雄市車輛行車事故鑑定覆議會覆議意見書為其主要論據。

四、訊據被告固坦承有於上開時間、地點駕駛甲車，並與乙車發生本件車禍事故，然否認有何業務過失致死之犯行，辯稱：我沒有過失等語；辯護人為被告辯護稱：本件並無證據證明於乙車倒下時，甲車時速超過40公里而有超速之情形；縱認甲車時速在40公里以上，被告並無充足之反應時間能防範事故發生；本件甲車自始均在車道內直線行駛，未有偏移，被害人欲超車而太貼近甲車致遭捲入，被告實無注意及防範之可能等語（見本院交訴字卷二第413頁、447頁、451至456頁）。經查：

（一）被告為高雄客運司機，為從事業務之人，於108年4月11日17時許駕駛甲車，沿高雄市前鎮區中山三路慢車道由南向北行駛，嗣於17時21分許，被告駕駛甲車行經同路與時代大道交岔口慢車道以北100公尺處時，適有被害人騎乘乙車行駛於同向車道上，甲車右前車身撞及乙車之左側車身，被害人遂人、車倒地，因頭部外傷、顱骨骨折當場死亡等節，為被告所不爭執（見本院交訴字卷一第71至73頁），且有甲、乙車之車輛詳細資料報表、道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表(一)、(二)-1、行車紀錄器錄影畫面翻拍照片、現場照片、臺灣高雄地方檢察署相驗屍體證明書、檢驗報告書、本院勘驗筆錄及勘驗報告存卷可查（見警卷第20至21頁、26至28頁、31至36頁、相卷第123至135頁、本院交訴字卷一第411至415頁、439至458頁），是此部分之事實，應堪認定。

（二）被告在本案事故發生時確有超速行駛之交通違規行為：

1.本案案發地點即中山三路慢車道之速限為每小時40公里，此有道路交通事故現場圖在卷足憑（見警卷第26頁），被告駕駛甲車行經上開路段，自應遵守上開速限規定。而經本院送請逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心實施鑑定，其鑑定結果（下稱逢甲大學鑑定報告）關於甲車車速部分，係先將甲車之行車紀錄器影像共186秒，以影像分隔之方式分為5426個截圖畫面，每格畫面代表時間約0.034

秒（計算式：186÷5426≒0.034）；並以行車紀錄器影像中之車道線（即白虛線）端點作為基準線，1組車道線為10公尺（計算式：1段車道線【4公尺】＋1段間隔【6公尺】＝10公尺），而至甲、乙兩車發生碰撞為止，共區分8組車道線，以此計算每組當中甲車之平均車速為何，而認定：「B車（按：即甲車）進入事故路段後平均車速約由37.80公里/時逐漸加速至46.04公里/時，A（按：即乙車）、B兩車發生碰撞」（見外放鑑定卷第15至23頁），而逢甲大學鑑定報告既係鑑定機關依甲車之行車紀錄器影像及法定標線長度（按：車道線之線段長4公尺，間距6公尺，此為道路交通標誌標線號誌設置規則第182條所明定），據以客觀計算甲車於與乙車發生擦撞前之平均時速，核其計算基礎、方法及論理依據尚無瑕疵可指，應屬可採。

2. 而被告於警詢時供稱其當時車速為每小時40至50公里等語（見警卷第3頁）；嗣於本院審理時則改稱車速只有每小時38公里等語（見本院交訴字卷一第71頁）。審酌被告於警詢時之供述，距離案發時間較近，記憶理當較為深刻，且係到案之初、較無時間衡量利害關係之情況下所為，又被告所述「每小時40至50公里」等語，亦與逢甲大學鑑定報告上開認定甲車於與乙車碰撞以前之平均車速為每小時46.04公里一節，互核相符。從而，堪認被告確有逾越速限每小時40公里之超速行駛情事。

（三）認定被告對於本件交通事故之結果無預見可能性及迴避可能性之理由：

1. 關於本件車禍事故發生之經過，被告於警詢時供稱：我於108年4月11日17時許，駕駛甲車，於前鎮區中山三路與時代大道口以北100公尺慢車道發生事故。我當時沿中山四路快車道南往北直行，下中凱橋到時代大道口後我向右變換車道至內側慢車道，之後我繼續行，當時我右側有一台白色自小客與我並行，我注意力都在小客車上，之後我行

駛到靠近光華三路口時，有一名機車騎士將我攔下，說我與乙車發生碰撞，之後我就停車等待警方到場。我全程都沒感覺到與車碰撞；（肇事前你是否看見乙車行向？發現危險狀況距離對方多遠？你採取何種反應措施？）我全程都沒看到乙車是如何行駛的，我不知道，我當時都是沿中山三路慢車道南往北直行；我當時都沒感覺到有與車碰撞，所以我沿慢車道南往北直行，直到靠近光華三路口時，有路過騎士將我攔下我才知道有與機車碰撞等語（見警卷第2頁背面）；於偵查中供稱：我開車時從頭到尾都未（看）到死者的車（即乙車），我往前開約200公尺才有路人跟我說我撞到人，我立即折回現場等語（見相卷第119頁）；於本院審理時供稱：（問：事發當時是行駛在該路段慢車道的直行車道？）是；（問：事發當時被害人也是騎乘機車在同向的直行車道？）他在右轉彎車道，從右轉彎車道切換到我的直行車道；（問：事發前，你所駕駛之大客車行駛在上開路段時，原先右前方有1輛白色自小客車？）是的，當時該輛車輛行駛在我的前方，慢慢要往右行駛，移到右轉車道；（問：事發當時你是要超車越過該白色自小客車？）沒有，當時我一直在注意白色小客車的車輛，我也沒有要超車；（問：當時你有無注意到被害人所行駛的機車行駛在你的右邊？）沒有看到，我是直行車，被害人是直接切入到我的車道等語（見本院交訴字卷一第67至69頁）。

2. 復經本院勘驗甲車之行車紀錄器影像畫面，勘驗結果如附表所示（見本院交訴字卷一第411至415頁、439至458頁之本院勘驗筆錄及勘驗報告；日期部分原均誤載為「2019/04/17」，均逕予更正為本案案發日即「2019/04/11」）。而依上開勘驗結果，可知被告駕駛甲車向右切入中山三路慢車道之內側車道以後，直至甲、乙二車發生擦撞以前，甲車均直線行駛於上開車道內，未見其有變換車道或偏移駕駛之情形，而乙車則均出現於甲車右側之行車紀錄器影

像中，未曾出現在甲車前方之行車紀錄器影像；嗣後乙車持續偏向左側行駛而與甲車發生擦撞、被害人人車倒地，此時被告係直視前方，並未轉頭朝右側觀看之舉動，此情足見被告前開供稱其全程未感覺到有碰撞、從頭到未都沒看到乙車等語，應非虛妄。再參諸本件車禍事故後所拍攝甲車之照片（見本院交訴字卷一第191至192頁、194頁），可見甲車上之刮痕係在右側車身，堪認乙車係於行駛中偏向左側行駛，而與甲車之右側車身發生擦撞。而依一般人之駕駛習慣，倘若係直線行駛而非欲變換車道或轉彎，則視線及注意力通常係在行車路線之前方，而於本案案發以前，被告駕駛甲車均直行在中山三路慢車道之內側車道，且其前方恰有案外車輛欲從內側車道變換至外側車道，衡情被告之視線及注意力自係在其行車路線之前方，而被害人所騎乘之乙車既行駛於甲車右側，自始未行駛在甲車前方，顯然不在被告視線及注意力所及之範圍內，因此，自難認被告能預見被害人所騎乘之乙車會有前開偏向左側行駛，進而與甲車右側發生擦撞之情事，亦難認被告有何得以及時反應而迴避此交通事故結果發生之可能，被告既對於本件交通事故之結果無預見可能性及迴避可能性，自難令被告應負過失致死之罪責。

3. 而於本案案發時，被告駕駛甲車有超速行駛之情形，固如前述，然汽車駕駛人是否依速限行駛，係有無違反行政法規之問題，與其是否違反注意義務，乃至刑事過失責任之認定，並無必然關係。而本件車禍事故係乙車偏向左側行駛與甲車右側發生撞擊，且此情發生於被告之視線範圍之外，參以被告本案僅逾越速限約每小時6公里左右，則縱然被告以速限即每小時40公里行駛，其是否即能避免乙車向左行駛與甲車發生擦撞、致生本件交通事故之結果，非無疑問，是被告雖有前開違反道路交通安全規則之行為，然與本件車禍事故之發生間是否具有因果關係，顯屬有疑，自無從以此而據令被告負過失之責任。

4.又依逢甲大學鑑定報告所載：「B車（按：即甲車）前方之案外1車欲往右變換至外側慢車道，故逐漸由內側慢車道內側（B車前方）往右偏向至內側慢車道右側（A車【按：即乙車】前方），因B車沿內側慢車道直行行駛，故其注意力在前方的案外1車逐漸讓出空間。同時在案外1車往右偏向的過程中，因案外1車逐漸往右偏向到A車前方，故A車欲由案外1車左側讓出的空間穿越，持續往左偏向致與沿內側慢車道靠左側直行行駛之B車發生碰撞肇事」、「莊耕讀無駕照駕駛普通重型機車（A車），行至設有快慢車道分隔島且慢車道繪有車道線之同向二慢車道路段，連續往左偏向未讓於內側慢車道左側直行之B車先行，為肇事原因」、「李癸和駕駛營業用大客車（B車），無肇事因素。另逾越速限行駛違反規定」（見外放鑑定卷第27頁），亦與本院上開認定之結果大致相符，益徵被告就本件車禍事故之發生並無過失可言。至高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員會、高雄市車輛行車事故鑑定覆議會均認：「莊車（按：即乙車）向左變換車道時，若禮讓直行之李車（按：即甲車）先行，則此事故應不至於發生；惟李車速度逾越車道速限超速行駛，致見莊車而未及採取適當安全應變措施，與其撞擊，亦為此事故發生之次要原因」，有鑑定意見書、覆議意見書在卷可查（見偵卷第39至42頁、53至56頁），上開意見書均認被告有超速行駛乙情，固與本院之認定相同，然本案乙車偏左向甲車方向行駛，進而與甲車發生擦撞之情，係發生於被告視線所及之範圍外，難認其有預見可能性及結果迴避可能性，已詳述如前，上開意見書均認被告「見」乙車而未及採取適當安全應變措施一節，顯與事實不符，均非可採，自無從作為不利於被告之認定。

五、綜上所述，被害人因本件車禍事故而受有死亡結果，固屬憾事，然公訴意旨所憑之證據，尚無法使本院形成被告確有業務過失致死犯行之確切心證，依刑事訴訟制度「倘有懷疑，

即從被告之利益為解釋」、「被告應被推定為無罪」之原則，即難據以為被告不利之認定，依法自應為被告無罪之諭知。

據上論斷，應依刑事訴訟法第301條第1項前段，判決如主文。

本案經檢察官趙期正提起公訴，檢察官朱秋菊到庭執行職務。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　7　　月　　23　　日

刑事第三庭　審判長法　官　曾鈴媜

法　官　陳一誠

法　官　戴筌宇

以上正本證明與原本無異。

如不服本判決應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，並應敘述具體理由；如未敘述上訴理由者，應於上訴期間屆滿後20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」。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　7　　月　　23　　日

書記官　許白梅

附表：

編號	檔案畫面時間	勘驗內容
1	2019/04/11 17：05：49	此行車紀錄器錄影檔案，係被告所駕駛車號000-00號營業大客車上裝設之攝影機所錄影，共有8個攝影機，本次勘驗係以位於車頭（朝車前拍攝）、車身右側（朝車身右側拍攝）、車內（朝駕駛座拍攝）之錄影畫面為主。畫面中被告駕駛車號000-00號大客車沿高雄市前鎮區中山三路由南往北行駛。
2	2019/04/11 17：06：39至 17：07：22	被告駕駛該大客車經過高雄市前鎮區中山三路之中凱橋後，往右切入慢車道，於慢車道之內側行駛，並停等紅燈，此時畫面

		中可見被告駕駛之大客車前方有1台白色自小客車（下稱A白色自小客車）。
3	2019/04/11 17：07：39至 17：07：45	綠燈後，被告駕駛之大客車啟動，沿著中山三路慢車道之內側行駛，而A白色自小客車行駛在被告車輛車頭前方。
4	2019/04/11 17：07：47至 17：07：53	被告駕駛之大客車經過中山三路與時代大道交岔路口，A白色自小客車行駛在被告車輛車頭前方行駛，另有一輛白色自小客車（下稱B白色自小客車）在該大客車右側行駛。
5	2019/04/11 17：07：54至 17：07：56	中山三路慢車道為二線道，畫面左邊為直行車道，畫面右邊為右轉車道，被告車輛所行駛之直行車道較右轉車道為寬，且於車禍前，被告車輛右側及前方均有機車通行。被告駕駛之大客車經過中山三路與時代大道交岔路口後，沿著中山三路慢車道直行車道靠左行駛，由被告車輛車身右側錄影畫面可見其車身已超越B白色自小客車，於被告車輛車頭錄影畫面中則可見前方A白色自小客車，亦行駛在中山三路慢車道直行車道上，偏右行駛。
6	2019/04/11 17：07：57	被告駕駛之大客車仍沿著中山三路慢車道之直行車道直行，從被告車輛車身右側錄影畫面可見被害人騎乘車號000-000機車亦與大客車同向（沿著中山三路由南往北）行駛，此時被害人騎乘之機車行駛於被告車輛右前側、A白色自小客車的後方，並與大客車車身間尚有距離，被害人機車後方有其他機車同向行駛在直行車道內。

7	2019/04/11 17：07：58至 17：08：01	被告駕駛之大客車仍沿著中山三路慢車道之直行車道直行，由被告車輛車頭前方之錄影畫面中，仍可見A白色自小客車行駛在直行車道，雖偏右行駛，仍可見其完整車身，並未進入右轉車道；而被害人之機車未出現在被告車輛車頭前方鏡頭，此時被害人騎乘之機車行駛於被告車輛右前側、A白色自小客車的後方，逐漸偏左行駛。
8	2019/04/11 17：08：02至 17：08：03	被告駕駛之大客車仍沿著中山三路慢車道之直行車道直行，從被告車輛車頭前方之錄影畫面中，無法從前方鏡頭畫面中見到白車完整車身，被告車輛與該白車間逐漸拉近距離，A白色自小客車持續在直行車道偏右行駛，由被告車輛右側鏡頭則開始可以見到該白車車尾及車身，該白車並未進入右轉車道；而被害人騎乘之機車行駛在被告車輛右前側、A白車的後方，持續偏左行駛，與被告車輛右前側發生擦撞後，被害人人車倒地，並遭被告車輛輾過。於檔案畫面時間17：08：02至17：08：03間，被告直視前方，並未轉頭朝右側觀看。
9	2019/04/11 17：08：04至 17：08：05	從被告車輛車頭前方之錄影畫面中，無法從前方鏡頭畫面中見到A白車，被告車輛車身右側鏡頭則可見到該白車完整車身。被告轉頭往右前方觀看。此時被告所駕駛之大客車車身超越A白色自小客車，2車車身甚為接近。
10	2019/04/11	被告轉頭看回正前方。此時被告所駕駛之

	17：08：06	大客車車身超越A白色自小客車。
11	2019/04/11 17：08：07至 17：08：08	被告再次轉頭往右前方觀看，被告車輛車身右側鏡頭僅可見到該白車車頭。
12	2019/04/11 17：08：08至 17：08：20	被告車輛車身右側鏡頭完全未見到該A白車。被告轉頭看回正前方後，又轉頭看向右前方，然後看向左前方，再看向右前方，似在看向左右後視鏡。之後被告之視線持續在正前方與右前方轉換。
13	2019/04/11 17：08：21至 17：08：27	被告將大客車減速至停車。
14	2019/04/11 17：08：28至 17：08：51	被告離開駕駛座並下車查看。