

臺灣新竹地方法院刑事判決

113年度交訴字第129號

公 訴 人 臺灣新竹地方檢察署檢察官
被 告 呂相葶

選任辯護人 林君鴻律師
連詩雅律師

上列被告因過失致死案件，經檢察官提起公訴（113年度偵字第10174號），本院判決如下：

主 文

呂相葶無罪。

理 由

- 一、公訴意旨略以：被告呂相葶於民國113年2月16日上午6時16分許，騎乘060-LEG號普通重型機車（下稱A車），沿新竹市東區光復路二段由東向車道行駛，行經該路段及水源街口（下稱本案路口）時，本應注意車前狀況，本應注意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並應注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施，而依當時情形並無不能注意之情事，竟疏未注意及此，適有被害人即黃梅英沿光復路行人穿越道由南向行走，被告竟未禮讓行人穿越道之行人先行通過，並未注意車前狀況隨時採取必要之安全措施，貿然前行，因閃避不及而撞擊被害人，致被害人因此受有胸部鈍力損傷等傷害，經送新竹馬偕紀念醫院急救，仍到院前死亡。因認被告涉犯道路交通管理處罰條例第86條第1項第5款、刑法第276條之汽車駕駛人行經行人穿越道不依規定讓行人優先通行而犯過失致死罪嫌罪嫌等語。
- 二、按犯罪事實應依證據認定之，無證據不得認定犯罪事實；被

01 告或共犯之自白，不得作為有罪判決之唯一證據，仍應調查
02 其他必要之證據，以察其是否與事實相符；不能證明被告犯
03 罪者，應諭知無罪之判決，刑事訴訟法第154條第2項、第15
04 6條第2項、第301條第1項分別定有明文。又按認定犯罪事實
05 所憑之證據，雖不以直接證據為限，間接證據亦包括在內，
06 然而無論直接證據或間接證據，其為訴訟上之證明，須於通
07 常一般之人均不致有所懷疑，而得確信其為真實之程度者，
08 始得據為有罪之認定，倘其證明尚未達到此一程度，而有合
09 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
10 法院諭知被告無罪之判決。

11 三、公訴意旨認被告涉犯前揭罪嫌，係以被告於偵查中之自白、
12 本案道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表(一)(二)、
13 本案路口之監視錄影影像、交通部公路總局新竹區監理所竹
14 苗區車輛行車事故鑑定會鑑定意見書及交通部公路局車輛行
15 車事故鑑定覆議會覆議意見書（以下簡稱車鑑意見及覆議意
16 見，均認定被告為「肇事次因」）、本案路口之交通控制中心
17 時制計畫報表、新竹馬偕紀念醫院診斷證明書、臺灣新竹
18 地方檢察署相驗屍體證明書、法醫鑑驗報告書及警方事故現
19 場蒐證照片等為其論據。訊據被告於警詢、偵查及審理中雖
20 均自白犯行，但仍於審理中供稱：我在碰撞發生前完全沒有
21 看到被害人（院卷第136頁）；而其辯護人則於審理中為其
22 辯護稱：本案案發時尚未日出，天色昏暗且道路照明設備未
23 開啟導致視線狀況不佳，且被告個人視覺空間能力較常人更
24 弱導致反應不及未能遵守注意義務，請於罪責層次對被告予
25 以減輕其刑等語（院卷第139-140頁）。

26 四、本案基礎事實：

27 經查，被告於前揭所示之時間（依監視器所示事故時間為上
28 午6時15分50秒許）、地點騎乘A車行經本案路口，並撞擊沿
29 水源街行人穿越道南向行走之被害人，導致被害人經送醫後
30 仍不治身亡；又於碰撞發生時，被告之行向號誌即光復路東
31 向車道為綠燈，而被害人之行向即水源街南向行人穿越道為

01 紅燈，車鑑意見因而指被害人為本案肇事主因、被告則為肇
02 事次因等情，均據被告於案發後始終坦認在卷（相卷第9-10
03 頁、院卷第113、136頁），且有新竹市消防局救護紀錄表、
04 新竹馬偕紀念醫院診斷證明書、本案道路交通事故現場圖、
05 道路交通事故調查報告表(一)(二)（警方更正前）、警方事故
06 現場蒐證照片、臺灣新竹地方檢察署相驗屍體證明書及法醫
07 檢驗報告書、相驗照片、本案車鑑意見及覆議意見、現場監
08 視錄影截圖及本院就該錄影之勘驗筆錄等在卷可查（相卷第
09 18-19、22-26、32-37、46、49-56、62-65、74-76、92-93
10 頁、偵卷第14-15頁、院卷第129、133-134、143頁），是此
11 部分事實固堪認定屬實。

12 五、本院認定被告不構成刑事犯罪的理由：

13 (一)過失犯罪與故意犯罪相同，均有客觀要件與主觀要件的區
14 分，而刑法第14條第1項的「過失」概念，也必須與刑法分
15 則各罪名進行連結後才成立「過失犯罪」。因此，在此首應
16 注意的是，刑法是要求實際上發生一定結果時（生命或身體
17 法益侵害結果），「過失」行為始成立「犯罪」。而若從這
18 個角度出發來觀察刑法第14條第1項「行為人按其情節應注
19 意，並能注意，而不注意，為過失」規定，便可以按照是否
20 涉及行為人主觀情狀的差別，將之區分為：①「行為人應注
21 意而不注意」、「致生」、「生命或身體法益侵害結果」等
22 客觀要件（客觀實行行為、相當因果關係、結果），及②
23 「行為人按其情節能注意」的主觀要件（有主觀上過失）等
24 2個部分。又依犯罪審查流程而言，只有在確認行為人之行
25 為具備上開客觀實行行為性，且實行行為與結果間經規範性
26 評價而認定具有相當因果關係後，才有進一步審查行為人是
27 否符合「按其情節能注意」主觀要件（有無主觀上過失）的
28 必要，易言之，「先客觀後主觀」的犯罪審查流程，非但應
29 在故意犯罪案件中加以實踐、在過失犯罪案件中亦同應落
30 實。

31 (二)基於刑法謙抑原則，本院認為客觀上雖足以認定被告有違反

01 刑法上注意義務的行為，但此行為與本案事故之發生間難以
02 認定具有相當因果關係：

03 1.關於注意義務違反的判斷：

04 ①按道路交通安全規則第94條第3項規定「汽車行駛時，駕駛
05 人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安
06 全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車」，第
07 103條第2項則規定「汽車行近行人穿越道，遇有行人穿越、
08 攜帶白手杖或導盲犬之視覺功能障礙者時，無論有無交通指
09 揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人、視覺功能障礙者
10 先行通過」。而本案車鑑意見及覆議意見在結論上雖均認被
11 告為「肇事次因」，但車鑑意見原認為被告一併違反道路交
12 通安全規則第94條第3項及第103條第2項（相卷第75頁），
13 經被害人家屬提起覆議後，覆議意見則認為被告僅違反道路
14 交通安全規則第94條第3項規定。且覆議意見雖未明確說明
15 排除道路交通安全規則第103條第2項規定適用的理由，但仍
16 已指出「依據交通部路政司69年12月20日路臺監字第09664
17 號函：『一、道路交通安全規則第103條，係針對汽車行近
18 行人穿越道時應遵守之規定，目的在確立行人穿越道之權
19 威，以符道路交通管理處罰條例第44條第1項第2款之立法精
20 神，但該項規定並未排除行人穿越行人穿越道時，仍應遵守
21 有關穿越之規定。二、道路交通安全規則第134條第3款，係
22 規定行人應如何穿越有警察指揮或有燈光號誌之行人穿越
23 道，違反者自應參照道路交通管理處罰條例第78條之規定處
24 罰。』」等語（相卷第93頁），亦即，單就本案相關車鑑機
25 關之鑑定意見而言，道路交通安全規則第103條第2項規定究
26 竟能否當然作為刑法上的注意義務，本非無疑。

27 ②承此，本院認為應先從道路交通安全規則第94條第3項、亦
28 即所謂「應注意車前狀況」此規定在刑法上的意義開始說
29 明，此時，所謂「刑法上注意義務」究竟與單純的「行為
30 規範」如何區分，則為判斷上的關鍵所在。如前所述，過失
31 概念必須與刑法分則的法益侵害結果加以連結，才足以構成

01 刑法上所謂的過失犯罪，因此，足以作為刑法上注意義務的
02 行為規範，就顯然必須具備避免生命或身體法益侵害結果發
03 生的功能始足當之。既然如此，某種行為規範就算有法律、
04 契約、習慣、法理、日常生活經驗作為依據，但在概念上如
05 果不是未經履行就顯然會對他人生命或身體法益產生危險
06 者，就仍不足以認為具備刑法上注意義務的適格（例如：無
07 照駕駛並非當然意味駕駛能力低落）；反面言之，只有在行
08 為人所為符合「負有刑法上注意義務而未履行」的事實狀
09 態，才可能認為是適格的過失犯罪客觀實行行為。而固然駕
10 駛汽機車等動力交通工具時，因行駛速度較快，本有與其他
11 用路人發生事故因而致死傷結果發生之較高風險存在。故在
12 駕駛過程中持續注意車前狀況及與其他人車之距離，並隨時
13 採取必要安全措施等，確有避免發生死傷結果的功能，除道
14 路交通安全規則第94條第3項外，同規則第109條第2項第3款
15 亦有類似規定，是為維持用路安全，在刑法上課予汽機車駕
16 駛人（含本案被告在內）相關注意義務，本無過當之虞（應
17 注意）。

18 ③然而，若考量道路交通安全規則第94條第3項前段之文義涵
19 蓋範圍甚廣，所謂「車前狀況」、「必要安全措施」等要件
20 的內涵並不明確，實務上甚至向以「帝王條款」稱之，用以
21 描述少有可避免遭指摘為「未注意車前狀況」、「未採取必
22 要安全措施」之實務現況（類似情形，如常見之同規則第93
23 條第1項第2、3款、第103條之「應減速慢行」義務），暨將
24 以下條文予以體系觀察後：

25 (甲)「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間
26 隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或
27 以其他危險方式駕車」（道路交通安全規則第94條第3
28 項）。

29 (乙)「汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車外，後車與前車
30 之間應保持隨時可以煞停之距離，不得任意以迫近或其他
31 方式，迫使前車讓道」（道路交通安全規則第94條第1

項)。

(丙)「汽車行駛於大眾捷運系統車輛共用通行之車道時，聞或見大眾捷運系統車輛臨近之聲號或燈光時，應即依規定變換車道，避讓其優先通行，『並』不得在後跟隨迫近」

(道路交通安全規則第94條第4項本文)。

更可發覺該條第1項及第3項後段的禁止規範，實際上是前段誡命規範的例示規定，而與不具備此等例示性的同條第4項規定完全不同。依此而論，本院認為在適用道路交通安全規則第94條第3項前段規定時，宜整體參酌該條項後段關於危險駕駛的例示，而認為在證明行為人有「未注意車前狀況」、「未採取必要安全措施」的規範違反行為之外，雖不致要求需達於蛇行等危險駕駛的程度，但仍應進一步說明行為人之駕駛行為具備一定程度失當，始足以評價為刑法上的注意義務違反行為(具備客觀實行行為性)。簡言之，在適用類似道路交通安全規則第94條第3項前段此等要件內涵並不明確的法規範時，「違反法規範」是否必然等同於「違反刑法上的注意義務」，宜有進一步思考的必要，始能使該條規定之適用範圍更趨合理，以符合刑法謙抑性之要求。

④回到本案事實狀況中，依本院就卷附監視錄影進行勘驗之結果(院卷第129、143頁)，暨參酌本案路口之時制計畫(院卷第43-44頁)，可知於事故發生前，被害人原係於水源街南向行人綠燈時進入路口(該路段第4時相)，但行走至道路中央分隔島前該行人號誌業已變為紅燈，其後本案路口進入第1時相亦即光復路東向車道直行綠燈(水源街南向行人維持紅燈)，而被害人於短暫等待後，卻在仍屬第1時相期間便開始續沿水源街南向行人穿越道欲闖越行人紅燈穿越光復路東向車道，當時光復路東向內側車道有汽車停於停止線前等待第2時相之左轉綠燈亮起，被害人於越過該車進入光復路東向中內車道延伸線內、直至走入碰撞發生點之光復路東向中外車道延伸線時歷時則有5秒，亦即縱使認為被告視線可能遭停等於內側車道之汽車遮擋，但上開碰撞發生前共

01 計5秒的過程中，被告在「正常狀況下」無非應被課予有效
02 注意車前狀況以避免追撞被害人的注意義務。換言之，被告
03 在客觀上既然尚有5秒的時間可供反應，卻仍發生追撞被害
04 人的結果，在「正常狀況下」應認其已有相當程度之駕駛失
05 當，而足認有違反相當於道路交通安全規則第94條第3項前
06 段的注意義務（不注意）。

07 2.關於相當因果關係的判斷：

08 ①被告雖遂行前揭客觀實行行為，但就相當因果關係的判斷部
09 分，本院認為首應指出的是於前揭鑑定意見書認定被告本案
10 「為肇事次因」的部分。所謂「肇事主因或肇事次因」部
11 分，因牽涉實務上「刑法上之過失犯，祇須危害之發生，與
12 行為人之過失行為，具有相當因果關係，即能成立，縱行為
13 人之過失，與被害人本身之過失，併合而為危害發生之原因
14 時，仍不能阻卻其犯罪責任」（最高法院93年度台上字第10
15 17號判決意旨參照）見解在體系上的適當理解。

16 ②上開實務見解所涉及的「過失併合」概念（學說上亦有稱為
17 「過失競合」），實際上涉及的正是客觀上相當因果關係的
18 判斷。申言之，學說上認為，民法上判斷所欲達到的結果實
19 際上是「就一個既存的結果，涉及這個事件的諸人應該如何
20 分擔賠償責任」；然而，關於刑事責任部分的設計原理並不
21 是損害的填補，而是「當法益侵害結果發生而造成社會動盪
22 後，如何去救平這個社會動盪」的問題。是若以此立場出
23 發，則只有因應民事上損害賠償責任分擔的需求，才有預設
24 「多方責任可依比例加總至100%」此一前提的必要，縱使某
25 方責任僅有1%，要求其負擔1%的民事賠償責任亦屬正當；但
26 相對而言，若刑事個案中行為人行為致生結果的蓋然性甚
27 低，自非屬社會動盪（法益侵害）的關鍵，若卻因而仍被課
28 予刑罰則無非過苛。而在刑事過失案件的審查體系下，正因
29 為只有相當因果關係中的「相當性」概念才是一種蓋然性的
30 判斷，故若將永遠不變自然律的蓋然性視為100%，並將所謂
31 的「相當性」設定在80%時（參考有罪判決中的無合理懷疑

01 標準，此處暫且設定為80%)，那麼所有應負過失犯罪責任
02 的人，其個別實行行為危險性現實化為結果的蓋然性，當然
03 應該都被證明已達於在80%以上才可認具備「相當性」，也
04 就因為如此，若同時有數行為人其行為危險性現實化為結果
05 的相當性都在80%以上（都足以遭成社會動盪），該等數行
06 為人間才有系爭實務見解所謂過失競合的適格，此等數行為
07 人也才會因而成為過失競合概念下的「過失同時犯」。換句
08 話說，正因為我國學界及實務通說均不承認所謂過失共同正
09 犯的概念，故若一個行為人其個別實行行為現實化為結果的
10 蓋然性只有60%，其行為就應該被評價為「與結果不具相當
11 因果關係」，縱使同時同地有另一個蓋然性為25%的他人，
12 雙方的蓋然性仍無從加以競合（相加）而均轉變成具備相當
13 性。此等以過失同時犯概念對系爭實務見解中過失競合概念
14 所進行的前提理解，與故意犯體系下，允許具有共同犯意聯
15 絡數行為人之個別行為現實化為結果的蓋然性加以併合的故
16 意共同正犯概念，自應加以嚴格區分。

17 ③簡言之，必須是在同時同地數行為人間，其個別實行行為現
18 實化為結果的蓋然性都已經達到「相當性」的標準時，才能
19 夠成立前揭實務見解中所謂的「過失併合（競合）」概念。
20 也就因為如此，時下常見將事故雙方區分為肇事主因、肇事
21 次因的鑑定結論（或先設定雙方過失比例合計為100%、再進
22 行雙方過失百分比分配的作法亦同），顯然都無法作為認定
23 某方蓋然性已達「相當性」的積極證據，而均須由司法機關
24 自行承擔認定之責。而回到本案的判斷上，本院上開認定
25 「被告行為具有注意義務違反性」的規範性判斷結果至此實
26 際上僅涉及道路交通安全規則第94條第3項前段部分，並未
27 引用同規則第103條第2項的規定即足以論證確立，也就是
28 說，在交通法規上無論駕車者或行人均應「遵守號誌」一
29 事，本來就應該是現代用路安全上最核心優位的前提，如果
30 連號誌都不值得信賴，人民的用路信心無非將會極大程度的
31 崩解。在這樣的思考下，道路交通安全規則第103條第2項規

01 定在刑法上的意義，相當程度上無非也只是「應注意車前狀
02 況」此一注意義務為強化「保護行人」此一政策目的上的例
03 外性延伸，而此等延伸既然是例外性的，也就絕對不應反客
04 為主，而因此破壞「遵守號誌」此一最核心前提應有的原則
05 優位性。換句話說，道路交通安全規則第103條第2項規定的
06 存在，雖然代表著法律承認「保護行人」是我國的重要政策
07 目的，於近年更是持續加強宣導，在此目的下該規定作為使
08 事故之一方仍舊在民事上分擔損害賠償責任、或在行政上
09 可予裁罰的重要正當化基礎，或許都無可厚非；但反過來
10 說，「保護行人」的政策目的既然在「遵守號誌」此一維護
11 人民用路信心的核心優位前提下應該退讓至次要、例外的地
12 位，那麼基於刑法的謙抑性原則，「遵守號誌的汽機車駕駛
13 人於5秒內未適當反應而撞擊闖越紅燈的行人」此一事實，
14 是否足以遭成人民對於生命身體法益安全的危殆感、而造成
15 相當程度的社會動盪，而足以認為被告的實行行為與本案事
16 故具有刑法上的相當因果關係，本院認為仍然是相當可疑
17 的。

18 (三)縱使認為被告行為可通過客觀構成要件層次的檢驗，但基於
19 以下理由，本院仍認為被告的行為難認符合「行為人按其情
20 節能注意」的主觀要件：

- 21 1.如前所述，刑法第14條第1項關於主觀面的判斷標準，乃係
22 「行為人按其情節能注意」，之所以並非單純就「能注意」
23 一事進行判斷，正是因為主觀面判斷非可一概而論，縱使在
24 客觀上應課予行為人的注意義務，若事實上是因為相關實際
25 條件使行為人無從注意履行，顯然「按其情節」行為人就
26 「不能注意」，而無從認為符合此部分的主觀要件，進而不能
27 論以行為人有主觀上的過失。
- 28 2.辯護人於本案中另執：本案案發時尚未日出，天色昏暗且道
29 路照明設備未開啟導致視線狀況不佳等語，已如前述。而本
30 案警方所製作的道路交通事故調查報告表(一)，關於案發當時
31 現場「道路照明設備」欄位曾經更正，更正前記載「有照明

01 未開啟或故障」（相卷第23頁），更正後則記載「有照明且
02 開啟」（相卷第69頁），但警方雖為上開更正，於更正函文
03 中卻未說明其進行更正之具體理由或依據（相卷第66頁），
04 故此部分顯然並無法單憑上開警方之紀錄即予以判明。而查
05 本案事故發生時間為113年2月16日上午6時15分50秒，依交
06 通部中央氣象署之公告（院卷第145頁），案發當日日出時
07 間則為上午6時30分，亦即案發當時為尚未日出之清晨時
08 間；雖告訴人另主張事故當時雖尚未日出，但「民用曙光」
09 （網路定義：太陽在地平線下6度、地平線與地面景物可明
10 顯辨識）時間則為上午6時7分（院卷第151-153頁），但縱
11 使「民用曙光」確實存在，現場之照明、視野情形究竟如
12 何，仍應依具體事證實際探求。

13 3.辯護人於審理中提出關於現場照明設備之疑慮後，本院則當
14 庭就案發現場監視錄影再行勘驗，其結果另發現：

15 「於錄影開始06：14：09秒時，現場於光復路內側車道旁安
16 全島上有設置路燈桿，其相對應畫面上方確實有明顯光源，
17 此外，於路口內地面也有兩處有白色光源反射的情形，直至
18 影像06：14：20時畫面光影有劇烈變化，疑似為上開路燈白
19 光因自動設置而關閉，在此之前，現場錄影畫面大致能呈現
20 影像色彩，於光源變化後之前3秒，也仍舊可以大致呈現影
21 像色彩，但於影像06：14：23後疑似畫面因光線較暗而變更
22 為其他光源模式，導致畫面色彩消失，大致為黑白狀態」
23 （院卷第133-134頁）。

24 而上開影像時間6時14分20秒及6時14分23秒先後2次影像光
25 影變化之時點，參酌本案路口之時制計畫可知均非屬時相變
26 化之時點，因此首先可排除係因時相變化時之燈號誌變化
27 所導致。而既然該日「民用曙光」時間為上午6時7分，故上
28 開第1次影像光影變化的原因，就高度可能為因路燈因應

29 「民用曙光」產生而自動關閉，此外，上開第2次光影變化
30 的原因，也就高度可能為監視器於路燈關閉3秒後因應現場
31 光源變暗而變更為類似「夜視模式」始造成色彩消失，又本

01 案事故發生時點，則正是發生在該路燈關閉時點後的1分30
02 秒後（6時14分20秒關燈、6時15分50秒事故發生）。因此，
03 在此可以合理認定的事實歷程，則是於事故發生前不久被告
04 在行車途中甫經歷路燈關閉，此時其行車視線已短暫受到影
05 響，又實際上當時雖可能已有「民用曙光」，但監視設備既
06 然切換為類似「夜視模式」可見照明程度實際上仍有不足，
07 此若進一步參以警方現場蒐證照片中（相卷第32頁），於上
08 午6時32分許（亦即事故發生約15分鐘以後，已日出）現場
09 照明仍舊嚴重不足、救護人員需以輔助照明方式始能對被害
10 人執行救護乙節，益徵於事故發生當下之現場照明情狀實際
11 上確實難認屬警方前揭更正後所載之「有照明且開啟」。

12 4.故本院認為，本案事故當下雖可能已有「民用曙光」，但實
13 際上被告當時甫歷經道路照明關閉事件、事故當時之現場照
14 明又堪認仍舊嚴重不足，而如上述可供被告反應急煞之時間
15 雖有5秒，但也就只有5秒，則被告「按其事故現場之相關情
16 節」是否確實「能注意」履行對前方闖越紅燈行人車前狀況
17 的注意義務，並對此極為異常之車前狀況做出適當的反應以
18 避免事故發生，顯然也不是毫無可疑之處（按其情節不能注
19 意）。

20 5.至於辯護人雖稱被告個人視覺空間能力較常人為弱，但本院
21 上開各項判斷均係以一般正常人作為判斷之基準，並未納入
22 被告個人能力的考量（實際上也無法精準納入考量），故被
23 告個人能力部分，本院認為並不足另執以作為有利或不利被
24 告認定之依據，併此敘明。

25 六、綜上所述，公訴意旨所提出之相關證據，並未使本院就被告
26 所涉過失致死罪嫌達於無合理懷疑之程度，揆諸前揭說明，
27 自屬不能證明犯罪，應為被告無罪之諭知。

28 據上論斷，應依刑事訴訟法第301條第1項，判決如主文。

29 本案經檢察官吳柏萱提起公訴，由檢察官何蕙君到庭執行職務。

30 中 華 民 國 114 年 3 月 7 日

31 刑事第二庭 審判長法官 黃沛文

法官 劉得為

法官 吳佑家

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12

以上正本證明與原本無異。

被告不得上訴，檢察官得上訴。

如不服本判決應於收受本判決後20日內向本院提出上訴書狀，上訴書狀應敘述具體理由。上訴書狀未敘述上訴理由者，應於上訴期間屆滿後20日內補提理由書狀於本院（均須按他造當事人之人數附繕本）「切勿逕送上級法院」。

告訴人或被害人如對於本判決不服者，應具備理由請求檢察官上訴，其上訴期間之計算係以檢察官收受判決正本之日期為準。

中 華 民 國 114 年 3 月 7 日

書記官 田宜芳