臺灣臺中地方法院刑事判決

114年度審交易字第209號

公　訴　人　臺灣臺中地方檢察署檢察官

被　　告　丁宜蒨

000000000000000000

000000000000000000

上列被告因過失傷害案件，經檢察官提起公訴（114年度偵字第45961號），本院判決如下：

主　　文

丁宜蒨犯過失傷害致人重傷罪，處有期徒刑玖月。

犯罪事實

一、丁宜蒨於民國113年11月15日20時15分許，騎乘車牌號碼000-0000號普通重型機車（下稱A車）附載江苡容，沿臺中市西區三民路1段由貴和街往大新街行駛，並行至三民路1段與公館路交岔路口，欲左轉公館路往自由路1段方向行駛時，原應注意左轉彎時，應距交岔路口30公尺前顯示方向燈或手勢，換入內側車道，並讓直行車先行，而依當時客觀情形並無不能注意之情事，竟疏未注意及此，左轉彎未預先換至內側車道，且未讓對向直行車先行，貿然從外側車道左轉欲往自由路1段行駛，適有江惠馨騎乘車牌號碼000-0000號普通重型機車（下稱B車），沿三民路1段由大新街往貴和街方向行駛至該處，兩車因而發生碰撞後，致A、B車均人車倒地，江惠馨因而受有頭部外傷併第6及第7節頸椎橫斷性骨折併脫位、脊髓損傷併尿滯留併四肢肢體無力、急性呼吸衰竭、肺炎、泌尿道感染、神經性膀胱等傷害而造成雙上肢無力手無法抓握，雙下肢癱瘓，需使用尿管協助排尿、鼻胃管使用日常生活無法自理，無法工作，需仰賴專人24小時照護，已達毀敗一肢以上之機能及於身體有重大不治或難治之重傷害；丁宜蒨、江苡容則另受有不明傷害（過失傷害部分未據告訴）。丁宜蒨於肇事後親自報警，即向現場處理之警員坦承肇事，自首而接受裁判。

二、案經告訴人江惠馨委任告訴代理人江政涵律師訴由臺灣臺中地方檢察署檢察官偵查起訴。

理　　由

一、證據能力之說明：

㈠按被告以外之人於審判外之言詞或書面陳述，除法律有規定者外，不得作為證據；又被告以外之人於審判外之陳述，雖不符合同法第159條之1至第159條之4規定，但經當事人於審判程序同意作為證據，法院審酌該言詞陳述或書面陳述作成時之情況，認為適當者，亦得為證據。當事人、代理人或辯護人於法院調查證據時，知有第159條第1項不得為證據之情形，而未於言詞辯論終結前聲明異議者，視為有前項之同意，刑事訴訟法第159條第1項及第159條之5分別定有明文。核其立法意旨在於傳聞證據未經當事人之反對詰問予以核實，原則上先予排除。惟若當事人已放棄反對詰問權，於審判程序中表明同意該等傳聞證據可作為證據；或於言詞辯論終結前未聲明異議，基於尊重當事人對傳聞證據之處分權，及證據資料愈豐富，愈有助於真實發見之理念，且強化言詞辯論主義，使訴訟程序得以順暢進行，上開傳聞證據亦均具有證據能力。查檢察官、被告丁宜蒨對本判決以下所引用被告以外之人於審判外之陳述均同意有證據能力（見本院卷第352頁），且審酌上開傳聞證據作成時，並無違法不當或證明力明顯過低之瑕疵，認為以之作為本案之證據亦屬適當，是上揭傳聞證據自具有證據能力。

㈡其餘本案判決所引用之非供述證據，均係依法定程序合法取得，並與本案均具有關聯性，且業經本院依法踐行調查證據程序，檢察官、被告亦表示不爭執其證據能力（見本院卷第352頁），且查無依法應排除其證據能力之情形，是該等證據亦有證據能力。

二、認定犯罪事實所憑之證據及理由：

㈠上開犯罪事實業據被告於本院審理時坦承不諱（見本院卷第353頁），並有如附件所載之證據附卷可稽。被告之自白與

相關證據均相符合，堪以採信。

㈡按汽車行駛至交岔路口，左轉彎時，應距交岔路口30公尺前顯示方向燈或手勢，換入內側車道或左轉車道，行至交岔路口中心處左轉，並不得占用來車道搶先左轉，轉彎車亦應讓直行車先行，道路交通安全規則第102條第1項第5款、第7款分別定有明文。被告既領有合法之駕駛執照，有證號查詢機車駕駛人資料附卷可稽（見發查卷第59頁），則其對於上開交通規則之規定自當知之甚詳。被告騎乘A車行至三民路1段與公館路交岔路口，欲左轉公館路往自由路1段方向行駛時，原應注意左轉彎時，應距交岔路口30公尺前顯示方向燈或手勢，換入內側車道，並讓直行車先行，而依當時天候晴、道路有照明且開啟、路面鋪裝柏油、乾燥無缺陷、無障礙物、視距良好，有道路交通事故調查報告表㈠附卷可考，並無不能注意之情事，竟疏未注意及此，左轉彎未預先換至內側車道，且未讓對向直行車先行，貿然從外側車道左轉欲往自由路1段行駛，因而與沿三民路1段由大新街往貴和街方向駛來之B車發生碰撞，被告就本件車禍之發生自有過失。又本案經送請臺中市車輛行車事故鑑定委員會鑑定本件過失責任，鑑定結果認：被告駕駛普通重型機車，行至設有行車管制號誌交岔路口，左轉彎未讓對向直行車先行，為肇事主因，有臺中市車輛行車事故鑑定委員會中市車鑑0000000案鑑定意見書附卷可佐（見他字卷第89至91頁），經送臺中市車輛行車事故鑑定覆議委員會覆議後，鑑定結果亦認：被告駕駛普通重型機車，行至設有行車管制號誌交岔路口，左轉彎未預先換至內側車道，且未讓對向直行車先行，為肇事主因，有臺中市車輛行車事故鑑定覆議委員會覆議字第0000000案覆議意見書在卷可考（見他字卷第99至100頁），亦同認被告就本件事故發生，確有過失甚明。

㈣告訴人因本案車禍後，於113年11月15日至中山醫學大學附設醫院急診入院，再於114年1月15日至新太平澄清醫院接受住院復健治療，告訴人就醫經診斷受有犯罪事實欄所載之傷

勢，有前揭診斷證明書存卷可稽。被告所受前揭傷勢與本案車禍發生之時間密接，且與因本件車禍騎車碰撞、倒地所可能造成之傷情相符，堪認確係因本件事故所造成。又稱重傷者，謂下列傷害：一、毀敗或嚴重減損一目或二目之視能；二、毀敗或嚴重減損一耳或二耳之聽能；三、毀敗或嚴重減損語能、味能或嗅能；四、毀敗或嚴重減損一肢以上之機能；五、毀敗或嚴重減損生殖之機能；六、其他於身體或健康，有重大不治或難治之傷害，刑法第10條第4項定有明文。告訴人所受之上開傷勢，自113年11月15日至114年3月31日止，病程約4個半月，截至出院時，雙側上肢仍肌力不足，雙下肢癱瘓，需依賴他人協助坐起與轉位，日常移動亦需他人推行輪椅，且需使用導尿管協助排尿，即便未來持續復健，其雙側肢體肌力與膀胱功能恢復之可能性仍低，亦有中山醫學大學附設醫院114年8月8日中山醫大附醫法務字第1140008639號函附卷可考（見他卷第107頁），已達毀敗一肢以上之機能及於身體有重大不治或難治之重傷害程度，而告訴人所受本案重傷害，即係因被告並未履行其上開法定防止義務所致，是被告之本案過失行為與被害人之重傷害結果間有相當因果關係，應屬明確。

㈤至前述臺中市車輛行車事故鑑定委員會及臺中市車輛行車事故鑑定覆議委員會雖認告訴人駕駛普通重型機車，行經設有行車管制號誌交岔路口，未注意車前狀況適採安全措施，為肇事次因，有臺中市車輛行車事故鑑定委員會中市車鑑0000000案鑑定意見書及臺中市車輛行車事故鑑定覆議委員會覆議字第0000000案覆議意見書在卷可佐（見他卷第89至91、99至100頁）。然按刑法第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109年度台上字第458號刑事判決參照)。另按刑法之過失犯，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。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（最高法院110年度台上字第3201號刑事判決參照）。另依陳惠國君等人之研究，駕駛人行為決策有兩個階段：1.感知反應階段，係駕駛人對於資訊進行接收、處理、感知、決策、行動四個過程；2.控制移動階段，係駕駛人行動（加速、減速、方向操控）後之人車界面關係以及車輛制動之機械關係。故在感知反應階段，偵測、感知、決策、行動四階段所花費時間，即謂感知反應時間，此為用路人相當重要特性之一。關於反應時間已有不少文獻探討，美國國家公路及運輸官員協會（American Association of State Highway and Transportation Officials,AASHTO）建議以2.5秒設為煞車感知反應時間，1.5秒為感知時間，1.0秒為反應時間。國內相關法規雖為明確揭櫫2.5秒為設計用反應時間，但以道路交通安全規則第102條第1項第4款規定內容為例：「右轉彎時，應距交岔路口三十公尺前顯示方向燈或手勢，換入外側車道...。」其中30公尺非無依據，如以反應時間2.5秒計算，前進約27.75公尺，故以較寬融方式規範規定為30公尺。另按道路交通標誌標線號誌設置規則第231條第1項第1款規定行車管制號誌之黃色燈號時間為3至5秒，在過去受限計時器未能精確至0.1秒之情況下，3秒鐘即能滿足一般人之反應時間。因此設計用感知反應時間可代表駕駛人如果有2.

5秒以上之反應時間，而未注意並反應，則明顯有過失責任；相對來說如果僅有不到0.75秒之反應時間，則代表多數人皆無法防備此無預期狀況並且做出適當反應，即能主張自身無過失責任，此有中央警察大學交通學系暨交通管理研究所副教授陳高村、臺中市政府警察局巡官郭毓琇、中央警察大學交通管理研究所研究生李岳輯三人合著「未注意車前狀況肇事因素認定之探討」一文可資參照（見本院卷第150至151頁）。又夜間所需認知反應時間取2～2.5秒，主要參考原鑑定報告中文獻4、5所載資料。其中文獻4是F.Mitchell(1999～2002)所著的『交通事故重建國際指南（International Guide Book for Traffic Accident Reconstruction)』。文獻5是『人因訴訟手冊(Handbook of Human Factors in litigation)』中，Jeffrey W.Muttart所撰寫之「第14章推估駕駛人反應時間(14 Estimating Driver Response Times)」（2004)一文(如補充說明書附件1所示），以及其相關研究，例如「以綜合分析法建立駕駛人反應時間預測器的評估與發展(Developmentand Evaluation of Driver Response Time Predictors Based on Meta analysis)」（2003)(如附件2所示）。此二本著作，直涉人因工程(訴訟)及事故重建領域，在國際上均相當知名，經常被引用。在Mitchell之著作中，第63頁明確指出：『當一個駕駛人的實際認知反應時間未知時，在調查上，可採用白天1.5秒和夜間2.5秒。』駕駛人所需2.5秒的認知反應時間，普遍應用在道路或公路幾何設計上，例如停車視距（stopping至sight distance)，是美國州際公路暨運輸官員協會(AASHTO)手冊所設定之標準(如補充說明書附件3所示），而國內之交通工程手冊也是參考AASHTO之標準所建立的。2.5秒規格(標準)應是基於Johansson和Rumar的研究結果(如補充說明書附件3所示），該研究量測321名駕駛人的制動反應時間(brake至reaction time)；在預期條件下(小部分樣本是在意外情況下)。所得到的一個結論：『在10%的情況下（測試），制

動反應時間超過1.5秒』。再考量(加上)額外的認知時間1秒，成為2.5秒的標準，其依據為何？在AASHTO手冊中沒有明確說明，大略是為了考量認知時間而加上去的。因Johansson和Rumar的研究，所測量的是不包含任何「感知的制動反應時間；受試者無論是否被警示(事前告知），都了解在聽到車內的信號（喇叭）時剎車。AASHTO手冊中強調，2.5秒應足以包含『在大多數公路的狀況下，駕駛人所需的認知反應時間』。而在道路之實測上，Muttart（2004）根據測試駕駛人反應時間的145項研究以及147位駕駛人實際生活中的反應，製作了表格，顯示出駕駛員在不同情況下反應時間的變動狀況。表14.4（圖略）顯示在路徑或車道侵入（path至intrusion）情況下，駕駛人的認知反應時間（perception response time）範圍。由表14.4可看出，當駕駛人所面臨之道路狀況越複雜(資訊越多），其所需之認知反應時間越長，例如，單一危險之反應時間範圍約1.3～2.7秒，多重危險之範圍約2.1～3.4秒。駕駛人行車的注視之位置，也會影響反應時間;若駕駛人注視前方，其所需之認知反應時間較短，而注視後視鏡，其所需之認知反應時間較長。自然光線也會影響認知反應時間，例如夜間所需反應時間較白天長。不同之道路狀況也會影響反應時間，例如路段所需之反應時間較路口長。在單一危險、路段狀況下，白天看前方的範圍在1.3～1.8秒，夜間則在於1.6～2.1秒；白天看儀表板的範圍在1.8～2.3秒，夜間則於2～2.5秒；白天看後視鏡的範圍在2～2.5秒，夜間則於2.2～2.7秒。本案夜間發生於路段上，駕駛人注視後視鏡之機會不大，較可能注視前方或儀表板，其認知反應時間約在2.1～2.5秒。……綜合上述說明可知，駕駛人在夜間路段上行駛，對於車道侵人之狀況，所需之(認知)反應時間約在2～2.5秒。」等情，亦有臺灣嘉義地方法院及臺灣高等法院臺南分院另案囑託國立澎湖大學鑑定之交通事故鑑定意見書及國立澎湖科技大學111年8月29日澎科大行物字第1110008604號函暨附件補充鑑定說明書附卷可

稽（見本院卷第211至261頁）。從而，一般而言車輛於夜間行駛，駕駛人對突發的道路危險狀況，所需認知反應時間約為2至2.5秒。被告騎乘A車於113年11月15日20時15分19秒行至三民路1段與公館路交岔路口，於同日20時15分20秒始從三民路外側車道往左轉，於同日20時15分22秒即與告訴人騎乘之B車發生碰撞，有路口監視器錄影畫面截圖附卷可考（見發查卷第87至89頁），則告訴人見被告騎乘之A車自外側車道突然左轉，至發生碰撞前，僅有不及2秒之認知反應時間。況A車自三民路外側車道左轉時，左方尚有一輛休旅車（下稱C車）沿內側車道直行，有監視器錄影畫面截圖存卷可參（見發查卷第87頁），則行駛於三民路外側車道之告訴人視線亦遭C車阻擋，而無法及時發現被告之A車左轉之動線，實難認告訴人有足夠之認知反應時間得以煞停B車，避免本件事故之發生。故本件車禍係因被告違規侵入告訴人之直行車道，尚難認有足夠之反應時間供告訴人煞車閃避，無能注意而不注意之情形，自難認告訴人有疏未注意車前狀況之過失，故前揭鑑定意見為本院所不採，附此敘明。

㈥綜上所述，本案事證明確，被告犯行堪予認定，應予依法論科。

三、論罪科刑之理由：

㈠核被告所為，係犯刑法第284條後段之過失傷害致人重傷罪。

㈡被告於車禍發生後，在犯罪未被有偵查犯罪權限之機關或公務員發覺前，主動向據報前往現場處理之員警表明係肇事者，而願接受裁判之情形，有臺中市政府警察局道路交通事故肇事人自首情形紀錄表1份在卷可參（見發查卷49頁），合於自首要件，爰依刑法第62條前段規定減輕其刑。

㈢爰以行為人之責任為基礎，審酌被告前無犯罪前科，法院前案紀錄表1份在卷可稽（見本院卷第13頁），素行良好，被告騎乘A車參與道路交通，本應小心謹慎以維自身及他人之安全，卻疏未履行上開法定防止義務，漠視其他用路人之人

身安全及財產法益，所為不僅致告訴人受有本案重傷害，亦同時造成交通往來之潛在危險，實屬不該，應予非難，另衡以被告犯後於偵查中否認犯行，於本院審理時幡然悔悟坦承犯行，然因與告訴人就賠償金額有爭執，而未與告訴人達成和（調）解，賠償告訴人之損失，但已給付新臺幣13萬元予告訴人之犯後態度，並考量被告於本件事故之過失程度、告訴人所受之損害，暨被告自述之教育程度、從業及家庭經濟生活狀況（見本院卷第354、377至417頁），告訴代理人就量刑表示之意見（見本院卷第355頁）等一切情狀，量處如主文所示之刑。

據上論斷，應依刑事訴訟法第299條第1項前段，判決如主文。

本案經檢察官陳信郎提起公訴，檢察官宋恭良到庭執行職務。

中　　華　　民　　國　　114　　年　　12　　月　　31　　日

刑事第十九庭　法　官　楊欣怡

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；其未敘述上訴之理由者，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」。

告訴人或被害人如不服判決，應備理由具狀向檢察官請求上訴，上訴期間之計算，以檢察官收受判決正本之日起算。

書記官　吳詩琳

中　　華　　民　　國　　114　　年　　12　　月　　31　　日

附錄論罪科刑法條：

中華民國刑法第284條

因過失傷害人者，處1年以下有期徒刑、拘役或10萬元以下罰金；致重傷者，處3年以下有期徒刑、拘役或30萬元以下罰金。

附件：

㈠中山醫學大學附設醫院113年11月16日診斷證明書（他字卷第17頁）。

㈡告訴人江惠馨於亞急性呼吸照護病房之照片（他字卷第19至21頁）。
㈢中山醫學大學附設醫院114年1月2日診斷證明書（他字卷第23頁）。
㈣中山醫學大學附設醫院114年1月15日診斷證明書影本（他字卷第45頁）。
㈤新太平澄清醫院114年2月5日診斷證明書影本（他字卷第47頁）。
㈥中山醫學大學附設醫院中興分院114年3月3日診斷證明書影本（他字卷第49頁）。
㈦中山醫學大學附設醫院114年3月31日診斷證明書影本（他字卷第51頁）。
㈧中山醫學大學附設醫院114年8月8日中山醫大附醫法務字第1140008639號函（他字卷第107頁）暨檢附江惠馨之診斷證明書影本、病歷光碟（他字卷第109至137頁、置放他字卷光碟片存放袋）。
㈨員警職務報告（114年3月18日）（發查卷第27頁）。
㈩臺中市政府警察局第一分局道路交通事故現場圖（發查卷第35頁）。
㈠道路交通事故調查報告表（一）、（二）（發查卷第37至39頁）。
㈡臺中市政府警察局交通事故補充資料表（發查卷第51頁）。
㈢車輛查詢清單報表：
1.車號000-0000號普通重型機車（發查卷第55頁）。
2.車號000-0000號普通重型機車（發查卷第57頁）。
㈣被告證號查詢機車駕籍資料（發查卷第59頁）。
㈤現場及車損照片（發查卷第63至83頁）。
㈥路口監視器畫面截圖（發查卷第87至99頁）。
㈦新太平澄清醫院114年5月26日診斷證明書（偵字卷第21頁）。
㈧霧峰澄清醫院114年6月20日診斷證明書（偵字卷第23頁）。
㈨烏日澄清醫院114年7月18日診斷證明書（偵字卷第25頁）。

㈢霧峰澄清醫院114年8月14日診斷證明書（偵字卷第27頁）。