臺灣高等法院臺中分院刑事判決

113年度交上訴字第97號

上　訴　人
即　被　告　李冰中
000000000000000000
000000000000000000
000000000000000000

選任辯護人　陳盈光律師
　　柯忠佑律師

上列上訴人即被告因過失致死案件，不服臺灣彰化地方法院113年度交訴字第49號中華民國113年6月26日第一審判決（起訴案號：臺灣彰化地方檢察署112年度調院偵續字第2號），提起上訴，本院判決如下：

主　文

原判決撤銷。

李冰中犯過失致死罪，處有期徒刑陸月，如易科罰金，以新臺幣壹仟元折算壹日。

犯罪事實

一、李冰中於民國111年3月25日16時許，駕駛車牌號碼000-00號營業大貨曳引車（後方拖曳00-00營業全拖車，總車長20.7公尺，下稱曳引車），沿彰化縣和美鎮新中路由北往南方向行駛，承載塑膠粒子欲返回彰化縣彰化市之公司，於同日16時14分許，途經彰化縣○○鎮○○路000號前，適林佳君騎乘腳踏車於前方，李冰中已見及右前方道路邊線外側之路肩，因有樹叢而中斷，原行駛路肩之車輛可能會駛入車道，且知駕駛人超車時應與同向車輛保持適當間隔，並應注意兩車並行之間隔，隨時採取必要之安全措施，而依當時客觀情況，並無不能注意之情事，其竟疏未注意，駕駛曳引車以時速19.51公里由後接近同向時速12.58公里之林佳君所騎乘腳踏車，林佳君將腳踏車騎出原騎行之車道，在旁邊之路肩騎行，李冰中可預見若林佳君騎至該路肩上之樹叢，如未暫停

路肩上而繼續行駛，必然會向左重回車道且與曳引車發生碰撞，仍貿然超車前行，而林佳君亦有可選擇暫停路肩以迴避雙方發生碰撞之疏失，仍騎行腳踏車向左重回車道，嗣李冰中於超車過程中，不慎以曳引車母車右側車身擦撞林佳君之腳踏車左側車身，致林佳君人車倒地後遭曳引車子車右前車輪輾壓，受有顱顏胸腹挫輾壓之傷害，因出血性休克不治而當場死亡。

二、案經林佳君之父林南宏委由黃建閔律師告訴及彰化縣警察局和美分局報請臺灣彰化地方檢察署檢察官相驗後簽分偵查起訴。

理　由

一、證據能力部分：

㈠被告以外之人於審判外之陳述，雖不符刑事訴訟法第159條之1至第159條之4之規定，而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，知有刑事訴訟法第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條之5定有明文。經查，檢察官、上訴人即被告李冰中（下稱被告）及其選任辯護人對本院下述所引用之證據，均表示沒有意見，同意有證據能力（見本院卷第398至403頁），本院審酌該等證據之取得過程並無不當，且無證明力明顯過低之瑕疵，復與本案待證事實間具有相當之關聯性，以之為本案證據尚無不當，認得為本案之證據，是依刑事訴訟法第159條之5之規定，均有證據能力。

㈡關於本判決以下所引用之非供述證據，與本案待證事實均具有關連性，亦無證據證明係實施刑事訴訟程序之公務員因違背法定程序或以不法方式所取得，當有證據能力，復經本院審理時，提示並告以要旨，使當事人充分表示意見，自得為證據使用。

二、認定犯罪事實所憑之理由及證據：

訊據被告固對於其有於前開時、地，被害人林佳君原騎乘腳踏車在其前方，其駕駛本案曳引車靠近後，被害人之腳踏車改行駛至邊線外側路肩，於超車過程中，曳引車母車右側車身與被害人之腳踏車左側車身發生擦撞，致被害人人車倒地後遭曳引車子車右前車輪輾壓，受有顱顏胸腹挫輾壓之傷害，因出血性休克不治而當場死亡之事實坦承不諱，但矢口否認其有過失之行為，其之辯解及其選任辯護人之辯護意旨略稱：被害人腳踏車騎行速度約為時速12.58公里，併行時被告已逐漸放慢車速至時速18公里，顯然被告為求安全超車已放慢行車速度且偏向雙黃虛線，而被害人亦騎行至道路標線外，被告與被害人之併行間隔已有75至80公分左右，符合超車時法規要求之半公尺間距，而後被害人行駛過程中，發現前方有樹叢，返回道路邊線內，此時被告已無法再往雙黃虛線偏移（如果再偏移所造成之慣性，亦極有機會將被害人撞飛），僅能慢速前行，惟此時被告與被害人之行車間隔仍有50公分左右，故尚不能稱被告有未保持安全間隔之行為等語。惟查：

㈠就上揭被告不爭執之客觀事實，業據被告於原審及本院審理中坦承不諱（見原審卷第127頁；本院卷第407至408頁），核與證人即告訴人林南宏於警詢及相驗時證述（見相卷第35至37、95頁）相符，並有彰化縣警察局和美分局處理相驗案件初步調查報告暨報驗書、道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表㈠、㈡-1、現場及車損照片、監視器及行車紀錄器影像翻拍照片、被告車輛過磅照片及秤量單、被告駕駛車輛行照、被告駕駛車輛車速紀錄儀紙、110報案紀錄單、被告駕駛執照、相驗筆錄、相驗屍體證明書、檢驗報告書、相驗照片（見相卷第13、43、45、47、51至59、61至71、73、75、77、79、83、89、93、103、105至115、119頁）、原審勘驗筆錄及監視器畫面擷圖（見原審卷第66至69、75至101頁）在卷可按，此部分之事實足可認定。

㈡本案前經多次送請鑑定被告是否應負過失責任，先將各次鑑

定之結果分述如下：

1.交通部公路總局臺中區監理所111年9月20日彰鑑字第1110206082號函所附鑑定意見書（見調偵卷第15至18頁，下稱臺中區監理所鑑定意見）認定：被害人駕駛腳踏自行車，駛出路面邊線再往左偏向行駛時，未注意同向左側車輛行駛動態及並行之安全間隔，為肇事原因；被告駕駛營業全聯結車，無肇事因素等語。

2.交通部公路總局111年11月2日路覆字第1110118129號所附覆議意見書（見調偵卷第25至26頁，下稱公路總局覆議意見），就雙方之過失責任認定同前，另補充說明：依據監視器畫面時間16：13：10顯示，被害人腳踏車沿新中路由北往南方向行駛並右偏駛出路外，此時被告曳引車係行駛於被害人腳踏車左後方之車道內（尚未超越被害人腳踏車）…，若兩車行駛動線不變，將不會產生衝突點，惟被害人腳踏車往左偏行進入車道（被告曳引車已位於被害人腳踏車左側），致兩車安全間隔不足，發生碰撞，顯有疏失；另被告曳引車遵行車道直行，行經肇事地突遇路外之被害人腳踏車往左偏行，措手不及，難以防範語。

3.成大研究發展基金會113年2月29日成大研基建字第1130000351號函檢附之鑑定報告書（見偵續2卷第51至175頁，下稱成大鑑定報告）認為：被告曳引車以38.6公里/小時的速度由後接近速度為12.58公里/小時的被害人腳踏車，將被害人腳踏車逼出非屬於車輛行駛道路邊線外側路肩行駛，而以被告曳引車的駕駛高度可以看到路肩長度不足，被害人腳踏車如果沒有暫停在路肩上而繼續向前行駛，必然會向左重回車道，而與所駕駛曳引車發生衝突，職業駕駛人被告沒有考慮到所駕駛道路環境的限制，而硬將被害人腳踏車逼出非屬於車輛行駛的道路邊線外側路肩行駛，為肇事主因；被害人像絕大多數人一樣，沒有能力判斷被告曳引車右側車身距離道路邊線的寬度，是否容得下腳踏車是否能夠在其中安全騎乘，這是人類視力判斷的侷限，被害人也沒有能力得知被告

曳引車長度；然而被害人騎乘腳踏車仍可以選擇在路肩上暫停，而不必太相信自己的判斷，果不其然，被害人判斷錯誤，所騎乘腳踏車沒有辦法與被告曳引車併行，屬於可以保守迴避，而未選擇保守迴避的行為，為肇事次因等語。

4.逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心針對本案鑑定結果認為：被告駕駛之曳引車於畫面時間16：13：41～16：13：45行經分向限制線路段之平均車速約為21.96公里/小時，行駛於被害人腳踏車後方，後於畫面時間16：13：45～16：13：47行經第1段行車分向限制線路段之平均車速約為19.51公里/小時，行駛於被害人腳踏車後方，被害人腳踏車後於畫面時間16：13：47時往右偏向通過路面邊線進入路肩範圍，被告曳引車於畫面時間16：13：47～16：13：48行經第2段行車分向限制線路段之平均車速約為25.78公里/小時/等語，並認為：被害人駕駛腳踏自行車，往右偏向駛出路面邊線於先，再往左偏向進入車道時，未注意於其同向左側車道內行駛之車輛動態，並與其保持並行之間隔致生事故，為肇事原因；被告駕駛曳引車，無肇事因素等情，有逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心115月1月13日行車事故鑑定報告書1份在卷可稽（見本院卷第209至297頁，下稱逢甲鑑定報告）。

㈢本院綜合上開鑑定意見及卷內證據，認定如下：

1.成大鑑定報告認定被告駕駛之曳引車，接近被害人腳踏車時之車速為38.6公里/小時，而逢甲鑑定報告則依據被告曳引車之前鏡頭、右鏡頭之行車紀錄器影像，及附近民宅監視器影像之重要時間點彙整成表格，並引用公式計算被告曳引車之車速，認為當時被告曳引車之車速為19.51公里/小時（見本院卷第231至237頁）。兩份鑑定報告之差異之處，在於逢甲鑑定報告有將「GPS顯示之車速會有更新延滯之時間」列入考慮，此從被告曳引車於畫面時間16：13：50開始煞車至煞停時，GPS顯示之車速，卻由19.4公里/小時上升至22.2公里/小時，煞停後1秒，GPS顯示之車速上升至23.8公里/小時

乙節，即可得知。故由上情應認逢甲鑑定報告所計算被告曳引車接近被害人腳踏車時之車速為可採。

2.被告之曳引車於接近於被害人腳踏車後方時，平均車速雖從約為21.96公里/小時減速為為19.51公里/小時，待被害人腳踏車往右偏向通過路面邊線進入路肩範圍時，始加速往前。然汽車行駛時，駕駛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全措施，道路交通安全規則第93條第3項定有明文；又汽車駕駛人超車時，未保持適當之間隔，即屬違反道路交通管理處罰條例第47條第1項第3款之規定。依前述之民宅監視器影像翻拍照車顯示（見本院卷第277至287頁），被告曳引車接近被害人腳踏車時之不遠右前方，在路肩有一處樹叢阻斷被害人腳踏車之行進，被告於原審準備程序時供承：我有注意前方沒有路肩，所以有往左行駛等語（見原審卷第65頁），而依被告曳引車的駕駛座高度及路肩樹叢位在右前方不遠處，被告之上開供述足可採信。再依道路交通事故現場圖示，同案案發之新中路北往南車道寬3.4公尺（見相卷第43頁），被告所駕駛曳引車之總車長為20.7公尺、車寬2.5公尺，被害人腳踏車後車輪距離道路邊線約80公分（0.8公尺），兩車間距僅有0.1公尺（計算式：3.4-2.5-0.8=0.1），所以被告曳引車右側車身，無法與被害人腳踏車左側車身保持最少50公分的距離，超車時即無與同向車輛保持適當間隔。被告身為職業駕駛人，熟悉其所駕駛曳引車之總車長、車寬，在本案案發道路為雙向單線道，且知悉右前方不遠處有樹叢阻斷路肩，則其駕車超越被害人腳踏車，在兩車行經樹叢時，被告曳引車之車身仍無法完全通過樹叢阻斷的路肩區域，被害人腳踏車極有可能騎回原騎行之道路，兩車併排即無法維持適當的間隔，此時被告之曳引車應考慮到所駕駛車輛及道路環境的限制，繼續減速慢行，待被害人腳踏車行駛過路肩樹叢，再騎行至路肩時，而能與之保持適當距離，或者待對向車道無來車，而於分向線虛線時，保持安全的適當間隔，再進行超車，但被告卻未盡上開

注意義務，而逕行超車，並造成被害人死亡之結果，是被害人之死亡與被告之過失行為間有相當因果關係，被告應負過失致死之責任。

3.依據道路交通安全規則第124條第3項第1款規定：「應在劃設之慢車道上靠右順序行駛，在未劃設慢車道之道路，應靠右側路邊行駛。但公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關對行駛地區、路線或時間有特別規定者，應依其規定。」被告駕駛曳引車減速後逐漸接近被害人腳踏車，後車駛出路面邊線靠右側路邊行駛，應合於上開安全規則之規定，但被害人腳踏車在遇前方路肩無法通行時（已無路肩可供通行），疏未注意讓車道內行駛之被告之曳引車先行通過，即往左偏向進入車道，致發生碰撞肇事，對於死亡結果之發生亦應負責。又刑法上之過失犯，祇須危害之發生，與行為人之過失行為，具有相當因果關係，即能成立，縱行為人之過失，與告訴人本身之過失，併合而為危害發生之原因時，仍不能阻卻其犯罪責任。是被害人雖同有過失，惟本案交通事故既係因被告上開過失行為所併合肇致，縱認被害人與有過失，此僅係民事賠償過失相抵之問題，並無礙於被告過失傷害罪責之成立，尚不得因此而解免被告之罪責。

4.綜上，臺中區監理所鑑定意見、公路總局覆議意見，忽略本案被告與被害人原係行駛於該唯一車道，嗣被告因欲超車而靠近被害人，並始終近距離行駛於被害人身後，被害人右偏騎上路肩欲讓被告先行，被告為欲行超車之後車，自應注意到所駕駛車輛及道路環境的限制，在右前方路肩縮減時，如欲超越前車時，仍應保持必要之安全間隔，則該鑑定意見及覆議意見僅著重於被告與被害人發生碰撞之瞬間，而忽略車禍發生前後之一連串因果歷程，自難憑採。而逢甲鑑定報告有關被告曳引車接近被害人車輛時之車速計算，考量「GPS顯示之車速會有更新延滯之時間」因素，雖屬正確，但仍與前2份鑑定意見相同，未考量到被告所駕駛車輛及道路環境之限制，而忽略車禍發生前後之一連串因果歷程，亦有疏

漏。且該3份鑑定意見或報告，似均有要求被超車之被害人應自行保持適當之間隔，而忽略超車之被告應盡之注意義務，本院因而無法採納其結論。至於成大鑑定報告雖認定被告應負過失之責，但其認定被告接近被害人之車速有誤，有如前述，且將被告違反之注意義務認為是被告將被害人腳踏車逼出非屬於車輛行駛的道路邊線外側路肩行駛，為肇事主因，而與本院認定被告違反之注意義務為「超車未與同向車輛保持適當間隔，且應注意兩車並行之間隔，隨時採取必要之安全措施」不同，亦有不當。

㈣綜上所述，本案事證明確，被告過失致死之犯行堪以認定，應依法論科

三、論罪科刑：

㈠核被告所為，係犯刑法第276條過失致死罪。

㈡刑之減輕：

1.被告肇事後，犯罪未被發現前，主動向員警報警並陳明係其駕車肇事而受裁判，業據被告供承在卷，並有110報案紀錄單可查（見相卷第83頁），本院審酌被告雖否認犯行，惟此部分乃被告訴訟防禦權之行使，不影響其主動向員警報警並陳明係其駕車肇事，使肇事責任得以釐清及發現真實，合於自首要件，依刑法第62條前段規定，減輕其刑。

2.被告之選任辯護人雖為被告主張請依刑法第59條規定減輕其刑等語。惟刑法第59條規定「犯罪之情狀顯可憫恕，認科以最低度刑仍嫌過重者，得酌量減輕其刑」，所謂「犯罪之情狀顯可憫恕」，自係指裁判者審酌第57條各款所列事項以及其他一切與犯罪有關之情狀之結果，認其犯罪足堪憫恕者而言（即犯罪另有其特殊之原因與環境等等），即必於審酌一切之犯罪情狀，在客觀上顯然足以引起一般同情，認為縱予宣告法定最低刑度猶嫌過重者，始有其適用。而被告所犯之過失致死罪最低刑度為罰金刑，且依據被告本案駕駛車輛違犯之過失情節、造成之實害結果觀之，被告本案犯行並無犯罪情狀顯可憫恕之情，自無適用刑法第59條規定之餘地。

㈢撤銷改判之理由：

1.原審以被告犯罪事證明確，予以論罪科刑，固非無見。惟原審係依據成大鑑定報告，認定被告應負過失致死之責；然該鑑定報告係認被告將被害人腳踏車逼出非屬於車輛行駛的道路邊線外側路肩行駛，為肇事主因；而原審犯罪事實認定被告應盡之注意義務為「駕駛人超車時應與同向車輛保持適當間隔，且應注意兩車並行之間隔，隨時採取必要之安全措施」，而與上開鑑定報告不同，原審未就此注意義務之違反，敘明其得心證理由，有事實與理由矛盾，併有理由不備之違誤。又原判決犯罪事實欄，認定被告駕駛曳引車以時速38.6公里由後接近同向時速12.58公里之被害人所騎乘之腳踏車，將被害人之腳踏車逼出非屬於車輛行駛道路邊線外側路肩等情，就被告之時速及將被害人逼出非屬於車輛行駛道路邊線外側路肩部分，均與卷內事證及相關法則不符，業經本院說明如前，是原判決未能詳查事證，認定被告過失情節過重，以致對被告之科刑過重，其認事及科刑均有違誤。從而，被告上訴否認有過失責任，雖無理由，但其提起上訴請求從輕量刑，非無理由；原審判決既有上開瑕疵，自應由本院將原判決予以撤銷改判。

2.本院審酌被告駕駛曳引車未注意超車安全距離及兩車併行間隔，致其車輛與被害人騎乘之腳踏車發生擦撞，被害人因此傷重不治死亡，致被害人家屬遭受重大悲痛，所生損害程度重大；被告犯後雖於原審審理中坦承犯行，但於本院審理則否認有犯罪故意，且始終均未能與告訴人和解，告訴代理人表示：本件歷經多次調解，調解時被告僅說無法賠償，於本案經再議發回時，被告才說願意賠償新臺幣（下同）10萬元，於排定之調解結束後，被告只說要等刑事程序結束，被告態度相當冷酷，被告不僅有過失，還有超載的情形，被告犯後態度很差，請求從重量刑等語（見原審卷第128頁；本院卷第408頁）；兼衡本案被害人亦與有過失，被告自述國中畢業之智識程度，目前無業，之前從事司機工作，有跑車

才有薪水，並非月薪制，月收入平均約3、4萬元，未婚，有一個3歲之小孩需撫養，有銀行信用貸款約2、30萬元，患有嚴重心肌炎需固定回診及服藥，每2、3個月須要入院治療約10日左右，除擔任司機以外難以勝任其他工作，不能太過於勞累之生活狀況，並有中山醫學大學附設醫院診斷證明書可參（見原審卷第129至130頁；本院卷第405、411至419頁），及本院認定被告之過失責任較原審為輕等一切情狀，量處如主文第2項所示之刑，並諭知如易科罰金之折算標準，以示懲儆。

3.被告之選任辯護人雖以：縱認被告應課予刑責，惟本案結果之發生實屬不可避免，而被告歷經長期訟爭之煎熬，已獲取足夠教訓，相信對後續之道路行駛會更加小心注意，且被告素行良好，並無前科紀錄，請依刑法第74條規定宣告緩刑等語。惟本院審酌被告過失行為造成一條寶貴生命之損失，且未能達成調解之情雖不能完全歸責於被告，然告訴人並無原諒被告行為之意，犯罪所生危害並未修補，參以到庭之告訴代理人表示請從重量刑等語，為使被告能確實省思其行為對於他人生命法益所造成之侵害，本院認無暫不執行刑罰為適當之情形，自不宜宣告緩刑，併予敘明

據上論斷，應依刑事訴訟法第369條第1項前段、第364條、第299條第1項前段，判決如主文。

本案經檢察官傅克強提起公訴，檢察官林思蘋、蔣志祥、林弘政到庭執行職務。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　4　　月　　22　　日

刑事第十一庭　審判長法　官　張　意　聰

法　官　蘇　品　樺

法　官　周　瑞　芬

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，其未敘述上訴理由者，並得於提起上訴後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」。

書記官　華　鵲　云

中　　華　　民　　國　　115　　年　　4　　月　　22　　日

附錄本案論罪科刑法條

中華民國刑法第276條：

因過失致人於死者，處5年以下有期徒刑、拘役或50萬元以下罰金。