

01 臺灣高等法院臺南分院刑事判決

02 113年度交上易字第606號

03 上訴人 臺灣雲林地方檢察署檢察官
04 被告 劉人瑋

05 0000000000000000
06 0000000000000000
07 0000000000000000
08 0000000000000000
09 選任辯護人 林咏芬律師

10 上列上訴人因被告過失傷害案件，不服臺灣雲林地方法院111年
11 度交易字第29號中華民國113年8月30日第一審判決（起訴案號：
12 臺灣雲林地方檢察署111年度調偵字第7號），提起上訴，本院判
13 決如下：

14 主文

15 上訴駁回。

16 理由

17 一、本案經本院審理結果，認原審對被告劉人瑋為無罪之諭知，
18 核無不當，應予維持，並引用第一審判決書之記載(如附
19 件)。

20 二、檢察官上訴意旨略以：

21 (一)、本案依原審之認定及雲林縣政府之回函，事故發生地點之縣
22 道158線往斗南方向之速限為每小時60公里，而依交通部公
23 路總局嘉義區監理所嘉雲區車輛行車事故鑑定委員會之鑑定
24 意見、交通部公路總局行車事故鑑定覆議會之覆議意見、逢
25 甲大學車輛行車事故鑑定研究中心鑑定結果，均認定於本案
26 事故發生當下，被告為超速行駛，而具體之時速依逢甲大學
27 之鑑定報告計算結果，為每小時77.54公里，故被告於本案
28 中確有違規超速行駛之行為。

29 (二)、原審雖以逢甲大學之補充鑑定意見，認為被告於本案事故發
30 生當下，不論依限速每小時60公里行駛抑或實際上所駕駛之
31 每小時77.54公里，均會因反應時間及煞車距離不足而與告

訴人發生撞擊，據以認為被告對本案事故客觀難以預見。然細譯逢甲大學之鑑定報告內容及原審判決內容，對於反應時間及煞車距離之計算，均將前提事實建立在被告是在原審卷內「圖16」或「圖17」（即原審卷第251頁、第253頁）的位置看見告訴人後，開始計算反應時間及煞車距離，然此距離是在被告超速行駛後，始在「圖16」或「圖17」之時間，出現在「圖16」或「圖17」之位置，如若被告於其車輛行駛過程中，全程依限速行駛，則在本案告訴人左轉當下，被告與告訴人之距離，必然會較「圖16」或「圖17」為遠，反應時間及煞車距離亦會隨之拉長，此一疑問於原審第1次準備程序時，即經檢察官提出，然於後續審理中均未針對此問題進行計算、調查，致原審實際上未能毫無疑問地確認被告之超速駕駛行為，對於本案交通事故之發生完全無影響而不具有因果關係，故原審顯然是在未盡調查的情況下作成判決，因此所為之無罪論知容有未洽。

(三)、縱依現有事證觀之，被告於原審卷附「圖16」或「圖17」之位置看見告訴人欲左轉，且已經有左轉之具體行為，則被告明知其因超速駕駛而煞車不及，即應採取更積極之閃避行為，以降低損害或避免損害發生，然被告僅於到達停止線附近時略向右偏，而告訴人亦往被告右側移動，是被告所為顯然非屬有效之閃避行為，據此，則本案因被告自身之超速行為導致其行經本案路口時未能及時煞車閃避告訴人之機車，且在事故發生當下，未採取有效之防免行為降低事故發生可能，顯然有過失，且該過失與事故之發生具有相當因果關係，交通部公路總局行車事故鑑定覆議會之意見、逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心鑑定結果亦均為相同之認定。

(四)、綜上，倘被告依速行車並依規定於行經路口時減速通過，於本案事故發生前，被告與告訴人間之距離，或可讓被告有足夠反應時間及煞車距離以避免危險之發生，甚或雙方根本不會在本案事故路口相遇而生可能發生交通事故之情形。是被告超速駕車之行為，致其未能及時煞車，閃避不及而發生本

案事故，為肇事之原因殆可認定。原審法院未盡調查之能事，建立錯誤之鑑定前提，忽略被告如依速行駛，與告訴人間之煞車距離及反應時間均可能發生變化，而僅依卷內監視器影像之畫面進行鑑定，而認被告無預見可能，所為之事實認定，不無再行審酌之空間。原判決認事用法尚嫌未洽，請將原判決撤銷，更為適當合法之判決。

三、駁回上訴之理由：

(一)、依卷附雲林縣政府112年9月6日府工運二字第1120562264號函、雲林縣政府112年11月22日府工運二字第1120579583號函文所載，可知案發地點最高速限為每小時60公里，按道路交通安全規則第93條第1項第1款規定，被告案發當時行經案發地點，行車速度應依速限標誌或標線之規定，不得超過每小時60公里甚明。而被告於警詢時自陳其於案發時，行經案發地點車速約每小時70公里(見警卷第103至109頁)。參以交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會依卷附監視器影像顯示被告車輛行駛時間與行駛距離，計算被告通過行人穿越道之平均車速約為每小時66至80公里(見原審卷第147至148頁)；逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心就本件交通事故進行鑑定，依卷附監視器檔案顯示被告車輛前車頭處約略位於路中分隔島附近處至被告車輛前車頭約略位於其對向車道之車道實線近入口之遠端處(即原審卷第251至255頁圖16至圖18處)，以GoogleEarth圖資服務進行測量，約為16.37公尺(見原審卷第291頁圖36)，被告車輛行進花費時間約為0.76秒，計算結果認被告案發前平均車速約為每小時77.54公里等情，堪認被告案發時行經案發地點行車速度每小時至少70公里以上，確實有超越案發地點最高時速限制之情形無訛，有違反上開道路交通安全規則之情事。

(二)、而被告超速行為，是否對於本件車禍發生具有過失一節，觀諸刑法第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)。從而，本案被告是否確有過失傷害之犯行，應視被告駕車行經肇事地點時，是否確有公訴意旨所指違反注意義務，且如未違反其注意義務，是否客觀上能預見並避免結果發生之可能。被告在本案事故發生前如上所述確有超速駕駛違規行為而有違反注意義務之情事，惟被告與告訴人分別行駛在對向車道，本案事故路段為雙向雙線道路，且道路中央設有分隔島，事故發生之交岔路口，設有機車兩段左轉標誌之行車管制標誌，告訴人行向線道之快車道禁行機車，告訴人機車行經案發地點交岔路口，遇有左轉，原應依標誌規定進行兩段式左轉，不得逕行跨越快車道左轉，有道路交通事故現場圖及現場照片在卷可參，是案發路段行駛於該道路之用路人，皆可信賴其他參與道路使用者，理應會按交通規則行駛於該道路，被告亦應會信賴告訴人將依規定進行兩段式左轉，是告訴人若未違反規定逕行左轉侵入被告車道，被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駛之告訴人造成法益之具體侵害。本件係因告訴人違規左轉，發生被告事先所未預見之風險，被告對於此突發之交通狀況，依上開說明必須有迴避結果發生之可能性，而因其超速行為致無法迴避結果之發生，則其超速行為方與本件事故發生肇致告訴人傷害之結果間具有相當因果關係，而非一有超速行為，即可推定被告之駕駛行為與本件告訴人傷害結果間具有相當因果關因而有過失甚明。偵查及原審審理時多次將本案送請鑑定機關鑑定被告超速行為在本件車禍事故發生是否具有肇事因素即過失，其中嘉雲區車輛行車事故鑑定會認定被告並無肇事因素；交通部公路總局車輛行車事

故鑑定覆議會則認被告因超速行駛且未充分注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施，而為肇事次因；另逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心初次鑑定結果亦認被告若未超速行駛自圖16位置處駛至碰撞點約2.033或1.694秒，對比其案發時平均速度時速77.64公里之情況，約僅行駛1.52秒，確實有降低駛至發生碰撞之秒數，其超速行駛行為對本案事故發生之進程有所貢獻，有因果關係，上開機關鑑定之結果有不同結論。觀諸逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心之鑑定過程，仔細計算被告未超速行駛與超速行駛間，自鑑定人員判斷被告可注意到告訴人之圖16或圖17地點，行駛至事故地點所需時間若干，但此僅辨明被告之超速行為縮短被告車輛與告訴人車輛之碰撞時間問題，並未回答被告是否因超速行駛而於出現原本未預見之告訴人違規行為發生時，無法有效迴避碰撞致告訴人傷害結果之發生，若被告案發時未有超速行為，則可避免本件碰撞事故發生之疑問。故原審法院就此再請逢甲大學車輛行車事故鑑定中心補充鑑定，經該機關針對被告車輛以最高速限每小時60公里速度行駛時，整體事故歷時(即計算反應時間與煞車時間)約為1.447至1.964秒；以案發時推估平均速度時速77.54公里行駛時，被告於圖16或圖17即注意到告訴人機車前次鑑定認定兩車碰撞歷程時間約1.12秒至1.52秒(詳細計算過程如附件原判決所載)，兩者相較被告於案發時若以最高速限時速60公里速度遵守法令規定駕駛，仍無法因告訴人突發違規狀況而於兩車碰撞前煞車停止之可能性較高。原審踐行證據調查程序後，本諸合理性自由裁量所為證據評價之判斷，既未違反經驗或論理法則，即難遽指為違法不當。

(三)、檢察官上訴意旨雖謂逢甲大學補充鑑定報告之前提事實建立在被告於圖16或17位置看見告訴人後開始反應並採取煞車行為，而計算被告之反應時間，但被告若於案發當時全程行駛車速均未超過當地速限，被告於告訴人違規左轉時，2人間距離必定較被告超速行駛時遠，反應時間亦必定較超速時為

長，更能採取其他積極閃避行為，甚或雙方根本不會在案發地點相遇，原判決於審理時就此部分並未進行調查審理，認定被告超速行為與本案事故發生不具因果關係，容有未洽云云。然案發當時被告超速行駛已是既成事實，本案探究被告行為與本案車禍事故發生有無相當因果關係，僅能以被告依其當時速度行駛至案發交岔路口，發生告訴人違規左轉侵入其車道狀況時，被告迴避結果發生之可能性，與假設被告當時未超速行駛，其迴避結果可能性二者相互比較，無法以被告若未超速行駛案發當時根本不會與告訴人相遇或案發當天被告若不行駛該條路線即不會與告訴人發生車禍等條件說之因果關係作為判斷基準，蓋倘檢察官上訴理由所稱「被告若不超速行駛，雙方根本不會在本案事故路口相遇而發生交通事故之可能」，亦可替換為「被告若不僅以當時時速77公里左右超速行駛，而是以高於當時時速甚至達時速100公里以上速度超速行駛，早已通過案發路口，雙方即不會在案發交岔路口相遇，本件事故亦不可能發生」之荒謬推論，由此可見檢察官之說法明顯不可採。再者，無論被告有無超速行駛，在案發當時被告以超過該路段速限或以速限內速度經過圖16或17時，是其行經該地點最有可能發現告訴人進行違規左轉行為之位置，因此逢甲大學補充鑑定如上所述，以案發當時監視器錄影畫面，認定被告可能看見告訴人違規行為而採取迴避車禍事故發生之可能位置為圖16或17，計算被告案發當時超速之反應時間與煞車時間，及假設被告若以最高速限行駛時，在同樣位置看見告訴人違規左轉行為時之反應時間與採取迴避結果之煞車時間若干，比較二者所需時間後，發現被告若未有超速行為，在案發當時以當地速限每小時60公里速度行駛，仍存有無法有效迴避結果發生之可能性，原審亦據此認定被告超速行為與本案車禍事故發生並無相當因果關係，而非如檢察官上訴理由所指未就被告案發當時不超速行駛，因反應時間與煞車距離會拉長，本案車禍事故是否仍會發生之問題進行調查。此外，被告於案發當時遇告訴人

違規左轉，最有效之迴避結果發生行為，當是及時煞停避免與告訴人機車碰撞，交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會所認定之採取必要安全措施，亦是在計算駕駛人發現事故即將發生時之反應時間(含觸發、感知、判斷、鬆開油門、煞車、開始有效煞車)之時間與車輛阻力係數，計算總反應煞停距離，有交通部公路總局111年8月3日路覆字第1110082503號函存卷可參，另逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心112年5月4日行車事故鑑定報告書及113年6月20日逢建字第130013583號函與所附行車事故案件補充說明書，亦以反應距離與煞車距離計算各種情況下之反應時間，足見遇有即將發生交通事故時法規所指必要之安全措施是及時煞停，此亦係道路交通安全規則對於各路段進行時速限制之初衷，故檢察官上訴理由主張被告若未超速，可於案發時採取其他更積極之閃避行為，難認可採。

(四)、公訴人所舉各項事證，尚無法說服本院形成被告有公訴意旨所指過失傷害犯嫌之確信，自應對被告為無罪判決之諭知，以免冤抑。從而，公訴人所舉之證據，既不足以使本院就公訴意旨所指被告有過失傷害犯行，獲得有罪之心證，亦未達「通常一般之人均不致有所懷疑，而得確信其為真實之程度」，原審對被告為無罪之諭知，認事用法，並無不合。檢察官上訴意旨仍執前詞，指摘原判決此部分不當，其上訴為無理由，應予駁回。

四、依刑事訴訟法第368條，判決如主文。

本案經檢察官黃立宇提起公訴，檢察官林欣儀提起上訴，檢察官趙中岳到庭執行職務。

中　　華　　民　　國　　113　　年　　12　　月　　31　　日
　　　　　　刑事第一庭　　審判長法　　官　　張瑛宗
　　　　　　　　　　　　法　　官　　黃裕堯
　　　　　　　　　　　　法　　官　　李秋瑩

以上正本證明與原本無異。

不得上訴。

01 書記官 劉紀君

02 中 華 民 國 113 年 12 月 31 日

03 附件

04 臺灣雲林地方法院刑事判決

05 111年度交易字第29號

06 公訴人 臺灣雲林地方檢察署檢察官

07 被告 劉人瑋

08 選任辯護人 林咏芬律師

09 上列被告因過失傷害案件，經檢察官提起公訴（111年度調偵字
10 第7號），本院判決如下：

11 主 文

12 劉人瑋無罪。

13 理 由

14 一、公訴意旨略以：被告劉人瑋於民國110年4月28日7時59分
15 許，駕駛車牌號碼000-0000號自用小客車，沿雲林縣虎尾鎮
16 文科路由西往東方向行駛，行至雲林縣虎尾鎮文科路與林森
17 西路交岔路口（下稱本案路口）時，本應注意行車速度應依
18 速限標誌或標線之規定，並應注意車前狀況，隨時採取必要
19 之安全措施，而依當時天候晴、日間自然光線、柏油路面乾
20 燥、無缺陷、無障礙物且視距良好，無不能注意之情事，竟
21 疏未注意，貿然於速限時速60公里之路段，以時速約66至80
22 公里之速度通過本案路口，適告訴人李昀融騎乘車牌號碼00
23 0-0000號普通重型機車，沿雲林縣虎尾鎮文科路由東往西方
24 向行經本案路口，欲左轉彎時，原應注意其轉彎應依標誌或
25 標線之規定行駛，轉彎車應讓直行車先行，且禁止變換車道
26 線意指禁止行車變換車道，而依上開情況，亦無不能注意之
27 情事，亦疏未注意，貿然於設有慢機車兩段左轉標誌之行車
28 管制號誌交岔路口，由外側車道違規往左偏跨越禁止變換車
29 道線，逕行左轉，2車發生碰撞。告訴人因而受有臉部擦

傷、雙側創傷性氣胸及右側創傷性氣血胸、右大腿裂傷（4x3公分）、右側股骨幹閉鎖性骨折、雙側脛、腓骨閉鎖性骨折、肢體多處擦傷等傷害。因認被告涉有刑法第284條前段之過失傷害罪嫌等語。

二、按犯罪事實應依證據認定之，無證據不得認定犯罪事實；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2項、第301條第1項分別定有明文。又事實之認定，應憑證據，如未能發現相當證據，或證據不足以證明，自不能以推測或擬制之方法，作為裁判基礎；認定犯罪事實所憑之證據，雖不以直接證據為限，間接證據亦包括在內，然而無論直接或間接證據，其為訴訟上之證明，須於通常一般之人均不致有所懷疑，而得確信其為真實之程度者，始得據為有罪之認定，倘其證明尚未達到此一程度，而有合理之懷疑存在時，即無從為有罪之認定。此外，檢察官就被告犯罪事實，應負舉證責任，並指出證明之方法，刑事訴訟法第161條第1項定有明文。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。

四、訊據被告固坦承於110年4月28日7時59分許，駕駛車牌號碼000-0000號自用小客車，行經本案路口時，超速行駛，並與告訴人發生交通事故，告訴人受有臉部擦傷、雙側創傷性氣胸及右側創傷性氣血胸、右大腿裂傷（4x3公分）、右側股

01 骨幹閉鎖性骨折、雙側脛、腓骨閉鎖性骨折、肢體多處擦傷
02 等傷害之事實，惟否認有何過失傷害之犯行，辯稱：一般車
03 輛如果要左轉，應該會看有無直行車，在路口等待，才會左
04 轉，但告訴人沒有，當我看到告訴人時，他已經出現在我車
05 輛左前方，我當時踩煞車，無法讓車輛完全靜止等語（見本
06 院卷第55頁）。辯護人則以：本件依照逢甲大學車輛行車事
07 故鑑定研究中心補充鑑定之結果，顯示縱使被告遵守速限規
08 定行駛，仍無法避免碰撞，此在刑法評價上即是無因果關係，
09 無法科以被告刑責等語，為被告辯護（見本院卷第415
10 頁）。

11 五、經查：

12 (一)被告於110年4月28日7時59分許，駕駛車牌號碼000-0000號
13 自用小客車，沿雲林縣虎尾鎮文科路由西往東方向行駛，行
14 至本案路口時，告訴人騎乘車牌號碼000-0000號普通重型機
15 車，沿雲林縣虎尾鎮文科路由東往西方向行經本案路口，欲
16 左轉彎，原應注意其轉彎應依標誌或標線之規定行駛，轉彎
17 車應讓直行車先行，且禁止變換車道線意指禁止行車變換車
18 道，而當時並無不能注意之情事，告訴人疏未注意，貿然於
19 設有慢機車兩段左轉標誌之行車管制號誌交岔路口，由外側
20 車道違規往左偏跨越禁止變換車道線，逕行左轉，2車發生
21 碰撞。告訴人因而受有臉部擦傷、雙側創傷性氣胸及右側創
22 傷性氣血胸、右大腿裂傷（4x3公分）、右側股骨幹閉鎖性
23 骨折、雙側脛、腓骨閉鎖性骨折、肢體多處擦傷之傷害等
24 情，業據被告於警詢、偵訊、本院準備程序及審判程序均供
25 承在卷（見警卷第11至14頁、偵卷第21至27頁、本院卷第47
26 至60頁、第89至93頁、第123至127頁、第325至337頁、第42
27 5至426頁），核與證人即告訴人於警詢、偵訊、證人即本案
28 路口附近店家老闆黃志興之證述情節均大致相符（見警卷第
29 7至10頁、第15至17頁、偵卷第21至27頁），並有道路交通事故
30 現場圖（見警卷第59頁）、道路交通事故調查報告表
31 (一)、(二)（見警卷第61頁、第63頁）、天主教若瑟醫療財團法

人若瑟醫院醫字第1100806033號診斷證明書（見警卷第73頁）、證號查詢汽、機車駕駛人資料（見警卷第93頁、第97頁）、車號查詢汽、機車車籍資料（見警卷第95頁、第99頁）、本院勘驗筆錄暨擷圖照片、Google map衛星圖各1份（見本院卷第54至56頁、第61至71頁）、告訴人傷勢照片15張（見偵卷第49頁至第77頁）、現場照片26張（見警卷第21至45頁）、監視器畫面擷圖12張（見警卷第47至57頁）在卷可稽，是此部分事實，應堪認定。

(二)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號判決意旨參照)。從而，本件被告是否確有過失傷害之犯行，應審究被告駕車行經本案路口時，是否有違反注意義務之情形、其客觀上是否能預見並具避免結果發生之可能性，以及本件結果之發生與被告之行為間，有無相當因果關係。

(三)被告在本件交通事故發生時，有超速駕駛之違規行為：

1.本件事故路段，被告行向之速限為每小時60公里之認定按行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，行車時速不得超過50公里。但在設有快慢車道分隔線之慢車道，時速不得超過40公里，未劃設車道線、行車分向線或分向限制線之道路，時速不得超過30公里；最高速限標誌「限5」，用以告示車輛駕駛人前方道路最高行車時速之限制，不得超速。設於以標誌或標線規定最高速限路段起點及行車管制號誌路口遠端適當距離處；里程漫長之路段，其中途得視需要增設之。道路交通安全規則第93條第1項第1款、

01 道路交通標誌標線號誌設置規則第85條第1項分別定有明
02 文。查本件道路交通事故現場圖及道路交通事故調查報告表
03 (一)記載被告行向之速限為每小時50公里（見警卷第59、61
04 頁），就此認定，承辦警員表示：於米多力休閒農場招牌對
05 面及馬公支線橋處附近設有速限為每小時60公里之標誌，但
06 至本案路口間未設置其他最高速限標誌，且業已經過2個號
07 誌燈路口，故依道路交通安全規則第93條第1項第1款規定，
08 認定速限標準等語，有雲林縣警察局虎尾分局職務報告暨蒐
09 證照片1張存卷可查（見本院卷第103至105頁）。雲林縣政
10 府則表示：本案係由虎尾鎮埒內里文科路由馬光方向往斗南
11 方向，直行行駛至虎尾鎮埒內里林森路與文科路之路口，文科
12 路為縣道158線，縣道158線（馬公支線橋）往斗南方向設
13 有速限每小時60公里標誌，依道路交通標誌標線號誌設置規
14 規第85條第1項規定（函文誤引為道路交通標誌標線號誌設
15 置規則第86條第1項），速限標誌設為限速路段之起點，里
16 程漫長之路段，其中途得視實際需要增設之，故縣道158線
17 直行至林森路口速限皆為每小時60公里等語，有雲林縣政府
18 112年9月6日府工運二字第1120562264號函、雲林縣政府112
19 年11月22日府工運二字第1120579583號函各1份附卷可佐
20 （見本院卷第351、359頁）。依前開所述，可知縣道158線
21 往斗南方向，在馬公支線橋附近設有速限每小時60公里之標
22 誌，之後再經過2個號誌路口，可達本案路口，途中未再設
23 有其他速限標誌，是被告行向之本案路口速限即應依該速限
24 每小時60公里之標誌為認定，是在本案路口，被告行向之速
25 限應為每小時60公里乙節，堪以認定。本件道路交通事故現
26 場圖及道路交通事故調查報告表(一)之記載應有違誤，應予更
27 正。

28 2.被告駕駛車輛行經本案路口時，其時速之認定

29 (1)交通部公路總局嘉義區監理所嘉雲區車輛行車事故鑑定會依
30 交通事故談話紀錄，被告自述其車速約為每小時70公里，認
31 被告超速行駛（見警卷第103至109頁）。

- 01 (2)交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會依監視器影像【檔
02 案名稱：0000000000000000_0000000_警局路口監視器（07
03 時59分05秒）.avi】顯示被告車輛行駛時間（畫面時間：0
04 7：59：05.6、07：59：0.5.8至07：59：06.8）與行駛距離
05 （覆議會派員至現場量測距離約22.2至22.3公尺），計算被
06 告通過行人穿越道之平均車速約為每小時66至80公里，認定
07 被告顯已超速（見偵卷第44頁、本院卷第147至148頁）。
- 08 (3)逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心就本件交通事故進行鑑
09 定，依警局路口監視器檔案，從被告車輛前車頭處約略位於
10 路中分隔島附近處至被告車輛前車頭約略位於其對向車道之
11 車道實線近入口之遠端處（即本院卷第251至255頁之圖16至
12 圖18處），以GoogleEarth圖資服務進行測量，約為16.37公
13 尺（見本院卷第291頁之圖36），時間約為0.76秒，進行計
14 算，被告事故前平均速度約為每小時77.54公里（計算式： $16.37 \div 0.76 \times 3.6$ ）。
- 15 (4)被告於本院審理程序供述：我覺得我當時的速度應該是時速
16 70公里等語（見本院卷第426頁）。
- 17 (5)前開交通部公路總局嘉義區監理所嘉雲區車輛行車事故鑑定
18 會、交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會、逢甲大學車
19 輛行車事故鑑定研究中心均認定被告有超速行駛之情形，被
20 告亦坦承其有超速駕駛之情況。且細觀逢甲大學車輛行車事
21 故鑑定研究中心之鑑定報告，其係以現場監視器畫面所拍攝
22 實際經歷時間以及GoogleEarth圖資服務測量距離數值，據
23 以計算被告車輛於本案事故發生前之時速，核其鑑定方法、
24 論理基礎尚無瑕疵；又其計算被告車輛於圖16至圖18之車
25 速，該時點已相當接近事故發生時（監視器畫面顯示時間圖
26 16為07：59：05、圖18為07：59：06，而被告車輛與告訴人
27 車輛發生碰撞之圖20則為07：59：07，見本院卷第251、25
28 5、259頁），是該鑑定報告計算被告事故前之平均速度為每
29 小時77.54公里，而認定被告於本案交通事故有超速之情
30 況，應可採認。
- 31

01 3.綜上所述，被告在本案事故發生前，其駕駛時速逾越每小時
02 60公里之速限，業如上述，是被告本案有超速駕駛之違規行
03 為乙情，應堪認定。

04 (四)倘被告未超速行駛，無注意義務違反之情況，仍無法避免碰
05 撞，客觀上難認被告能預見並有避免結果發生之可能性：

06 1.被告所駕駛車輛於事故發生時，有超速之情形，業經本院認
07 定如前。而本件告訴人於本案路口欲左轉彎，原應注意其轉
08 彎應依標誌或標線之規定行駛，轉彎車應讓直行車先行，且
09 禁止變換車道線意指禁止行車變換車道，疏未注意，貿然於
10 設有慢機車兩段左轉標誌之行車管制號誌交岔路口，由外側
11 車道違規往左偏跨越禁止變換車道線，逕行左轉乙節，亦如
12 上述。倘若告訴人之駕駛行為無此過失，被告超速駕駛，原
13 則上不會對告訴人造成法益上之具體侵害，當被告超速駕駛
14 行為，使得其見告訴人車輛欲左轉彎時，反應時間減少，進
15 而導致被告無法避免車禍之發生時，始可謂被告於客觀上能
16 預見並有避免結果發生之可能性，而需對告訴人所受傷勢負
17 責。是應探究倘若被告依速限行駛，並未超速，本案交通事故
18 是否仍會發生而導致告訴人受有傷勢。

19 2.交通部公路總局嘉義區監理所嘉雲區車輛行車事故鑑定會以
20 臺灣省政府印製「鑑定業務運用基本力學計算參考手冊」及
21 美國北佛羅里達州立大學警察科技管理學院於事故重建分析
22 所採用 (Rivers. 1995) 之反應時間（含觸發、感知、判
23 斷、鬆開油門、踩煞車、開始有效煞車）為1.6秒；又以事
24 故發生路段速限為每小時60公里，當時天氣晴、柏油路面乾
25 燥，依臺灣省政府交通處編印之「車輛行車事故鑑定作業手
26 冊之汽車煞車距離、行車速度及道路摩擦係數對照表」所
27 載，摩擦係數應為0.7至0.75，煞車距離為20.2公尺至18.0
28 公尺，換算成煞車時間約為2.42至2.16秒間。因此認被告若
29 以每小時60公里之時速行駛，其遇見狀況後，經反應到開始
30 採取防範措施，至車輛煞停，約需4.02至3.76秒（將前開反
31 應時間加上煞車時間進行計算）。然依監視器畫面顯示，告

訴人車輛往左轉至進入對向車道，再至2車發生碰撞，僅約1秒之時間，不足以讓被告反應、煞車、防範，故認定被告就本件交通事故無肇事因素（見警卷第103至109頁）。

3.逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心就本件交通事故進行鑑定及補充鑑定，被告倘若未超速行駛，以每小時60公里行駛，其所需全部停車時間、整體事故歷程差異如下（見本院卷第209至211頁、第373至375頁）：

(1)所需全部停車時間

①反應認知危險時間

反應認知危險時間指駕駛人在預見、認知前方情況後，針對該情況進一步判斷是否會威脅後續行車安全，並針對該威脅採取反應之時間。此時間，依據相關研究，認為至少需約1.25秒。

②煞車停止時間

煞車停止時間指依前述反應認知危險時間結束後，駕駛人採取煞車鎖止之完全煞車狀態，將車輛煞車停止之時間。於假設被告以每小時60公里之速度行駛之情況下，煞車停止時間約為2.268秒【計算式： $V = V_0 - at = 16.67 - (7.35 \times t)$ ， $t = 2.268$ ，註： V 為減速至停止之結果，此處為0； V_0 為開始減速時之速度，此處為每小時60公里，換算為每秒16.67公尺； a 為減速加速度，約為每秒平方7.35公尺，以一般輪胎鎖止時與乾燥柏油路面摩擦之摩擦係數約為0.75乘以重力加速度每秒平方9.8公尺得之； t 為此處所求之減速時間】

③綜上，被告車輛若以每小時60公里行駛，其認知到告訴人車輛欲左轉彎時，所需之全部停車時間為3.518秒（計算式： $1.25 + 2.268 = 3.518$ ）。

(2)整體事故歷程差異

①依現場監視器畫面，告訴人車輛於圖16（見本院卷第251頁）時開始有左轉彎之跡象，至圖17（見本院卷第253頁）時，告訴人車輛已左偏行進入本案路口，駛至行人穿越道範圍，因此被告在圖16或17時，於客觀上，應已可注意到告訴

人車輛欲左轉彎。被告當時以平均速度約每小時77.54公里行駛，倘若被告於圖16時，注意到告訴人車輛欲左轉彎，當時距離事故發生之圖20，間隔為第130至168分格，期間落差為38格，換算時間約為1.52秒（計算式： $38 \times 0.040 = 1.52$ ）。倘若被告於圖17時，發現告訴人車輛欲左轉彎，當時距離事故發生之圖20，間隔為第140至168分格，期間落差為28格，換算時間約為1.12秒（計算式： $28 \times 0.040 = 1.12$ ）。

②若將被告駕車時速下修至每小時60公里，則被告發現告訴人車輛欲左轉彎至事故發生所經過之時間，即會有所變化。以下將被告車輛以時速60公里行駛，從被告發現告訴人欲左轉彎至發生碰撞之歷時假設為X，進行計算（時速77.54公里經換算後，為每秒21.54公尺；時速60公里經換算後，為每秒16.67公尺）：

①被告於圖16發現告訴人欲左轉彎之情況

$$21.54 \times 1.52 = 16.67 \times X, X = (21.54 \times 1.52) / 16.67 = 1.96$$

4。

②被告於圖17發現告訴人欲左轉彎之情況

$$21.54 \times 1.12 = 16.67 \times X, X = (21.54 \times 1.12) / 16.67 = 1.44$$

7。

③依上所述，倘若被告以時速60公里行駛，則其自發現告訴人車輛欲左轉彎到交通事故發生之歷時約介於1.447至1.964秒間。

③綜上，被告若以時速60公里行駛，其自發現告訴人車輛欲左轉彎到交通事故發生之歷時約介於1.447至1.964秒間，然被告自發現告訴人車輛欲左轉彎，若欲避免交通事故發生，其所需全部停車時間為3.518秒。因此，逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心就本件交通事故進行補充鑑定之結果，認被告縱使未超速行駛，而以時速60公里駕駛車輛，仍無法在2車碰撞前煞車停止之可能性較高。

4.綜上所述，交通部公路總局嘉義區監理所嘉雲區車輛行車事故鑑定會、逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心均認縱使被

告未超速行駛，以時速60公里駕駛車輛，本案交通事故仍會發生之可能性較大。而其等之認定均係以現場監視器拍攝畫面，結合過去相關研究數據，據以計算、認定，鑑定方法、論理基礎無瑕疵，是認定結果應可採認。雖2者所採用之反應認知危險時間有所不同，交通部公路總局嘉義區監理所嘉雲區車輛行車事故鑑定會以1.6秒為計算，逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心則以1.25秒為計算，然即便逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心係以較不利被告之1.25秒進行計算，結果同樣認為被告以時速60公里行駛，本案交通事故仍會發生之可能性較大，兩者結論並無差異。從而，既然被告縱使未超速行駛，而以時速60公里行駛，本案交通事故仍會發生，告訴人仍會受有傷害之可能性較大，即難認被告於客觀上能預見並有避免結果發生之可能性。

(五)至交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會就本件交通事故進行鑑定，認告訴人駕駛普通重型機車，行經設有機慢車兩段左轉標誌之行車管制號誌交岔路口，由外側車道違規往左偏跨越禁止變換車道線，逕行左轉，為肇事主因；被告駕駛自用小客車，超速行駛且未充分注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，為肇事次因等語（見偵卷第43至46頁）。而逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心就本件交通事故第1次進行鑑定時亦認告訴人駕駛普通重型機車，行經設有機車慢車兩段左轉標誌之行車管制號誌交岔路口，由外側車道違規往左偏跨越禁止變換車道線（雙白線）並逕行左轉，為肇事主因；被告駕駛自小客車，超速行駛（超越速限50或60公里）且未充分注意車前狀況，為肇事次因等語（見本院卷第173至295頁）。然細觀此兩次認定之過程，主要均係討論被告是否有超速之情況，並未進一步探究倘若被告未超速，本案交通事故是否仍會發生之問題。再者，逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心後續再就本案進行補充鑑定時，已認定倘若被告以時速60公里行駛，被告恐仍無法於2車碰撞前煞車停止之能性較高，業如前述。又此處雖亦提及被告可能尚具

01 有未充分注意車前狀況，並隨時採取必要安全措施之過失，
02 然逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心進行補充鑑定時，係
03 以告訴人車輛於圖16、17時，有左轉彎之跡象，被告於客觀
04 上應該可以看到告訴人車輛欲左轉彎，並開始反應、採取相
05 關措施為基礎，然仍認被告於此情況下，即使未超速行駛，
06 仍會與告訴人發生交通事故，亦即在被告未超速行駛之情況
07 下，被告即使充分注意車前狀況，在第一時間即察覺告訴人
08 欲左轉彎，即開始反應，隨後開始煞車，仍無法避免車禍結
09 果之發生，因此亦難認定被告具有未充分注意車前狀況，並
10 隨時採取必要安全措施之過失。從而，尚難憑此2次謂被告
11 為本案交通事故肇事次因之鑑定意見，即對被告為不利之認
12 定。

13 (六)另檢察官主張：請考量超速對於因果關係的影響，時速60公
14 里跟時速77.5公里碰撞的嚴重程度必然不同，碰撞嚴重程度
15 不同就會直接影響傷害程度的不同。如果是遵守速限的情
16 形，或甚至只有開到時速40公里或50公里，依據補充鑑定回
17 函，雖然也可能會發生碰撞，但是已經幾乎在可以反應的邊
18 緣，甚至這樣碰撞也未必會造成傷害的結果，所以可見超速
19 行為明顯提升法不容許的風險，係造成過失傷害構成要件中
20 傷害的直接肇因等語（見本院卷第429頁）。惟本件被告即
21 便未超速行駛，本案交通事故仍會發生之可能性較大，業經
22 本院認定如前。而依檢察官所提事證，無法證明在被告未超
23 速行駛情況下所發生之交通事故，告訴人即不會受有任何傷
24 勢，或是證明告訴人所受之何些傷勢是在被告超速行駛之情
25 況下，始會產生。在此情況下，無從特定出被告超速駕駛行
26 為所造成之實害為何，若仍認被告應以過失傷害罪嫌相繩，
27 與罪疑惟輕原則有違，是檢察官此部分主張，本院尚難採
28 認。

29 六、綜上所述，被告就本件交通事故雖有超速行駛之情形，然縱
30 使其未超速行駛，而以時速60公里行駛，本案交通事故仍會
31 發生，告訴人仍會受有傷害之可能性較大，難認被告於客觀

01 上能預見並有避免結果發生之可能性。從而，本件依檢察官
02 所提事證尚無法使本院就被告被訴犯嫌，形成無合理懷疑之
03 心證，自應為無罪之諭知。

04 據上論斷，應依刑事訴訟法第301條第1項前段，判決如主文。

05 本案經檢察官黃立宇提起公訴，檢察官黃立夫、林豐正、吳淑
06 娟、林柏宇到庭執行職務。

07 中 華 民 國 113 年 8 月 30 日
08 刑事第八庭 審判長法 官 潘韋丞

09 10 法 官 鄭茲宣

11 12 法 官 黃郁姈

13 以上正本證明與原本無異。

14 如不服本判決應於收受判決後20日內向本院提出上訴書狀，並應
15 敘述具體理由。其未敘述上訴理由者，應於上訴期間屆滿後20日
16 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
17 送上級法院」。

18 書記官 洪明煥