

臺灣高等法院刑事判決

108年度交上訴字第172號

上訴人 臺灣基隆地方檢察署檢察官

被告 吳冰

選任辯護人 蔡富強律師

上列上訴人因被告過失致死案件，不服臺灣基隆地方法院106年度交訴字第13號，中華民國108年6月20日第一審判決（起訴案號：臺灣基隆地方檢察署106年度偵字第352號、第348號、第351號），提起上訴，本院判決如下：

主 文

上訴駁回。

理 由

一、公訴意旨略以：被告吳冰為車號000-00號營業用貨櫃曳引車附掛08-DS號半拖車之營業半聯結車（下稱甲半聯結車）之所有人，於民國105年1月5日起，將該曳引車靠行並登記為泰昇運輸股份有限公司（址設新北市○○區○○路0段000號5樓，下稱泰昇公司）所有，平日委由夏一琦負責對外招攬貨櫃運輸業務，並僱用指派何武雄擔任該曳引車之司機代客運輸貨櫃，以此營利而為業，係從事業務之人。詎被告明知貨櫃車行駛於高速公路及快速公路前，車輛輪胎胎紋深度應符合「輪胎胎面不得磨損至中華民國國家標準CNS 1431汽車用外胎（輪胎）標準或CNS 4959卡客車用翻修輪胎標準所訂之任一胎面磨耗指示點」等之規定，且明知自103年1月1日起，各類車輛所使用輪胎之胎面未磨損至中華民國國家標準CNS 1431汽車用外胎（輪胎）標準或CNS 4959卡客車用翻修輪胎標準所訂之任一胎面磨耗指示點之標準，為汽車定期檢驗之項目及基準，而依其經營情形，並無不能注意之情事，竟疏未注意，於105年1月間，適上揭曳引車輪胎磨損需更換輪胎，被告經力榮輪胎行推薦，得知業已磨平再以機器刻溝

01 以掩飾符合磨耗指示點之刻紋胎價格甚為低廉，竟貿然同意
02 由力榮輪胎行以每輪新臺幣（下同）2,000元之代價，將上
03 揭曳引車後面3輪更換成遇水容易失控打滑且不符法令規定
04 之刻紋胎，並將該曳引車交由被害人何武雄駕駛用以載運貨
05 櫃營利。嗣於105年3月10日下午3 時49分許，何武雄駕駛甲
06 半聯結車行經台62線西向9.1公里處時，因天雨道路濕滑，
07 刻紋胎打滑而失控而撞擊外側護欄，被害人因撞擊力過大，
08 致安全帶斷裂而摔出車外跌入路肩水溝內，因此受有頭部外
09 傷、身體多處擦挫傷與中樞神經休克等傷害，經送醫到院前
10 即失去生命跡象而不治死亡結果，因認被告涉犯修正前刑法
11 第276條第2項業務過失致死罪嫌等語。

12 二、按犯罪事實應依證據認定之，無證據不得認定犯罪事實；又
13 不能證明被告犯罪者，應諭知無罪之判決，刑事訴訟法第15
14 4條第2項、第301條第1項分別定有明文。再按認定犯罪事實
15 所憑之證據，雖不以直接證據為限，間接證據亦包括在內，
16 但無論直接或間接證據，其為訴訟上之證明，須達於通常一
17 般人均不致有所懷疑，而得確信其為真實之程度，始得據為
18 有罪之認定，倘其證明尚未達到此一程度，而有合理性懷疑
19 之存在時，即無從為有罪之認定（最高法院40年台上字第86
20 號、76年台上字第4986號判決意旨可資參照）。

21 三、公訴人認被告涉犯上開罪嫌，無非係以被告之供述、告訴人
22 何佳鴻之指訴、證人夏一琦、王啟倫於警詢與偵查中之證
23 述，及證人余明龍、證人即消防隊信義分隊小隊長楊培宗、
24 證人即何武雄之弟何光義於偵訊中之證述、臺北縣汽車貨櫃
25 貨運商業同業公會90年3月9日北縣汽櫃字015號函文影本、
26 汽車貨櫃貨運靠行合約書影本、道路交通事故現場圖、調查
27 報告表(一)、(二)、相驗屍體證明書、檢驗報告書與相驗照片、
28 汐止國泰綜合醫院診斷證明書、汐止國泰綜合醫院緊急生化
29 檢驗單影本、現場、車損及肇事車輛採證照片、基隆市警察
30 局第三分局105年8月1日基警三分偵字第1050364766號偵查
31 報告、臺灣基隆地方檢察署106年1月4日勘驗筆錄、臺灣普

01 利司通股份有限公司106年1月9日技字第106001號函文及照
02 片、交通部公路總局第一區養護工程處基隆工務段105年3月
03 24日一工基段第0000000000號函文、監視器翻拍照片（台62
04 線西向9公里、台62線西向9.8公里）、監視器光碟片及臺灣
05 基隆地方檢察署106年2月22日勘驗筆錄、交通部公路總局10
06 6年1月24日路監牌字第1060008828號函文、告訴人106年4月
07 14日具狀提供之照片、基隆市消防局105年3月25日基消指壹
08 字第1050002611號函文及函附緊急救護案件紀錄表等件為主
09 要論據。

10 四、訊據被告固不否認為甲半聯結車之所有人，並將該車靠行登
11 記為泰昇公司所有之事實，惟堅詞否認有何業務過失致死之
12 犯行，辯稱：輪胎是被害人開車去裝的，裝甚麼輪胎是被害
13 人同意的等語。其選任辯護人為其辯稱：有關本件車禍造成
14 原因，兩份鑑定報告都指出是被害人駕駛行為操作不當造
15 成，沒有機械或輪胎等其他問題。而使用之刻紋胎是到專
16 業、合格輪胎行更換，被告並無故意或過失。何況車禍發生
17 非因打滑失控造成，是因人為操作失控所造成的。而安全帶
18 部分，原審請警員做安全帶測試，證明安全帶使用上沒有問
19 題，相驗報告也認屍體上沒有安全帶勒痕，被害人當時是處
20 於未繫安全帶的狀況，此與安全帶安全系數沒有關係等語。
21 經查：

22 (一)被告為前揭甲半聯結車之所有人，於105年1月5日起將該車
23 靠行並登記為泰昇公司所有，平日委由夏一琦負責對外招攬
24 貨櫃運輸業務，並僱用指派本件被害人擔任該車之司機代客
25 運輸貨櫃，且係以代客運輸貨櫃而營利為業，為從事業務之
26 人，而被害人於105年3月10日下午3時49分許，因駕駛前揭
27 甲半聯結車行經台62線西向9.1公里處時，因車輛失控撞擊
28 外側護欄，撞擊力過大，摔出車外跌入路肩水溝內，因而致
29 受有頭部外傷、身體多處擦挫傷與中樞神經休克等傷害，並
30 經送醫到院前即失去生命跡象而不治死亡結果之事實，業據
31 被告供承不諱，且經證人夏一琦、證人即報案人王啟倫於警

01 詢、偵查中、證人即泰昇公司課長余明龍、證人即案發當時
02 前往現場進行拖吊業務之人游閔智、證人即基隆市消防局中
03 正分隊楊培宗於偵查中證述情節明確（見105年度相字第94
04 號相驗卷第6至7、43至44頁、105年度他字第319號偵查卷第
05 43至45、51至53頁、106年度偵字第348號偵查卷第87至92
06 頁），並有汽車貨櫃貨運靠行合約書、經濟部商業司-公司
07 資料查詢（泰昇運輸股份有限公司）、公路監理電子閘門車
08 號查詢汽車車籍、明台產物保險股份有限公司汽車保險單、
09 被害人服務證明、車輛詳細資料報表、臺灣基隆地方檢察署
10 106年2月22日勘驗筆錄、相驗屍體證明書、現場勘察照片、
11 基隆市警察局第三分局處理相驗案件初步調查報告暨報驗
12 書、道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表(一)、
13 (二)、汐止國泰綜合醫院檢驗報告緊急生化檢驗單、診斷證明
14 書、基隆市警察局道路交通事故照片黏貼紀錄表、基隆市警
15 察局交通隊公務電話紀錄簿、105年3月11日相驗筆錄、相驗
16 屍體證明書、檢驗報告書、基隆市消防局105年3月25日基消
17 指壹字第1050002611號函暨檢附之緊急救護案件紀錄表及執
18 勤人員資料、基隆市政府警察局105年3月29日基警交字第10
19 50021083號函、基隆市警察局第三分局案件車輛代保管單、
20 相驗照片、台62線西向9公里處監視器畫面翻拍照片、台62
21 線西向9.8公里處監視器畫面翻拍照片、現場照片、車輛勘
22 驗照片、基隆市警察局第三分局偵辦何武雄車禍死亡案偵查
23 報告、監視錄影器翻拍照片等件在卷可稽(見105年度他字第
24 319號偵查卷第5、15至18、54至55、182至183頁、105年度
25 他字第785號偵查卷第5至13頁、106年度偵字第348號偵查卷
26 第78頁、105年度相字第94號相驗卷第1至3、8至10、11至1
27 2、13至20、24、27、28至32頁及背面、第36至38、40、4
28 5、48至112、120至121頁及背面、第122至125頁、原審106
29 年度交訴字第13號卷一第158頁)。是此部分事實，首堪認
30 定。

31 (二)本件事故發生之原因尚無證據證明與被告有關

01 1.經原審勘驗監視錄影畫面，結果顯示：事故發生前，現場陸
02 續有各種車輛經過，地面濺起水花。被害人駕駛之曳引車出
03 現在畫面左下角，車頭明顯偏向中央分隔島，拖板車與地
04 上之白色車道分隔線非呈平行狀態，曳引車持續向中央分隔
05 島方向行進，於擦撞分隔島前曳引車車頭明顯有向右回正情
06 形，驚險避開分隔島，車輛並未擦撞分隔島，但曳引車車頭
07 持續向右偏，越過地上的白色分隔線，拖板車車身仍維持朝
08 前的方向，留在內側車道上，曳引車一路由內側往外側車道
09 方向偏移，曳引車與車道行車方向呈30度角，之後曳引車車
10 頭衝出外側護欄，車頭與車身呈「<」形，曳引車車頭撞上
11 邊坡，拖板車則橫停在中間與外側車道上，因曳引車車頭用
12 力撞上山壁，整個呈90度轉向，拖板車遺留在外側車道上，
13 之後曳引車車頭與拖板車間呈現將近90度的轉向後，停止不
14 動等情，有原審106年8月29日準備程序筆錄及照片等件在卷
15 可稽（見原審卷一第233至264、285至287頁），參以卷內交
16 通事故照片、道路交通事故調查報告表(一)以觀（見105年度
17 相字第94號相驗卷第8至9頁），案發當時天候雨、路面溼滑
18 等情狀，則本件被害人駕駛前揭甲半聯結車，沿台62線快速
19 道路由東往西方向行駛，行經西向9.1公里處路段彎道，於
20 雨天、路面濕滑下確有因未注意車前狀況轉向失控駛出邊線
21 而自撞護欄。

22 2.而經原審送交通部公路總局臺北區監理所基宜區車輛行車事
23 故鑑定會鑑定，結果顯示：被害人駕駛前揭甲半聯結車，沿
24 台62線快速道路由東往西方向行駛，行經西向9.1公里處路
25 段彎道，雨天未注意車前狀況採取安全措施減速慢行，且未
26 注意與前車保持隨時可煞停之安全距離，煞閃失控駛出邊線
27 自撞護欄，為肇事原因等情，此有交通部公路總局臺北區監
28 理所107年3月9日北監基宜鑑字第1070033110號函檢送之交
29 通部公路總局臺北區監理所基宜區車輛行車事故鑑定會鑑定
30 意見書（見原審卷二第312至314頁），經送交通部公路總局
31 車輛行車事故鑑定覆議會覆議結果，仍維持上開鑑定委員會

之鑑定意見，有交通部公路總局107年4月11日路覆字第1070030921號函附卷足按（見原審卷二第322頁）。

3.再經原審送請中央警察大學鑑定本件肇事之原因，結果顯示：被害人事故發生前駕駛前揭甲半聯結車，沿台62快速道路西向外線車道行駛，約以時速66公里行經事故地點前路段，當行經西向9.020K前附近左彎路段因故往左偏向內線車道內側，再往右拉回外線車道失控往外側路肩行駛，曳引車車頭陸續撞擊西向路側鋼板護欄、路側邊溝外擋土牆，曳引車頭前進受阻、後拖車因慣性往前推擠，造成半聯結車在第五輪處彎折，被害人由左車窗摔出掉入車輛肇事終止位置曳引車頭左側之邊溝，傷重不治死亡。該甲半聯結車行經西向9.870K至9.020K之間的駕駛行為並未受其他車輛影響，其因故往左偏向內線車道內側，無外來因素影響，在往右拉回修正行向的過程，往右進入外線車道失控往外側路肩行駛，前車頭陸續撞擊西向路側鋼板護欄、路側邊溝外擋土牆，屬駕駛人未注意車前狀況轉向操作失控之行為等情，有中央警察大學108年3月8日道路交通事故鑑定報告書及光碟附卷可參（見原審卷三第73至145頁）。

4.綜上，交通部公路總局臺北區監理所基宜區車輛行車事故鑑定會、交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會及中央警察大學所為之鑑定結果，均與本院前揭認定之結果相同即本件事故發生之原因係因駕駛人即被害人未注意車前狀況轉向操作失控之行為所致本案。

5.公訴人雖認本件被害人駕駛車輛失控之原因係因被告於105年1月間同意由力榮輪胎行將曳引車後面3輪更換成遇水容易失控打滑且不符法令規定之刻紋胎，而認被告對於本件事故之發生有過失云云。惟查：

(1)所謂刻紋（溝）胎，係指新胎走行至胎面溝槽完磨後，再以特殊工具將胎面刻出溝槽然後繼續使用，基本上輪胎刻溝後再使用至完磨即廢棄，不可再使用（包含翻新）。而交通部102年11月28日修正道路交通安全規則第39條第30款汽車申

請牌照檢驗及第39條之1第25款汽車定期檢驗項目及基準，規定自103年1月1日起，各類車輛其所使用輪胎之胎面未磨損至中華民國國家標準CNS1431汽車用外胎（輪胎）標準或CNS4959卡客車用翻修輪胎標準所訂之任一胎面磨耗指示點，刻溝輪胎於受理檢驗時即判定輪胎檢驗不合格並要求更換符合規定之輪胎，此有交通部公路總局106年1月24日路監牌字第1060008828號函在卷可憑（見106年度偵字第348號偵查卷第72頁），是本件甲半聯結車倘使用刻溝胎，則於受理檢驗時即判定輪胎檢驗不合格，並要求更換符合規定之輪胎。

(2)被害人駕駛之甲半聯結車，其曳引車部位輪胎位置左後外、左後內、右後外3條輪胎皆為普利司通原廠新胎，規格均為〈315/80R22.5 154M〉、花紋均為〈M729Z〉，殘餘溝深（mm）分別為〈2.2/1.7〉、〈1.4/1.2〉、〈0.7/0〉，均無故障，左後外（誤載為左後內）位置輪胎殘餘溝深已接近法規規定完磨標準1.6mm，左後內、右後外之2條輪胎之殘餘溝深皆未達法規最低1.6mm 標準。3條輪胎皆為胎面溝深完磨後再經過刻溝之使用品，非翻新過之輪胎，確為刻紋（溝）胎；3條輪胎除部分因事故有外傷擦痕外，無爆胎及特別損壞之現象等情，有台灣普利司通股份有限公司106年1月9日技字第106001號函、106 年8月7日技字第106013號函等件在卷可參（見106年度偵字第348號偵查卷第4至12頁、原審卷一第106至114-1頁），是本件被害人駕駛甲半聯結車之關於曳引車頭部分確於左後外、左後內、右後外3條輪胎使用不合規定之刻溝胎。

(3)然：

①車輛失控之原因不一而足，尚非必然有輪胎胎紋過淺即必然引起車輛失控打滑，仍需就事故發生之時間、地點等客觀因素多加考量。本件事故發生地點在台62線快速道路，且當時又逢下雨天，當時路面溼滑，且屬彎道，實有太多可能性造成本件車輛失控，則本件被害人駕車失控之原因是否必然歸咎於輪胎胎紋不足，實非無疑。

01 ②再者，任何輪胎不管是新胎或翻新胎、刻溝胎在雨天皆有打
02 滑、失控之可能，當然接近完磨或溝深愈淺者機率會更高，
03 但取決於駕駛及道路條件為主等情，有台灣普利司通股份有
04 限公司106年1月9日技字第106001號函在卷可參(106年度偵
05 字第348號偵查卷第5頁)，且證人即台灣普利司通總公司技
06 術服務部課長林家賢於原審審理時亦證稱：不管是新胎、刻
07 溝胎或翻新胎來講，在下雨天打滑的風險就會比較高，如果
08 刻溝沒照基準，在濕地的抓地力上面，打滑風險比較大，但
09 不敢說絕對，因為如果使用是慢慢的開，有可能也不會發生
10 事故，也有可能，速度或道路的條件，比如有油漬或下雨天
11 雨水積比較厚，會有相當大的差異，在同樣濕地條件下，原
12 始的能確保抓地力跟操控性，刻溝的話不敢保證等語（見原
13 審卷二第53至54頁）。依前揭函文及證人林家賢前揭之證述
14 可知，不論是新胎、刻溝胎或翻新胎在下雨天打滑的風險都
15 會比較高，亦非使用刻溝胎，即必然會發生或不會發生車禍
16 之結果。

17 ③證人即鑑定人中央警察大學副教授陳高村於原審審理時亦證
18 稱：照理講，車輛進入這個路段因為要左彎，離心力往外，
19 如果抓地力不強的話，其實應該要往右邊跑，就失控出去
20 了，加上下雨因素，車子往左邊失控。從剛剛影像內容內，
21 摩擦力在影片裡面是足夠的。因為影片裡面失控往左了，能
22 夠拉回來往右，那一定有摩擦力。而摩擦力會受到影響，第
23 一個在路面，第二個是輪胎，中間剛好有個介質叫下雨天，
24 如果前面的路況跟影片當中的路況是一樣的，就沒有所謂摩
25 擦力的問題，前面都可以拉回來，為什麼沒有拉回來？在一
26 個左彎的地方，離心力往外，駕駛怕失控出去，會拉回來，
27 為何會造成這個結果？就是因為拉得太大。為什麼會拉得太大？
28 因為緊急狀況，雖然下雨天是一個常態，但是到了轉彎
29 的地方發生了失控。摩擦力變小，有輪胎跟地面還有中間陰
30 天的因素，但整個車子會造成影像畫面開始左偏，一定是人
31 為動作，本案車速66公里，會有一點點跟地面摩擦力的關

01 係，到底地面摩擦力是單一因素，下雨天通常不會有人很單
02 純去追究只有單一因素，因為綜合起來的因素由駕駛掌控。
03 而對於輪胎的檢測，不是只有檢測輪胎有沒有問題，一部車
04 有多少個輪胎，都要比對完，才會有顯示效果，也不曉得比
05 對的過程當中能不能比對出什麼結果，因為很難去認定這個
06 輪胎跟那個輪胎的差異，而且一個舊車，即便輪胎有一點點
07 差異，整個輪子的結構、車體的結構、它性能，是不是維持
08 在最原始的設計狀態，那很難說。此一部分由什麼造成，也
09 沒辦法去做查證等語（見原審卷三第203至205頁），依鑑定
10 人陳高村前揭之證述，無從認定本件被害人駕駛之車輛摩擦
11 力不足，且就輪胎檢測方面亦無法僅透過檢測輪胎有無問
12 題，即比對出差異性。

13 ④而臺北區監理所基宜區車輛行車事故鑑定會之鑑定意見書
14 內，亦載明：當事人委託律師到會時提出對該車輪胎使用之
15 質疑，及是否有無其他因機件保養或派車不合理等因素，尚
16 無其他跡證可資佐證有影響肇事原因之處等情，有前揭鑑定
17 意見書在卷可參（見原審卷二第312至314頁）。

18 (4)綜合上情，本件事故之發生尚無證據證明係因前揭甲半聯結
19 車之輪胎因素所致。則不論被告是否有於105年1月間提供或
20 同意將曳引車車頭後面3輪更換成不符法令規定之刻紋胎，
21 依卷內證據均無法證明輪胎之性質與本件事故發生有何關連
22 性。

23 (5)至公訴人雖聲請就本件事故之發生與曳引車之刻紋胎使用間
24 有無關係送請中華民國汽車輪胎商業同業公會全國聯合會或
25 其他單位為鑑定，而本院亦送請中華民國汽車輪胎商業同業
26 公會全國聯合會為鑑定，然經該會函覆略以：因事故發生迄
27 今4年，事故時之輪胎沒有封存，鑑定會有極大之誤差，輪
28 胎是否有受破壞，時間過久及沒有保管證物，有失鑑定結
29 果，無法現場勘查及鑑定之一節，此有中華民國汽車輪胎商
30 業同業公會全國聯合會109年4月27日全國汽車輪胎祥字第10
31 9022號函在卷可考（見本院卷一第297頁），是該單位既無

01 法鑑定，則公訴人此部分所請自屬無調查之必要。

02 (6)公訴人雖另聲請函請內政部警政署刑事警察局將本案事發時
03 監視錄影畫面就本案甲半聯結車車頭及輪胎之局部影像以數
04 位還原技術放大、清晰化以辨識被害人事故當下之駕駛行
05 為，以確認本件被害人行車失控之原因，然將監視錄影畫面
06 放大、清晰化，僅得證明甲半聯結車車頭及輪胎之狀態，尚
07 無法以此即得認定本件被害人行車失控之原因，故此部分之
08 聲請核屬無調查之必要。

09 (7)至公訴人雖尚聲請函詢裕益汽車股份有限公司確認原廠配賦
10 之安全帶樣式及規格，以證明本案甲半聯結車是否配有原廠
11 安全規範之安全帶，然：

12 ①證人即時任基隆市警察局鑑識科股長黃嘉福於原審審理時證
13 稱：車禍現場，死者已經摔出車外，現場安全帶沒有插在座
14 上，是拋在外面，若正確綁安全帶，發生車禍的時候應該會
15 發揮一定作用，應不大會被拋出車外。因找不到被害人有繫
16 安全帶的證明，而測試安全帶是可以扣上去的，只能說「未
17 繫安全帶可能性比較大」，如果撞擊被拉扯開的話，死者身
18 上大部分會看到勒痕，本件案發後安全帶是掛在車窗上，沒
19 有自動收回，假如駕駛人有扣安全帶，但是駕駛人被甩出車
20 外，車門前門凹陷，玻璃破掉，等於駕駛人是向車窗外甩出
21 去，是有可能安全帶因此被扯壞，所以安全帶才會掛到外面
22 去，也有可能那條安全帶原本就壞掉了，所以他被甩出去，
23 安全帶好的情形下，沒扣的話安全帶是在上面，都有可能
24 性，若有繫安全帶，有時候會有勒痕，有時候不會有勒痕，
25 不是每件都會有等語(見原審卷二第177至183頁)。

26 ②證人即時任基隆市警察局第三分局偵查隊偵查佐鄭建樹於原
27 審審理時證稱：安全帶扣環沒問題，但安全帶收不回去等語
28 明確(見原審卷二第180至181頁)。

29 ③證人即時任基隆市警察局鑑識科警務員鍾效融於原審審理時
30 證稱：當初會這樣寫是因為相驗時，在死者身上未看到勒
31 痕，且車子安全帶的插銷跟扣環可以扣上，如果真的有被拉

壞，應該就不能再被扣上，只能說可能性較高等語（見原審卷二第187至188頁）。

④依上開證人之證述，難認本件被害人於事發當時有無繫上安全帶，亦無從認定被害人駕車時安全帶之狀態，則公訴人雖聲請函詢裕益汽車股份有限公司確認原廠配賦之安全帶樣式即規格，然本件被害人於事發當時有無繫上安全帶、安全帶之狀態為何與本件事故發生有何關連，尚難認定，自難認就此部分有調查之必要。

(三)綜上所述，本件事故之肇事原因，既無任何事證足證與甲半聯結車之輪胎有關，則不論該甲半聯結車是否有使用刻溝胎，自難認被告有何過失，而對被告以刑法業務過失致死罪責相繩。本件公訴人所提出之證據，尚不足為被告有罪之心證，此外，復查無其他積極證據足證被告確有如公訴意旨所述之犯行，揆諸首揭說明，因不能證明被告犯罪，自應為被告無罪之諭知。

五、原審本於同上之見解，以不能證明被告有檢察官所指之犯行，而為被告無罪之諭知，詳敘證據取捨之理由，其認事用法，核無不合。檢察官上訴意旨未提出新證據，僅對於原審證據取捨持相異之評價，尚難認已盡舉證之責。從而，檢察官執前事由提起此部分之上訴，並無理由，應予駁回。

據上論斷，應依刑事訴訟法第368條，判決如主文。

本案經檢察官楊淑芬提起公訴，檢察官林婉儀提起上訴，檢察官卓俊吉到庭執行職務。

中 華 民 國 109 年 11 月 18 日

刑事第二十一庭審判長法官 許宗和

法官 黃惠敏

法官 章曉文

以上正本證明與原本無異。

被告不得上訴。

檢察官如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，惟須受刑事妥速審判法第9條限制。其未敘述上訴之理由

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」。

刑事妥速審判法第9條：

除前條情形外，第二審法院維持第一審所為無罪判決，提起上訴之理由，以下列事項為限：

一、判決所適用之法令牴觸憲法。

二、判決違背司法院解釋。

三、判決違背判例。

刑事訴訟法第 377 條至第 379 條、第 393 條第 1 款之規定，於前項案件之審理，不適用之。

書記官 陳嫻如

中 華 民 國 109 年 11 月 23 日