

臺灣高等法院刑事判決

112年度交上訴字第14號

上訴人 臺灣桃園地方檢察署檢察官

上訴人

即被告 古瓊箴

選任辯護人 宋易達律師

上列上訴人等因被告過失致死案件，不服臺灣桃園地方法院110年度交訴字第49號，中華民國111年11月11日第一審判決（起訴案號：臺灣桃園地方檢察署109年度偵字第27053號、110年度偵字第13054號），提起上訴，本院判決如下：

主 文

上訴駁回。

事實及理由

一、本案經本院審理結果，認第一審以上訴人即被告（下稱「被告」）古瓊箴所為，係犯刑法第276條之過失致人於死罪。被告以一過失行為，同時造成被害人陳○群及陳○琳（真實姓名年籍均詳卷）死亡，係一行為同時觸犯上開2罪名，為想像競合犯，應依刑法第55條規定，從一重論以刑法第276條之過失致人於死罪，並依刑法第62條前段之自首規定，減輕其刑後，判處有期徒刑10月。核其認事用法均無違背經驗法則及論理法則，量刑亦無不當，應予維持，並引用第一審判決所記載之事實、證據及理由（詳如附件）。

二、檢察官及被告上訴意旨：

(一)檢察官上訴意旨略以：①被告犯後既否認犯罪，辯稱其就本案車禍並無過失，自無甘受裁判之真意，不符刑法第62條前段之自首規定，應無從依上開規定，減輕其刑；②被告於民國109年6月21日14時54分，駕駛車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱「系爭自小客車」），沿桃園市楊梅區高鐵南路7段內側車道由中壢往湖口方向，於行經桃園市楊梅區高鐵南路7段與楊新路4段之交岔路口（即本案肇事路口，下稱「本案肇事路口」）時，在該處速限為每小時70公里之路

段，以每小時約96公里之速度超速行駛，因此撞擊由被害人陳○群所騎乘車牌號碼000-000號普通重型機車（下稱「系爭機車」），致陳○群與其附載之陳○琳死亡，過失情節重大，並使告訴人利國漢、葉步森承受不可抹滅之傷痛。而被告犯後不僅始終否認犯行，且未向告訴人葉步森致歉並達成和解，難認其確具悔意，犯後態度不佳。原審僅判處被告有期徒刑10月，所量處之刑度與比例原則、平等原則、量刑相當性原則未盡相符，實屬過輕，未能使罰當其罪，無以收警惕之效，難認妥適。爰提起上訴，請求撤銷原判決，更為適當合法之判決等語。

(二)被告上訴意旨略以：①本件據以判斷被告駕駛系爭自小客車行經本案肇事路口時，實際可得觀察及預見「發生危險」之時間點，應以「被害人機車突出路緣（見本院卷一第123頁所附被告提出之『上證一第2頁』，即現場時間『14時54分34.209秒』）」或「被害人機車侵入被告車道（見本院卷一第125頁所附被告提出之『上證二第1頁』，即現場時間『14時54分34.334秒』）」作為認定標準。然本案原審與澎湖科技大學之鑑定意見均以「被害人機車自（本案肇事路口）橋墩駛出時」（見原審卷第109頁所附「圖2-4」，即現場時間「14時54分33.677秒」），作為被告可「發現危險」之時間點，認被告於此時點即負有開始剎車以迴避危險之作為義務，而認被告所駕駛之系爭自小客車自此時間點起算，與實際碰撞地點間之距離為35.71公尺，應有足夠停車時間及距離避免碰撞系爭機車而肇事。然前揭「被害人機車自（本案肇事路口）橋墩駛出時」，既尚未侵入被告之車道，一般人均會善意信賴被害人機車不會闖紅燈穿越馬路，而會將機車停等於橋墩附近之路緣區域，並待燈號變換為綠燈後，再穿越本案肇事路口，自難認為被告在「被害人機車自（本案肇事路口）橋墩駛出時」即能發現危險，否則實係對被告課予過於嚴苛之注意及作為義務。而若依被告實際可得觀察及預見上開「發生危險」之時間點即前揭「被害人機車突出路

緣」或「被害人機車侵入被告車道」作為認定標準，被告既於此時始能發現被害人騎乘之系爭機車不欲停滯於橋墩附近之路緣區域，而係欲逕行闖紅燈穿越馬路，已不及完全剎停系爭自小客車而避免發生本案車禍；②被告對於原審依桃園市政府車輛行車事故鑑定會109年9月18日桃交鑑字第1090005628號函所附該會鑑定意見書、桃園市政府交通局110年3月3日桃交運字第1100009519號函所附桃園市車輛行車事故鑑定覆議委員會110年1月18日桃市覆0000000號鑑定覆議意見書及澎湖科技大學之鑑定意見，認定被告駕駛系爭自小客車行經本案肇事路口時，車速約為每小時96公里，已逾越該處路段（路口）每小時70公里之速限，有違規超速行駛之事實，雖不爭執。惟被告在本案車禍發生前，曾試圖剎車避免事故發生，然因發現前揭危險時，剎車距離已不足，最終仍無法及時剎停系爭自小客車而撞及被害人陳○群所騎乘之系爭機車，此參臺灣桃園地方檢察署（下稱「桃園地檢署」）109年度相字第1058號卷（下稱「相驗卷」）第191頁所附「錄音（影）帶光碟片存放袋」存放「楊新高鐵南1-10_（固）全景1」光碟檔案所示本案車禍之現場影像內容，顯示：①於「楊新高鐵南1-10_（固）全景1」檔案時間14時54分33.943秒時，被告所駕駛之系爭自小客車出現於錄影畫面中，當時車後之紅色煞車燈尚未亮起；②於上開影像檔案時間14時54分34.334秒時，被告所駕駛之系爭自小客車後方紅色煞車燈業已亮燈等情即明；③澎湖科技大學於112年6月8日就本案車禍出具之補充說明書（下稱「系爭補充說明書」）雖依「楊新高鐵南1-10」影像畫面等證據資料，作為判斷系爭機車在左轉進入本案肇事路口時，並未剎車，爰以系爭機車之平均車速係「每小時13.55公里（即每秒3.77公尺）」，據以計算系爭機車在進入本案肇事路口後之行車距離。惟依卷附「楊新高鐵南2-10_（固）全景2」等影像所示，被害人陳○群騎乘之系爭機車在違規左轉而突出路緣、進入本案肇事路口時，雖未減低車速而以相同車速進入被告行駛

之車道，然於進入被告車道後，卻「急遽煞車」，其車速因此顯著降低、近乎煞停，甚至因此出現機車車頭搖晃、近乎煞停之情形。澎湖科技大學前揭鑑定意見所依憑之「楊新高鐵南1-10」影像畫面顯無法作為認定系爭機車在進入本案肇事路口時，是否有剎車之判斷依據，而應以被告所指上開「楊新高鐵南2-10_(固)全景2」之現場影像作為觀察判斷之依據，始能正確釐清本案車禍之事實經過；④鑑定人王瑩瑋教授於本件112年12月20日審判期日證稱：「（問：你說機車沒有煞車的跡象，是以原鑑定意見書『圖2-3到圖2-10』來做判斷？）我們報告裡的圖只是其中比較重要的幾張，我們把它截圖起來，以整個機車接近路口，汽車狀態是連續的，我們看到影帶是連續往前進。」、「（問：你對於機車車速的判斷是按照你所繪製的現場圖，以及『楊新高鐵南1-10』的影帶來做判斷，是否如此？）是。」等語（見本院卷二第24至25頁）。據此，堪認本案鑑定人判斷系爭機車在進入本案肇事路口後，並無「煞停」之情形，僅係參酌「楊新高鐵南1-10」之現場影像畫面。然上開「楊新高鐵南1-10」之影像距離較遠，難以具體觀察系爭機車在進入本案肇事路口後，是否確有「煞車」之情形。況依澎湖科技大學鑑定報告書（下稱「系爭鑑定報告書」；見原審卷第103至121頁）所附「圖2-8」（見原審卷第111頁），堪認系爭機車在現場影像時間14時54分34.802秒時，已遭系爭自小客車遮擋，已無法觀察判斷有無剎車減速之事實。是關於本案判斷系爭機車在進入本案肇事路口後，究竟有無「剎車」之情形，自不應以「楊新高鐵南1-10（固）全景1」之影像畫面作為判斷依據，而應以「楊新高鐵南2-10_(固)全景2」之前揭畫面作為認定依據。本案鑑定人以前揭「楊新高鐵南1-10_(固)全景1」影像作為判斷系爭機車在進入本案肇事路口後，有無減速及其車速之依據，顯非妥適；⑤鑑定人王瑩瑋教授於本件112年12月20日審判期日業已證稱系爭機車在「發生撞擊前」有減速之情形，則系爭補充說明書仍以系爭機車「每小

01 時13.55公里（即每秒3.77公尺）」作為計算其車速及行車
02 距離之判斷基礎，顯與事實不符，此參鑑定人於上開審判期
03 日證稱：「（問：請看您提到的原鑑定意見書，．．．圖2-
04 8到2-10的部分（見該鑑定意見書第7-8頁），圖中的機車被
05 車輛擋住了，是否無法明確判斷機車是否有減速的情形？）
06 我們用影帶的截圖看起來，機車像是減速進來的。」等語
07 （見本院卷二第64頁）即明。系爭機車在進入本案肇事路口
08 後，於「發生撞擊前」既有減速情形，則系爭補充說明書仍
09 以「每小時13.55公里（即每秒3.77公尺）」作為計算系爭
10 機車當時車速之判斷基礎，據以認定被告所駕駛之系爭自小
11 客車如依速限（即每小時70公里）行經本案肇事路口，依系
12 爭機車「始終」維持每小時13.55公里（即每秒3.77公尺）
13 之車速前進，在其左轉彎後可向前行駛1.85秒（1.6秒+0.25
14 秒）而前進6.97公尺（1.85秒*每秒3.77公尺），早已越過本
15 案肇事路口之碰撞地點，兩車不會發生碰撞等情，其判斷基
16 礎顯與事實不符，容有違誤，不足採為不利被告之認定依
17 據；⑥另依鑑定人王瑩瑋教授於本件112年12月20日審判期
18 日證稱：「（問：．．被告在認知反應時間加上煞車時間，
19 前進的距離應該是多少公尺？）25.7公尺+31.1公尺=56.8公
20 尺，如果需要整個停下來的話，整個距離需要56.8公
21 尺。」、「（問：我剛才的問題其實是說，倘被告是依照速
22 限70公里行駛，被告70公里的速限行駛的全部停車距離是5
23 6.8公尺，大於35.71公尺，我現在只想跟你確認，在原本兩
24 車的碰撞點的地方，被告是沒有辦法在碰撞點之前煞停車輛
25 的，是否如此？）沒有錯。」等語（見本院卷二第61至62
26 頁），堪認被告在本案車禍發生時，縱以每小時70公里之速
27 限行駛並緊急剎車，亦不必然可避免發生本案車禍，自不應
28 逕依系爭補充說明書之鑑定意見，作為不利被告之認定依
29 據。爰提起上訴，請求撤銷原判決，改諭知被告無罪之之判
30 決等語。

31 三、本院補充駁回上訴之理由：

01 (一)按汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況，並隨時採取必要之
02 安全措施，道路交通安全規則第94條第3項定有明文。本案
03 被告既合法領有自小客車之駕駛執照（見相驗卷第95頁、第
04 101頁所附公路監理電子閘門-證號查詢之被告駕照資料、被
05 告之普通小型車駕駛執照），自應注意遵守上開交通安全規
06 則，且查無其不能注意遵守之情事。又依本案肇事路口現場
07 情形，被害人陳○群所騎乘之系爭機車於本案車禍發生時，
08 係於現場影像時間109年6月21日「14時54分33.677秒」時抵
09 達肇事路口左側之「橋墩左側」（見原審卷第109頁所附
10 「圖2-4」），並突出於該橋墩靠肇事路口側，此時已處於
11 「可為被告看見」之狀態。則依被告所負「應注意車前狀
12 況，並隨時採取必要之安全措施」之義務，自己屬被告應予
13 注意之範圍，此亦經鑑定人王瑩瑋教授於本院審理時證述在
14 卷（見本院卷二第60至61頁、第67至68頁、第71至72頁）。
15 況本案被告駕駛系爭自小客車行經肇事路口時，既係超速行
16 駛，顯已因自己超速駕車之行為而提高肇事危險性，參酌前
17 揭道路交通安全規則課予其注意義務之規範意旨及目的，更
18 應隨時注意其車前狀況及採取必要安全措施，而自此時間點
19 即負有開始剎車以迴避危險之作為義務。又依上開時間點判
20 斷，堪認被告在駕駛系爭自小客車行經本案肇事路口時，如
21 依規定速限（每小時70公里）行駛，依其與被害人陳○群所
22 騎乘系爭機車之相對行向及經過之距離判斷，確可避免撞及
23 系爭機車等情，業經原審囑託澎湖科技大學鑑定，並經本院
24 囑託該校為補充鑑定說明，有澎湖科技大學所製作之系爭鑑
25 定報告書及補充說明書在卷可稽，復經鑑定人王瑩瑋教授於
26 本院審理時證述在卷（見原審卷第103至121頁、本院卷一第
27 249至263頁、卷二第61至73頁；按系爭補充說明書之「補圖
28 2」，關於「當小客車採取緊急煞車反應行為，再向前行駛
29 0.25秒，抵達碰撞地點，機車則再向前行駛0.25秒，前進0.
30 94公尺，其離碰撞地點約『6.97公尺』，兩車不會發生碰
31 撞」之說明文字，其中「6.97公尺」業經鑑定人王瑩瑋教授

於本院審理時，當庭更正為「1.97公尺」），堪予採認。被告辯稱本案判斷其得以觀察及預見事故危險之時間點，應以「被害人機車突出路緣」（即現場時間「14時54分34.209秒」）或「被害人機車侵入被告車道」（即現場時間「14時54分34.334秒」為準，而非被害人之系爭機車突出於上開橋墩靠肇事路口側時（即現場影像時間「14時54分33.677秒」），作為認定標準，否則係對其課予過苛之注意及作為義務，而依其前揭主張，在其發現系爭機車出現於本案肇事路口時，已不及完全剎車而避免本案車禍等語，自無可採。又被告駕駛系爭自小客車行經本案肇事路口時，既有前揭超速行駛之違規行為，自無從主張「信賴原則」，是被告辯稱其可善意信賴被害人系爭機車自前揭橋墩駛出後，在尚未進入其車道前，會先停等於該處橋墩附近之路緣區域，不致貿然闖紅燈穿越馬路等語，亦無可採。

(二)依卷附證據資料，關於本案車禍發生經過之現場影像，計有「楊新高鐵南1-10_(固)全景1」（相關影像見相驗卷第29至37頁、原審卷第19頁、第31頁、第79至80頁、第109至112頁、第263頁）及「楊新高鐵南2-10_(固)全景2」【相關影像見相驗卷第39至45頁、原審卷第80至81頁、本院卷一第317頁所附被告提出之「上證3」；另有由其他無關車輛所裝置行車紀錄器拍攝擷取之畫面（見相驗卷第47至53頁、原審卷第81至82頁、第108頁），惟其拍攝距離及角度與被告此部分爭執之判斷無何關聯，不予置論】。其中「楊新高鐵南1-10_(固)全景1」影像之拍攝距離雖較遠，惟仍可清楚辨別判斷本案車禍之肇事經過，且其拍攝角度係約略等同於系爭自小客車之行車方向，而與系爭機車之行向大約垂直，可因此明確觀察系爭自小客車與機車之行車方向、車速（含車速變化，下同）及相對位置。至於「楊新高鐵南2-10_(固)全景2」之拍攝位置雖較為接近本案肇事路口，惟因過於接近，依其拍攝角度，就被告所駕駛之系爭自小客車部分，僅能觀察到系爭自小客車已行駛至接近本案肇事路口，幾乎已係碰

01 撞系爭機車之位置，是關於系爭自小客車與機車在肇事時之
02 相對行車方向、車速及相對位置之變化，自以前揭「楊新高
03 鐵南1-10_(固)全景1」所示之影像畫面較為完整。另依前揭
04 「上證3」即「楊新高鐵南2-10_(固)全景2」影像，參酌系
05 爭鑑定報告書所示之計算數據（見原審卷第105至106頁
06 「一、車輛接近過程推論」之「(一)車速推估」第3段關於系
07 爭機車之車速推算等部分）所示，堪認系爭機車自現場影像
08 時間「14時54分33.677秒」出現於肇事路口左側之「橋墩左
09 側」而突出於該橋墩靠肇事路口起，迄其繼續前進至本案肇
10 事路口而遭系爭自小客車碰撞時止，其平均車速約為「每小
11 時13.55公里（即每秒3.77公尺）」，堪認系爭鑑定報告書
12 及補充說明書之前揭數據推算及鑑定意見，確屬有據。又依
13 前揭「楊新高鐵南2-10_(固)全景2」影像，固堪認被害人陳
14 ○群騎乘之系爭機車在左轉後持續接近本案肇事路口，而自
15 上開橋墩處繼續前行，在靠近肇事路口之邊緣處時，曾稍微
16 剎車而減低車速（車頭因此有被告所指之「搖晃」情形），
17 惟並未完全剎停，而係略為減低其車速後，復加速前行，此
18 參鑑定人王瑩瑋教授於本院審理時，證稱系爭機車在左轉並
19 行近本案肇事路口時，並未「剎停」等語（見本院卷二第68
20 頁），亦可得佐證。且無論系爭機車當時是否曾完全剎停及
21 其車頭是否因略為減速而稍顯搖晃狀態等情，對於系爭機車
22 係持續前進，而於行近（行經）本案肇事路口時，其平均車
23 速約為「每小時13.55公里（即每秒3.77公尺）」之前揭計
24 算及判斷，並無影響。況依系爭機車於行經本案肇事路口而
25 遭系爭自小客車撞擊之現場情形（見相驗卷第42至45頁、原
26 審卷第80頁下方至第81頁上方所附照片）所示，系爭機車於
27 行近本案肇事路口而略為減速，復加速前行（及其車頭因此
28 略顯搖晃狀態）時，已係進入本案肇事路口之範圍內（已至
29 靠近由前揭橋墩側之中央分隔島道路邊緣起算之第2條枕木
30 紋處），並因被告超速駕車致不及剎車，亦未能採取其他閃
31 避措施而遭撞擊。是無論系爭機車於行經本案肇事路口而遭

01 系爭自小客車撞擊時，是否有前揭略為減速再加速前行，或
02 其車頭是否因此略顯搖晃狀態等情，對於系爭機車之前揭平
03 均車速，及本案確係因被告超速駕駛系爭自小客車行經肇事
04 路口，亦未注意其車前狀況，致未能採取必要安全措施而肇
05 事之事實判斷，並無影響。又被害人陳○群在本案車禍發生
06 時所騎乘之系爭機車，雖有違規闖紅燈之違規情形，惟其過
07 失對於被告於駕駛系爭自小客車行經肇事路口，確有超速行
08 駛，亦未注意其車前狀況，而未能採取必要安全措施之前揭
09 事實判斷，亦無影響。另依系爭鑑定報告書所附「圖2-8」
10 （見原審卷第111頁）所示，固堪認系爭機車在現場影像時
11 間「14時54分34.802秒」時，已遭系爭自小客車遮擋而無法
12 觀察當時之車速，惟此時系爭機車已幾乎處於遭系爭自小客
13 車撞擊之狀態，則無論系爭機車在此時是否減速及其實際車
14 速等情，均不影響本案肇事經過及被告確有前揭過失之判
15 斷。是證人王瑩瑋教授雖於本院審理時，就卷附「圖2-8至
16 圖2-10」（見原審卷第111至112頁）所示系爭機車之車速證
17 稱「我們用影帶的截圖看起來，機車像是減速進來的。」等
18 語（見本院卷二第64頁），亦不影響前揭事實認定。被告以
19 前詞辯稱本件鑑定機關認系爭機車於行經肇事路口時，完全
20 未減速剎車，平均車速係「每小時13.55公里（即每秒3.77
21 公尺）」之計算依據及結論有誤，且系爭機車係在進入本案
22 肇事路口後，始「急遽剎車」，車速因此顯著降低、近乎煞
23 停，致被告無法閃避而撞擊，或辯稱依鑑定人於本院審理時
24 之證述所示，鑑定人應係認為系爭機車在進入本案肇事路口
25 後，並無「煞停」之情形，復證稱系爭機車在「發生撞擊
26 前」有減速之情形，則系爭鑑定報告書及補充說明書認系爭
27 機車在本案肇事時之車速係「每小時13.55公里（即每秒3.7
28 7公尺）」，以此作為計算其行車距離之判斷基礎，顯與事
29 實不符，其判斷意見不足供本案車禍發生經過之事實參考等
30 語，顯無可採。又依前揭說明，關於系爭機車在本案車禍發
31 生時之實際車速係採「平均車速」推算，並據此計算其實際

01 行車時間及經過之距離，並非認定系爭機車在本案車禍發生
02 過程「所有或任何時段」之車速，亦未認定系爭機車在本案
03 車禍發生過程，始終保持同一均速，而系爭鑑定報告書及補
04 充說明書亦未為此認定；被告辯護人擷取鑑定人於本院審理
05 時之部分證述內容，指摘前揭鑑定意見係以系爭機車在行經
06 本案肇事路口時，「（如）始終」維持每小時13.55公里
07 （即每秒3.77公尺）之車速前進，為其判斷及計算依據，而
08 為本案「如系爭自小客車係依速限行駛，系爭機車則『始
09 終』維持每小時13.55公里（即每秒3.77公尺）之車速前
10 進」，兩車即不會發生碰撞而肇事之鑑定意見，認其判斷與
11 事實不符，不足採為不利被告認定之依據等語，核無可採。

12 (三)另按刑法第62條所謂自首，祇以犯人在其犯罪未發覺前，自
13 行向該管公務員申告其犯罪事實，而接受裁判為已足，至於
14 嗣後對於犯行有所辯解，乃辯護權之行使，不能據此即認其
15 先前之自首失其效力（最高法院92年度台上字第7254號判決
16 意旨參照）。查本案車禍發生後，固係經由路人協助報案，
17 然於員警據報到場處理時，被告即主動向員警表明其係系爭
18 自小客車之駕駛人，員警因此於「道路交通事故肇事人自首
19 情形紀錄表」（見相驗卷宗第75頁）記載：「報案人或勤指
20 中心轉來資料未報明肇事人姓名，處理人員前往現場處理
21 時，肇事人在場，並當場承認為肇事人。」等情即明。核係
22 對於未發覺之罪自首，且未逃避本案偵審，核與刑法第62條
23 前段關於自首之規定相符，自得依上開規定，減輕其刑。至
24 於被告就本案否認犯行並為前揭辯解，核係其防禦權之行
25 使，依前揭說明，並不影響其仍符合自首要件之判斷。檢察
26 官上訴以被告犯後否認犯罪，辯稱其就本案車禍並無過失，
27 自無甘受裁判之真意，不符刑法第62條前段自首減刑之規定
28 等語，容屬誤會。

29 (四)按刑之量定及是否適用刑法第59條酌量減輕其刑之規定，係
30 法院就繫屬個案之犯罪所為之整體評價，為事實審法院得依
31 職權裁量之事項，苟其量刑已以行為人之責任為基礎，並斟

酌刑法第57條各款所列之情狀，在法定刑度內酌量科刑，無偏執一端，或濫用其裁量權限，致明顯失出失入之情形，自不得任意指為不當或違法（最高法院103年度台上字第291號、第331號判決意旨參照）；且在同一犯罪事實與情節，如別無其他加重或減輕之原因，下級審量定之刑亦無過重或失輕之不當情形，則上級審法院對下級審法院之職權行使，原則上應予尊重（最高法院85年度台上字第2446號、109年度台上字第3982號、第3983號判決意旨參照）。經查：

1. 原判決於其「理由」欄就被告本案所犯過失致死罪之科刑部分，業已具體說明係以行為人之責任為基礎，經審酌被告就本案車禍事故之過失情節，暨被害人陳○群係違規騎乘系爭機車，並以前座附載被害人陳○琳，又未遵守其行向號誌，依兩段方式左轉而逕自違規左轉，係本案車禍之重要肇事因素，其肇責雖非可全然歸咎於被告，惟本案車禍已直接剝奪被害人陳○群及陳○琳之生命，對於被害人之家庭造成無可回復之重大危害。併參併被告雖無犯罪前科，品行尚可，然其犯後始終否認有超速行駛之過失，復未與被害人家屬成立和解，亦未為賠償損害之犯後態度，告訴人即被害人家屬利國漢及葉步森、告訴代理人及被害人陳○群父母陳創基、熊偉娥共同委託之代理人陳量梅（亦為被害人陳○群之家屬）所表示之量刑意見，及被告自陳高中畢業之智識程度、從事服務業、經濟狀況勉持、於109年7月間甫產下一子等一切情狀，量處有期徒刑10月。堪認已具體審酌刑法第57條各款所列關於刑罰量定之一切情狀而為前揭刑罰之量定，客觀上並未逾越法定刑度或濫用其裁量權限，亦無偏執一端致明顯失出失入之違法或不當，核屬事實審法院量刑職權之適法行使，並無不當。
2. 被告上訴後雖未再否認其有前揭超速行駛之過失，並與告訴人利國漢成立和解，約定分期賠償利國漢共新臺幣（下同）80萬元，現正分期給付中（見本院卷一第139至140頁所附本院112年度交附民字第10號和解筆錄；惟被告未提出其應於1

12年2月24日給付之50萬元，另自112年3月25日起，每月應給付1萬元之付款資料），復陳報其發現自己於112年10月間懷孕等情（見本院卷二第125頁所附之診斷證明書）。惟經審酌被告上訴後雖改為坦承其就本案車禍確有前揭超速行駛、未注意車前狀況等過失，惟仍以前詞辯稱其無需就本案車禍負過失致死之罪責，多所爭執，致告訴人利國漢、葉步森及被害人家屬溫福火、陳量梅需多次到庭陳述意見。而其中除告訴人利國漢已與被告成立前揭和解外，其餘告訴人或被害人家屬均未與被告和解，告訴人葉步森因此具狀陳稱：「本案事發已久，被告從沒上門說一句話，實在太過分了，．．．①三個幼小孩子就此失去了媽媽，也無法得到母親的愛與承諾，每當夢醒時就是淚流滿面呼喚著『媽媽妳在裡，我想妳』；②對於還來不及長大的女兒感慨思念萬分，以上盼被告拿出誠心良心，侵權撫恤事宜做處理．．．」等語（見本院卷二第37頁）；被害人家屬陳量梅則當庭陳稱：「從發生事情到現在，我從來沒有見過被告來找我。」、「我們可以不要錢，但希望法院秉公處理，因為被告奪走了兩條人命。我不知道被告有沒有良心，我希望能討回公道。」、「．．從桃園地方法院開庭到現在，我每次都有到，時間到今天快3年，．．，事情這麼久了，我們是被害人，當事人如果跟我的哥哥嫂嫂道歉，我們心理都會平靜一點，但是都沒有，．．，我的姪女死得很慘，從這邊噴飛到對面的稻田裡面，我到殯儀館有摸到陳○群，我姪女眼睛沒閉起來，致命傷就是後腦杓有一個很大的洞，右手全部骨折，還不是全部，有一根骨頭找不到，我的姪女還不到40歲，家中還有年邁的父、母親，我真的很難接受這個事實，．．，從出事到現在，．．，被告都沒有道歉，我外甥女在長庚醫院也是死了，我真的不知道要怎麼講，我覺得太冤了，．．，請法官還我們公道。」等語（見本院卷一第235頁、第303頁、卷二第55至56頁）。經併衡酌前揭各情，本院認被告上訴後雖坦承前揭過失，惟仍否認犯罪，且僅與本

01 案部分告訴人成立和解，仍未與告訴人葉步森及被害人家屬
02 溫福火、陳量梅等成立和解，亦未賠償其等所受之損害，難
03 認其犯後態度良好。是本案縱應考量被告上訴後已坦承前揭
04 超速行駛之過失，並與告訴人利國漢成立和解，及其嗣後懷
05 孕等對被告有利之量刑因子，惟經與前揭對被告不利之量刑
06 因子併予審酌後，仍難謂原判決量刑過重，自不足據為更予
07 從輕量刑之審酌。另被告上訴後既已坦承前揭超速行駛之過
08 失，復與告訴人利國漢成立和解，嗣並已懷孕，自不宜量處
09 更重於原判決所科處之刑度。檢察官上訴以前詞請求量處更
10 重之刑度，暨被告上訴以前詞請求更予從輕量刑，均無可
11 採。

12 (五)綜上所述，被告上訴以前詞否認犯罪，並指摘原判決量刑過
13 重，及檢察官上訴以前詞指摘原判決量刑過輕，均無理由，
14 應駁回其等上訴。

15 (六)不為緩刑宣告之說明：

16 經查，本案被告上訴既仍否認犯罪，且迄未與告訴人葉步森
17 及被害人家屬溫福火、陳量梅等人成立和解，均未賠償其等
18 所受之損害，難認其犯後態度良好，已真切悔悟，自不宜為
19 緩刑宣告。被告以其上訴後已坦承上開過失，又與告訴人利
20 國漢成立和解，並已懷孕等詞，請求就其本案所犯過失致死
21 罪科處之刑為緩刑之宣告，尚難採認，併此敘明。

22 據上論斷，應依刑事訴訟法第368條、第373條，判決如主文。

23 本案經檢察官盧奕勳提起公訴，檢察官凌于琇提起上訴，由檢察
24 官施昱廷到庭執行職務。

25 中 華 民 國 113 年 2 月 21 日

26 刑事第十三庭 審判長法官 吳冠霆

27 法官 柯姿佐

28 法官 陳勇松

29 以上正本證明與原本無異。

30 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
31 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」。

書記官 施瑩謙

中華民國 113 年 2 月 22 日

附錄：本案論罪科刑法條全文

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。

附件：原判決

臺灣桃園地方法院刑事判決

110年度交訴字第49號

公 訴 人 臺灣桃園地方檢察署檢察官

被 告 古瓊箴

選任辯護人 歐龍山律師

上列被告因過失致死案件，經檢察官提起公訴（109年度偵字第27053、13054號），本院判決如下：

主 文

古瓊箴犯過失致人於死罪，處有期徒刑拾月。

犯罪事實

古瓊箴於民國109年6月21日14時54分，駕駛車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱甲車）沿桃園市楊梅區高鐵南路7段內側車道由中壢往湖口方向，行經桃園市楊梅區高鐵南路7段與楊新路4段交岔路口，本應注意行車速度，應依速限標誌或標線之規定，依當時天候晴、日間自然光線、柏油道路、乾燥、無缺陷、無障礙物、視距良好等一切情形，並無不能注意之情事，竟疏未注意及此，貿然在上開速限為每小時70公里之路段，以每小時約96公里之速度行駛，適有陳○群（真實姓名年籍詳卷）以前載方式附載其女陳○琳（00年0月生，真實姓名年籍詳卷）騎乘車牌號碼000-000號普通重型機車（下稱乙車）自高鐵南路7段內側車道由湖口往中壢方向，亦未遵守直行及右轉綠燈之行向號誌，且應依兩段方式左轉，不得由內側車道左轉，逕自高鐵南路7段內側車道左轉往楊新路4段方向駛至上開路口，雙方因此發生碰撞，導致

01 陳○群、陳○琳當場人車倒地，陳○群因此受有頭部及四肢多處
02 鈍創導致右側上下肢開放性骨折引發出血性休克死亡，陳○琳則
03 因此受有頭部外傷併顱內出血及缺氧性腦病變引發中樞神經衰竭
04 死亡。

05 理 由

06 壹、證據能力部分：

07 一、本判決下述所引桃園市政府車輛行車事故鑑定會鑑定意見
08 書、桃園市車輛行車事故鑑定覆議委員會鑑定覆議意見書、
09 國立澎湖科技大學交通事故鑑定意見書，分係檢察官及受命
10 法官視具體個案之需要而囑託機關鑑定，鑑定機關並提出書
11 面報告，符合刑事訴訟法第198條、第206條、第208條之規
12 定，自屬同法第159條第1項所定得作為證據之「法律有規
13 定」之情形（最高法院96年度台上字第2860、6842號判決意
14 旨參照），均有證據能力。

15 二、本判決所引用為判斷基礎之下列證據，關於傳聞供述證據，
16 檢察官、被告古瓊霖及辯護人均未爭執證據能力（本院卷72
17 頁），亦未於本院言詞辯論終結前聲明異議，經本院審認結
18 果，上開證據均無違法取得或證明力明顯偏低之瑕疵，以之
19 作為證據應屬適當，依刑事訴訟法第159條之5款規定，自有
20 證據能力。至於非供述證據，均依法定程序取得，經合法調
21 查程序，與待證事實間復具相當關聯性，無不得為證據情
22 形，依同法第158條之4規定反面解釋，亦具證據能力。

23 貳、認定犯罪事實所憑之證據及理由：

24 一、訊據被告固坦承有發生上開碰撞並導致被害人陳○群、陳○
25 琳受有上開傷勢後均死亡等事實，然矢口否認犯行，辯稱：
26 我當時速度才40左右等語。辯護人則以：被告時速僅40公
27 里，且如以70公里時速行駛，仍無法避免碰撞被害人騎乘機
28 車，超速行駛並非事故原因；被害人陳○群無照駕駛又未依
29 兩段式左轉，且遇到路口紅燈也未停止，而眼球液檢出酒精
30 32mg/dL，有酒駕情形，被告無法預見被害人陳○群此等違
31 規騎乘機車，且被害人陳○群瞬間駛出，被告反應時間僅有

0.703秒，也無足夠反應時間等語。

二、經查：

(一)被告於109年6月21日14時54分駕駛甲車沿桃園市楊梅區高鐵南路7段內側車道由中壢往湖口方向，行經桃園市楊梅區高鐵南路7段與楊新路4段交岔路口，適有被害人陳○群以前載方式附載其女被害人陳○琳騎乘乙車自高鐵南路7段由湖口往中壢方向，未遵守直行及右轉綠燈之行向號誌且應依兩段方式左轉，不得由內側車道左轉，逕自高鐵南路7段內側車道左轉往楊新路4段方向駛至上開路口，雙方因此發生碰撞，導致被害人陳○群及陳○琳當場人車倒地，被害人陳○群因此受有頭部及四肢多處鈍創導致右側上下肢開放性骨折引發出血性休克死亡，被害人陳○琳則因此受有頭部外傷併顱內出血及缺氧性腦病變引發中樞神經衰竭死亡等事實，業據被告所不爭執，並有道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表(一)(二)、路口監視器畫面截圖暨錄影檔案光碟、行車紀錄器畫面截圖暨錄影檔案光碟、本院勘驗筆錄、現場照片、證號查詢機車及汽車駕駛人資料、車號查詢機車及汽車車籍、桃園醫院新屋分院109年6月21日診斷證明書、林口長庚紀念醫院109年6月30日診斷證明書、出院病歷摘要、臺灣桃園地方檢察署相驗屍體證明書、相驗報告書、相驗筆錄、相驗照片、桃園市政府車輛行車事故鑑定會109年9月18日桃交鑑字第1090005628號函暨鑑定意見書、桃園市車輛行車事故鑑定覆議委員會鑑定覆議意見書(桃市覆0000000號)在卷可稽（相字1058號卷9-13、29-71、85-89、95-97、123-129、131、155-170頁，相字1119號卷147-159、165、177-189頁，偵卷7-14、45-47頁，本院卷74-82頁），此部分事實，堪予認定。因此，本案爭點為被告駕車有無超速行駛之過失？

(二)關於被告之過失責任：

1.被告行駛之高鐵南路7段內側車道至本案交岔路口前，路段最高速限為70公里，為被告及辯護人所不爭執（本院卷160

頁），並經桃園市政府車輛行車事故鑑定會派員實地勘查該高鐵南路7段由中壢往湖口方向至本案交岔路口前車道上劃設有「最高速限70公里」標字，有上開鑑定意見書及鑑定覆議意見書在卷可稽（偵卷9-14、45-47頁），此部分事實，可以認定。

2.上開車輛行車事故鑑定會自路口監視器畫面截圖時間約14：54：33.865至14：54：34.880之1.02秒間，經該會派員實地以手持滾輪尺測量得知被告駕駛甲車沿高鐵南路7段內側車道往湖口方向，自內、外側車道間分道線第3條白實線端緣起至停止線止約行駛27.3公尺，以此計算每秒約行駛約26.7公尺，換算時速約「96.35公里」（本院補充計算式：27.3公尺÷1.02秒×3600秒÷1000公尺=96.35公里【小數點後第2位數字後四捨五入】），有上開鑑定意見書及桃園市政府車輛行車事故鑑定會110年10月28日桃交鑑字第1100007039號函暨檢附現場勘查照片在卷可稽（偵卷12頁，本院卷21-27頁）。又經本院囑託澎湖科技大學鑑定自上開路口監視器畫面截圖時間14：54：33.943至14：54：34.943之1秒間，經以Google Earth測量得知被告駕駛甲車沿高鐵南路7段內側車道往湖口方向，自內側車道第2條指向線迄端起至停止線止約行駛26.89公尺，以此計算每秒約行駛約26.89公尺，換算時速約「96.8公里」（本院補充計算式：26.89公尺×3600秒÷1000公尺=96.8公里【小數點後第1位數字後四捨五入】），有國立澎湖科技大學111年6月2日澎科大行物字第1110005400號函暨檢附交通事故案鑑定意見書在卷可稽（本院卷101-123頁）。上開車輛行車事故鑑定會及澎湖科技大學就推估被告駕車時速之鑑定意見均係從路口監視器畫面行駛時間，並派員實地測量或以Google Earth軟體測量被告駕車距離，再據此計算出被告駕車時速均約為96公里（小數點以下不計），本院認上開估算之監視器畫面時間、行車距離及計算時速之算式與結果均屬正確，並無偏誤，應可採信。再者，被害人陳○群騎乘之乙車遭撞擊至距離撞擊地即本案

路口達33.3公尺處，乙車車身則完全破損並從中斷裂兩截，至被告駕駛之甲車則於撞擊後駛入距離路口達64.3公尺處之路旁農田，且甲車之撞擊點即車頭處也嚴重凹陷、潰縮，有現場照片及道路交通事故現場圖在卷可稽（相字1058號卷9、55-71頁），足見案發當時被告駕駛甲車撞擊乙車之力道甚猛、速度非低，否則當不致使甲、乙車呈現上開嚴重毀壞及遠離撞擊地點之情形，足可呼應被告駕駛甲車於肇事前以時速96公里行駛之情應屬確實，故被告於碰撞乙車前以時速96公里駕駛甲車，逾越其行駛路段之最高速限70公里，應可認定。被告及辯護人辯稱時速僅有40公里等語，純以體感、記憶為依據，與事實不符，無法採信。

3.被告於本案既有上開超速行駛以致避煞不及發生碰撞之客觀情事，此乃本案車禍事故無從忽略之重要原因，自應將此過失情節列入刑事責任判斷。申言之，被告既經認定已有上開超速行駛之違規事實，就其因為逾越當地時速限制，以致壓縮對於前方車況及周邊環境之觀察、反應時間，自屬被告必須自己承擔之風險，非可無視於被告違規超速之前提事實，反而將其因超速駕車致未能預留充裕時間觀察及反應周遭車況之典型風險，轉而責令其他用路人承受，故被告超速行駛顯為本案無可忽視之肇事因素。雖上開行車事故鑑定委員會及鑑定覆議委員會鑑定意見均認被告駕駛甲車並無肇事因素等情，然該等鑑定意見並未說明被告駕駛甲車超速行駛何以無法構成車禍肇事因素之理由，顯有疏略，已難憑採。

4.至辯護人主張被害人陳○群未依號誌及兩段式左轉而突然駛出，致被告無法預見及反應等語，則係刻意抽離被告超速違規在先，致壓縮對於前方車況及周邊環境之觀察、反應時間之重要因果環節，立論基礎尚非允洽，並無足取。又辯護人主張被害人陳○群眼球液檢出酒精32mg/dL，有酒駕情形等語，然被害人陳○群經法醫採驗眼球液送驗檢出酒精濃度僅32mg/dL（即0.032%），有法務部法醫研究所毒物化學鑑定書在卷可稽（相字1058號卷179頁），其血液酒精濃度並未

達刑法第185條之3第1項第1款後段規定之「血液中酒精濃度達百分之0.05以上」，且亦無證據其騎乘有何同條項第2款之不能安全駕駛之情，辯護人上開主張，並無理由。至辯護人主張被告如以70公里時速行駛仍無法避免碰撞被害人陳○群騎乘機車等語，辯護人上開主張係以被告以時速96公里計算被告駕車見到被害人陳○群自橋墩駛出時兩車距離約35.71公尺（亦即路口監視器畫面時間1.328秒×時速96.8公里之秒速26.89公尺），並將此兩車距離條件不變來估算被告倘以時速70公里行駛之總距離將大於見到被害人陳○群之距離35.71公尺，故被告以時速70公里行駛仍會撞及被害人陳○群為其依據（本院卷166-167頁），然倘被告於行駛高鐵南路7段內側車道時「全程」以70公里之最高速限行駛，則被告將晚於本案碰撞時間14時54分進入本案路口，亦即被害人陳○群騎乘乙車於14時54分行經碰撞地點時，被告仍未駛至該路口，甲、乙車完全不會發生碰撞，此為物理法則當然之理，則被告以70公里時速行駛必可迴避本案車禍事故發生，故被告超速駕車與撞及被害人陳○群騎乘機車之結果間具有因果關係。辯護人上開主張忽視被告如以70公里時速行駛時，與乙車通過路口時，兩車距離遠多於35.71公尺，仍以此35.71公尺之距離來估算被告能否及時煞停，誤將認定駕駛人於行車速度不變時之反應時間是否充足之過失概念用於認定本案之因果關係有無，誤解刑事責任之因果關係概念，不足採信。

- 5.至起訴書認被告占用左轉彎專用車道駕車直行，違反道路交通安全規則第98條第2項之過失等語。然按指向線，用以指示車輛行駛方向。以白色箭頭劃設於車道上。本標線設於交岔路口方向專用車道上與禁止變換車道線配合使用時，車輛須循序前進，並於進入交岔路口後遵照所指方向行駛。本標線之式樣，依其目的規定如下：二、指示轉彎：弧形箭頭。道路交通標誌標線號誌設置規則第188條第1項、第2項第2款定有明文，足見左轉彎專用車道須同時兼具車道上劃設指示

轉彎之弧形箭頭及禁止變換車道線此兩要件方足成立，缺一不可。查本案被告行駛之高鐵南路7段內側車道近楊新路4段處，雖劃設有指示左轉彎之弧形箭頭，然並無同時劃設禁止變換車道線（即雙白實線），有道路交通事故現場圖、路口監視器畫面截圖及現場照片在卷可稽（相1058號卷9、29、59-60頁），並非道路交通安全規則第98條第2項所稱之「左轉彎專用車道」，被告自無占用左轉彎專用車道駕車直行之過失，公訴意旨、上開鑑定意見及覆議意見容有誤會。

6.按汽車行車速度，應依速限標誌或標線之規定，道路交通安全規則第93條第1項定有明文。被告駕駛甲車行駛於道路，本應依循前揭規定，隨時注意遵守時速限制，依當時天候晴、日間自然光線、柏油道路、乾燥、無缺陷、無障礙物、視距良好等一切情形，並無不能注意之情事，有道路交通事故調查報告表(一)(二)在卷可稽，竟疏未注意而貿然駕車超速前行，致與違規左轉及前座附載人員之被害人陳○群所騎機車發生碰撞，被告駕車行為顯有過失。至被害人陳○群騎車未遵守直行及右轉綠燈之行向號誌，且未依兩段方式左轉，逕自高鐵南路7段內側車道左轉往楊新路4段方向駛至上開路口，已違反道路交通安全規則第88條第1項第2款、99條第2項前段、第102條第1項第1款等規定，其過失情節固屬重大，惟被告既有上開超速行車之過失情形，自不因被害人陳○群於本件車禍亦有前揭肇事因素，即可解免被告應負之刑事過失責任，至多僅於量處被告刑責輕重時得予斟酌而已。又被告上開過失駕駛行為，導致被害人陳○群及陳○琳均因受有前開傷勢而死亡，已經本院說明如前，是被告過失駕駛行為與被害人2人所生死亡結果間，仍具有相當因果關係，至屬明確。

(三)綜上所陳，被告及辯護人前揭所辯均有未洽，不足為取。本案事證已臻明確，被告過失致人於死犯行堪以認定，應予依法論科。

參、論罪科刑：

01 一、核被告所為，係犯刑法第276條之過失致人於死罪。被告以
02 一過失行為，同時造成被害人陳○群及陳○琳死亡，乃一行
03 為同時觸犯上開2罪名，為想像競合犯，應依刑法第55條之
04 規定，從一重論以刑法第276條之過失致人於死罪。被告肇
05 事後，於具有偵查職務權限之公務員即桃園市政府警察局楊
06 梅分局楊梅交通分隊警員據報前往現場處理尚不知肇事者姓
07 名時，在場隨即主動承認為肇事者，並不逃避裁判等情，有
08 桃園市政府警察局楊梅分局楊梅交通分隊道路交通事故肇事
09 人自首情形紀錄表在卷可查（相字1119號卷103頁），是被
10 告於警員尚不知何人犯罪前，主動坦承其為肇事者，符合自
11 首之要件，爰依刑法第62條前段自首之規定，減輕其刑。

12 二、爰審酌被告於本案之交通過失情節輕重，且被害人陳○群違
13 規騎乘機車以前座附載被害人陳○琳，又未遵守行向號誌及
14 應依兩段方式左轉而逕自違規左轉，實屬本案車禍不可或缺
15 之重要肇事因素，非可全然歸咎於被告，且被告前無為法院
16 判處罪行確定，有臺灣高等法院被告前案紀錄表在卷可稽，
17 品行尚可。惟本案車禍肇事直接剝奪被害人陳○群及陳○琳
18 之生命，對於被害人家庭已無從回復，所生危害重大，再參
19 以被告迄今仍矢口否認有超速行駛等語，亦未與被害人家屬
20 達成和解或部分賠償損害等犯後態度，暨告訴人即被害人家
21 屬利國漢及葉步森、告訴代理人湯偉律師、被害人家屬陳量
22 梅於本院審理表示之量刑意見（本院卷74、162頁）、被告
23 於警詢時自陳高中畢業之智識程度、職業服務業、經濟狀況
24 勉持、於109年7月甫產下一子（本院卷171頁）等一切情
25 狀，量處如本判決主文所示之刑。

26 據上論斷，應依刑事訴訟法第299條第1項前段，判決如主文。

27 本案經檢察官盧奕勳提起公訴，檢察官凌于琇到庭執行職務。

28 中 華 民 國 111 年 11 月 11 日

29 刑事第十一庭 審判長法官 潘政宏

30 法官 翁健剛

31 法官 林育駿

01 以上正本證明與原本無異。

02 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
03 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
04 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
05 送上級法院」。

06 書記官 翁珮華

07 中 華 民 國 111 年 11 月 15 日

08 附錄本案論罪科刑法條：

09 中華民國刑法第276條

10 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
11 金。