

臺灣高等法院刑事判決

113年度交上易字第397號

上訴人

即被告 蔡紋君

選任辯護人 侯冠全律師

上列上訴人即被告因過失傷害案件，不服臺灣士林地方法院113年度交易字第76號，中華民國113年10月17日第一審判決（起訴案號：臺灣士林地方檢察署113年度調偵字第423號），提起上訴，本院判決如下：

主 文

原判決撤銷。

蔡紋君無罪。

理 由

一、公訴意旨略以：上訴人即被告蔡紋君（下稱被告）於民國112年5月30日上午9時30分許，駕駛車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱A車），沿臺北市內湖區瑞光路由北往南方向行駛，行經瑞光路66巷口，欲右轉瑞光路66巷時，本應注意車輛行駛時，轉彎車應讓直行車先行，而依當時天候陰、日間自然光線、柏油路面乾燥無缺陷、無障礙物、視距良好等情形，並無不能注意之情事，竟疏未注意及此，即貿然右轉，適有告訴人黃芋穎（下稱告訴人）騎乘車牌號碼000-0000號普通重型機車（下稱B車），沿同路段右後方直行至該處，見狀煞避不及，致告訴人所騎乘機車之左側車身與被告所駕駛車輛之右後車身發生碰撞，告訴人因而受有背部挫傷、四肢擦挫傷、腰椎第一節壓迫性骨折等傷害（下稱本案傷害）。因認被告係涉犯刑法第284條前段之過失傷害罪嫌

01 等語。

02 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
03 能證明被告犯罪者，應諭知無罪之判決，刑事訴訟法第154
04 條第2項、第301條第1項分別定有明文。又事實之認定應憑
05 證據，如不能發現相當證據或證據不足以證明者，自不能以
06 推測或擬制之方法，以為裁判之基礎；而認定犯罪事實所憑
07 之證據，雖不以直接證據為限，間接證據亦包括在內，然無
08 論直接或間接證據，其為訴訟上之證明，須於通常一般之人
09 均不致於有所懷疑，而得確信其為真實之程度者，始得據之
10 為有罪之認定，倘其證明尚未達到此一程度，而有合理性懷
11 疑之存在時，即無從為有罪之認定（最高法院40年台上字第
12 86號、76年台上字第4986號判決意旨參照）。另刑事訴訟法
13 第161條第1項規定檢察官就被告犯罪事實，應負舉證責任，
14 並指出證明之方法。因此，檢察官對於起訴之犯罪事實，應
15 負提出證據及說服之實質舉證責任。倘其所提出之證據，不
16 足為被告有罪之積極證明，或其指出證明之方法，無從說服
17 法院以形成被告有罪之心證，基於無罪推定之原則，自應為
18 被告無罪判決之諭知（最高法院92年度台上字第128號判決
19 意旨可參）。

20 三、檢察官認被告涉犯上開罪嫌，無非以被告之供述、證人即告
21 訴人之指述、臺北市政府警察局內湖分局道路交通事故現場
22 圖、道路交通事故調查報告表(一)(二)、初步分析研判表、道路
23 交通事故談話紀錄表、臺北市車輛行車事故鑑定會112年12
24 月11日（案號：0000000000）鑑定意見書、臺灣士林地方檢
25 察署檢察官（下稱士林地檢署）113年1月20日勘察報告、現
26 場、車損及行車紀錄器畫面翻攝照片、三軍總醫院附設民眾
27 診療服務處112年5月30日及112年6月26日診斷證明書、適康
28 復健科診所112年9月6日診斷證明書等證據資料，為其論
29 據。

30 四、被告、辯護人為被告上訴意旨略以：

31 (一)按道路交通安全規則第102條第1項第7款所稱「轉彎車應讓

01 直行車先行」，是指適用「不同行車方向或不同車道」之行
02 駛情形。查本案兩車行駛於同一車道，且屬同向車輛，應依
03 同規則第94條第1項：「汽車在同一車道行駛時，除擬超越
04 前車外，後車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離，不得
05 任意以迫近或其他方式，迫使前車讓道」，後車（告訴人）
06 與前車（被告）之間應保持隨時可以煞停之距離，後車甚至
07 應負注意車前狀況之義務，自無公訴意旨指稱被告係違反同
08 規則第102條第1項第7款「轉彎車應讓直行車先行」之規
09 定，被告自無過失之責。

10 (二)原審判決雖引據最高法院110年度台上字第3201號判決認定
11 本案「兩車距離拉近之際，被告於右轉時仍得採取煞車停止
12 之必要措施，以防止本案車禍事故之發生，惟被告仍疏未注
13 意並未煞停持續右轉，致與亦疏未注意車前狀況之告訴人騎
14 乘之B車發生碰撞」，然判決理由並未說明依最高法院判
15 決，如何認定被告就本案交通事件實際狀況之注意義務，
16 「是否有所預見」？「倘有預見，有無足夠時間迴避事故發
17 生」？原審判決自有判決疏漏之處。其理由如下：

- 18 1. 本案係被告右轉後，才會出現告訴人疏未注意被告右轉之違
19 規事實，被告既無從事先預見告訴人疏未注意被告右轉車況
20 之交通違規事實，被告自無過失。
- 21 2. 依原審勘驗照片及紀錄可知，兩車距離拉近之後的1秒內，
22 即發生兩車碰撞事故，被告對於此短短1秒的突發車況，依
23 目前實務見解參考國內外文獻所認定的反應時間大約介於0.
24 7秒到1.6秒之間（此尚不包括剎停時間），則被告對於此1
25 秒的突發車況，也沒有足夠時間採取剎車停止之安全措施，
26 顯然並無足夠時間迴避可能性，實難以論以被告具有過失。
- 27 3. 縱被告採取煞車停止之方式，告訴人當時已接近被告車輛，
28 告訴人自身已無保持安全剎車距離，告訴人亦有可能因被告
29 剎車而從後方撞擊被告車輛，且被告突然煞停，也有可能造
30 成當時被告「左後方」另一車輛之危險，可能造成第三人車
31 輛亦從後方撞擊被告車輛，因此，原審認定「被告於右轉時

01 仍得採取煞車停止之必要措施，以防止本案車禍事故之發
02 生」，並非合理適當之安全措施。

03 4. 又按道路交通安全規則第101條第1項第5款後段規定：「超
04 越時應顯示左方向燈並於前車左側保持半公尺以上之間隔超
05 過，行至安全距離後，再顯示右方向燈駛入原行路線」。本
06 案告訴人未減速剎車停止，又應採取打左方向燈並從左側保
07 持半公尺以上的間隔超車，又未打左方向燈及左側超車，而
08 沿道路邊緣從右側超車且未打任何燈號，告訴人未注意車前
09 A車右轉彎，未採取必要之減速剎車停止之安全措施，而從
10 道路邊緣，從右側繼續直行，被告對於告訴人於右側繼續行
11 駛超車行為，難以預見，亦無迴避可能性。

12 (三)綜上，原審判決並未考量被告對於告訴人之交通違規事實，
13 並不具預見可能性，且客觀上對於兩車距離突然拉近之後的
14 一秒即發生之交通事故，被告無足夠時間迴避可能性，且告
15 訴人行駛於道路邊緣超車不具合理預見性，被告縱當場煞
16 停，亦非合理適當之迴避措施，反而會造成路口其他用路人的
17 更大危險性，原審判決有所不當，請求改判無罪等語。

18 五、經查：

19 (一)被告於上開時、地駕駛A車，沿臺北市內湖區瑞光路由北往
20 南方向行駛，行經瑞光路66巷口，欲右轉瑞光路66巷時，適
21 有告訴人騎乘B車，沿同路段右後方直行至該處，B車行駛於
22 A車右後方，且A車右轉彎時，B車之左側前車身與A車之右後
23 車身發生碰撞，告訴人受有本案傷害之事實，業據被告所坦
24 認，核與告訴人於警詢證述情節相符，復有告訴人提出之臺
25 北市政府警察局內湖分局當事人登記聯單、臺北市政府警察
26 局道路交通事故初步分析研判表、三軍總醫院附設民眾診療
27 服務處112年5月30日、6月26日診斷證明書、適康復健科診
28 所112年9月6日診斷證明書、臺北市政府警察局道路交通事故
29 調查卷宗檢附之道路交通事故現場圖、臺北市政府警察局
30 內湖分局交通分隊道路交通事故補充資料表、道路交通事故
31 談話紀錄表、道路交通事故調查報告表（一）（二）、臺北

01 市政府警察局道路交通事故肇事人自首情形紀錄表、當事人
02 酒精測定紀錄表、行車紀錄器錄影畫面、現場照片、原審就
03 現場監視器錄影檔案及被告汽車之行車紀錄器錄影檔案勘驗
04 結果及附件足佐，此部分事實，首堪認定。

05 (二)按道路交通安全規則第102條第1項第7款規定：「汽車行駛
06 至岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：七、轉彎車應
07 讓直行車先行」，係指適用於「不同行車方向或不同車道」
08 之行駛情形。又按「汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車
09 外，後車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離，不得任意
10 以迫近或其他方式，迫使前車讓道」、「汽車行駛時，駕駛
11 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
12 全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」道
13 路交通安全規則第94條第1項、第3項分別訂有明文。經查：

14 1. 原審勘驗檔案名稱為「FILE000000-000000R」之行車紀錄器
15 錄影檔案(下稱行車紀錄器錄影檔案)、「00000000-大樓監
16 視影像」之監視器錄影檔案(下稱大樓監視器影像)，勘驗結
17 果分別如下：

18 (1)就行車紀錄器錄影檔案：

19 ①錄影檔案全長3分0秒，僅就播放時間0分54秒至告訴人人車
20 倒地之案發過程即播放時間1分17秒期間之錄影畫面進行勘
21 驗。錄影內容如下：此行車紀錄器係裝設於A車車尾，朝後
22 方道路拍攝。

23 ②0分54秒之錄影畫面顯示時間為112年5月30日上午9時26分24
24 秒，A車沿外側車道直行，1名女子騎乘1輛藍色機車(下稱
25 乙女、B車)行駛在A車右後方。A車通過路口後朝內側車道行
26 駛，接著可見B車車頭靠近A車右後車尾，乙女拉著煞車拉
27 桿，背景傳來「嗶—嗶—」警示聲，畫面可見外側車道一輛
28 公車停靠路邊，B車正行駛在公車左側、A車右後方之位置。

29 ③A車於同日5月30日上午9時26分31秒開啟方向燈，並朝向外
30 側車道行駛，背景傳來方向燈規律提示聲，然A車未於路口

01 右轉，反而繼續直行通過路口，此時B車均行駛在A車右後
02 方。

03 ④同日上午9時26分42秒，A車似開始減速，可見行駛在後方之
04 B車與A車間之行車距離開始縮短，然B車似未跟著減速，可
05 見兩車距離越來越近，乙女於上午9時26分44秒開始拉著煞
06 車拉桿。A車開始右轉，此時背景傳來緊急剎車聲，畫面中
07 僅見B車車尾一小部分仍在拍攝範圍內，接著背景傳來
08 「扣！」聲響，下1秒只見乙女、B車人車倒地。

09 ⑤直至A車停下時，均可聽到背景傳來開啟方向燈所產生之規
10 律提示聲。

11 ⑥此錄影檔案有聲音，錄影畫面連續無中斷。

12 (2)就大樓監視器錄影檔案：

13 ①錄影檔案全長1分23秒，僅就播放時間0分6秒至告訴人人車
14 倒地之案發過程即播放時間0分13秒期間之錄影畫面進行勘
15 驗。

16 ②錄影內容如下：

17 ①播放時間0分6秒之錄影畫面顯示時間為112年5月30日上午9
18 時26分39秒，1輛淺色汽車（下稱A車）自畫面左側駛入拍攝
19 範圍，接著一輛1輛機車（下稱B車）亦自畫面左側駛入拍攝
20 範圍，行駛在A車右後方。

21 ②A車行駛至路口後開始右轉，此時B車仍在A車右後方行駛，
22 然B車行車位置已十分靠近道路邊緣，A車繼續右轉，B車仍
23 繼續直行未停下，兩車隨即在路口處發生碰撞，可見B車撞
24 擊A車右後輪處後，車頭先轉向右側，接著車身向左傾斜後
25 人車倒地，A車隨即在路口斑馬線上剎車停下。

26 ③此錄影檔案無聲音，錄影畫面連續無中斷。

27 (3)依上開勘驗結果觀之，本案A車、B車係前、後車行駛於同一
28 車道、同向之車輛，B車行駛於A車右後方，雖本案交通事故
29 發生於A車右轉彎時，兩車發生碰撞，然依上開說明，兩車
30 既非不同行車方向或不同車道，自無適用「汽車轉彎時應該
31 直行車先行」之規定。則檢察官指摘被告有轉彎車未讓直行

01 車先行之過失等語，並不足採。

02 2. 又原審判決採用最高法院110年度台上字第3201號判決：

03 「兩車距離拉近之際，被告於右轉時仍得採取煞車停止之必
04 要措施，以防止本案車禍事故之發生，惟被告仍疏未注意並
05 未煞停持續右轉，致與亦疏未注意車前狀況之告訴人騎乘之
06 B車發生碰撞」，以及臺北市車輛行車事故鑑定會鑑定意見
07 書認定，被告右轉彎未注意其他車輛之過失責任，有臺北市
08 交通事件裁決所函足佐（偵卷第34至38頁），認定本案被告
09 駕駛A車右轉彎有未注意其他車輛之過失責任。惟上開認定
10 被告有無過失之基準，仍須判斷被告就本案其右轉之際，告
11 訴人仍自其右後側直行，且未保持併行間隔之違規駕駛交通
12 事件「是否有所預見」，「倘有預見，有無足夠時間迴避事
13 故發生」，茲分敘如下：

14 (1)就「是否有所預見」部分：所謂「預見」係指「他人違規事
15 實倘已明顯可見」，即必須是外觀上明顯可見，方具有預見
16 可能性。依原審勘驗結果：編號9之勘驗照片及記錄記載
17 「錄影畫面顯示時間同日上午9時26分44秒，A車開始向右
18 轉，此時背景聲傳來緊急剎車聲，畫面中僅見B車車尾（黃
19 圈處）」、編號10之勘驗照片及紀錄記載「錄影畫面顯示時
20 間同日上午9時26分45秒，A車繼續向右轉，此時背景傳來
21 『扣』聲，畫面中不見B車」，依上說明，A車在前，且B車
22 左側車身撞擊A車右後輪處後，顯見A車車體幾近完成右轉
23 彎，此時B車仍逕自朝A車右側直行而來，則自應由B車就A車
24 右轉之車前狀況，以及B車採取自A車右側直行之併行間隔，
25 由B車負此自招危險之注意義務，被告自無從預見在右後方
26 之B車，竟會有未減速及注意車前狀況，反而採取直行且未
27 保持併行間隔之違規駕駛行為。

28 (2)就「倘有預見，有無足夠時間迴避事故發生」部分：

29 ①依原審勘驗結果，其中編號8的勘驗照片及紀錄記載：「錄影
30 畫面顯示時間同日上午9時26分44秒，A車持續開啟方向燈直
31 行外車道，此時可見B車與A車間之行車距離十分靠近，乙女

01 拉著煞車拉桿（黃圈處）」、編號9的勘驗照片及紀錄記載
02 「錄影畫面顯示時間同日上午9時26分44秒，A車開始向右
03 轉，此時背景聲傳來緊急剎車聲，畫面中僅見B車車尾（黃
04 圈處）」、編號10的勘驗照片及記錄紀載「錄影畫面顯示時
05 間同日上午9時26分45秒，A車繼續向右轉，此時背景傳來
06 『扣』聲，畫面中不見B車」，由上可知，B車於9時26分44
07 秒十分靠近A車，A車於9時26分44秒進行右轉，兩車於9時26
08 分45秒發生碰撞。被告對於此1秒的突發車況，是否有足夠
09 時間以煞停方式來迴避本案交通事故發生之可能性，已屬有
10 疑。

11 ②又以實際的交通事故狀況來說，有無足夠時間來迴避交通事
12 故發生，須同時考量到「駕駛人的反應時間」，再加上「車
13 輛的煞停時間」。所謂「駕駛人反應時間」是指汽車駕駛人
14 發現危險到開始操作剎車的時間，所謂的「車輛煞停時間」
15 則是車輛剎車開始作動到車輛完全停止的時間。就「駕駛人
16 的反應時間」，目前成功大學或交通大學或車鑑會關於駕駛
17 人反應時間的認定，大多採取兩種國外見解的看法：第一個
18 是美國佛羅里達州大學警察科技管理學院於事故重建分析所
19 採用之反應時間（含觸發、感知、判斷、鬆開油門踩煞車、
20 開始有效煞車）為1.6秒。第二個則是美國西北大學交通事
21 故重建調查手冊之研究結果，以一般成年人日間無預警反應
22 認知危險時間約為1.5秒。而我國交通大學曾於95年道路交
23 通安全與執法研討會時，提出駕駛人反應時間的本土實驗以
24 19到25歲有照駕駛人為例，實驗結果顯示，95%約在1.1535
25 秒，此有交通大學運輸科技與管理學系報告第1頁摘要內容
26 可參（本院卷第99頁），故依美國佛羅里達州大學或美國西
27 北大學的反應時間，均在1.5秒到1.6秒之間。我國交通大學
28 的實驗報告，反應最快的19歲到25歲駕駛人也需要1.1535
29 秒，均多於本案交通事故的1秒。且上開美國佛羅里達州立
30 大學警察科技管理學院所指之1.6秒反應時間，雖然含觸
31 發、感知、判斷、鬆開油門踩煞車、開始有效煞車等時間，

01 但因此時間只計至「開始有效煞車」，但從煞車開始作用至
02 停止，才是足以避免危害發生之狀態，故上開1.6秒之反應
03 時間，仍應加計「開始有效煞車至停止」之時間，始能認為
04 是足以迴避碰撞結果發生之合理時間（本院109年度交上易
05 字第273號判決參照，本院卷第123頁），本案交通事故迴避
06 可能性之合理時間，應為1.6秒再加上剎停時間，據此合理
07 推論，較為可採。故自被告駕駛A車開始右轉彎後，兩車自9
08 時26分44秒突然接近，告訴人未減速，到兩車發生碰撞的9
09 時26分45秒，僅僅1秒，被告無足夠「駕駛人反應時間」，
10 亦無足夠「車輛剎停時間」，被告於客觀上已無足夠時間以
11 煞停方式來迴避本案交通事故發生之可能性。

12 (三)綜上所述，被告駕車右轉，並無檢察官所指轉彎車未讓直行
13 車先行之過失，被告既無違反道路交通規則之注意義務，而
14 依上開事證說明，被告對騎乘於右後方B車未注意車前狀
15 況，並隨時採取必要之安全措施，反而逕直行，未保持安全
16 間隔駕駛行為之交通違規，不僅不具預見可能性，且對於兩
17 車距離突然拉近之後的短短1秒即發生之本案交通事故，被
18 告無足夠「駕駛人反應時間」，亦無足夠「車輛剎停時
19 間」，以煞停方式來迴避本案交通事故發生之可能性，難認
20 被告上開行為，已該當刑法第284條前段過失傷害罪之構成
21 要件，是上開鑑定結果未慮及上情所為之判斷，自不足為本
22 件被告過失責任之認定。

23 六、撤銷改判之理由：

24 原審未審酌被告對於其已近完成右轉之際，告訴人未注意車
25 前被告右轉狀況，採取必要之安全措施，反而逕自朝被告車
26 輛右側直行，且未保持併行間隔之違規事實，不具預見可能
27 性，且對於兩車距離突然拉近後之1秒即發生本案交通事
28 故，被告並無足夠「駕駛人反應時間」及「車輛剎停時
29 間」，以煞停方式來迴避本案交通事故發生之可能性，而遽
30 以被告未注意車前狀況，未保持併行間隔之過失，論以罪
31 刑，於法尚有未合。至被告辯稱告訴人本案應係超車而有違

01 反道路交通安全規則第101條第1項第5款後段之規定，然無
02 從證明本案告訴人係為超車，且就此部分亦與本案被告過失
03 責任之認定無涉，附此敘明。從而，被告上訴請求改判無
04 罪，為有理由，應由本院將原判決撤銷，改諭知被告無罪。
05 據上論斷，應依刑事訴訟法第369條第1項前段、第364條、第301
06 條第1項前段，判決如主文。

07 本案經檢察官劉建志提起公訴，檢察官陳玉華到庭執行職務。

08 中 華 民 國 114 年 3 月 19 日

09 刑事第十二庭 審判長法官 許泰誠

10 法官 魏俊明

11 法官 鍾雅蘭

12 以上正本證明與原本無異。

13 不得上訴。

14 書記官 許芸蓁

15 中 華 民 國 114 年 3 月 19 日