最高法院刑事判決

113年度台上字第758號

上　訴　人　臺灣高等檢察署高雄檢察分署檢察官楊慶瑞

被　　告　林建成

選任辯護人　劉思龍律師

　　張雨萱律師

上列上訴人因被告過失致人於死案件，不服臺灣高等法院高雄分院中華民國112年12月27日第二審再審判決（112年度再字第3號，起訴案號：臺灣高雄地方檢察署110年度調偵字第571號），提起上訴，本院判決如下：

主　文

原判決撤銷，發回臺灣高等法院高雄分院。

理　由

一、本件再審判決（下稱原判決）以公訴意旨略稱：被告林建成於民國109年12月10日上午8時12分許，駕駛自用小客車行經案發路段，疏未注意應遵行行車速限，以時速54公里超速行駛於快車道時，適有被害人黃進德騎乘腳踏車同向沿慢車道行駛於被告車輛之右前側，突然向左變換至快車道，被告見狀閃煞不及而發生碰撞，致被害人倒地受傷，經送醫急救仍傷重不治死亡，因認被告涉犯刑法第276條之過失致死罪嫌，經再審審理結果，認為不能證明被告有公訴意旨所指之犯行，因而撤銷第一審之科刑判決，改判諭知被告無罪，固非無見。

二、惟證據雖已調查，若仍有其他足以影響結果之重要證據或疑點尚未調查釐清，致事實未臻明瞭者，即與未經調查無異，如遽行判決，仍難謂無應於審判期日調查之證據未予調查之違法。原判決對於被告就本件車禍之發生，是否具有過失責任，雖依被告車輛之行車紀錄器畫面，及逢甲大學車輛行車

事故鑑定研究中心行車鑑定報告（下稱逢甲大學鑑定報告）檢附分析該行車紀錄器影像截圖及影像分格之鑑定結果，按每格畫面時間約0.033秒，認為影像時間「08:11:51(總分格36)」時，係被告得以發現被害人之腳踏車明顯往左偏向時點，並以影像時間「08:11:53(總分格95)」時，係兩車發生碰撞時點，按被告當時車速為時速54.68公里，計算上開2時點之距離為29.67公尺(中間經過時間約1.947秒即0.033秒×〈95-35〉=1.947秒，再以時速54.86公里即每秒15.24公尺，算出2時點之距離為29.67公尺即15.24公尺×1.947=29.67公尺)。再以時速40公里即每秒11.11公尺，認為被告自得以發見被害人腳踏車往左偏駛，至兩車發生碰撞時止，其得採取反應時間僅有2.67秒(29.67÷11.11=2.67)。然縱依限速即時速40公里行駛，依一般人認知危險之反應時間1.25秒及將車輛完全煞停所需時間1.51秒，仍需2.76秒始能將車輛完全煞停，認為被告縱依限速行駛，其得採取反應之時間，仍不足以將車輛煞停，而無法避免本件車禍之發生，認定被告超速行駛（肇事地點位於港和國小前方，該區路段速限40公里）之違規行為，與本件車禍之發生及被害人死亡之結果無相當因果關係，而為被告無罪之判決。但依卷附行車紀錄器影像截圖內容，①原判決雖以影像時間「08:11:53(總分格95)」之截圖，認為被告在被害人所騎乘腳踏車之前輪貼壓在快慢車道分隔線時，始發見被害人行車動向有往左偏駛之情事，然參酌警卷第55頁上方影像截圖，被告車輛在甫進入而尚未通過交岔路口時，被害人之腳踏車係騎乘在慢車道之左側，再參之影像時間「08:11:51(總分格15)」之圖5、「08:11:51(總分格24)」之圖6等截圖（見原聲再卷第43頁），被告車輛在通過交岔路口甫接觸行人穿越道線(下稱行穿線)端點，及穿越行穿線至行車分向限制線端點時，被害人所騎乘之腳踏車與其左側快慢車道分隔線間之距離，已有從原僅係行駛在慢車道之左側，逐漸往左靠近進而貼近快慢車道分隔線之情事，則被告是否遲至被害人腳踏車前輪已貼壓在快慢

車道分隔線時（即前揭影像時間「08:11:51(總分格36)」之圖7截圖，見原聲再卷第45頁），始能發現被害人有往左偏移之行車動向，而非在其車輛接觸行穿線端點時(即前揭影像時間「08:11:51(總分格15)」之圖5截圖），已能注意在其右前方之被害人腳踏車行車動向有明顯往左偏移之情形？已非無疑。②參酌圖17至圖24等國土測繪中心圖資及GOOGLE EARTH資料(見原聲再卷第55至69頁)顯示內容，本件事故路段自行穿線端點起至分向限制線起點止（即第一段距離）、自分向限制線起點至分向限制線終點止（即第二段距離）、自分向限制線終點起至第1段行車分向線止(即第三段距離)之長度依序為4.2公尺、20公尺、10公尺(含間距6公尺及線長4公尺)，合計共34.2公尺，以及依原判決認定案發當時兩車係在影像時間「08:11:53(總分格95)」時點之圖12發生碰撞，再參之圖5至圖11等影像截圖內容(見原聲再卷第43至49頁)，似認被告車輛係在越過行穿線，並經過分向限制線及第1段行車分向線後之圖12影像截圖所示快車道上與被害人腳踏車發生碰撞。果爾，倘若被告在其車輛接觸行穿線端點時，已發現被害人腳踏車行車動向有往左偏駛之情狀，則被告發現被害人行車動向異常之處與兩車發生碰撞位置尚有34.2公尺之距離，依該路段限速為時速40公里即每秒約11.11公尺，以原判決引用逢甲大學鑑定報告敘明之一般駕駛人反應時間（即t1，指自發現狀況起至完成判斷而決定作出踩煞車或閃避等動作所需時間）約為1.25秒，及將時速40公里之車輛完全煞停所需時間（即t2)約1.51秒，該t1時間約可行駛13.89公尺(11.11×1.25＝13.89)，t2時間仍行駛約16.78公尺(11.11×1.51=16.78)，合計約30.67公尺，亦在被告得以發現被害人往左偏駛行車動向(即被告車輛接觸行穿線端點)與兩車發生碰撞（即經過第1段行車分向線)間之34.2公尺距離之內，則被告若依限速行駛，是否無法在兩車發生碰撞之前，將其車輛完全煞停？亦非無疑。③被告駕車行經限速為時速40公里之肇事路段時，在車輛甫進入而尚未通過交

岔路口時起，至與被害人之腳踏車發生碰撞時止，已超速行駛，並將車速由時速48公里增加為54公里而加速超速行駛之情形(見警卷第55頁上方、原聲再卷第49頁等影像截圖右下側之車輛時速)，則本件事故發生之際，被告無法採取煞停或閃避等適當安全措施，是否與其超速駕駛行為無關？同非無疑竇。以上疑點攸關被告對於本件車禍事件之發生是否具有過失責任之判斷，自有詳加調查釐清之必要。原審就上開疑點未究明釐清，亦未斟酌高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員會及覆議會均認為被告超速駕駛，係本件事故發生之次因之鑑定結果，逕行採納逢甲大學研究中心以被害人腳踏車前輪已貼壓在快慢車道分隔線時之影像時間「08:11:51(總分格36)」圖7截圖，作為被告可發現其右前方腳踏車有往左偏移時點之鑑定結果，認為被告縱依限速行駛，仍無足夠時間避免事故之發生，難謂無應於審判期日調查之證據未予調查之違誤。檢察官上訴意旨執此指摘原判決不當，尚非全無理由，而原判決上開違誤，影響於本件事實之認定，本院無從據以自行判決，應認原判決仍有撤銷發回更審之原因。

據上論結，應依刑事訴訟法第397條、第401條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　113　　年　　4　　月　　19　　日

刑事第九庭審判長法　官　林恆吉

法　官　林英志

法　官　蔡憲德

法　官　張永宏

法　官　林靜芬

本件正本證明與原本無異

書記官　游巧筠

中　　華　　民　　國　　113　　年　　4　　月　　23　　日