

臺灣高等法院高雄分院刑事判決

109年度交上訴字第64號

上訴人

即被告 陳慶富

選任辯護人 黃見志律師

上列上訴人因業務過失致死案件，不服臺灣屏東地方法院108年度交訴字第12號，中華民國109年5月13日第一審判決（起訴案號：臺灣屏東地方檢察署107年度偵字第10626號），提起上訴，本院判決如下：

主 文

原判決撤銷。

陳慶富犯過失致人於死罪，處有期徒刑陸月，如易科罰金，以新台幣壹仟元折算壹日。

事 實

一、陳慶富考領有職業聯結車之駕駛執照，係以從事駕駛曳引車輛載運砂石為業務之人。其於民國107年5月19日下午1時許約7、8分鐘前，駕駛儒順通運有限公司所有車牌號碼000-00號曳引車，自順揚砂石場出發，沿屏東縣高樹鄉荖濃溪溪底便道（非屬道路交通管理處罰條例所規定之道路）由南往北方向行駛，並於同日下午1時許，行駛至離順揚砂石場不遠處時，本應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，且當時天候晴、日間自然光線，雖屬碎石路面且突出（高低）不平，但路面乾燥，無障礙物、視距良好，並無不能注意之情形，適有方志豪駕駛車牌號碼000-00號曳引車沿同一道路由北往南方向駛至，亦疏未注意超車時應充分警告對向來車，陳慶富見前方有車輛駛來，竟疏未為前述注意，而未減速向右靠偏，致使二車在路中間發生撞擊，方志豪所駕駛車輛之車頭並撞擊陳慶富所駕駛車輛之車頭後方左側油桶位置，造成車輛起火燃燒，方志豪因逃生不及而在猛烈之火勢中吸入不明物質，當場導致呼吸衰竭死亡。

二、案經方志豪之配偶王乃民訴由臺灣屏東地方檢察署檢察官偵查起訴。

理由

壹、證據能力：

按被告以外之人於審判外之言詞或書面陳述，屬傳聞證據，原則上不得作為證據；惟被告以外之人於審判外之陳述，雖不符刑事訴訟法第159條之1至第159條之4之規定，而經當事人於審判程序同意作為證據，法院審酌該言詞陳述或書面陳述作成時之情況，認為適當者，亦得為證據，刑事訴訟法第159條第1項、第159條之5第1項分別定有明文。查本判決所引用屬於傳聞證據之部分，均已依法踐行調查證據程序，且檢察官、上訴人即被告陳慶富（下稱被告）及辯護人於本院審理時，均明示同意有證據能力（見本院卷第140頁），本院審酌該等證據作成時情況，並無違法取證之瑕疵，且無顯不可信之情形，以之作為證據應屬適當，自均有證據能力。

貳、實體部分：

一、事實欄所載之過失致被害人方志豪於死之事實，業據被告於本院審理時坦承不諱（見本院卷第140頁），被告上開自白，並有屏東縣政府警察局里港分局警員郭景堂107年5月19日偵查報告、道路交通事故現場圖、道路交通事故調查表(一)(二)、臺灣屏東檢察署檢驗報告書、法務部法醫研究所107年6月5日法醫證字第10700025990號函暨附法醫清字第107510028號血清證物鑑定書、法務部法醫研究所107年7月9日法醫理字第10700026080號函暨附107醫鑑字第0000000000號解剖報告書暨鑑定報告書、臺灣屏東地方檢察署107年7月25日相驗屍體證明書，現場照片14張、相驗過程照片12張在卷可稽（見相字卷第11頁、第27頁至第31頁、第53頁至第65頁、第67頁至第80頁、第115頁至第119頁、第151頁至第164頁、第167頁）。

二、道路交通管理處罰條例第3條第1款所規定之道路，係指公路、街道、巷衕、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。本件車禍發生地點，係屏東縣高樹鄉荖濃溪溪底便道，

非屬前述道路範圍，此有交通部公路總局高雄區監理所屏澎區車輛行車事故鑑定會107年10月3日高監鑑字第1070176365號函、經濟部水利署第七河川局108年5月20日水七管字第10850078580號函附卷可佐（見相字卷第207頁，原審卷一第175頁）。而道路交通安全規則及道路交通管理處罰條例所規範之汽機車駕駛人駕駛行為，以道路範圍為設想，故非駕駛於道路上時，即無道路交通安全規則及道路交通管理處罰條例之直接適用。惟車輛之行駛、活動或運轉，非僅限於道路交通管理處罰條例所規定之「道路」範圍內，常有行駛車輛在私人停車場、社區大樓停車場、工廠廠區，山間或河床便道等情形，所在多有。是駕駛人於非屬道路範圍之地點行駛動力交通工具時，亦應有一定之注意義務，方屬合理。參以道路交通安全規則及道路交通管理處罰條例之規範目的，在於維護交通秩序，確保交通安全。從而對於汽機車駕駛人於道路以外之地點之駕駛行為，亦應參酌與道路交通安全規則及道路交通管理處罰條例之規範有無相同事理之情形，而得類推適用相關道路交通法規，加諸於動力交通工具駕駛人之注意義務，作為法律責任判定之準繩。又參以道路交通安全規則第94條第3項前段規定「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施」。此乃動力交通工具之駕駛人所應盡之注意義務，不因是否行駛於道路交通管理處罰條例所規定之「道路」而有所不同。因此，即使動力交通工具之駕駛人行駛於非屬道路交通管理處罰條例所規定之「道路」範圍，亦得類推適用道路交通安全規則第94條第3項前段規定，而要求駕駛人應負擔注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施之注意義務。

三、被告考領有職業聯結車之駕駛執照，有證號查詢汽車駕駛人資料附卷可佐（見相字卷第37頁），對於前述道路交通安全規定應知之甚稔。又依前述道路交通事故調查表(一)可知（見相字卷第29頁），當時天候晴、日間有自然光線，雖屬碎石路面且突出（高低）不平，但路面乾燥，無障礙物、視距良

好，並無不能注意之情形。目擊證人冷遠建亦證稱：我在現場開灑水車，注意後視鏡，當時有一台車從我旁邊過去，是聽到碰一聲才回頭看前面，回頭時看到撞到地點，不是在對方車道，也不是在正面車道，剛好在路中間。路約有3台車的寬度，撞擊地點在中間這邊，2台車撞到之後，就往路邊推擠等語（見原審卷一第130頁、第132頁）。而案發現場之道路寬度為10公尺，有道路交通事故現場圖附卷可佐（見相字卷第27頁）。參以被告所駕駛之曳引車，經測量同廠牌同噸數曳引車（均為同一規格），加計兩側照後鏡之車寬為309公分，此有屏東縣○○○○○里000000 00 0000里0000000000000000號函暨附警員郭景堂108年5月7日偵查報告、車牌號碼000-00號曳引車新領牌照登記書各1份附卷可佐（見原審卷一第177頁至第179頁、第185頁），經換算後即為3.09公尺，約為現場路寬之3分之1。證人冷遠建所述案發現場路約可容納3台車一情，與前列證據相符。再依前述道路交通事故現場圖（見相字卷第27頁）所示車禍發生後兩車車頭、車身之方向及所在路邊位置等情可知，被害人所駕駛之曳引車車頭係東朝向西（朝向圖示上方）、車身係東北朝向西南（朝向圖示左上方），而被告所駕駛之曳引車車頭係西南朝向東北（朝向圖示右下方）、車身則變形與車頭呈現90度垂直呈東西方向（圖示上下方方向），另參考被害人駕駛之曳引車行駛方向為北往南（圖示右往左），被告駕駛之曳引車行駛方向為南往北（圖示左往右），可推論應係被害人所駕駛之曳引車推擠被告所駕駛之曳引車，導致被告所駕駛之曳引車車體嚴重變形，車體方向呈現東西方向；被害人所駕駛之曳引車車身朝向東北往西南（圖示右下往左上），可推論被害人向前直行時有向右轉之情形，才會原本由北往南（圖示右往左），改向為東北往西南（圖示右下往左上）；證人冷遠建證稱：被害人超車後，兩車係在路中間相撞一節，可推認兩車應係在路中間相撞後，被害人所駕駛之曳引車將被告所駕駛之曳引車自路中間推擠至路

01 邊所致。足認被告應係駕駛曳引車行駛在路中間。被告既駕
02 駛曳引車行駛在路中間，見前方有車輛駛來，疏未注意車前
03 狀況，隨時採取必要之安全措施，而減速向右偏靠，致與被
04 害人所駕駛之曳引車發生撞擊，造成被害人因車禍後起火燃
05 燒而吸入不明物質，當場導致呼吸衰竭死亡，本件亦無不能
06 注意之情形。是以被告就本件車禍之發生確有過失，而為本
07 件車禍事故肇事次因；而被害人駕駛曳引車，沿同一道路由
08 北往南方向駛至，超車時未充分警告對向來車，亦有過失，
09 而為本件肇事次因。經原審委託財團法人成大研究發展基金
10 會鑑定結果，亦同前述見解，有該會109年3月3日成大研
11 基建字第10900 00453號函暨附鑑定報告書各1份附卷可佐
12 （見原審卷二第15頁至第137頁）。又本件車禍事故發生後
13 ，兩車起火燃燒，被害人因逃生不及而吸入不明物質，當場
14 呼吸衰竭死亡等情，有前述法務部法醫研究所解剖報告書暨
15 鑑定報告書、臺灣屏東地方檢察署相驗屍體證明書各1份附
16 卷可佐（見相字卷第153頁至第164頁、第167頁）。是被
17 告之過失行為與被害人之死亡結果間，顯有相當因果關係甚
18 明。

19 四、被告於原審雖辯稱係靠右行駛；因現場過於狹窄，無論如何
20 閃避均無法避免車禍事故發生云云。惟查：

21 (一)兩車發生撞擊之地點為路中間，業據證人冷遠建證述明確，
22 參以車禍事故現場路寬為10公尺，有前述道路交通事故現場
23 圖附卷可佐，且約可容納3台車行駛，亦據證人冷遠建證述
24 無訛。則倘若被告確係緊貼右邊行駛，該路應無不能同時容
25 納被告所駕駛之曳引車及被害人所駕駛之曳引車併排之理。
26 再參以兩車發生撞擊後之停止地點，為被告行車方向之左側
27 路邊。倘若被告僅靠右邊行駛，則被害人所駕駛之曳引車自
28 前方行駛而來，即使撞擊被告所駕駛之曳引車，兩車發生撞
29 擊後之停止地點亦應在被告行車方向之右側路邊，而不會移
30 動至被告行車方向之左側路邊。由此可認，被告應係駕駛曳
31 引車行駛在路中間。被告辯稱其靠右行駛云云，尚無可採。

01 (二)惟被告所駕駛之曳引車，經測量後車寬為3.09公尺，約為現
02 場路寬之3分之1現場可容納3台車，且被告係於路中間與
03 被害人所駕駛之曳引車發生撞擊等情，業如前述。是依現場
04 路寬，被告可駕駛曳引車減速向右偏靠，並無現場過於狹窄
05 ，不能閃避之情形。被告駕駛曳引車時，應減速向右偏靠而
06 未採取該必要措施，顯有過失。

07 (三)綜上所述，應以被告於本院審理時坦承犯行較符合事實，而
08 可採信，其於原審所辯並無可採。又公訴意旨認被告有逆向
09 駛至該道路之北往南向車道上之過失云云。惟案發現場非屬
10 道路交通管理處罰條例所規定之道路，業如前述；依現場照
11 片可知（見相字卷第53頁），現場亦未劃設路面邊線、行車
12 分向線。被告當時係行駛於路中間，業據證人冷遠建於原審
13 證述在卷（見原審卷一第132頁），卷內並無證據可認被告
14 有靠左行駛而阻擋被害人所駕駛之曳引車之行車路線，自難
15 認被告有何逆向行駛至該道路之北往南向車道上之情形。此
16 部分公訴意旨容有未洽，附此敘明。從而被告上開犯行，事
17 證已臻明確，其犯行堪以認定。

18 五、被告行為後，刑法第276條業於108年5月29日經總統公布
19 修正，自同年5月31日起施行。經新舊法比較結果，新法刪
20 除從事業務之人之規定，增加選科罰金刑，並刪除併科罰金
21 刑，應以裁判時之法律即修正後規定對被告較為有利。核被
22 告所為，係犯修正後刑法第276條之過失致人於死罪。又本
23 件查獲過程，係因警方查詢送醫之駕駛人身分，知道係被告
24 之後，前去醫院對被告製作筆錄，有原審公務電話紀錄附卷
25 可佐（見原審卷二第195頁）。是被告並無自首之情形，自
26 無刑法第62條前段減輕其刑之適用，附此敘明。

27 六、原審據以論罪科刑，固非無見，惟查：被告於原審判決後已
28 與儒順通運有限公司共同賠償被害人子女70萬元（不含汽
29 車強制責任險），有和解書在卷可憑（見本院卷第41頁），
30 且事後亦於本院坦承犯行，原審未及審酌上情，上開犯後態
31 度既足以影響量刑，自應由本院將原判決撤銷改判。爰審酌

被告過失之態樣係疏未注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施、肇事地點係在高樹鄉老濃溪溪底便道、犯後迄於本院審理時始坦承犯行，於原審雖否認犯行，然對客觀事實坦承不諱，僅爭執有無過失之法律評價、僅與被害人子女達成和解，賠償部分損害，對被害人配偶及子女所造成之精神上之痛苦，對被害人配偶部分則尚未達成和解，或取得諒解，然被告所駕駛之車牌號碼000-00號車有投保500萬元之死亡保險，有富邦產物保險股份有限公司之保險單在卷可憑（見本院卷第161頁），對被害人配偶足以提供相當之保障，被告除曾於82年，因違反水利法案件，經法院判處罪刑及宣告緩刑之前案紀錄外，別無其他經判刑之犯罪紀錄，有臺灣高等法院被告前案紀錄表附卷可佐，素行尚可、被害人駕駛曳引車，超車時進入被告所駕駛之曳引車前方，未充分警告對向被告車輛，為肇事主因，及考量被告自述現在仍擔任聯結車司機，離婚，有3名成年子女，教育程度為高中肄業，家庭經濟狀況勉持（見原審卷二第216頁）等一切情狀，量處如主文第2項所示之刑，並諭知如易科罰金，以新台幣1000元折算1日。

七、被告雖受本案2年以下有期徒刑之宣告，而有刑法第74條第1項第1款所規定「未曾因故意犯罪受有期徒刑以上刑之宣告」之情形，有臺灣高等法院被告前案紀錄表附卷可憑（見本院卷一第17頁至第18頁）。惟既尚未能與被害人配偶達成和解，基於尊重被害人配偶之被害情感，本院認尚不宜給予緩刑宣告，附此敘明。

據上論結，應依刑事訴訟法第369條第1項前段、第364條、第299條第1項前段，判決如主文。

本案經檢察官黃彩秀到庭執行職務。

中	華	民	國	109	年	10	月	8	日
			刑	事	第	四	庭	審	判
								長	法
								官	官
								黃	建
								曾	永
								李	嘉
									興

01 以上正本證明與原本無異。

02 如不服本判決應於收受本判決後20日內向本院提出上訴書狀，其
03 未敘述上訴理由者，並得於提起上訴後20日內向本院補提理由書
04 狀（均須按他造當事人之人數附繕本）「切勿逕送上級法院」。

05 中 華 民 國 109 年 10 月 8 日

06 書記官 蔡妮庭

07 附錄本判決論罪科刑法條：

08 中華民國刑法第276條

09 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
10 金。