臺灣高等法院刑事判決

107年度原交上更一字第1號

上　訴　人
即　被　告　吳雅各
選任辯護人　法律扶助律師莊志成

上列上訴人因過失致死案件，不服臺灣桃園地方法院103年度原交訴字第1號，中華民國105年11月8日第一審判決（起訴案號：臺灣桃園地方檢察署103年度偵字第841號），提起上訴，經判決後，由最高法院發回更審，本院判決如下：

主　文

原判決撤銷。

吳雅各犯業務過失致人於死罪，處拘役叁拾日，如易科罰金，以新臺幣壹仟元折算壹日。

事　實

一、吳雅各係長榮國際儲運股份有限公司之駕駛員，為從事駕駛業務之人，於民國102年11月15日晚上9時3分許，駕駛KI-455號營業貨櫃曳引車（拖掛ME-83號營業半拖車，下稱系爭貨櫃車）沿桃園市○○區○○路 2段往山腳方向行駛，行經桃園市○○區○○路2段、內新路、南山路 2段357巷之不規則路口時（南山路2段357巷口前及南山路2段313號前分別設有號誌，內新路口正對原桃林鐵路鐵軌行經缺口處未設號誌），本應注意汽車行駛時，應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，依當時天氣晴、夜間有照明、柏油路面乾燥、無缺陷、無障礙物、視距良好，並無不能注意之情事，竟疏未注意，適有陳阿三騎乘 JL2-905號重型機車，在對向車道亦即沿南山路2段往南崁方向駛來，在行經南山路 2段357巷口前切入南山路 2段往山腳方向車道後，一路逆向行駛欲左轉斜前方之內新路，吳雅各煞避不及，其右前車頭保險桿撞擊陳阿三機車，機車順勢遭系爭貨櫃車推倒卡在右前保險桿下方，陳阿三因此倒地受有頭部鈍挫傷、顱內出血及腦幹衰竭併神經性休克等傷勢，經送往林口長庚醫院急救，於同月22日上午 6時22分許不治死亡。吳雅各於肇事後，向到場處

理員警坦承其為肇事之人，並進而接受裁判。

二、案經陳阿三之女陳燕秋訴由桃園市政府警察局蘆竹分局報告臺灣桃園地方檢察署檢察官偵查起訴。

理　由

一、程序（證據能力）部分

下列所引具傳聞性質之各項供述證據，經本院依法調查後，被告及其辯護人均未於言詞辯論終結前，就證據能力部分有所異議，本院復查無該等證據有違背法定程序取得或顯不可信之情狀，依刑事訴訟法159條之5規定，應有證據能力；至本件認定事實所引用之非供述證據，並無證據證明係公務員違背法定程式所取得，亦無刑事訴訟法第159條之4顯有不可信之情況與不得作為證據之情形，且經本院於審判程序依法進行證據之調查、辯論，被告於訴訟上之程序權即已受保障，自得為判斷之依據。

二、訊據上訴人即被告吳雅各（下稱被告）固坦承有於上揭時地駕駛系爭貨櫃車，與被害人陳阿三騎乘之機車發生碰撞之事實，惟矢口否認有何業務過失致死之犯行，辯稱：被害人逆向行車闖入我的車道，我看到他時有剎車減速、按喇叭，打方向盤往外閃避；我當時沒有超速，但發生的時間太快，被害人逆向行車讓我閃避不及，我沒有過失云云。惟查：

㈠被告駕駛之系爭貨櫃車右前車頭，與被害人騎乘之機車右側車身於上揭時、地發生碰撞，被害人遭此碰撞，受有頭部鈍挫傷、顱內出血及腦幹衰竭併神經性休克，經送醫急救仍不治死亡等情，業據被告坦承在卷，核與現場目擊者蘇志成於警詢、偵查中證述案發當時兩車碰撞之情形相符（見相字卷第17-1頁及反面、40至41頁），並有長庚醫療財團法人林口長庚紀念醫院診斷證明書、道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表㈠㈡、桃園市○○○○○道路交通事故照片黏貼記錄表、桃園市政府警察局交通大隊蘆竹交通小隊酒精測定記錄表、臺灣桃園地方檢察署相驗屍體證明書、檢驗報告書、刑案現場勘查報告及相驗照片、勘驗筆錄在卷可稽（

見相字卷第15、18至27、35、43至48、50至75頁，偵卷第5至12、24頁），被害人遭被告駕駛之系爭貨櫃車撞擊致死之事實，可以認定。

㈡被告雖以前詞置辯，惟查：

1.依案發地點之監視器畫面顯示，被害人騎乘機車（開啟車前燈）逆向緩行在桃園市○○區○○路2段往山腳方向之內側車道約9秒後，逐漸靠近對向之外側車道，於駛入外側車道後約2秒鐘，與被告駕駛之系爭貨櫃車發生碰撞；行駛在外側車道之系爭貨櫃車左前車頭出現在監視畫面右下方時，被害人機車已經往機車之左前斜方向行駛接近外側車道，於被害人機車駛入外側車道時，系爭貨櫃車呈先微右駛再左駛之閃避被害人來車之情形，之後系爭貨櫃車煞車燈亮起情形，有勘驗筆錄及監視器畫面在卷可佐（見偵卷第5至12頁）。以上監視器畫面經中央警察大學（下稱警大）逐格播放檢視分析後，將對應之影像錄影時間詳細分析如下（見原交訴卷一第62至72頁）：

擷取畫面	監視器影像紀錄時間	系爭貨櫃車與被害人機車行駛位置主要事件描述
畫面12	21：03：25	被害人機車前輪抵分向島西緣
畫面13	21：03：28	被害人機車前輪抵停止線附近的分向島東緣
畫面14	21：03：35	被害人機車前輪抵內側車道內側三分之一處
畫面15	21：03：36	被害人機車前輪抵內側車道中央
畫面16	21：03：37	被害人機車前輪抵內側車道外側三分之一處、系爭貨櫃車左前車頭出現在畫面右下角
畫面17	21：03：38	被害人機車前輪抵內外車道標線、系爭貨櫃車車頭臨近路口前第4條車道標線南端

（續上頁）

畫面18	21：03：39	被害人機車前輪抵外線車道中央、系爭貨櫃車車頭臨近路口前第4條車道標線北端，可以看到系爭貨櫃車右尾燈光暈
畫面19	21：03：39	被害人機車被系爭貨櫃車阻擋，系爭貨櫃車車頭對應的位置在臨近路口前第3條車道標線前，可以看到系爭貨櫃車後半拖車右尾燈
畫面20	21：03：40	系爭貨櫃車車頭對應的位置在臨近路口前第3條車道標線北端前（推測兩車車體發生碰撞）
畫面21	21：03：41	系爭貨櫃車完全停止，車頭對應的位置在臨近路口前第2條車道標線南端前、後半拖車右後車尾在第4條車道標線北半段的上方

足見被害人機車在監視器紀錄時間21時3 分28秒時已抵達中央分向島東緣位置，並自28秒起至38秒止在被告行進方向之內線車道上緩緩逆向行進，直到39至40秒時抵達外側車道之中央而與系爭貨櫃車發生碰撞。亦即被害人逆向緩緩駛出之時間長達9 秒以上，對照被告在肇事前約10秒左右已發現被害人逆向行駛之情形（見下2.所述），可見，對被告而言，被害人並非驟然逆向駛出，被告辯稱被害人突然逆向駛出致其反應不及云云，與事實不符。

2.系爭貨櫃車案發時之行車紀錄紙自21時0 分7 秒（行車紀錄器所記載之時間與監視器紀錄時間未彼此校正致二者之時間有誤差，惟均係肇事當時之紀錄，不影響犯罪事實之認定，以下稱行車紀錄時間）起至21時0 分27秒之行車紀錄，經行車紀錄器廠商樺崎實業股份有限公司（下稱樺崎公司）補正完整之行車紀錄，進而分析該20秒期間「每秒之速度變化」求出行駛距離，顯示：行車紀錄時間21時0 分7 秒至8 秒間

，時速由64公里降至61公里，行駛17.36 公尺，離肇事地點約178 .33 至160.97公尺；之後時速緩緩下降，至行車紀錄時間21時0 分16秒至17秒間，時速由38公里降至34公里，行駛10公尺，離肇事地點約51.12 至41.12 公尺；行車紀錄時間21時0 分26秒至27秒則時速歸零（碰撞後停止），有該公司107 年7 月10、24日樺業107 字第 004 、005 號函、108年2 月13日樺業108 第1 號函覆資料在卷可稽（見本院更一卷第127 至137 頁、第141 頁、第243 、245 頁）。對照桃園市政府警察局蘆竹分局員警胡翰偕同被告至案發地點實地測量被告所稱其看到被害人時系爭貨櫃車之位置（即原交訴卷二第67頁之A 點），與當時被害人所在之位置（即前開卷頁之B 點），兩者距離約47.2公尺，亦即被告發現被害人機車逆向行駛時，距離被害人機車尚有47.2公尺；而上開A 點至碰撞地點（即前開卷頁之C 點）之距離則約為41.7公尺，有員警職務報告及現場測量照片在卷可佐（見原交訴卷二第63至65頁）。可見被告所述其發現被害人時（距離被害人47.2公尺，亦即距肇事地點41.7公尺），是在車禍前約10秒鐘左右，當時時速介於38至34公里之間，並無超速情事。

3.文獻顯示肇事責任鑑定過程判斷用路人能否及時反應的緊急反應時間為0.75秒，即多數人（95%）來不及反應；另根據美國公路官員協會（AASHTO）研究，如文獻指出，用路人在面臨前方突發路況而採取緊急煞車時，整體之減速率有90%是落在3.4 公尺/ 秒平方以內範圍。故以一般人遇狀況緊急反應、採取煞車動作，在不同的行駛速度下要避免事故發生所需時間或距離計算，系爭貨櫃車以時速50公里之速限行駛，其避免事故發生所需之時間為4.83秒、距離為38.78 公尺（見原交訴卷一第81頁），有警大之鑑定意見在卷可稽（見原交訴卷二第63至65頁）。本件被告稱其發現被害人機車時，距離被害人尚有47.2公尺，距離碰撞地點亦有41.7公尺，即使被告以50公里之速限行駛（反應距離為38.78 公尺），

也有充足之反應距離，可在發生碰撞前完全煞停，不致釀成車禍；更何況被告係在時速38至34公里之情形下發現被害人逆向緩行，較之時速50公里之情形實有更充足之反應時間、距離。乃系爭貨櫃車卻仍撞上被害人之機車，現場亦未發現系爭貨櫃車之煞車痕跡（見相字卷第18頁之道路交通事故現場圖），可見被告在發現被害人後，雖有時間、距離反應，然因未於發現被害人逆向行駛之第一時間採取適當之煞停、閃避等安全措施，致發生車禍，被告實有未注意車前狀況且採取必要安全措施之疏失，被告辯稱其反應不及並無過失云云，尚無可採。

4.被告雖又辯稱：被害人逆向行駛，突然橫越馬路之行為非被告可預見云云。惟按汽車駕駛人雖可信賴其他參與交通之對方亦能遵守交通規則，同時為必要之注意，謹慎採取適當之行動，而對於不可知之對方違規行為並無預防之義務，然因對於違規行為所導致之危險，若屬已可預見，且依法律、契約、習慣、法理及日常生活經驗等，在不超越社會相當性之範圍應有注意之義務者，自仍有以一定之行為避免結果發生之義務。因此，關於他人之違規事實已極明顯，同時有足夠之時間可採取適當之措施以避免發生交通事故之結果時，即不得以信賴他方定能遵守交通規則為由，以免除自己之責任。依卷內監視器畫面顯示，被害人於發生碰撞前，曾在被告車道上之內側車道逆向往外側車道方向緩行長達9 秒以上，之後才左轉欲跨越車道；而被告在肇事前約10秒、距離被害人47.2公尺處，即已發現被害人騎乘機車逆向行駛，被告並稱看到對方逆向行駛，對方的行向是要左轉，我便立即鳴按喇叭示警等語（見相字卷第4 頁反面），在在顯示被告可預見被害人逆向行駛之目的係要違規左轉內新路，亦即被害人並非突然出現致被告反應不及，被告有一定之反應時間與距離，自有防範義務。退步言之，縱認被告剛發現被害人逆向時尚不知道被害人確切行向，然在監視器影像畫面14「被害

人機車前輪抵內側車道內側三分之一處」時（即碰撞發生前5秒，距離碰撞地點距離44公尺，見原交訴卷一第82頁），被害人一路逆向往左前之內新路方向偏移前進之行向已經相當明確，依行車紀錄之解析被告當時時速介於26至22公里（見本院卷第245頁），其仍有時間、距離採取緊急之煞避措施，然系爭貨櫃車何以仍與機車發生碰撞？應係被告認其有合法之路權，被害人逆向屬嚴重違規，被告僅稍微減速及按喇叭警示，未在第一時間進一步採取必要之緊急煞避措施，此由被告系爭貨櫃車有先微右駛再左駛之閃避情形、撞擊點在系爭貨櫃車右前車頭及肇事現場並無明顯煞車痕跡亦可得證。因此被告雖縱擁有路權且依限在外側車道行駛，在被害人違規事實明顯，被告既有相當時間可採取適當之措施以避免發生事故時，即應採取必要之安全措施，無從主張信賴原則據以解免其過失之責，被告上開置辯，難認有據。

5.綜上，被害人騎乘機車，雖有逆向行駛之重大過失，且為肇事主因，惟被告有相當之時間及反應距離可採取必要之安全措施，被告若有注意車前狀況，仍可避免本件車禍，其仍應負過失責任，且不因被害人與有過失，而得解免被告上開過失刑責。

㈢交通部公路總局桃園縣區車輛行車事故鑑定委員會鑑定、交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會鑑定，均認被告無肇事因素，固有鑑定意見書、交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會函文在卷可參（見原交訴卷一第9至10、35頁），惟上開鑑定意見，並未考量被告之行車速度、反應時間及距離等因素，僅以被告路權優先為由，遽謂其無肇事因素，自非可採。

㈣警大104年8月21日校鑑科字第1040007293號鑑定書（見原交訴卷一第47至84頁）依相關文獻認定用路人緊急反應時間為0.75秒，在不同速率下所計算出之緊急反應距離，與交通部66年10月27日交路（66）字第10275號函示之用路人緊急

反應距離並無不同。而前司法行政部62年5月9日（62）函刑決字第464號函關於各行車速率與煞車距離之對照表，業經交通部道安委員會90年11月21日交安發90字第3432號函說明「茲因考量近30年來國內、外相關汽車工業、道路鋪面工程等技術之發展及進步，前開對照表是否仍參考適用，即日起請自行斟酌」，警大鑑定書即以美國公路官員協會（AASHTO）研究文獻所提出之緊急煞車減速率3.4公尺/秒平方推算本案煞車及閃避所需之時間、距離（見警大 107年5月2日校鑑科字第1070003464號函，見本院更一卷第41至45頁），該鑑定書鑑定本案事故所依據之各項計算數據及標準，均無不當之處，固值採信。惟關於鑑定書所指被告有未依速限行駛之肇事原因部分，鑑定人係以樺崎公司於103年8月14日未臻完備之紀錄（即行車紀錄時間21時0分7秒由時速64公里驟降至0公里之紀錄，見原交訴卷一第 12至14頁）作為依據，認定被告在本件肇事時有超速行駛。然樺崎公司總經理丁現昌證稱：按照行車紀錄紙所記載之線條，是從21時0分7秒64公里一直降到 21時0分27秒剛好歸零，每個秒數都可以計算被告當時的速度多高，我要拿回去重新判讀，距離則可以從時間、速度之數值計算出來等語（見本院更一卷第233、235頁）。樺崎公司嗣於108年2月13日樺業108第1號函覆系爭貨櫃車在發生碰撞前20秒之每秒時速變化及行駛距離（見本院更一卷第266至267頁），依據上開資料及被告陳稱發現被害人時之相關道路位置，被告在車禍發生前10秒左右亦即發現被害人時並未超速，警大鑑定書關於被告未依速限行駛導致無法採取適當安全措施之鑑定意見與事實不符，該部分尚難採為不利於被告之證明，併此敘明。

㈤綜上所述，本件事證明確，被告所辯均不足採信，其犯行洵堪認定，應依法論科。

三、論罪科刑：

㈠按行為後法律有變更者，適用行為時之法律，但行為後之法

律有利於行為人者，適用最有利於行為人之法律，刑法第 2 條第1 項定有明文。查被告行為後，刑法第276 條第2 項業務過失致人於死罪已經修正，於000 年0 月00日生效，修正前規定：「從事業務之人，因業務上之過失，犯前項之罪者，處5 年以下有期徒刑或拘役，得併科3 千元以下罰金。」修正後刪除該條項，並提高刑法第276 條第1 項普通過失致死罪之法定刑為「5 年以下有期徒刑、拘役或50萬元以下罰金。」經比較新舊法結果，修正後之規定並非較有利於被告，是被告犯行，應適用最有利於被告之修正前刑法第276 條第2 項規定處斷。

㈡被告係長榮國際儲運股份有限公司之駕駛員，為從事駕駛業務之人，核被告所為，係犯修正前刑法第276 條第2 項之業務過失致人於死罪。被告於有偵查犯罪職權之員警到場處理時主動表明肇事，進而接受本案裁判，有桃園市○○○○○道路交通事故肇事人自首情形紀錄表1 紙在卷可稽（見相字卷第29頁），爰依刑法第62條前段規定減輕其刑。

四、原審以被告所犯事證明確，予以論罪科刑，固非無見。惟查，被告發現被害人時並未超速，原審認被告超速行駛為肇事原因，尚有未洽。被告上訴否認犯行，雖無理由，惟原判決既有前揭可議，自應由本院予以撤銷改判。爰審酌被告以駕駛車輛為業，本應謹慎注意遵守交通規則，尤其系爭貨櫃車乃大型車輛，車體甚重，駕車時更應負起高度注意義務，然被告發現被害人逆向行駛後，並未採取積極必要之適當煞避措施，致發生本件車禍，造成被害人死亡之嚴重後果，雖應非難，然考量被告雖有過失，但被害人逆向駛入對向車道為肇事主因，責任較重，被告過失程度輕微，犯後迄未與被害人家屬達成和解或取得原諒，兼衡其並無此類前科，素行、品行尚可、生活經濟狀況、智識程度等一切情狀，量處如主文第2 項所示之刑，並諭知易科罰金之折算標準。

據上論斷，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，修正前刑法第276條第2項，刑法第2條第1項前段、第41條第1項前段、第62條前段，刑法施行法第1條之1第1項、第2項前段，判決如主文。

本案經檢察官洪威華到庭執行職務。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　6　　月　　5　　日

刑事第二十二庭審判長法　官　林瑞斌

法　官　陳銘壎

法　官　林孟宜

以上正本證明與原本無異。

如不服本判決，應於收受送達後10日內向本院提出上訴書狀，其未敘述上訴之理由者並得於提起上訴後10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　劉靜慧

中　　華　　民　　國　　108　　年　　6　　月　　5　　日

附錄：本案論罪科刑法條全文

修正前中華民國刑法第276條

（過失致死罪）

因過失致人於死者，處 2 年以下有期徒刑、拘役或 2 千元以下罰金。

從事業務之人，因業務上之過失犯前項之罪者，處 5 年以下有期徒刑或拘役，得併科 3 千元以下罰金。