

## 調 查 意 見

壹、案由：據簡○○秋陳訴：臺灣高等法院審理 97 年度重上更（四）字第 208 號胡 00 殺人未遂案，鑑定人逢甲大學已坦承鑑定地點錯誤且鑑定結果存有誤差，詎該院未詳查事證，率為被告無罪之判決，損及權益等情乙案。

貳、調查意見：

緣從事駕駛業務之胡○○於民國（下同）88 年 12 月 4 日上午 7 時 40 分許，駕駛車號 KN—872 號營業半聯結車，該半聯結車係由一輛曳引車與一輛重型半拖車所組成，滿載工業用土，沿基隆市基金一路，自基隆市往台北縣萬里鄉方向行駛，駛至基金一路與基金二路一巷之行車管制號誌交岔路口，在綠燈起步右彎，其車頭右前輪等處擦碰簡○○騎乘之車號 QZS—617 號輕機車（下稱「機車」），簡○○機車及人受力倒地，遭胡○○半聯結車右側車輪壓及左下肢，簡○○之左下肢受到嚴重傷害。檢察官以刑法第 284 條第 2 項業務過失傷害罪、第 271 條第 2 項、第 1 項之殺人未遂罪嫌起訴胡○○，該業務過失傷害罪部分，經臺灣高等法院 93 年度再字第 2 號判決有期徒刑 5 月，如易科罰金以 300 元折算 1 日確定；殺人未遂罪嫌部分，經臺灣高等法院審理 97 年度重上更（四）字第 208 號判決無罪，因刑事妥速審判法第 8 條規定不得上訴而確定。簡○○（下稱「被害人」）向本院陳訴：臺灣高等法院審理胡○○（下稱「被告」）殺人未遂案，鑑定人逢甲大學已坦承鑑定地點錯誤且鑑定結果存有誤差，詎該院未詳查事證，率為被告無罪之判決等情。經調閱卷證、履勘，以及委請○○○○○○○○專家學者進行事故現場重建及鑑定（所提該鑑定報告書下稱「本院委託鑑定報告」），業經調查竣事，茲

將調查意見列述如次：

一、本案確定判決經調查發現有研提再審及聲請非常上訴之事由：

(一)按刑事訴訟法第 422 條第 1 項第 3 款規定，受無罪或輕於相當刑之判決，發現確實之新證據，足認其有應受有罪或重刑判決之犯罪事實者，得聲請再審。復按應於審判期日調查之證據，而未予調查者，其判決當然為違背法令，刑事訴訟法第 379 條第 10 款定有明文。又「審理事實之法院，對於案內一切證據，除認為不必要者外，均應詳為調查，然後基於調查所得之心證以為判斷之基礎，故證據雖已調查，而尚有其他必要部分並未調查，仍難遽為被告有利或不利之認定。」最高法院 49 年台上字第 873 號著有判例可稽。

(二)臺灣高等法院 97 年度重上更(四)字第 208 號判決，認定被告半聯結車雖有向後退拖拉機車產生 2.5 公尺之刮地痕，惟依該刮地痕之走向係呈直線走向所示，該車輛並無刻意改變行進、後退之方向，而有故意後退輾壓告訴人之殺人未遂犯行，駁回檢察官上訴，撤銷原判決關於被告胡○○殺人未遂暨所定執行刑 6 年，改判胡○○被訴殺人未遂部分無罪，依刑事妥速審判法第 8 條規定，不得上訴而確定。該判決理由略以：

- 1、臺灣省基宜區車輛行車事故鑑定委員會鑑定意見認為被告所駕車輛於發生車禍後，有倒車情形，惟其無法得知其倒車之意圖；臺灣省車輛行車事故覆議鑑定委員會鑑定意見亦未載明被告所駕車輛倒車之原因。
- 2、財團法人長庚紀念醫院基隆分院函覆：「無法由傷勢情形判斷是否遭受聯結車重複或一次輾壓所

造成。」

- 3、法務部法醫研究所鑑定意見，雖認被告所駕車輛有倒車之情形，但亦認係「善意」或「意外」造成，並非被告欲故意倒車再次輾壓被害人；被害人之脫手套撕裂傷為遭單次輾壓，而在聯結車意外倒車時因拖拉機車造成二次擠壓致腳踝蹠骨骨折之結果，似無重複輪胎輾壓之可能。
- 4、國立交通大學復函暨行車事故鑑定意見書，及鑑定人○○○於該院作證時，認被告所駕半聯結車於發生車禍後應無倒車情形。
- 5、逢甲大學函覆該校車輛行車事故鑑定研究中心鑑定意見，被告曳引車有倒車事實，惟該車輛為手動排檔，當停車換檔過程中在坡度 3% 之下，會產生往後倒車之現象，且被害人左腿與曳引車頭右前輪側向擠壓受傷，並非車輪輾壓受傷，故被告蓄意倒車之可能性不高。
- 6、被害人遭輾壓之位置應僅限於腳掌及腳踝，且依其骨折之部位可知，其左腳掌及腳踝應係遭被告所駕駛車輛之車輪邊緣輾過所生之傷害。被告所駕半聯結車除車頭外，每組輪胎皆兩兩併行，輪胎寬度甚廣，如被害人係被捲入車底後再遭輾壓兩次，則小腿主要之脛骨、膝蓋、甚至大腿部分位置均在車輪輾壓之範圍內，而有骨折或粉碎之現象，當不可能僅有腳掌及腳後跟部位骨折。
- 7、該車輛雖有向後退拖拉機車產生 2.5 公尺之刮地痕，惟依該刮地痕之走向係呈直線走向所示，該車輛並無刻意改變行進、後退之方向，而有故意後退輾壓告訴人情事，是尚難單憑告訴人指訴，即認被告主觀上有殺人犯意無訛。本件檢察官所舉證據均無法使該院對於被告涉嫌公訴人所指

殺人未遂之事實形成確信不疑之心證，該院亦查無其他證據足證被告涉犯殺人未遂罪嫌，依法自應為被告無罪判決之諭知。

(三)然查：

1、被害人機車於靜止狀態，其前輪遭被告半聯結車擦撞倒地並即遭該車輾壓，機車倒地後並未產生車體轉動與移動之情形；該「刮地痕」實為被告半聯結車煞車時，車輪鎖死後滑行產生之「煞車滑痕」，並非被告半聯結車拖拉被害人機車之該「刮地痕」：

(1)本件被告半聯結車第一軸右側輪胎在往前滾動時，與呈靜止狀態之被害人機車前輪擦撞，致被害人及其機車因而倒地、半聯結車上開輪胎產生黑色不規則形狀之刮擦痕跡。

<1>據臺灣基隆地方法院檢察署 89 年偵字第 653 號卷（下稱偵查卷）第 11 頁所附基隆市警察局交通隊交通事故現場相片「曳引車車頭右前輪輪胎面痕跡」，顯示覆蓋在環繞胎壁之斷續擦撞痕跡之上，同時出現由前往後之弧形刮擦痕。而依被告半聯結車行車方向及其肇事後終止位置，與被害人機車行車方向、右倒位置及其前輪車損等資訊，堪認此刮擦痕跡應係被告半聯結車第一軸右側輪胎在往前滾動時，與被害人機車前輪接觸所形成。故被害人機車前輪，則有受到來自被告半聯結車第一軸右側輪胎由北往南水平分力之作用。該刮擦痕呈現弧形區塊狀，故被害人機車前輪與被告半聯結車第一軸右側輪胎接觸時，機車之車速等於零，否則該刮擦痕將會出現直線壓印狀。故被告半聯結車

第一軸右側輪胎受到來自被害人機車前輪由西往東水平方向之作用力等於零，即被害人機車呈靜止狀態。

〈2〉另據被告半聯結車行車方向及其前右保險桿之輕微刮擦痕跡特徵，與被害人機車肇事後右倒、機車車損特徵，被告曳引車車頭前右保險桿並未與被害人機車車體或被害人身體任何部位相接觸碰撞。再者，半聯結車第一軸右側輪胎胎壁留下環繞胎壁之斷續擦撞痕(圓形狀)，此一痕跡形成方式應係在輪胎轉動狀態下，胎壁與轉動距離內(至少3公尺)同一高度之外物接觸所形成；根據被害人機車車損，與被害人機車前輪若遭被告半聯結車第一軸右側輪胎胎壁碰撞，則被害人機車必然倒地，無論機車倒地後有無滑動，其均不可能於3公尺內有同一高度之物體，可以繼續擦撞轉動中之被告半聯結車第一軸右側輪胎胎壁，故可以推定此刮擦痕跡應非與被害人機車車體接觸或被害人身體相接觸碰撞所造成。

(2)被害人機車前輪倒地地點即是遭被告半聯結車輾壓之地點，機車倒地後並未產生車體轉動與移動之情形。

據臺灣高等法院 94 年度上更(二)字第 695 號卷附事故發生後被害人機車相片，其前輪鋼圈內凹變形、前輪左側避震器斷裂、左側腳踏板斷裂、車頭阻風罩中間部位破損等；再據基隆市警察局交通隊交通事故現場相片「①②車擦撞處及現場磨地痕和血跡」(偵查卷第 13 頁上方)，顯示機車呈右倒狀態，其前輪與

被告半聯結車行車方向垂直，並右倒在半聯結車第三軸右側複輪之外側輪胎前，右側把手著地，其左側車身沿左前踏板破損處起至車尾，均無受損或刮擦痕跡等情形；在機車倒地位置前後(南北兩端)周圍附近，均未發現機車與地面接觸位移所產生之地面刮擦痕跡；另依機車事故後停止於緊鄰半聯結車第三軸輪胎前方，以及機車車身(前輪部位以外)呈現相對於半聯結車第三軸輪胎之偏外側位置及角度，與被半聯結車拖拉之情形不符。堪認機車前輪避震器、前輪鋼圈及其附近處，被半聯結車車輪輾壓過，且機車前輪倒地地點即是被輾壓之地點(位於肇事路口停止線後方【南方】黃網區約三分之一處)，被害人機車倒地後並未產生車體轉動與移動之情形。

- (3) 肇事現場「擦地痕」，其中眾多條直線痕跡是輪胎煞車鎖死時，輪胎壓著碎石粒往前滑動之同時，碎石粒與路面摩擦所產生，實係被告半聯結車輪胎之「煞車滑痕」，而非被害人機車「擦地痕」。

經檢視前揭基隆市警察局交通隊交通事故現場相片「①②車擦撞處及現場磨地痕和血跡」及本件交通事故調查報告表「事故現場圖」(偵查卷第9頁)，在被告半聯結車第二軸與第三軸之間、位於機車倒地位置南方約0.6公尺，遺留1.9公尺之擦地痕，此擦地痕跡經以實體顯微鏡檢視放大8倍後發現：有眾多條直線痕跡(至少有8條，寬窄、長短各不相同)，該些直線痕跡不但平行，而且痕跡旁邊有一些碎石粒；該處擦地痕依由北往南之行車方向，痕跡

愈深、愈顯明顯；該等痕跡之開始端不整齊、末端很整齊（本院委託鑑定報告第 19 頁「圖 6. 砂石摩擦路面呈現多條直線平行且痕跡前（左）輕後（右）重之狀態」）。足認該擦地痕是輪胎煞車滑痕，其中多條直線痕跡是輪胎煞車鎖死時，輪胎壓著碎石粒往前滑動之同時，碎石粒與路面摩擦所產生，符合煞車終止地點，輪胎受到的垂直作用力最大之煞車滑痕特徵。此外，依卷內偵查及審理紀錄，並未量測肇事車輛輪寬與擦地痕尺寸，惟該擦地痕有左右兩片痕跡，不但左片痕跡之寬度與半聯結車輪胎寬度相近（相片顯示右片外緣部分不清楚），而且左右兩片痕跡之間距與半聯結車內外輪胎（複輪）之間距相近（本院委託鑑定報告第 20 頁「圖 7. 擦地痕寬度範圍包括：線段 A 與 B，與複輪之單輪輪寬相近」）。

2、「刮地痕」（實係「煞車滑痕」）並非 2.5 公尺，而係 1.9 公尺；且被害人左下肢體傷並非被半聯結車輾壓，而係被壓推滑行所傷。

（1）據被害人體傷情形（偵查卷第 20-23 頁相片），其左下肢左腓骨骨折、左腳第 3、4 趾骨骨折、踝關節開放性骨折及左小腿部位內外兩側皮膚表面留有表皮磨擦痕跡等；依據半聯結車行車方向、肇事後終止位置、複輪型態之煞車滑痕，及其複輪煞車滑痕上遺留一小段血跡摩擦地面痕跡等跡證，堪認被害人倒地位置係在血跡摩擦痕跡之起點附近，且其左下肢受到鎖死複輪由後往前之壓滑的推力作用（簡稱壓推作用），產生其左腳踝扭轉致生腳踝與趾骨骨折、左小腿腓骨骨折、左小腿表皮摩擦地面之體

傷型態。被害人左下肢若遭半聯結車輾壓(輪胎係在滾動中)，必然造成左小腿腓骨、脛骨均粉碎骨折、肌肉碎裂等傷勢。故被害人左下肢體傷係遭半聯結車車輪壓推滑行所致，並未遭半聯結車滾動車輪輾壓，且未受到第二次輾壓或壓推。

< 1 > 檢視前揭相片及本院委託鑑定報告圖 6.、圖 7. 內容，發現在被告半聯結車第二軸右側輪胎與第三軸右側輪胎間，其右側防捲入護欄前端正下方處遺留血跡，該血跡係在該擦地痕出現後產生，血跡結束點與該刮擦痕之結束點相近。證明該擦地痕係煞車滑痕，乃輪胎鎖死滑行一小段之後，才壓推著簡女左下肢而滑行；滑行過程留下血跡，而於滑行終止地點留下比較多量的血跡，該處亦即煞車終止地點。

(2) 在機車倒地後並未移動，而被告半聯結車第三軸之後緊接著是第四軸(三、四軸之軸距約僅為 1.3 公尺)的情況下，該「煞車滑痕」若由被告半聯結車第三軸之右側複輪所產生，則機車必然被輾壓過 2 次或 4 次，以及形成機車刮擦路面之刮擦痕，惟現場跡證並不吻合。而依據被告半聯結車行車方向及其肇事終止位置、被害人機車行車方向、被害人機車前輪有與被告半聯結車第一軸右側輪胎接觸、被害人機車右倒位置及其左側腳踏板破損等情形，可堪認定被告半聯結車第二軸右側輪胎並未與被害人機車前輪產生擦撞，而係輪胎在滾動狀態下，輾壓過被害人機車之前輪(含避震器)，並與機車左前腳踏板、左前飾板發生刮擦。



(3) 因此，被告半聯結車第二輪軸於輾壓被害人機車前輪後，繼續轉動約 0.6 公尺，之後輪胎鎖死而產生 1.9 公尺之煞車滑痕；而於輪胎因煞車鎖死而滑行一小段之後，才壓推著簡女左下肢繼續滑行至終止處。被害人左下肢體傷並非被半聯結車滾動車輪輾壓。

3、被告半聯結車於肇事煞車停止後，有往後移動約 0.75 公尺之情形，之後又再往前行駛約 2.25 公尺。被告半聯結車後退再前進之意圖，應分別就後退、行進加以調查審酌。

(1) 前揭警繪事故現場圖中註明之「擦地痕」是「煞車滑痕」，不是「擦地痕」；而且該煞車滑痕是由被告半聯結車第二軸右側之複輪所產生。煞車痕近末端八分之三處(距末端約 0.75 公尺處)有一橫條，橫條形狀整齊與綿密：依前揭本院委託鑑定報告第 19 頁「圖 6. 砂石摩擦路面呈現多條直線平行且痕跡前(左)輕後(右)重之狀態」所示，該橫條約位於煞車痕近末端八分之三處(參見偵查卷第 13 頁上方基隆市警察局交通隊交通事故現場相片「①②車擦撞處及現場磨地痕和血跡」)，由於該煞車痕長度約為 1.9 公尺(2.5—0.6 公尺)，故該橫條距離煞車痕末端約 0.75 公尺。該煞車痕末端八分之三區段，若是同一次煞車過程所形成，則其方向應該是平行，惟其中有一條刮擦痕之方向並未與原來多條刮擦痕之方向平行(本院委託鑑定報告第 19 頁「圖 6. 砂石摩擦路面呈現多條直線平行且痕跡前(左)輕後(右)重之狀態」C. 該兩條痕線未平行)，可見並非於同一次煞車過程所形成。

- (2) 又匯流在地面之血跡，若經輪胎輾壓，血跡受壓後呈現模糊狀；若未經過輪胎輾壓，則會有邊緣輪廓明顯之線條狀。在圖 6.C 本院委託鑑定報告第 19 頁、圖 7.E 本院委託鑑定報告第 20 頁中，橫條南方之血跡有模糊狀之現象，因此，堪認該處血跡有被輪胎輾壓過。
- (3) 由警繪事故現場圖中得知：肇事現場被告半聯結車第二軸右側複輪之終止位置，係位於其第一次產生煞車滑痕終點（亦為血跡終點）之前方（南方），而且與該煞車滑痕終點之距離約為 1.5 公尺；此顯示被告半聯結車於煞車終止之後，至少再向前行駛了 1.5 公尺。由前述第 2、3 項得知，被告半聯結車於肇事煞車停止後，又往後移動約 0.75 公尺，之後才又再向前行駛。因此，被告半聯結車於煞車停止後，向後移動約 0.75 公尺，之後又再往前行駛約 2.25 公尺。
- (四) 綜上，本院上開調查「擦地痕」實係「煞車滑痕」、「煞車滑痕」末端八分之三處有一橫條等，足見被告半聯結車肇事後有後退、再前進之事實，其動機尚待查明，此為最後事實審法院判決當時已經存在、審判當時不及調查審酌，至其後始發見之新證據；又本案確定判決所據理由，對事故現場、肇事車輛遺留跡證等證據及其他必要部分，因未詳為調查及未予調查，以致將被告半聯結車「煞車滑痕」誤以為被告半聯結車拖拉被害人機車之「刮地痕」；將 1.9 公尺之「煞車滑痕」誤以為 2.5 公尺之「刮地痕」；將被告半聯結車於擦碰被害人機車後，有先倒退 0.75 公尺及再往前行駛約 2.25 公尺，誤以為只有倒退，而依上開「刮地痕」等認定被告半

聯結車並無刻意改變行進、後退之方向，失所依據。被告後退再前進之意圖，容有再詳予調查審酌必要，本案似有首揭研提再審及聲請非常上訴之事由。

二、關於我國道路交通事故之偵查蒐證及鑑定機制有欠嚴謹，損害人民權益及耗費司法資源乙節，本院另立案，深入調查之中。

(一)接近5年來，交通事故平均每年發生32萬餘件，造成2千5百餘人死亡（刑案死亡約254人）、22萬餘人受傷（刑案受傷約1萬3千餘人），財物損失不計其數，數千家庭因而破碎，現場及相關人員之調查、處理、蒐證若不嚴謹，必然損害人民權益及耗費司法資源，我國每年關於道路交逦之起訴案件（含酒醉駕車），已高達佔全國起訴案件的25%。本事故發生後，警察並未對受傷嚴重之被害人進行詢問調查，被害人後來直接向檢察官提出告訴，導致未針對上游段機車道是否存在、半聯結車有無再移動等兩造間關鍵爭議事項及時加以查證與蒐證，且現行鑑定機制存在若干限制與問題，導致訴訟長期化，當事人身心疲累。

(二)有關基隆市警察局大武崙派出所警員處理本件交通事故，未依規定即時製作筆錄，專業能力不足等情乙節，本院於90年間已請內政部督促所屬檢討改進，且於91年完成「我國交通管理機關未能妥善辦理道路交通事故相關業務，影響人民權益，損害政府形象，應予調查導正」之調查，糾正內政部警政署、中央警察大學、臺灣警察專科學校及交通部（本院「91交正03」），該署已自91年7月1日於各警察分局成立交通組、自93年起全面實施交通事故處理專責制度，目前除臺北市、高雄市、基隆市、新竹

市及臺中市警察局等交通事故均由各交通分、小隊專責事故處理人員處理外，其餘警察機關仍維持 A1 類、A2 類交通事故由專責事故處理人員處理，A3 類交通事故由分駐、派出所員警處理；另改進教育訓練提升專業處理能力、充實裝備器材、檢討獎懲規定使其合理化。

- (三)鑑於我國車輛行車事故之鑑定品質爭議不斷，備受批評，與警察、檢察等機關對於道路交通事故之處理及指揮偵查缺失，仍有密切關係；另以本件事故肇事路口至上游路口之部分路面重鋪，但事故發生時標線尚未重鬆標劃，與事故之發生及鑑定亦有相當關係，可供道路設施及交通工程業管警惕，本院另行通案調查之中。