

臺灣高等法院臺中分院刑事判決

107年度交上訴字第1812號

上訴人

即被告 邱健華

黃溫捷

彭世豪

上三人

共同

選任辯護人 范瑞華律師

陳一銘律師

詹祐維律師

上訴人

即被告 張耀同

選任辯護人 林富華律師

上列上訴人即被告等因業務過失致死等案件，不服臺灣苗栗地方法院106年度交訴字第46號中華民國107年7月31日第一審判決（起訴案號：臺灣苗栗地方檢察署105年度偵字第5601號、105年度調偵字第251、252號），提起上訴，本院判決如下：

主 文

原判決關於邱健華、黃溫捷、彭世豪及張耀同部分均撤銷。

邱健華犯過失致人於死罪，處有期徒刑伍月，如易科罰金，以新臺幣壹仟元折算壹日。

01 黃溫捷犯過失致人於死罪，處有期徒刑肆月，如易科罰金，以新
02 臺幣壹仟元折算壹日。

03 彭世豪犯過失致人於死罪，處有期徒刑肆月，如易科罰金，以新
04 臺幣壹仟元折算壹日。

05 張耀同犯過失致人於死罪，處有期徒刑壹年貳月。

06 犯罪事實

07 一、邱健華、黃溫捷、彭世豪分別擔任○○汽車股份有限公司
08 （下稱○○公司）觀音廠（址設桃園市○○區○○○路0
09 號）之引擎室燃油管組裝人員、品管人員及艙裝人員，張耀
10 同為貨運司機，均為從事業務之人。

11 (一)邱健華、黃溫捷、彭世豪於民國104年2月7日，在○○公司
12 觀音廠進行車身號碼（即車輛底盤號碼）00000~0000000號
13 之WISH汽車（嗣後領牌之車牌號碼為000-0000號，下稱系爭
14 小客車）之燃油管與引擎側管間之組裝、機能檢查及艙裝檢
15 查時，邱健華原應注意組裝過程將燃油管連接至引擎側管
16 時，必須使之緊密結合，並以固定扣確實密合扣緊；黃溫捷
17 原應注意機能檢查時，應以目視、手拉、鼻聞有無汽油味之
18 方式，確認燃油管與引擎側管結合處上之固定扣已確實密合
19 扣緊；彭世豪原應注意艙裝檢查時，應以目視、手拉之方
20 式，確認燃油管與引擎側管結合處上之固定扣已確實密合扣
21 緊，而依當時情形均無不能注意之情事，邱健華竟疏未注
22 意，未將燃油管與引擎側管完全緊密接合，且未將結合處上
23 固定扣確實密合扣緊；黃溫捷及彭世豪亦均疏未注意確認上
24 開固定扣是否已確實密合扣緊，致系爭小客車之燃油管與引
25 擎側管未安全緊密接合，且結合處上之固定扣亦未正確安
26 裝、檢查妥善。

27 (二)系爭小客車於104年2月9日由不知情之和運租車股份有限公
28 司（下稱和運公司）取得，並提供予不知情顧客租用駕駛，
29 至104年5月22日前，累積行駛里程數已達9,441公里。系爭
30 小客車因出廠後固定扣未確實密合扣緊，且已結合之燃油管
31 與引擎側管因長時間反覆承受引擎振動、軸向拉扯及路面振

動，於104年5月11日該車進場保養後至104年5月22日上午10時33分前某時，仍結合中之燃油管與引擎側管先自固定扣凹槽鬆脫分離；嗣於104年5月22日上午10時33分許，劉○○○（另經原審判決無罪確定）駕駛由楊○○於同日上午8時40分許向和運公司臺北士林站租用之系爭小客車，搭載楊○○、楊○○、張○○、李○○、李○○○，行駛至苗栗縣○○鄉○○道0號高速公路南向137公里400公尺處之中線車道時，因燃油管及引擎側管結合時角度未完全密合，終因相當時間之行駛高溫、振動，造成燃油管與引擎側管於前揭時間扯開脫落，致系爭小客車引擎無法獲得燃油供給而喪失動力。

(三)系爭小客車喪失動力停在中線車道後，適有張耀同駕駛車牌號碼000-00號營業大貨車（清祥汽車貨運有限公司所有，下稱營業大貨車），沿同向道路後方駛來，並自外側車道切換至中線車道，張耀同本應注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施，且於變換車道時，應注意與前、後車保持安全距離，而當時天候雨但有日間自然光線、柏油路面濕潤、無缺陷、視距良好、無障礙物，並無不能注意之情事，且張耀同所駕駛為營業大貨車，車身高度明顯高於一般自小客車，前方視野更為清楚，竟疏未注意，因認前車車速過慢，於欲變換車道超車前，僅注意欲換入車道之後方來車，未注意系爭小客車因上述原因喪失動力停止於其欲換入車道前方，致其於換入車道後，因煞車不及自後方追撞系爭小客車，致楊○○受有外傷性頭胸腹部鈍性傷，經送醫急救後仍因多重器官損傷不治死亡；楊○○受有創傷性胸椎第2-3節骨折性脫位併脊髓損傷及雙下肢全癱、左側股骨轉子骨折、胸部挫傷併創傷性血氣胸、腹部挫傷併內出血、骨盆器官之損傷、急性呼吸衰竭等傷害，達於毀敗一肢以上機能之重傷程度；張○○受有左胸壁挫傷、右臉部開放性傷口（裂傷1公分）、顏面挫傷瘀血（右臉頰、左鼻翼、下唇擦傷）、右手肘擦傷等傷害；李○○受有前額擦挫傷、右小腿挫傷等傷害；李○○

01 ○受有額葉顱內出血、右側一根肋骨閉鎖性骨折、前額裂傷
02 2*0.5公分、胸壁挫傷、肩部挫傷等傷害；劉○○○受有頭
03 部外傷、左肘及左膝擦傷等傷害。嗣警方接獲報案前往現場
04 處理時，張耀同在職司犯罪偵查之公務員尚未發覺其犯行
05 前，向到場處理之內政部警政署國道公路警察局第二公路警
06 察大隊後龍分隊警員承認為肇事人，自首而接受裁判。

07 二、案經楊○○之父楊○○、楊○○、張○○、李○○○、李○
08 ○、劉○○○訴由內政部警政署國道公路警察局第二公路警
09 察大隊報告臺灣苗栗地方檢察署檢察官偵查起訴。

10 理 由

11 一、審理範圍：

12 同案被告劉○○○經原審判決無罪後，檢察官未提起上訴，
13 故就同案被告劉○○○部分業已確定；本院僅就上訴人即被
14 告邱健華、黃溫捷、彭世豪及張耀同部分予以審理。

15 二、證據能力：

16 (一)按鑑定人由審判長、受命法官或檢察官就下列之人選任一人
17 或數人充之：一、就鑑定事項有特別知識經驗者；二、經政
18 府機關委任有鑑定職務者；鑑定之經過及其結果，應命鑑定
19 人以言詞或書面報告。又法院或檢察官得囑託醫院、學校或
20 其他相當之機關、團體為鑑定，或審查他人之鑑定，並準用
21 刑事訴訟法第203條至第206條之1規定，刑事訴訟法第198
22 條、第206條第1項、第208條第1項分別定有明文。故不論鑑
23 定人或鑑定機關、團體，如由法院、審判長、受命法官或檢
24 察官視具體個案之需要而為選任、囑託，並依同法第206條
25 之規定，提出言詞或書面報告，即符合同法第159第1項所定
26 得作為證據之「法律有規定」之例外。卷附臺灣區汽車修理
27 工業同業公會104年9月7日台區汽工（清）字第104143號函
28 附000-0000鑑定報告書及所附照片、104年12月15日台區汽
29 工（清）字第104209號函附000-0000鑑定報告書及所附照片
30 （104年度偵字第4410號卷【下稱偵卷一】第11至16、34至3
31 6頁）、鑑定人高○○之陳述，均係臺灣苗栗地方檢察署檢

01 察官囑託團體為鑑定後，由鑑定團體、鑑定人就鑑定之經過
02 及其結果所為書面及言詞報告，依上開說明，該等鑑定意見
03 及證述依法自均有證據能力，被告邱建華、黃溫捷及彭世豪
04 及其等辯護人認前開鑑定人高○○證述及鑑定報告書均無證
05 據能力，尚難認有理由。

06 (二)除上所述外，本院下述所引用被告以外之人供述證據，上訴
07 人即被告張耀同於原審時業已同意證據能力（原審卷第111
08 頁反面）；另檢察官、上訴人即被告邱建華、黃溫捷及彭世
09 豪等3人及其等辯護人於本院準備程序時，知悉有刑事訴訟
10 法第159條第1項不得為證據之情形（本院卷一第199頁），
11 迄至本院言詞辯論終結前，均未聲明異議，視為同意作為證
12 據。本院審酌該等證據取得過程並無瑕疵，與本案待證事實
13 復具相當關聯性，以之為本案證據尚無不當，認得為本案證
14 據，依刑事訴訟法第159條之5規定，均有證據能力。

15 (三)本院以下所引用非供述證據，並無證據證明有出於違法取得
16 情形，復經本院依刑事訴訟法踐行調查程序，亦認均有證據
17 能力。

18 三、認定犯罪事實所憑證據及理由：

19 訊據被告邱健華、黃溫捷、彭世豪固均坦承其等曾任職○○
20 公司觀音廠，系爭小客車生產過程中，分別擔任組裝、機能
21 檢查及艙裝檢查人員等情；被告張耀同則坦承曾於前開時、
22 地駕駛營業大貨車於高速公路變換車道，並自後撞及系爭小
23 客車，致被害人楊○○死亡、告訴人楊○○受有重傷害、告
24 訴人張○○、李○○、李○○○、劉○○○受有前揭傷害等
25 情，然均矢口否認有何業務過失致人於死犯行。被告邱健華
26 辯稱：我可以確定我有將燃油管連接至引擎側管，嵌入時有
27 一個卡的聲音，我會用手拉看看確認是否有鬆脫，我會點漆
28 在固定扣上等語；被告黃溫捷辯稱：我的工作會打開檢查管
29 路有無接合，會用手拉，聞看看有無汽油味，我工作經驗都
30 沒有碰到燃油管跟引擎側管組裝沒有密合的情形等語；被告
31 彭世豪辯稱：我否認犯罪，我是目視檢查跟手也要拉看看檢

查等語；被告張耀同辯稱：當時我已經完成變換車道，看到系爭自小客車時只剩50公尺，兩側又有來車，無法再變換回原車道，雖盡量煞車仍撞上等語。被告4人之選任辯護人分別辯護如下：1.辯護人為被告邱健華、黃溫捷及彭世豪辯護稱：①本件最大爭點是系爭自小客車汽車已行駛9941公里，事發當天高速行駛超過一百多公里後，為何會突然失去動力，從汽車燃油管、引擎側管的零組件接合實驗知道，如果沒有接合到搭聲出現，啟動時會因為引擎燃油的壓力噴出而無法啟動，故被告3人確實已完成燃油管線接合及檢查工作；②依照證人高○○及證人周建銘均證述，進行保養時可由目視看到固定扣狀態；而曾進行保養之證人張庭綱清楚證稱2次保養都有看到固定扣是完全扣緊在管線上面；且如燃油管、引擎側管及固定扣未確實安裝，於汽車組裝後發動駛至檢查部分進行加速檢查，即復核燃油管等是否安裝無誤，經機能檢查後，更需再駛至艙裝檢查部門，確認燃油管安裝定位，如未裝妥，均可輕易遭發現，也會因發動行駛時脫落而被發現。故被告邱健華、黃溫捷、彭世豪無論是燃油管或固定扣的接合，均已完成工作。③證人即駕駛劉○○證述系爭汽車失去動力前，並未立即熄火，而是滑行30至60秒以上；完全停止後，再由駕駛手動關閉引擎可知，本案汽車失去動力與燃油管及引擎側管脫離無關；④高○○證述啟動後會出現P1604的故障碼，因此認為是燃油管脫落而肇事，但從被證4號的故障碼相關資料可知，這個故障碼是說當汽車去轉動起動指令，但是汽車沒有辦法起動時才會出現，如果是汽車行駛到一半，發生管線脫落時，應該是先產生引擎輸入不穩，是P1603的情形，最後才導致引擎整個因為沒有燃油，而無法轉之後是P1605，本案並沒有這樣情形。綜上，被告邱健華、黃溫捷及彭世豪均難認有何過失責任；⑤檢察官未提出積極證據證明系爭小客車之固定扣掉落係因被告邱健華、黃溫捷、彭世豪就系爭小客車之組裝、檢查過失所致。2.辯護人為被告張耀同辯稱：本件交通事故並非因被告

張耀同駕駛營業大貨車有何變換車道或超速等違規行為，亦非因被告張耀同未保持與前車之安全距離而肇事，本件並無證據足以證明事故發生前，已有任何車輛成功閃避系爭自小客車之事實，縱有，其他車輛於閃避系爭自小客車時，兩旁車道之車流情形與被告張耀同駛近時之狀態亦無法證明相同，本件事故之發生，實係因同案被告劉○○未及於車後設置故障警示標誌所致，難認被告張耀同有何過失責任等語。經查：

(一)系爭小客車於104年2月9日由和運公司取得，並提供不特定顧客租用駕駛，至104年5月22日前，累積行駛里程數已達9,441公里，嗣於104年5月22日上午10時33分許，告訴人劉○○駕駛由告訴人楊○○於同日上午8時40分許向和運公司臺北士林站租用之系爭小客車，搭載被害人楊○○、告訴人楊○○、張○○、李○○、李○○○，行駛至苗栗縣○○鄉○○道0號高速公路南向137公里400公尺處之中線車道時，系爭小客車因喪失動力停在中線車道，適被告張耀同駕駛營業大貨車沿同向道路後方駛來，並自外側車道切換至中線車道，旋自後方追撞系爭小客車，致被害人楊○○受有外傷性頭胸腹部鈍性傷，經送醫急救後仍因多重器官損傷不治死亡；告訴人楊○○受有創傷性胸椎第2-3節骨折性脫位併脊髓損傷及雙下肢全癱、左側股骨轉子骨折、胸部挫傷併創傷性血氣胸、腹部挫傷併內出血、骨盆器官之損傷、急性呼吸衰竭等傷害，達於毀敗一肢以上機能之重傷程度；告訴人張○○受有左胸壁挫傷、右臉部開放性傷口（裂傷1公分）、顏面挫傷瘀血（右臉頰、左鼻翼、下唇擦傷）、右手肘擦傷等傷害；告訴人李○○受有前額擦挫傷、右小腿挫傷等傷害；告訴人李○○○受有額葉顱內出血、右側一根肋骨閉鎖性骨折、前額裂傷2*0.5公分、胸壁挫傷、肩部挫傷等傷害；告訴人劉○○○受有頭部外傷、左肘及左膝擦傷等傷害等情，業據證人即告訴人楊○○、李○○於警詢及偵訊中，證人即告訴人楊○○、張○○、李○○○、劉○○○，證人

張耀彬於警詢中證述明確（104年度相驗字第893號卷【下稱相驗卷一】第11至17、23至33、65至68、75至81、88至98頁，104年度相驗字第274號卷【下稱相驗卷二】第15、16頁，偵卷一第73、74、132頁，104年度偵字第4576號卷【下稱偵卷二】第9、10、13至15、26至39頁，104年度他字第1050號卷【下稱他卷】第50頁），並有苗栗地方檢察署檢察官相驗報告書、道路交通事故現場圖、現場草圖、道路交通事故調查報告表(一)、(二)、系爭小客車及營業大貨車之車籍資料、系爭小客車行照、○○公司觀音工廠電子計算機開立專用汽車出廠與貨物稅完稅照證、汽車新領牌照登記書、汽車出租單、光田醫療社團法人光田綜合醫院（下稱光田綜合醫院）診斷證明書（告訴人李○○、李○○○、劉○○○、楊○○）、臺灣臺中地方檢察署相驗筆錄、相驗屍體證明書、檢驗報告書、光田綜合醫院行政相驗及法醫參考病歷摘要、振興醫療財團法人振興醫院診斷證明書（告訴人李○○○）、佛教慈濟醫療財團法人台北慈濟醫院診斷證明書（告訴人楊○○）、臺北榮民總醫院診斷證明書（告訴人楊○○）、臺北市立聯合醫院（陽明院區）診斷證明書（告訴人楊○○）各1份，光田綜合醫院之診斷證明書（告訴人張○○、楊○○）各2份，現場暨蒐證照片12張在卷可稽（偵卷一第6、77至99頁，偵卷二第42至45、54至56、64至69頁，相驗卷一第34至38、45至50、57至64、69、99至102、111至116、121至123、125、127、128、131至135頁，他卷第10至18頁），並為被告邱健華、黃溫捷、彭世豪及張耀同所不爭執，故此部分事實應可認定。

(二)就被告邱健華、黃溫捷、彭世豪部分：

1.被告邱健華、黃溫捷、彭世豪分別為○○公司引擎室燃油管組裝人員、品管人員及艙裝人員，於104年2月7日，在○○公司觀音廠進行系爭小客車之燃油管與引擎側管間之組裝、機能檢查及艙裝檢查，被告邱健華負責將系爭小客車之燃油管連接至引擎側管並嵌入固定扣，被告黃溫捷負

責機能檢查，應以目視、手拉、鼻聞有無汽油味之方式，確認燃油管與引擎側管結合處上之固定扣已確實密合扣緊，被告彭世豪負責艙裝檢查，應以目視、手拉之方式，確認燃油管與引擎側管結合處上之固定扣已確實密合扣緊等情，有○○公司105年2月23日國保字第105007號函暨人員資料表、105年6月8日國保字第105031號函暨人員資料表、○○公司現場各項職務主要業務職掌說明、○○公司提供之組裝人員班表及排休表、系爭小客車之車輛檢查表（含組立連番及車輛各部位號碼、機能檢查表、引擎室檢查表等各項檢查表）、燃油管軟管結合集油配管要系作業票、引擎室組裝圖示、使用零件表及固定扣照片、艙裝檢查工程使用之檢查手順書及燃油管快速接頭組裝檢查要素作業票、機能檢查工程使用之檢查手順書及燃油快速接頭檢查要素作業票、勘驗筆錄各1份在卷可參（偵卷一第62至70、118至125頁，偵卷二第73、74、76至80、134至137頁，105年度偵字第5601號卷【下稱偵卷三】第24至26、59、60頁，他卷第39至42頁），核與證人陳建鈞、蘇義方、陳訓峰、陳俊同、李俊毅、呂炫葆、洪雅祥於偵訊中證述情節相符（偵卷三第39至47頁），並據被告邱健華、黃溫捷、彭世豪於偵訊中自陳其等工作內容在卷（偵卷三第34至39頁），此部分事實，應堪認定。

2. 本案事故發生後，檢察官曾囑託有25年汽車修理經驗，時任臺灣區汽車修理工業同業公會總幹事高○○就系爭自小客車進行數次現場勘驗及鑑定後，就其勘驗及鑑定結果曾於偵訊時數次到庭證述，綜合整理如下（偵卷一第23、24頁、第39、40頁；偵卷三第31頁、第136、137頁）：

① 我有參與本件鑑定，鑑定回函稱係「燃油輸送管的膠管接頭與鋼管脫離」，這是指汽油箱要供應引擎的油管，是靠近防火牆側的油管上的接頭脫落，報告的第20號圖（偵卷一第15頁）下方是塑鋼接頭，塑鋼接頭是要連接到引擎幫浦的過濾器，第20號圖上方，也是油管的鋼管

01 接頭；一般車輛的鋼管接頭是從車輛後方的汽車接頭拉
02 到前方引擎室，有一個快速接頭，本件事故即此處脫
03 落，才發生踩油門沒反應。

04 ②本件鑑定時，第一次是因為沒電，用快速充電器發動，
05 發現車輛無法發動，但是在引擎室的防火牆那邊有大量的
06 汽油噴出，我認為有油管外露的狀況，才又去檢測油
07 管，故發現此處接頭脫落；我將此處脫落的接頭接回
08 後，汽車即可順利發動；原廠汽車在此處應該有一個固
09 定的塑膠盒，防止脫落，但是我在檢測這輛車時，沒有
10 發現該塑膠盒。理論上，原廠應該會作一個記號，代表
11 典檢動作，此車上下方塑鋼接頭上有記號，但是上方沒
12 有記號，應該就是上方原本有塑膠盒，但是不知何故鑑
13 定時會沒看到。

14 ③駕駛人稱他開車時，車速突然降到60公里，並感到有東
15 西斷掉，接著踩油門時沒有作用，才重新發動引擎，有
16 點火聲但沒有辦法重新發動，接著聞到濃厚的汽油味，
17 車禍後，拖吊業者擔心意外而把電源拔掉取行車紀錄
18 器，和運技師有看到汽油從油箱噴出，此段經歷與我檢
19 測的結果理論上符合，因為當車輛行駛必須要有汽油，
20 汽油在引擎內產生進壓爆排的過程才能產生動力，因為
21 上開接頭脫落，無法產生汽油動能，即使踩加油門也沒
22 用，他聞到汽油味也是因為油管脫落，技師並看到汽油
23 從油管噴出；本案車禍發生前就有油管脫落情狀，所以
24 不會是撞車後才被扯掉，事故車輛的塑鋼接頭部分有看
25 到點檢記號，但記號有中斷，沒有連到鋼管部分，所以
26 可能是固定盒已經脫落等語。

27 ④12月15日回函稱有找到前次庭訊所稱缺損之零件（指固
28 定扣），零件是在車內應夾位置下方的工字樑、變速箱
29 間縫隙找到的，零件沒有損壞，是完好的，盒子上的卡
30 榫溝必須吻合油管上的卡榫溝，才能合上，若是合上，
31 會夾的很緊，很難打開，必須要用十字起子才能打開，

01 可以確認盒子不是被撞掉的，但是掉落在該處已有一段
02 時間，因為取下時，盒子上已經有很多泥沙。理論上此
03 零件如果有裝好，沒有外力取下，他是不會掉的，該零
04 件組合上去時，必須要用力壓緊，會發出很大的卡住的
05 聲響，若是卡榫沒對到，是壓不進去的，如果有壓緊，
06 必須使用工具才能拆卸。

07 ⑤鑑定過程中，發現固定扣掉在車底橫樑細縫中，上面有
08 灰塵，顯示掉落時間已久，如沒有蓋子保護，燃油管的
09 接頭不知何時會脫落，因為車子行進中抖動，可能會將
10 接頭抖開，何時會抖開無法預期等語。

11 ⑥鑑定過程中看不出固定夾有被破壞痕跡，固定扣就是盒
12 狀，扣在燃油管、集油配管上的裝置等語。

13 且本案經證人即鑑定人高○○鑑定後，認系爭小客車之燃
14 油輸送管膠管接頭與鋼管脫離，沒有燃油供給引擎汽缸燃
15 料，致引擎熄火不能再起動，喪失動力等情，有臺灣區汽
16 車修理工業同業公會104年9月7日台區汽工（清）字第104
17 143號函附000-0000鑑定報告書及所附照片、104年12月15
18 日台區汽工（清）字第104209號函附000-0000鑑定報告書
19 及所附照片在卷可參（偵卷一第11至16、34至36頁）。

20 3.嗣因被告邱健華、黃溫捷、彭世豪3人及其等辯護人認如
21 燃油管與引擎側管未接妥，且未扣上固定扣，系爭自小客
22 車不可能通過檢查並行駛達9,941公里；且依系爭小客車
23 駕駛劉○○○證述系爭自小客車失去動力前，並未立即熄
24 火，而是滑行30至60秒以上始完全停止等情，可認系爭自
25 小客車失去動力與燃油管與引擎側管脫離無關，並聲請本
26 院再囑由專家進行鑑定；經本院囑由台北科技大學車輛組
27 博士班畢業，現為明志科技大學機械系車輛組副教授，專
28 長在汽車修護跟相關車輛設計與相關修護管理，亦具汽車
29 修護甲級技術士證照，曾在車廠擔任技術員組長、廠長、
30 管理部、訓練部副理之鑑定人黃○○，於本院110年5月4
31 日審理時當庭鑑定，其就燃油管、引擎側管、固定扣間結

合方式、鬆脫可能原因，及燃油管、引擎側管脫離後之車輛狀態鑑定結果整理如下：

①燃油管是提供車輛運行時燃油的連接，如果管路接線或者接頭有點鬆脫，一定會導致油沒有辦法提供給引擎內部去做燃燒使用，產生動力，一定會做到至少二道以上的安全的設施或者安全的一個防護措施，管子上面灰色按鈕是第一道，另外扣夾上有凹痕，只有一個角度才能放進並扣好，是第二道安全設計（本院卷二第389頁）。

②油管接合固定扣扣上後，如要以人力開啟，需用2手，1個壓，一個拉，才能完整解脫；如果固定扣蓋子沒有蓋上，要把引擎側管跟燃油管直接拉出來時，是否需要施加一定力量，就要看組裝位置。如果引擎震動跟軸向的力量剛好符合向度，燃油管跟引擎側管就可能被從固定扣內拉脫。以我看卷內照片，本案車輛油管與引擎的結合，如果駕駛者入檔踩煞車，車子引擎會產生這樣子的晃動；駕駛過程中，如果路面不平，路面坑洞，也會造成晃動；自排車駕駛者在入低檔位時，油門採放引擎會有點往後拉扯的動作，或在入檔時，引擎會有往前傾的動作，這樣一拉一縮之間，如果力量軸向點剛好符合垂線位置，事實上就有可能發現引擎側管跟燃油管會有自固定扣內脫落情形（本院卷二第391至392頁）。

③目前車輛使用噴射引擎，所以燃油管跟引擎側管這些管路裡面，正常行駛情況下，3到5公斤的推壓壓力一定有，有些高壓縮比的車子，還會再高個1、2公斤。如果燃油管跟引擎側管沒有接合到扣緊的情形，首先會有滲漏情形；油壓再高一點，整個就會彈射掉。因車輛運轉發動一定要具備空氣、燃油、點火跟壓縮壓力，缺一即無法發動引擎，引擎就無法運作。但是如果燃油管路脫落，因引擎上面還有一點空間儲存部分油，可能持續發動過幾秒，在這幾秒鐘的時間，就是專業上所謂的「燃

油殘壓」，駕駛如果是催動油門，是有可能再繼續催動引擎，但用完後引擎就絕對是熄火狀態（本院卷二第392至394頁）。

④因為兩種鋼性接頭結合時，表層容易產生硬碰硬，如果車輛行駛時產生振動，接合處沒有一點緩衝空間，很容易因為硬碰硬，會從隙縫處漏一點點油出來，如果燃油這一端的壓力是比較高的，可能會造成它整個油會直接噴濺出來或是噴射出來，所以它一定在接合處的地方，一定會有1組到2組的O型環（本院卷二第390頁）；而油管結合時，如果沒有完全卡進去，因為O型環是360度扣環，扣上去時如果有一點傾斜角度，雖然感覺有扣緊了，但過一段時間後，因振動仍會造成脫落（本院卷二第401至402頁）。

⑤依照證人劉○○○於104年5月23日偵訊時所述事發當時車輛狀況，如果當時他有聞到汽油味，應該可以反推判斷是燃油管跟引擎側管脫離所導致；而車速從60慢慢下降，就如同剛才說明，裡面還有殘壓，引擎還持續運轉了幾秒鐘，這樣是符合燃油管子脫落的現象。至於可運轉幾秒，要看這台車設計的燃油殘壓是多少，如果脫落後，另外一條管子接到引擎處有個燃油油軌，那個油軌裡面的油可能都還有將近幾十CC或到100CC左右，這時候這些CC數的油應該足以讓它運轉一些些的時間，同時也要看燃油噴油嘴需要的油壓值，足以讓油噴進去引擎室裡面做燃燒的動作，所以秒數部分每台車情形不一。因此我覺得證人的描述蠻符合實際狀況，因為他的車速是慢慢下降，慢慢下降就等於這時候引擎有在發動，油還是持續有在消耗，所以這個時候，它是把油軌裡面殘壓使用掉，這段時間推估下來，就滿符合時速是慢慢下降到後來完全熄火。他所強調的，他有點火，有啟動的聲音，但是引擎沒有辦法發動，而且聞到很濃的汽油味，就是因為油從這個地方脫落了，不是噴到引擎內

部、不是傳送到油軌裡面，而是直接噴濺在引擎室裡面；且駕駛當時提到車子並非自己熄火，是駕駛自己停下來熄火後，才沒有辦法發動之當時情況，也不影響我所判斷車子於當時燃油管已脫落的結論。因為引擎轉速一般我們稱呼它在怠速發動的時候，可能是每分鐘轉速600到700RPM，在油壓不足時，因很難達到穩定轉速，但這時引擎室還沒有到達熄火狀態，所以利用這部分殘壓，可能還可以再運行幾秒鐘，但因轉速很低，所以踩油門時沒有辦法把引擎轉速拉高，駕駛者會覺得車子在這時失去驅動的動力（本院卷二第398至400頁）。

⑥固定扣脫落可以認為是本次車輛故障的原因，而固定扣要正常脫落，如果原本有扣緊，要長時間使用而脫落的機率很低，幾乎快等於零，一定有人安裝時未裝妥，也就是組裝瑕疵，或是有其他人維修時，要裝回原位時不確實，沒有固定好或忘了裝回去，本案我會偏向固定扣在事發時已經掉落（本院卷二第404頁至406頁）。

⑦正常情況下，結合後的燃油管跟引擎側管上面灰色按鈕扣環一定要壓下去才可以拉除，如果組裝安裝時，雖然有安裝下去可能有「搭」一聲，或者安裝上去時，有一點點沒有辦法很完全密合，也就是沒有360度扣緊，但因藍色那個橡膠膠圈本身就有一點黏性，會幫忙黏著，使用一段時間振動後，就可能會因為行駛高溫、振動造成脫離，脫離後車輛狀況，就會跟剛才筆錄上所呈現的車輛操控情況吻合。所以關鍵點是如果正常安全接合，原則上要發生脫落的機會真得是很低。所以不無可能是組裝時有裝，只是可能沒有裝好，才會造成脫落。也就是有可能固定扣沒有扣好，引擎側管跟燃油管也沒有完全接合到角度完全密合的情況，因為如果燃油管跟引擎側管角度完全密合，即使沒有固定扣，除非外力夠大，才有可能扯開，不會只是因為一般引擎運行就扯開脫落（本院卷二第406至408頁）。

01 4.綜觀前揭鑑定人高○○、黃○○及上開鑑定報告書之意
02 見，另參酌①鑑定人黃○○另稱：如果一台車的行駛里程
03 數達9,441公里，依照我的判斷，這台車的燃油管跟引擎
04 側管在出廠的時候，不可能是沒有接合的等語（本院卷二
05 第394頁）；②證人周建銘於原審審理時證稱：我在○○
06 公司擔任品質管理業務，之後在3年前轉品質保證業務，
07 燃油管及引擎側管兩個油管要完整接合才能放進去固定
08 扣，然後固定扣才能蓋上，燃油管與引擎側管沒有接妥，
09 啟動時整個油管就爆開來，爆開後整個油會噴出來，油沒
10 辦法正常供給引擎，引擎沒辦法正常啟動，沒辦法往前進
11 等語（原審卷第199頁正面、200頁反面、201頁反面、202
12 頁），此情亦與原審勘驗○○公司實驗影片結果吻合（原
13 審卷第90、155頁），而系爭小客車係於104年2月9日由和
14 運公司取得，至104年5月22日前，已多次出租予不特定客
15 戶駕駛使用，有歷次汽車出租單在卷可參（偵卷一第79至
16 99頁），然期間均未有引擎無法發動而漏油等情；③鑑定
17 人兼證人高○○於偵訊時證稱：於勘驗過程中，看到系爭
18 自小客車的塑鋼接頭部分有點檢記號，但記號有中斷，沒
19 有連到鋼管部分，應該就是上方原本有塑膠盒，但該固定
20 盒已經脫落等語（偵卷一第23、24頁），本院認被告邱健
21 華於進行燃油管與引擎側管組裝時，並非完全未接合該2
22 管；且亦應已將接合後之燃油管與引擎側管卡入固定扣內
23 凹槽，然因未確實將固定扣密合扣緊，被告黃溫捷、彭世
24 豪亦均疏未注意確認上開固定扣是否已確實密合扣緊，致
25 固定扣蓋於事故發生前先鬆脫，而原本嵌入於固定扣內之
26 燃油管與引擎側管亦因引擎震動、路面不平及坑洞造成之
27 晃動跟軸向力量剛好符合向度，致於行車過程中燃油管跟
28 引擎側管從固定扣內遭拉脫；而無固定扣保護之燃油管及
29 引擎側管又因在接合時留有一點傾斜角度，未完全扣緊，
30 遂於證人劉○○○駕駛系爭自小客車行經事故地點時，燃
31 油管及引擎側管終因振動脫落，並致系爭自小客車失去動

力。

5.辯護人雖以前詞為被告邱健華、黃溫捷、彭世豪辯護，然查：

①有關辯護人質疑如系爭自小客車之燃油管、引擎側管於出廠時未完全接合，固定扣亦未緊密扣妥，不可能可供高速行駛9,941公里部分，依照前述理由3.②④⑥⑦之說明，倘燃油管與引擎側管組裝時，非完全緊密接合；且於將接合後之燃油管與引擎側管卡入固定扣內凹槽後，未確實將固定扣蓋密合扣緊，確有可能致固定扣蓋於事故發生前先鬆脫，而原本嵌入於固定扣內之燃油管與引擎側管亦因引擎、路面不平及坑洞所造成晃動，致燃油管跟引擎側管從固定扣內遭拉脫；而無固定扣保護之燃油管及引擎側管又因在接合時留有一點傾斜角度，未完全扣緊，致燃油管及引擎側管終因振動脫落。故辯護人此部分所疑，尚難認有據。

②證人張庭綱於偵訊中證稱：我有在104年4月20日及5月11日為系爭小客車做過2次維修、檢查，我沒有檢查油箱、引擎，只有做目視，檢查管路有無漏油、漏漬，我有檢查到油管的卡榫部分，卡榫是正常的，卡榫有在正常的位置上，我檢查過程不會碰觸或拆解該部位，我確認卡榫有正常卡住，是因為他後方還有蓋子，若是位置不對，蓋子會彈開等語（偵卷一第108至110頁，偵卷二第126至128頁，他卷第31至33頁）；滿月檢查不會特別檢查燃油配管或集油配管，就是用手電筒照、目視方式確認有無異常，當時沒發現異常狀況等語（偵卷三第111、112頁）；證人張志明於偵訊中證稱：我是完檢人員，算是品管，在滿月檢查及1萬公里檢查，我都會做完檢，燃油管及集油配管連結部分，就是用目視，當時沒有異常狀況等語（偵卷三第111、112頁），可見上開證人於進行保養時，均僅以目視方法檢查；參酌證人周建銘於本院審理中證稱：固定扣未扣上時，間隙約4至5

mm等語（原審卷第213頁反面），故保養人員能否僅憑目視確認固定扣上如此微小之間隙是否存在，尚屬有疑；況依前述，本院認定系爭自小客車於出廠時，確實曾將燃油管及引擎側管接合並嵌入固定扣，僅係均未確實扣緊接合，從而，尚難僅憑前揭證人於進行車輛保養時，曾目視系爭自小客車上有固定扣，即認被告邱健華、黃溫捷、彭世豪於生產組裝、品管及艙裝時毫無疏失。

③有關辯護人質疑證人劉○○所述系爭自小客車失去動力前之車輛狀態，亦經鑑定人黃○○於本院審理時說明證人劉○○所述確實符合燃油管與引擎側管脫離之情形（詳前揭3.⑤），故辯護人此部分所指亦難認有據。

④有關辯護人質疑如係因燃油管與引擎側管脫離，應會先產生故障碼P1603，再產生故障碼P1605，而非故障碼P1604部分，亦經鑑定人黃○○於本院審理時鑑定稱：故障碼的設定，如果是引擎很嚴重的故障、異常，可能一次直接就會直接顯示；如果比較輕微的，可能2、3次以上，抓不到相關連接數據，才會設定故障。如果在行駛途中熄火，故障碼會有可能是P1605跟P1603；至於是否會出現P1604就很難回答，因為當時環境跟車輛引擎狀況很多，燃燒四大要素只要缺一項，那個項目到底為何，持續性或穩定性有多長讓它抓不到資訊、數據，才會出現故障碼。所以在維修過程中，只會把故障碼當作參考值，並非絕對值（本院卷二第396頁），從而，系爭自小客車於事故後進行勘驗時所呈現之故障碼，實無法作為認定系爭自小客車之實際故障原因。

⑤至鑑定人高○○前往現場鑑定時，雖離案發時間已經過3月，然系爭小客車當時係在內政部警政署國道公路警察局第二公路警察大隊後龍分隊保管中（偵卷一第12頁）；且鑑定人黃○○於本院審理時亦鑑定稱：事故發生後，如有其他人員欲拔掉車輛電池，不可能去碰觸到

01 固定扣，因為有一段距離且系統不一樣等語（本院卷二
02 第406頁）；而依照前揭鑑定人黃○○及高○○所述系
03 爭自小客車喪失動力時之情況，亦與鑑定人高○○現場
04 勘驗時所見燃油管與引擎側管脫離後所產生之車輛失去
05 動力情形相符，從而，縱鑑定人兼證人高○○就系爭小
06 客車進行勘驗時，與事故已有相當時間間隔，亦難認該
07 自小客車之客觀保存情況有因任何外力介入，致影響勘
08 驗鑑定結果。

09 ⑥鑑定人黃○○於本院審理時雖稱：○○公司就引擎側管
10 跟燃油管接合後出現「搭」聲接合，使用萬用的拉力測
11 試機進行拔脫力測試，該報告顯示拔脫拉力需要70.9到
12 68.9公斤以上拔脫力，才能將2個管線拔離，這個測試
13 數據是可以相信接受的。所以，一般行車過程中，車子
14 所產生的震動或燃油壓力，應該不可能將結合的引擎側
15 管跟燃油管衝開或鬆脫等語（本院卷二第395頁）；然
16 查，前揭實驗結果應係在引擎側管與燃油管完全360度
17 接合時，始需高達70.9到68.9以上拔脫力，才能將該2
18 管線拔離；惟依前述，系爭小客車於安裝過程中，雖引
19 擎側管及燃油管曾發出「搭」聲，亦難認已完全接合，
20 從而，上開○○公司實驗報告並無從作為被告邱健華、
21 黃溫捷、彭世豪組裝、品管及艙裝無過失之證明。

22 ⑦至鑑定人黃○○於本院審理時雖稱：系爭小客車上固定
23 扣有刮痕，應該是有人檢修時曾利用工具做出破壞動
24 作，或刻意拿工具破壞等語（本院卷二第401頁）。然
25 查：

26 (1)證人周建銘於偵訊時證稱：目視檢查就能看到燃油管
27 跟引擎側管有無緊密結合（原審卷第213頁反面）；
28 而證人張庭綱於偵訊時亦證稱：104年4月20日替系爭
29 自小客車做滿月檢查時，有頂起車子檢查油箱跟引擎
30 室中間的管路，也有檢查油管，我看得到，該處有卡
31 樁，那個卡樁就是蓋子卡進接頭，再一個蓋子蓋起

來，那個卡榫是正常的；107年5月11日做1萬公里保養時，也有發動後目視檢測固定後有在正確位置，我不會碰觸或拆卸該部分等語（4410偵卷第109頁正反面）；另證人高○○於偵訊時亦證稱：一般保養不會動到固定扣，像這種新車在7000及9000公里保養時，碰觸到固定扣的機率不大等語（偵卷一第23頁反面至24頁），綜上證述，應可認定系爭自小客車於事故發生前雖曾2次進廠保養，然並無拆卸固定扣之必要，實際上證人張庭綱亦均僅有目視檢查，未曾實際拆卸固定扣。

(2)證人高○○於偵訊時曾稱：當時為了確認固定扣是否完好，曾試裝過，之後要取下時，因為卡很緊，必須使用工具才能取下，所以我有用起子協助取下等語（偵卷一第39頁反面），故可認定前揭鑑定人黃○○目視之固定扣上刮痕，應即係證人高○○於進行試裝取下時，因不知可以手指按壓方式開啟，強行以起子破壞所導致。

⑧綜上，辯護人為被告邱健華、黃溫捷、彭世豪所為辯解，均難認為有據。

6.自小客車出廠後將供使用於道路上行駛，自小客車相關安全設施之妥善安裝，乃維護駕駛者安全之首要條件，倘自小客車之燃油管與引擎側管接合不良，將致車輛突然熄火，有極大可能造成後方來車追撞之危險，此情亦可從鑑定人黃○○於本院審理時稱：燃油管的管路接線或者接頭有點鬆脫，一定會導致油沒有辦法提供給引擎內部去做燃燒使用，所以一定會做到至少二道以上的安全防護設施等語（本院卷二第389頁）加以佐證。被告邱健華、黃溫捷、彭世豪負責系爭自小客車之組裝、品管及艙裝工作時，並無何不能注意情事，竟疏未注意應將前揭油管及固定扣緊密結合，致系爭小客車因於高速公路上突然熄火，遭後方來車即被告張耀同所駕營業大貨車追撞，致被害人

楊○○死亡、告訴人楊○○受重傷，及告訴人張○○、李○○、李○○○、劉○○○受傷之結果，且被告邱健華、黃溫捷、彭世豪之過失行為，與上開被害人死亡，及告訴人等受傷結果間，顯具有相當因果關係。從而，被告邱健華、黃溫捷、彭世豪業務過失致人於死、業務過失傷害致人重傷及業務過失傷害之犯行，事證明確，堪予認定。

(四)就被告張耀同部分：

1.被告張耀同於105年8月3日偵訊時陳稱：我原本行駛在外線，為了超車切到中間車道，等切到中間車道後就看到有一輛車停在中間車道沒有動，當時跟我車子距離約有50公尺，我就開始煞車，但因內側外車道上都有其他車輛，我煞車不及就撞到（他卷第49頁反面）；經檢察官訊問「你超車到中間車道前，應可先看到中間車道有車輛停住，為何會沒有發現？」時，被告張耀同陳稱「我沒注意到，我只看前面的車開太慢，然後確認後方沒車，我就直接切到中間車道了。」等語（他卷第49頁反面）；其於原審106年11月23日準備程序時另自陳：我承認我自己變換車道沒有看清楚有過失等語（原審卷第108頁正反面），足見被告張耀同自偵訊至原審時均自承其於變換車道前，僅注意確認後方來車，並未注意欲換入車道前方車輛行車狀況，即切換至中間車道，此情應可認定。

2.按駕駛人應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施；又汽車在同向2車道以上之道路，變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離；汽車行駛於高速公路途中，變換車道時，應保持安全距離及間隔，道路交通安全規則第94條第3項、第98條第1項第6款、高速公路及快速公路交通管制規則第11條分別訂有明文。被告張耀同領有駕駛執照，駕駛營業大貨車上路，自應注意遵守上開規定，且當時天候雨，但有日間自然光線、柏油路面濕潤、無缺陷、視距良好、無障礙物，有上開道路交通事故調查報告表(一)及現場照片可稽，且被告張耀同當日係駕駛營業大貨車，

01 一般營業大貨車之車身高度高於其他車種，駕駛人行駛時
02 前方視野明顯較一般自小客車寬廣且清楚，尤其就相鄰車
03 道前方視野，更因車身高度較高，不會遭其他自小客車遮
04 蔽等情，可由被告張耀同所駕駛營業大貨車行車紀錄器於
05 其他時間拍攝車前畫面之翻拍照片可稽（偵卷一第134至1
06 37頁【因被告張耀同行車記錄器故障，無事故當時之行車
07 記錄器檔案可參】），故被告張耀同客觀上並無不能注意
08 之情形，竟疏未注意遵守上開規定，於變換車道時，未能
09 注意車前狀況，且未留意與換入車道之前車距離，僅於注
10 意後方來車後，逕予變換車道，以致發生車禍，其有過失
11 甚明。本案經檢察官囑託交通部公路總局竹苗區車輛行車
12 事故鑑定會、交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會進
13 行肇事責任鑑定，該機關亦同認被告張耀同有疏未注意車
14 前狀況之過失，有交通部公路總局竹苗區車輛行車事故鑑
15 定會105年9月21日竹苗鑑字第1050003465號書函暨鑑定意
16 見書、交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會105年10
17 月25日室覆字第1050127627號函各1份附卷可稽（偵卷一
18 第127至130頁，105年度調偵字第251號卷第6頁，105年度
19 調偵字第252 號卷第12頁）。又被告張耀同之過失行為與
20 上開被害人楊○○死亡、告訴人楊○○受重傷，及告訴人
21 張○○、李○○、李○○○、劉○○○受傷之結果間，顯
22 具有相當因果關係。

- 23 3.辯護人雖為被告張耀同辯護稱：被告張耀同不論是在變換
24 車道前、後均無違規駕駛，且切回中線車道才發現前方有
25 停止車輛，其已留下長達32公尺煞車痕，任何一個駕駛人
26 都無法預見此種狀況等語。然依照被告張耀同於較接近事
27 發時間之偵訊時所述，其切換至中間車道時，即發現系爭
28 自小客車停放於前方同向車道；被告張耀同於原審準備程
29 序時亦坦承有變換車道不當之過失，倘被告張耀同於行經
30 上開路段並欲超車變換車道前，能確實注意車前狀況及與
31 前車之安全距離，應可察覺欲換入車道前方已有系爭自小

客車停放未動，為避免兩車發生碰撞，當無仍切換至中間車道之可能。從而，被告於行車過程中，未能注意車前狀況，及變換車道時與前車之安全距離，採取最適切之避險措施，僅因認前車車速較慢，率爾變換車道超車，致發生本件交通事故，被告張耀同行車當有前揭過失。至辯護人所指本案事故發生原因乃證人劉○○○於系爭小客車熄火後，未及時在故障車輛後方100公尺以上處設置車輛故障標誌之疏失部分，業經原審認本案系爭小客車因故突然失去動力，且依當時情形難以判斷故障原因及車輛是否可能立即駛離現場，實難要求證人劉○○○捨棄嘗試重新起動引擎在30秒內下車並行走至車後100公尺處設置車輛故障標誌，認證人劉○○○於系爭自小客車暫停在中線車道30秒內，已顯示危險警告燈方式警示後車，應已盡其注意義務，而為證人劉○○○無罪之諭知確定，故辯護人此部分辯護，難認有據。至檢察官起訴書雖認被告張耀同係變換車道後未能注意車前狀況及兩車併行間隔之過失，然經本院審理後，認被告張耀同之過失情節應如上所示，且被告張耀同於偵訊及原審時均已自陳己身此部分過失情節，被告張耀同之辯護人亦已就被告張耀同有無變換車道之過失加以辯護，故就被告張耀同本次交通事故之過失情節，本院自得依照調查證據結果予以認定補充，併此敘明。

4. 綜上，被告張耀同業務過失致人於死、業務過失傷害致人重傷及業務過失傷害犯行，事證明確，應可認定。

(五) 按當事人、代理人、辯護人或輔佐人聲請調查之證據，法院認為不必要者，得駁回之，刑事訴訟法第163條之2第1項定有明文。而待證事實已臻明瞭無再調查之必要者，依該條第2項第3款之規定，即屬不必要調查之證據。被告邱健華、黃溫捷、彭世豪之辯護人雖聲請就扣案固定扣有無二次破壞痕跡及系爭小客車之燃油管及引擎側管有無構造上損壞進行鑑定。然查：證人高○○於105年1月20日偵訊時證稱：我有確認過找到的固定扣沒有損壞等語（偵卷一第39頁）；於106

01 年7月13日偵訊時證稱：鑑定過程中，看不出來燃油管、引
02 擎側管及固定扣有遭撬開之痕跡等語（偵卷三第136頁）；
03 此外，系爭自小客車於事故發生後，燃油管與引擎側管結合
04 處，並無任何變形痕跡，有勘驗鑑定時所拍攝照片在卷可參
05 （偵卷一第15頁）；而證人高○○於偵訊時亦證稱：本次鑑
06 定過程中，第一次是因為車沒電，用快速充電器發動，發現
07 無法發動，但在引擎室防火牆有大量汽油噴出，我認為有油
08 管外露的情況，才又去檢測油管，發現此處街頭脫落，將此
09 處脫落接頭接回後，汽車即可順利發動等語（偵卷一第23頁
10 反面），亦即系爭小客車於事故發生後，尚可正常接合燃油
11 管及引擎側管，並無何因遭破壞而無法接合之情形。綜上，
12 本院認系爭自小客車上之固定扣及燃油管與引擎側管，於事
13 故發生前，並無遭人為破壞之情，該待證事實已臻明瞭，依
14 照前揭規定，無調查之必要，應駁回此部分調查證據之聲
15 請。

16 四、論罪科刑及對原審判決及上訴理由之說明：

17 (一)法律適用部分：

18 1.新舊法比較：

19 按行為後法律有變更者，適用行為時之法律。但行為後之
20 法律有利於行為人者，適用最有利於行為人之法律，刑法
21 第2條第1項定有明文。查被告4人均係從事業務之人，業
22 如前述，而被告4人行為後，刑法第276條、第284條業於1
23 108年5月29日修正公布，並自同年月31日生效施行，茲就
24 與本案有關之新舊法比較經過，敘述如下：

25 ①按修正前刑法第276條第1項、第2項分別規定為「因過
26 失致人於死者，處2年以下有期徒刑、拘役或2千元以下
27 罰金」、「從事業務之人，因業務上之過失犯前項之罪
28 者，處5年以下有期徒刑或拘役，得併科3千元以下罰
29 金」；修正後刑法第276條規定為「因過失致人於死
30 者，處5年以下有期徒刑、拘役或50萬元以下罰金」，
31 是修正後新法刪除第2項規定，並將普通過失致人於死

罪之法定刑由「2年以下有期徒刑、拘役或2千元以下罰金」，提高為「5年以下有期徒刑、拘役或50萬元以下罰金」，並刪除第2項業務過失致人於死罪規定，就被告4人行為時之修正前刑法第276條第2項規定與修正後之刑法第276條規定比較新舊法結果，認兩者最重主刑及選科之次重主刑均相同，惟修正前之業務過失致人於死罪，無法選科罰金主刑，僅得併科罰金，而修正後過失致人於死罪則得選科主刑罰金，且不得併科罰金，是以修正後刑法第276條過失致人於死罪對被告4人較為有利。

②修正前刑法第284條第1項、第2項分別規定為：「因過失傷害人者，處6月以下有期徒刑、拘役或5百元以下罰金，致重傷者，處1年以下有期徒刑、拘役或5百元以下罰金」、「從事業務之人，因業務上之過失傷害人者，處1年以下有期徒刑、拘役或1千元以下罰金，致重傷者，處3年以下有期徒刑、拘役或2千元以下罰金」，修正後刑法第284條則規定：「因過失傷害人者，處1年以下有期徒刑、拘役或10萬元以下罰金；致重傷者，處3年以下有期徒刑、拘役或30萬元以下罰金」，並刪除刑法第284條第2項規定，經比較新舊法，可見修正後刑法第284條前段所規定刑度較修正前刑法第284條第2項規定為高，故修正後之規定對被告而言並未較為有利。

③關於想像競合犯之新舊法比較孰於行為人有利，應先就新法之各罪，定一較重之條文，再就舊法之各罪，定一較重之條文，然後再就此較重之新舊法條比較其輕重，以為適用標準（最高法院97年度台非字第5號判決意旨參照）。查被告4人所為本案犯行乃一行為觸犯數罪名之想像競合犯（詳後論述），而其等所犯本案犯行，依刑法第55條規定從一重處斷之結果，於修正前，應以修正前刑法第276條第2項業務過失致人於死罪處斷；於修正後，則應以刑法第276條過失致人於死罪論處。是依

01 刑法第2條第1項規定比較新舊法後，以修正後刑法第27
02 6條過失致人於死罪對被告而言較為有利，故本案經比
03 較新舊法之結果，應整體適用修正後之刑法規定對被告
04 4人予以論處，較為適宜。

05 2.核被告4人所為，均係犯刑法第276條之過失致人於死罪，
06 暨同法第284條前、後段之過失傷害罪及過失致重傷害
07 罪。

08 (二)罪數部分：

09 被告邱健華、黃溫捷、彭世豪，各以一過失行為，同時造成
10 被害人楊○○死亡、告訴人楊○○受重傷、告訴人張○○、
11 李○○、李○○○受傷；被告張耀同亦以一過失行為，同時
12 造成被害人楊○○死亡、告訴人楊○○受重傷、告訴人張○
13 ○、李○○、李○○○、劉○○○（劉○○○僅對被告張耀
14 同提告，偵卷二第10頁）受傷，均為想像競合犯，各應從一
15 重之過失致人於死罪處斷。

16 (三)刑之減輕部分：

17 1.被告張耀同於肇事後仍停留於案發現場，並於有偵查犯罪
18 權限之機關及公務員發覺其犯罪前，向到場處理事故之員
19 警承認為肇事人，而接受裁判等情，有國道公路警察局道
20 路交通事故肇事人自首情形紀錄表1紙附卷可查（偵卷二
21 第51頁），爰依刑法第62條前段規定，減輕其刑。

22 2.被告張耀同之選任辯護人認被告張耀同有情輕法重之情，
23 請求依照刑法第59條酌減其刑。然刑法第59條之酌量減輕
24 其刑，必須犯罪另有特殊之原因與環境等等，在客觀上足
25 以引起一般同情，認為即予宣告法定最低度刑期尤嫌過重
26 者，始有其適用。被告張耀同本案從一重論處刑法第276
27 條過失致人於死罪，又因符合自首減刑要件，可得宣告之
28 最低處斷刑為罰金刑新台幣（下同）500元，相較於被告
29 張耀同過失駕車所造成嚴重死傷情形，實難認其犯罪情狀
30 客觀上足以引起一般同情而顯可憫恕，如科以最低度刑即
31 前開罰金刑仍嫌過重之情，當無刑法第59條之適用，辯護

01 人此部分所請，尚難照准。

02 (四)對原審判決及上訴理由之說明：

03 1.原審法院認被告4人罪證明確予以論罪科刑，固非無見。

04 惟查：原審宣判時，因刑法第276條第2項、第284條第2項
05 尚未修正，原判決無從比較新舊法，應由本院比較新舊法
06 後適用法律。

07 2.被告4人上訴雖執前詞否認犯行，被告張耀同另請求依照
08 刑法第59條規定酌減其刑、從輕量刑並宣告緩刑。然依前
09 揭理由□(二)、(三)之各項證據資料及說明，本院認被告4人
10 業務過失致死罪證明確，且就被告邱健華、黃溫捷及彭世
11 豪所為辯解於□(二)5.分項說明；就被告張耀同所為辯解於
12 □(三)3.說明，另於前揭理由□(三)2.說明被告張耀同不符合
13 刑法第59規定適用；而原審就被告4人之量刑均已具體斟
14 酌刑法第57條各款情事，難認有何量刑過重之情；另被告
15 張耀同本次違規駕車造成損害極大，迄今尚未與被害人家
16 屬及告訴人等達成和解，本院認不宜宣告緩刑，故被告4
17 人上訴均難認有理由。

18 3.被告4人上訴固無理由，然原審判決有上開未及比較新舊
19 法之情，仍應由本院予以撤銷改判。

20 (五)量刑審酌：

21 本院審酌被告邱健華、黃溫捷、彭世豪、張耀同均無犯罪科
22 刑紀錄，有臺灣高等法院被告前案紀錄表可參，因被告邱健
23 華、黃溫捷、彭世豪上開疏失，致系爭小客車行駛於高速公
24 路途中驟然失去動力，陷入恐遭後車高速追撞之險境，復因
25 被告張耀同於變換車道欲超車時未注意車前狀況及安全距
26 離，追撞系爭小客車，終造成被害人楊○○死亡、告訴人楊
27 ○○受有上開重傷害、告訴人張○○、李○○、李○○○、
28 劉○○○分別受有上開傷害之不幸結果，使被害人家屬遭受
29 無法彌補之傷痛，所生危害重大，迄今均未與被害人家屬及
30 告訴人達成民事和解賠償損害，併考量被告邱健華、黃溫
31 捷、彭世豪均僅係○○公司汽車生產線上之基層人員，工作

01 年資不長且待遇有限，僅因其等受指派分工任務上之疏失，
02 未能經由○○公司理應建立之完善偵錯機制予以排除，致生
03 本案，雖有可責之處，尚無課以重刑之必要，被告張耀同有
04 多年駕駛經驗，仍因重大疏失肇事，實有不該，然其始終坦
05 承犯行，態度良好，及被告邱健華於原審時自陳職業為志願
06 役軍人、智識程度高職畢業、月收入4萬元，被告黃溫捷於
07 原審時自陳職業為CNC 車床、智識程度大專畢業、月收入3
08 萬5千元、須扶養父親及祖母，被告彭世豪於原審時自陳職
09 業為作業員、月收入3萬元、智識程度大專畢業、須照顧父
10 母，被告張耀同於原審時自陳職業為貨車司機、智識程度高
11 職畢業、月收入3萬餘元之生活狀況等一切情狀，分別量處
12 如主文第2至5項所示之刑，並就被告邱健華、黃溫捷、彭世
13 豪部分，各諭知如易科罰金之折算標準。

14 據上論斷，應依刑事訴訟法第369條第1項前段、第364條、第299
15 條第1項前段，刑法第2條第1項但書、第276條、第284條前、後
16 段、第55條、第62條前段、第41條第1項前段，刑法施行法第1
17 條之1第1項，判決如主文。

18 本案經檢察官吳宛真提起公訴，檢察官劉翼謀到庭執行職務。

19 中 華 民 國 110 年 5 月 25 日

20 刑事第八庭 審判長法官 林 清 鈞

21 法官 郭 瑞 祥

22 法官 簡 婉 倫

23 以上正本證明與原本無異。

24 如不服本判決應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其未
25 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
26 (均須按他造當事人之人數附繕本)「切勿逕送上級法院」。

27 書記官 林 書 慶

28 中 華 民 國 110 年 5 月 26 日

29 附錄本案論罪科刑法條：

30 中華民國刑法第276條

31 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

- 01 金。
- 02 中華民國刑法第284條
- 03 因過失傷害人者，處1年以下有期徒刑、拘役或10萬元以下罰
- 04 金；致重傷者，處3年以下有期徒刑、拘役或30萬元以下罰金。