

臺灣高等法院刑事判決

110年度交上訴字第142號

上訴人 臺灣士林地方檢察署檢察官

上訴人

即被告 陳美蘭

選任辯護人 楊若谷律師

徐滄明律師

上訴人

即被告 盧志宏

送達代收人 郭執中

選任辯護人 馬在勤律師

吳弘鵬律師

謝曜州律師

上列上訴人等因被告等過失致死等案件，不服臺灣士林地方法院107年度交訴字第7號，中華民國110年5月26日第一審判決（起訴案號：臺灣士林地方檢察署107年度偵字第2208號、第2209號、第2210號、第2211號、第2350號、第2351號、第2352號），提起上訴，本院判決如下：

主 文

原判決關於陳美蘭部分撤銷。

陳美蘭犯過失致人於死罪，處有期徒刑貳年。緩刑伍年。

其餘上訴駁回。

事 實

一、陳美蘭係址設新北市○○區○○街00號「信詠工程有限公司」（下稱信詠公司，該公司以出租混凝土泵浦車〈即僱用司機駕駛混凝土泵浦車至工地施作水泥灌漿作業〉為業）負責人，綜理車輛維護、保養及調度等公司事務，並為車牌號碼000-00號混凝土泵浦車（下稱系爭車輛）之實際管理者。盧志宏則係址設新北市○○區○○街0 巷00號0 樓「真銓材

料行」(由其父盧聰海獨資設立)車輛維修人員,以維修車輛底盤(含煞車及傳動系統)為其業務,均為從事業務之人。陳美蘭明知系爭車輛係民國66年8月出廠,車齡已近40年,本應注意系爭車輛及其配備應保持合於正常可供行駛之狀態(即不得超載行駛〈系爭車輛係裝載混凝土泵浦設備及泵浦輸送管線,非一般貨物〉、手煞車系統應完善等),竟疏未注意系爭車輛已嚴重超載(限總重15公噸,經測量為20.16公噸,超出原設計重量1/4),及手煞車系統已移除而無法作用。盧志宏本亦應注意車輛維修時,應確保車輛得以安全駕駛運作之狀態,而於105年12月7日,至信詠公司上址停車場為系爭車輛進行維修及更換零件,於後差速器更換作業時,疏未注意其所更換之後差速器連接中央傳動軸之減速驅動齒輪固定螺帽上之插銷(插銷式螺帽)業已斷裂於減速驅動齒輪內而無法固定,而未進行檢查及更換;復於106年4月25日經信詠公司僱用之司機阮英貴(已歿,其涉犯業務過失致死等罪嫌,另經檢察官為不起訴處分)表示「車輛有點抖動」,仍未注意此乃固定螺帽鬆動而產生撓性(含差速器內驅動齒輪、盆型齒輪之間間隙)過大所生之震動,而仍僅更換中央傳動軸,而未就其所更換傳動軸組件內其上之減速驅動齒輪螺帽是否有有效貫穿、固定之插銷等節進行安全性檢查,即輕率將系爭車輛交予阮英貴使用。陳美蘭及盧志宏所為,均隨時有使系爭車輛之煞車無效、或無法降低行車速度以避煞之可能,致嚴重影響駕駛安全。嗣陳美蘭於106年7月18日晚間,委由其父陳木(其涉犯業務過失致死等罪嫌,業經檢察官另案起訴,現在臺灣士林地方法院以111年度交訴字第9號案件審理中)聯絡阮英貴於翌(19)日上午駕駛系爭車輛至臺北市○○區○○路000巷00號工地進行灌漿作業,阮英貴則於106年7月19日7時許,駕駛系爭車輛搭載水泥工江金水、陳心怡(渠等涉犯業務過失致死等罪嫌,另由檢察官為不起訴處分)自信詠公司上址停車場出發,經新北市淡水區登輝大道、臺北市北投區大度路、大業

01 路、泉源路、紗帽山至仰德大道往山下方向之下坡路段行
02 駛。嗣於106 年7 月19日8 時19分許，行駛至臺北市士林區
03 仰德大道3 段與新安路口時，因系爭車輛後差速器之減速驅
04 動齒輪固定螺帽鬆脫，造成中央傳動軸後端與後差速器脫
05 離，並掉落於地面，導致系爭車輛於下坡路段，無法正常進
06 行引擎煞車（即利用低速檔降低速度）之操作，且因車輛嚴
07 重超載，造成腳踩煞車（下稱液壓煞車）加速耗盡而無法發
08 揮效能，並致使系爭車輛下坡速度因重力加速度而變快及手
09 煞車系統遭拆除，無法有效操作手煞車之使其達到減速之作
10 用等因素，致阮英貴欲以排檔（低速檔）引擎煞車、腳踩煞
11 車（液壓煞車）及拉起手煞車均無效下，系爭車輛因而失控
12 朝對向車道衝擊。同時間適何宗益（搭載配偶柯真女）駕駛
13 之車牌號碼0000-00 號自用小客車，自臺北市士林區新安路
14 欲左轉臺北市士林區仰德大道3 段行駛，及均由臺北市士林
15 區仰德大道往陽明山上山方向行駛而在仰德大道3 段與新安
16 路口處停等紅燈之翁竟期騎乘之車牌號碼000-000 號普通重
17 型機車、陳羿陵騎乘之車牌號碼000-000 號（起訴書誤載為
18 000-000 號）普通重型機車、林志朋（搭載友人李慶德）駕
19 駛之車牌號碼000-0000號（起訴書誤載為000-000 號）自用
20 小客車、陳志豪騎乘之車牌號碼000-000 號普通重型機車、
21 郭武勳騎乘之車牌號碼000-000 號普通重型機車、葉峻銘駕
22 駛之車牌號碼000-0000號自用小客車等人，均因閃避不及而
23 遭受系爭車輛猛力衝撞。嗣因撞擊力道過大，系爭車輛駕駛
24 阮英貴因而拋飛車外，造成其右側軀體、頭胸腹挫傷致顱內
25 出血，槓枷式骨折、肺、腎實質出血，氣管內存有大量氣泡
26 物，最後因創傷性休克導致呼吸衰竭死亡；翁竟期則因重度
27 多重鈍創出血死亡；何宗益經送醫後，仍因頭部鈍創顱腦損
28 傷死亡；陳羿陵經送醫後，仍因重度多重鈍創出血死亡；陳
29 志豪受有左小腿外傷性截肢經手術接回，右小腿複雜性開放
30 性骨折併肌肉撕裂及撕脫傷，術後左足感覺運動神經完全受
31 損之重傷害；柯真女受有胸部鈍挫傷、頭部鈍挫傷、兩側上

01 肢鈍挫傷瘀血、右側下腹鈍挫傷瘀血之傷害。另李慶德受有
02 頸椎脊髓損傷合併四肢癱瘓之重傷害、葉峻銘受有雙手多處
03 外傷、雙膝多處外傷之傷害（陳美蘭涉犯業務過失重傷害、
04 普通傷害部分，業據李慶德、葉峻銘於原審審理中撤回告
05 訴，已為原審不另為不受理之諭知），並致郭武勳受有左側
06 臂神經叢損傷合併左上肢癱瘓之重傷害（陳美蘭涉犯業務過
07 失重傷害部分，業據郭武勳於偵查中撤回告訴，由檢察官不
08 另為不起訴處分）。

09 二、案經翁竟期之母沈滿、何宗益之配偶柯真女（亦為自身受傷
10 部分提起告訴）及其子何語峻、陳羿陵之父陳春義及李慶
11 德、陳志豪、郭武勳、葉峻銘告訴臺灣士林地方檢察署（下
12 稱士林地檢署）檢察官偵查起訴。

13 理 由

14 一、本判決以下所引具傳聞性質之各項供述證據，經本院於審理
15 期日調查證據時提示並告以要旨後，未據當事人於言詞辯論
16 終結前就證據能力部分有所異議，經審酌該言詞陳述或書面
17 陳述作成時之情況，該等證據並無違背法定程序取得或顯不
18 可信之情形，以之作為證據均屬適當，依據刑事訴訟法第15
19 9條之5規定，自應認為均有證據能力。其餘認定事實所引用
20 之非供述證據，並無證據證明係公務員違背法定程序所取
21 得，且就本案待證事項復具有相當關連性，亦無刑事訴訟法
22 第159條之4顯有不可信之情況與不得作為證據之情形，復經
23 本院於審理期日依法進行證據之調查、辯論，依同法第158
24 條之4規定之反面解釋，亦均應有證據能力。

25 二、認定犯罪事實所憑之證據及理由：

26 被告陳美蘭對於上開犯罪事實，於本院審理中均已坦承不
27 諱，並僅就原審判決量刑部分上訴（本院卷第307頁）；被告
28 盧志宏固坦承系爭車輛之底盤、煞車及傳動系統都是其負責
29 維修及保養，時間長達10年左右，於105年12月7日，也有
30 為系爭車輛更換後差速器，於106年4月25日更換中央傳動
31 軸等情事，惟矢口否認犯行，辯稱：我是向明發汽車材料有

01 限公司的張瑞泉購買後差速器的二手翻修品，買來時插銷和
02 螺帽都是鎖在差速器上，我有確認過插銷是插好的，沒有斷
03 裂的情形，106 年4 月25日，因為阮英貴向我表示車輛有點
04 抖動，我認為傳動軸後端的公母插頭間隙過大所致，所以更
05 換傳動軸，當時我也有檢查減速驅動齒輪固定螺帽上的插銷
06 還在，上開2 次更換零件時，我都沒有動到減速驅動齒輪固
07 定螺帽，所以我沒有過失云云。然查：

08 (一)被告盧志宏係「真銓材料行」車輛維修人員，以維修車輛底
09 盤（含煞車及傳動系統）為其業務，系爭車輛引擎底盤之煞
10 車系統、傳動系統等相關維修作業均由其所施作。被告盧志
11 宏於105 年12月7 日，至信詠公司上址停車場為系爭車輛更
12 換後差速器，因系爭車輛太老舊，已無原裝零件新品，故該
13 後差速器是向明發汽車材料有限公司之張瑞泉購買二手舊
14 品，當時並未更換該車之後差速器連接中央傳動軸之減速驅
15 動齒輪固定螺帽上之插銷之部分零件等事實，業經被告盧志
16 宏於偵查中供承在卷（見偵卷二第231 至233 頁），並有證
17 人張瑞泉於原審審理時之證述（見原審卷三第264 頁）、
18 「真銓材料行」維修手冊1 份、名片1 張（見偵卷一第27至
19 41頁、第186 頁）、明發汽車材料有限公司105 年12月7 日
20 送貨單（見偵卷二第256 頁）等在卷可參。又司機阮英貴於
21 於106 年4 月25日，亦曾經向被告盧志宏表示「車輛有點抖
22 動」，被告盧志宏復至信詠公司上址停車場為系爭車輛進行
23 檢修，該次更換系爭車輛之中央傳動軸等情，亦經被告盧志
24 宏於偵查中供承在卷（見偵卷二第236 頁），核與「真銓材
25 料行」負責人盧聰海於偵查中之證述相符（見偵卷三第5
26 頁），上開事實首堪認定。依上開事實已堪認定，被告盧志
27 宏於維修系爭車輛時，已經知道系爭車輛有點抖動之不安全
28 狀態，則被告盧志宏既係負責維修系爭車輛之人，對於已受
29 告知該車輛有狀況，而是否能夠維持安全行駛及煞車之狀
30 態，自應負有注意義務。

31 (二)被告陳美蘭於106 年7 月18日晚間，委由其父陳木聯絡阮英

貴於翌（19）日上午駕駛系爭車輛至臺北市○○區○○路00
0 巷00號工地進行灌漿作業，阮英貴於106 年7 月19日7時
許，搭載水泥工江金水、陳心怡自信詠公司上址停車場出
發，經新北市淡水區登輝大道、臺北市北投區大度路、大業
路、泉源路、紗帽山至仰德大道往山下方向行駛。嗣於106
年7 月19日8 時19分許，行至臺北市士林區仰德大道3 段與
新安路口時，系爭車輛失控朝對向車道衝擊，適何宗益（搭
載配偶柯真女）駕駛之車牌號碼0000-00 號自用小客車，自
臺北市士林區新安路欲左轉臺北市士林區仰德大道3 段行
駛，及均由臺北市士林區仰德大道往陽明山上山方向行駛而
在仰德大道3 段與新安路口處停等紅燈之翁竟期騎乘之車牌
號碼000-000 號普通重型機車、陳羿陵騎乘之車牌號碼000-
000號普通重型機車、林志朋（搭載友人李慶德）駕駛之車
牌號碼000-0000號自用小客車、陳志豪騎乘之車牌號碼000-
000號普通重型機車、郭武勳騎乘之車牌號碼000-000 號普
通重型機車、葉峻銘駕駛之車牌號碼000-0000號自用小客車
等人，不及閃避而遭受系爭車輛猛力衝撞，因撞擊力道過
大，系爭車輛駕駛阮英貴遭拋飛車外，造成其右側軀體、頭
胸腹挫傷致顱內出血，槓枷式骨折、肺、腎實質出血，氣管
內存有大量氣泡物，最後因創傷性休克導致呼吸衰竭死亡；
翁竟期則因重度多重鈍創出血死亡；何宗益經送醫後，仍因
頭部鈍創顱腦損傷死亡；陳羿陵經送醫後，仍因重度多重鈍
創出血死亡；另導致李慶德受有頸椎脊髓損傷合併四肢癱瘓
之重傷害、陳志豪受有左小腿外傷性截肢經手術接回，右小
腿複雜性開放性骨折併肌肉撕裂及撕脫傷，術後左足感覺運
動神經完全受損之重傷害、郭武勳受有左側臂神經叢損傷合
併左上肢癱瘓之重傷害；亦導致柯真女受有胸部鈍挫傷、頭
部鈍挫傷、兩側上肢鈍挫傷瘀血、右側下腹鈍挫傷瘀血之傷
害、葉峻銘受有雙手多處外傷、雙膝多處外傷之傷害等情，
為被告盧志宏所不爭執，並有證人陳木、江金水、陳心怡、
證人即被害人（兼被害人何宗益家屬）柯真女、被害人何宗

01 益之家屬何語峻、被害人翁竟期之家屬沈滿、被害人陳羿陵
02 之家屬陳春義、被害人阮英貴之家屬許玉芳、告訴人李慶德
03 之姊葉李英、告訴人陳志豪、告訴人郭武勳、告訴人葉峻銘
04 於警詢、偵查中之證述可佐（見偵卷一第5 至15頁、第18
05 頁、第81至84頁、第182 頁、第189 至194 頁，偵卷二第2
06 頁、第177 至182 頁，偵卷三第83至87頁、第201 至205
07 頁，偵卷四第21頁，偵卷五第26頁，偵卷六第25頁，偵卷七
08 第5 至6 頁、第8 至15頁、第57至58頁），並有現場監視錄
09 影畫面翻拍照片30張、車牌號碼0000-00 號車輛行車紀錄器
10 畫面翻拍照片4 張（見偵卷一第42至55頁）、臺北市政府警
11 察局士林分局交通分隊道路交通事故當事人登記聯單6 份、
12 道路交通事故現場圖、補充資料表各1 份、道路交通事故談
13 話紀錄表22份、道路交通事故報告表(一)1 份、道路交通事故
14 報告表(二)6 份（見偵卷一第64至69頁、第74至80頁、第85至
15 109 頁）、事故現場及車損照片85張（見偵卷一第117 至15
16 9 頁）等、法務部法醫研究所106 年8 月28日法醫理字第10
17 600039270 號函及檢附之106 醫鑑字第1061102975號阮英貴
18 解剖報告書暨鑑定報告書、臺北市立聯合醫院106 年9 月14
19 日北市醫陽字第10630837000 號函及檢附之阮英貴病歷資料
20 影本及病情說明表單各1 份（見偵卷二第127 頁至第132頁
21 反面、第161 至167 頁）、告訴人郭武勳之臺北榮民總醫院
22 診斷證明書、振興醫療財團法人振興醫院診斷證明書及病歷
23 資料各1 份（見偵卷三第89頁至第93頁反面、偵卷七第19
24 頁）、告訴人陳志豪之臺北榮民總醫院診斷證明書、病歷資
25 料暨手術紀錄各1 份（見偵卷三第94頁至第135 頁、偵卷七
26 第17頁）、告訴人柯真女之臺北榮民總醫院診斷證明書、漢
27 醫堂中醫診所診斷證明書、臺北市立聯合醫院陽明院區診斷
28 證明書、臺安醫院診斷證明書、臺北榮民總醫院病歷資料各
29 1 份（見偵卷三第136 至147 頁）、告訴人李慶德之住院及
30 轉院紀錄表、臺北榮民總醫院診斷證明書及病歷資料、衛生
31 福利部基隆醫院診斷證明書及病歷資料、醫療財團法人臺灣

01 區煤礦業基金會臺灣礦工醫院乙種診斷書及病歷資料、長庚
02 醫療財團法人基隆長庚紀念醫院診斷證明書及病歷資料、汐
03 止國泰綜合醫院診斷證明書及病歷資料、中華民國身心障礙
04 證明影本各1份（見偵卷三第148頁至第192頁，偵卷七第
05 16頁，偵卷八第5頁）、被害人翁竟期之士林地檢署106年
06 7月19日相驗筆錄、相驗屍體證明書、檢驗報告書、臺北市
07 政府警察局士林分局刑案現場勘察報告各1份（見偵卷四第
08 20頁、第22頁至第34頁反面）、被害人陳羿陵之士林地檢署
09 106年7月19日相驗筆錄、相驗屍體證明書、臺北市政府警
10 察局士林分局刑案現場勘察報告各1份（見偵卷五第25頁、
11 第27頁至第40頁反面）、何宗益之士林地檢署106年7月19
12 日相驗筆錄、相驗屍體證明書、檢驗報告書、臺北市政府警
13 察局士林分局刑案現場勘察報告各1份（見偵卷六第24頁、
14 第27頁至第39頁反面）、告訴人葉峻銘之臺北榮民總醫院診
15 斷證明書、臺中榮民總醫院診斷證明書、三總北投分院附設
16 民眾診療服務處診斷證明書、天母康健身心診所診斷證明書
17 各1份（見偵卷七第62頁至第65頁）、106年10月17日士林
18 地檢署檢察官勘驗系爭車輛發生事故前及當下之現場監視器
19 錄影畫面之勘驗筆錄（見偵卷二第180頁至第181頁）等在
20 卷可稽，此部分之事實，亦堪認定。

21 (三)查系爭車輛之煞車系統為複式倍力煞車系統，即高壓空氣輔
22 助液壓煞車系統（下稱液壓煞車），其作動原理是採用高壓
23 空氣輔助方式，其控制為利用雙迴路制動門來控制高壓空氣
24 倍力泵，來產生高壓煞車油，再輸送至各輪煞車分泵，進行
25 煞車減速及煞停等功能乙節，有台灣區汽車修理工業同業公
26 會鑑定報告書中有關於系爭車輛煞車系統之說明及所附煞車
27 系統圖可參（見偵二卷第202頁、第205頁）。而系爭車輛
28 失控撞擊上開被害人之原因為車輛行經下坡路段時，司機阮
29 英貴欲以排檔（即切換成低速檔）引擎煞車、腳踩煞車及拉
30 手煞車均無效果後，在發生碰撞前約1分鐘，阮英貴有要同
31 車之江金水去車後拿排氣管旁的木頭來協助阻擋，江金水因

01 此跳車欲拿取木頭等情，有證人江金水、陳心怡於警詢及偵
02 查中之證述可參（見偵卷一第11至12頁、第14頁、第189
03 頁、第192至193頁，偵卷二第179頁），並有監視器錄影
04 畫面翻拍照片可佐（見偵卷一第42至47頁），足見系爭車輛
05 係因阮英貴以引擎煞車、腳踩煞車及拉手煞車均無法發揮減
06 速效能，始因而失控而發生一連串之撞擊。

07 (四)至於為何系爭車輛之引擎煞車、腳踩煞車均無法發生效能？
08 經士林地檢署將系爭車輛送鑑定機關台灣區汽車修理工業同
09 業公會鑑定結果大致如下：「系爭車輛之傳動系統為前置引
10 擎後輪傳動型（Front Engine Rear Drive，簡稱F.R
11 型），車輛係將引擎安裝於車樑的前方，因此動力經由手排
12 離合器、手排變速箱、中央傳動軸、差速器（最終傳動總
13 成）、後軸、後車輪，來進行動力傳遞之路徑；一般大型車
14 輛於下坡路段行駛時，為降低煞車的使用次數（即可減少煞
15 車來令片與煞車鼓接觸次數），而減緩產生高溫之機會，確
16 保煞車效能之穩定作用，駕駛者皆會採用變速箱之檔位煞車
17 （亦稱引擎煞車），採取低速檔位進行安全駕駛之操作，並
18 適時搭配腳煞車之踩放控制，即可達減速慢行小心通過下坡
19 路段，防範意外發生」、「系爭車輛於鑑定時發現差速器之
20 減速驅動齒輪固定螺帽脫落，造成中央傳動軸後端處掉落於
21 地面，導致系爭車輛於下坡路段無法正常進行引擎煞車之操
22 作，致使下坡速度極為快速（無法降低速度之情形）。」，
23 此有台灣區汽車修理工業同業公會鑑定報告書可參（見偵二
24 卷第201頁）。再依上開鑑定報告：「系爭車輛鑑定時進行
25 高壓空氣壓力測試，採取單一次踩踏煞車踏板觀察氣壓儲存
26 之壓力變化情形，測試中發現單一次作動時，約耗用1.5kg/
27 c m²的空氣壓力；一般車輛的標準氣壓值約為8~9kg/c m²，
28 因此系爭車輛高壓空氣之消耗情形，僅能操作約5~6次，但
29 氣壓越低時，煞車效能會越差，惟事故發生當時引擎及空氣
30 壓縮機的運轉情形無法得知，故產生之空氣壓力之效能無法
31 驗證」（見偵二卷第202頁），而鑑定證人黃道易於原審審

理中證稱：系爭車輛之液壓系統是正常的，鑑定時有做過煞車油測試、液面高度及其作用特性、耐溫性都可以達到標準等語（見原審卷(三)第318 頁），並有上開鑑定報告所附照片編號16至20可參（見偵二卷第196 至198 頁），並證稱：鑑定時我們發現系爭車輛的煞車系統需要用空氣做輔助，一般這輛車的正常標準，每踩、放一次煞車的話，會耗用大概1至1.1 公斤的空氣壓縮壓力，但是我們測試踩放煞車時，一次下來大約會耗用將近1.5 公斤的煞車力，系爭車輛標準氣壓值大概是在8 至9 公斤，若低於3 公斤以下的話，車輛的煞車力是無法形成的，所以等同於車輛只有在9 公斤至3 公斤，或8公斤至3 公斤左右的空氣壓力可以提供煞車，這樣類推（應是計算之意）一下，大概只能踩4 次煞車（見原審卷(三)第325 頁）。依上開鑑定意見及鑑定證人黃道易所證述互核相符足徵，系爭車輛係因差速器之減速驅動齒輪固定螺帽脫落，造成中央傳動軸後端處掉落於地面於下坡路段無法正常進行引擎煞車之操作，且系爭車輛行經北投區紗帽山至仰德大道數公里而至事故地點，一路行駛均屬下坡路段，勢必時時頻繁點放踩踏煞車，此為公眾周知之經驗事實，致使徒以液壓煞車系統煞車，在下坡路段，當腳踩煞車消耗空氣壓力4 次後，因已無足夠之空氣壓力提供煞車，故而無法達到減速之作用。

(五)依上開鑑定報告顯見：「系爭車輛之中央傳動軸一後端處十字接頭處，於鑑定時即呈現脫落之情形，且由警方現場採證之路面刮地痕，進行比對分析可證，該路段之斷續式刮地痕應是中央傳動軸於下坡路段行駛時，因系爭車輛差速器之減速驅動齒輪固定螺帽脫落，導致中央傳動軸後端處掉落於地面，該端之十字接頭螺栓與地面產生接觸摩擦所致」、「系爭車輛之中央傳動軸設計約有10公分長度之滑動接頭用來吸收車輛於不平路面行駛時，所產生的部分震動、拉伸或擠壓，使得傳動軸不會因些微伸縮而導致脫落或拉斷之情形，因此可以排除中央傳動軸之脫落是因車輛高速撞擊其他車輛

或物品所致。」（見偵二卷第201 頁）。再並參以中央傳動軸十字接頭螺栓以顯微鏡觀察後發現有磨損之情形，有照片3 張可參（見偵二卷第191 頁），及檢察官勘驗事故現場附近路面刮痕之照片12張（見偵二卷第16至22頁），可知中央傳動軸是在事故發生前即掉落而於路面產生刮痕，而非在事故發生當時掉落的，甚為明確。至關於中央傳動軸掉落之原因為何？由上開鑑定報告可知，是因為系爭車輛後差速器之減速驅動齒輪固定螺帽脫落，導致中央傳動軸後端處掉落於地面乙節，並有鑑定照片2-2 可佐（見偵二卷第189 頁）。是本件應探究者為後差速器之減速驅動齒輪固定螺帽脫落之原因，究係被告盧志宏於105 年12月7 日為系爭車輛更換後差速器時，斯時減速驅動齒輪固定螺帽上之插銷業已斷裂而無法固定導致螺帽脫落？抑或係於被告盧志宏更換後差速器時，插銷係有效貫穿螺帽達固定之功能，係於更換後，系爭車輛於使用過程中因其他原因導致插銷斷裂始致螺帽脫落？經查：

- 1.後差速器之減速驅動齒輪固定螺帽之原理如下：減速驅動齒輪固定螺帽係呈六角形，螺帽上有六個門字形凹槽，螺帽轉入驅動齒輪齒槽以螺牙固定，插銷為一凹折成Y 字形金屬長條物，再以插銷之吊耳端（即金屬長條物重疊部分）由螺帽其中一門字形凹槽插入驅動齒輪齒槽之洞內後，將插銷之活動端（即Y 字形上方兩端）沿著螺帽門字形凹槽扳成90度，以達固定螺帽之效果等情，有減速驅動齒輪固定螺帽、插銷之照片4 張可參（見偵二卷第248 至251頁），再參以鑑定證人黃道易於原審審理中證稱：插銷應該凸出插銷孔的前後兩端，插銷有一端是固定用途的吊耳端，另一端是活動端，插上去達到正常狀態，插銷的長邊跟短邊都要凹折成90度以防止脫落等語（見原審卷(三)第319頁）。系爭車輛於鑑定時後差速器之減速驅動齒輪插銷貫穿處留有斷裂之插銷，有系爭車輛拆卸之減速驅動齒輪照片1 張可佐（見原審卷(五)第13 7 頁）。由是可見，系爭車輛之減速驅動齒輪插銷貫穿處於

01 交通事故發生後僅留有一斷裂之插銷，固定於螺帽口字形凹
02 槽之活動端兩端已不存在，故無一有效貫穿固定螺帽之插
03 銷，但並非無插銷，此亦與上開鑑定報告認定：「造成減速
04 驅動齒輪固定螺帽脫落之原因，應為插銷式螺帽之螺牙呈現
05 多處變形（牙距異常、磨損）、插銷式固定螺帽之插銷未進
06 行固定所致，但該插銷貫穿處所殘留之斷裂插銷，應為舊有
07 插銷，與本次之插銷式螺帽並無接觸，構成防止脫落之功
08 能」（見偵二卷第201 頁）等情相符。是起訴書所指「已無
09 插銷」等語，應係指「已無有效貫穿固定螺帽之插銷」，故
10 被告盧志宏及其辯護人質疑，起訴書先是認「插銷業已斷
11 裂」，後又認「已無插銷」，前後矛盾乙節，容有誤會，先
12 予敘明。

- 13 2.被告盧志宏維修系爭車輛之行為與本件車禍之因果關係，倘
14 若被告盧志宏於更換後差速器時，插銷係有效貫穿螺帽達固
15 定之功能，系爭車輛係於使用過程中因其他原因導致插銷活
16 動端斷裂始致螺帽脫落，依上開插銷與螺帽之固定原理可
17 知，插銷之活動端係與螺帽口字形凹槽緊密貼合，活動端因
18 外力作用而斷裂時，不論是扭斷或拔斷，勢必於凹槽造成金
19 屬擦痕。惟觀之本案螺帽之6 個口字形凹槽，均無明顯金屬
20 擦痕，有螺帽照片及放大後之照片可參（見原審卷(三)第13至
21 37頁，卷(四)第29至31頁、第35至39頁），且鑑定證人黃道易
22 已於原審審理中明確證稱：鑑定報告認為插銷一開始沒有固
23 定在固定螺帽上，依據是城堡型螺帽，又稱寶蓋型螺帽，城
24 堡型螺帽有鋸齒狀，若插銷是貫穿而過，在使用時，插銷是
25 因為大量的或大力的扭力把它扭斷時，城堡型螺帽有鋸齒
26 狀，中間有插銷貫穿過去，若是在貫穿過去之後有固定好，
27 它在鬆動或有脫落時，破壞了螺帽的固定端，會有所謂金屬
28 破壞痕跡，即城堡型螺帽的上緣處固定端的地方會有金屬破
29 壞痕跡，但是我們去做電子顯微鏡的放大檢驗時，發現該處
30 沒有明顯破壞的痕跡，我們認為插銷沒有在事發當時有做安
31 全防護功能等語（見原審卷(四)第341 頁）。被告盧志宏及其

辯護人雖辯稱：固定螺帽口字形凹槽下方邊緣有嚴重磨損云云。惟系爭車輛之固定螺帽為舊品乙節，除有上開螺帽照片可參外，並經原審審理時提示予販賣後差速器（含上開固定螺帽）之證人張瑞泉檢視後，經證人張瑞泉確認為舊品無訛，有證人張瑞泉於原審審理中之證述可參（見原審卷(三)第303頁）。況系爭車輛差速器減速齒輪插銷式固定螺帽之螺牙，經以微顯影檢查結果：1. 差速器減速驅動齒輪固定螺帽之螺牙呈現多處變形(牙具異常、磨損情形)。2. 減速驅動齒輪插銷式固定螺帽端，並未發現有明顯之金屬接觸或磨斷、剪斷等磨損痕跡，有鑑定書所附照片在卷可稽(見偵二卷第191至194頁)，此觀諸上開螺帽照片由黑灰色金屬構成，凹槽處之底部及兩側可見參雜深褐色之鐵鏽，如插銷係車禍事故發生時始遭外力扭斷或拔斷而在凹槽上留下擦痕或磨損痕跡，理應屬於新的擦痕或磨損痕跡，且該新擦痕在黑灰色及深褐色交雜之凹槽內，相互對比之下，事證顯而易見。惟經由上開螺牙微顯影檢查結果之照片觀之，並未見有何明顯擦痕或磨損痕跡，是被告盧志宏及其辯護人上開所指，顯與客觀證據所顯示之事實不符，無非卸責之詞，並不足採信。

3. 被告盧志宏及其辯護人上訴意旨辯稱：鑑定證人黃道易上開實驗係以旋轉螺帽之方式去破壞插銷，未必等同本案實際情形云云。惟觀諸中央傳動軸與後差速器之相關位置照片，並參以鑑定證人黃道易證稱螺帽與插銷為從動件（即會與傳動軸同步旋轉，並不會產生剪力之情形），於車輛行駛時不易產生直接的扭斷剪力，因此要將插銷剪斷的機率極低等語，而鑑定證人黃道易上開實驗只是要證明如插銷係因外力作用而斷裂勢必將會於螺帽凹槽上產生金屬擦痕乙事，在車輛正常運轉時，螺帽、插銷與中央傳動軸為從動件，插銷要扭斷之機率極低，實驗如非以旋轉螺帽之方式讓插銷遭扭斷，實難想像鑑定證人要以何種外力造成插銷斷裂？被告盧志宏及其辯護人亦未具體說明尚有何方式可以模擬，況鑑定證人以上開方式扭斷插銷以證明插銷如因外力作用而斷裂勢必將會

於螺帽凹槽上產生金屬擦痕乙事，不因鑑定證人採用何種方式讓插銷斷裂而會有不同之結果。再者，汽車行駛時因路面所造成的車輛震動，會影響汽車零件之震動，但傳動軸若在使用中產生拉伸，前面或有滑動接頭可以拉伸或壓縮，若行駛造成比較大的拉伸與震動，滑動接頭是可以抵消或彌補相關作用力，而螺帽所產生的拉力應該小於滑動接頭，滑動接頭會先產生拉動，若車輛之差速器上連接中央傳動軸減速驅動齒輪固定螺帽上插銷係有效貫穿螺帽，在扭轉的時候會在螺帽凹槽內產生磨痕、絞斷、切斷的痕跡；若是拉斷的話，在螺帽凹槽底部也會產生撞擊的痕跡，但要產生撞擊的痕跡前，傳動軸應該會先產生異常，因破壞力會在傳動軸出現，非在差速器出現，在差速器出現破壞力的話，應是扭轉（即扭力）所造成，導致插銷斷在裡面乙節，有鑑定證人黃道易於原審審理中之證述可參（見原審卷(三)第324至325頁），而系爭車輛之中央傳動軸滑動接頭端未遭破壞，非因撞擊導致傳動軸掉落，已如前所述。況系爭車輛差速器減速齒輪插銷式固定螺帽之螺牙，經以微顯影檢查結果：1. 差速器減速驅動齒輪固定螺帽之螺牙呈現多處變形（牙具異常、磨損情形）。2. 減速驅動齒輪插銷式固定螺帽端，並未發現有明顯之金屬接觸或磨斷、剪斷等磨損痕跡，有前述鑑定書所附照片在卷可稽（見偵二卷191至194頁），甚為明顯。可見本件可排除是因撞擊的力量將插銷拉斷或拔斷，是鑑定證人黃道易以旋轉螺帽之方式扭斷插銷，亦即以扭力之方式破壞插銷，已足以驗證如系爭車輛後差速器減速驅動齒輪固定螺帽中之插銷如遭外力破壞而斷裂，會在螺帽留下如何之痕跡。被告盧志宏及其辯護人質疑鑑定人黃道易上開實驗方式並非本案之實際狀況云云，容有誤會。

4. 減速驅動齒輪固定螺帽上之插銷活動端有無可能因其他原因而斷裂之可能性？經鑑定證人黃道易於原審審理中證稱：（問：一般車輛正常行駛時，若因地面路況不好、泥濘或震動，有可能導致插銷斷裂嗎？）很難，螺帽與插銷穿置過去

時，這個距離很短，如此要產生應力要很大，才能把它扭斷，如果此處要扭斷時，就應該會造成此處有很明顯或很嚴重的凹損破壞痕跡（見原審卷(四)第342 頁），可知插銷要在使用過程中斷裂之原因除了極大的外在作用力外，其他原因發生的可能性均微乎其微。至是否有可能因為減速驅動齒輪固定螺帽與螺牙間因牙距異常、磨損，致螺帽鬆脫而無法跟著傳動軸旋轉，遭螺牙卡住，但因外力一直前後對螺帽作用，作用力超過金屬的極限時，致插銷遭拔出斷裂？系爭車輛後差速器減速驅動齒輪之固定螺帽之固定螺牙處雖有明顯之磨損（崩牙）情形，有上開鑑定報告之螺帽照片及螺牙顯微影像照片可參（見偵二卷第194 至195 頁），惟螺牙仍呈鋸齒狀，牙峰及牙谷間尚有相當之深度，螺牙至少還有3 分之2 的長度，沒有發生完全被拉斷的情形，仍能與螺帽咬合固定，如前後之作用力大到將螺牙整個耗損成平整狀態，始有可能發生將插銷拉斷之情形乙節，經鑑定證人黃道易於原審審理中證述明確（見原審卷(四)第356 至357 頁），是因螺帽之螺牙嚴重磨損導致插銷遭拔出斷裂之情形，在本案亦排除其發生之可能。

5. 證人張瑞泉雖於原審審理中證稱：我出售給被告盧志宏之差速器上有插銷，插銷有固定在螺帽上面，根據經驗法則，若我或被告盧志宏沒有將插銷裝上，差速器是連接傳動軸，傳動軸在車子行駛中，若無插銷，通常於1 週至10 日內會發生傳動軸鬆動、抖動之情況，但系爭車輛並無此情形，故我確定系爭車輛之後差速器一定有插銷；若差速器轉向接頭沒有插銷，就會發生傳動軸抖動、異聲，司機立刻就會感覺到等語（見原審卷(三)第265 頁、第272 頁）。惟證人張瑞泉亦證稱：「（問：縱使沒有插銷，或有插銷卻斷掉，此情形下仍不會立刻發生傳動軸掉下之事，是因為本來就有螺帽所在該處）對。（問：只是那個時間長或短，有時候螺帽鎖得緊、咬得死，若無插銷，可能撐的時間更長，若螺帽鎖得較鬆，可能一下子或約1 週就掉下來）對。」等語（見原審卷(三)第

274 頁)。可見依證人張瑞泉之證述，在無插銷之情況下，螺帽若鎖得緊，螺帽脫落致傳動軸掉落之時間可以延後，而超過1 週，是其前所證述若無插銷，通常於1 週至10日內會發生傳動軸鬆動、抖動之情形，尚須視螺帽鬆緊程度而做調整，並非適用於所有車輛，也非一致的必然現象。又證人張瑞泉亦證稱：我將後差速器賣給修理工廠，修理工廠沒插插銷，修理工廠會大概會在我出貨7 至10天反應車輛有震動或異聲，這樣的經驗偶爾會發生，大概1 年會有1、2 件，我平均1 個月賣出差速器30顆，等於1 年將近賣出300 多顆；我對於跟我買差速器的人之車輛有無超載、有無每天跑車等車子使用情況並不瞭解；車子實際使用情況一定會影響到傳動軸與差速器等語（見原審卷(三)第282至283 頁），更可徵其前之證述基礎係建立在1 年僅發生1、2 次之經驗上，且其並未在了解各車輛之實際使用狀況而作出「通常於7 至10天車輛即會發生異狀，不可能超過7 個月」之結論。是其上開結論是適用於何種車輛、車輛使用頻率、行駛距離、車輛之後差速器螺帽是否有完全鎖緊，已有可疑。再者，系爭車輛為混凝土泵浦車，為工作機械車，主要功能為施作工程，非作為運輸之用，是系爭車輛之行駛距離是無法與一般作運輸用之車輛相比，且由司機阮英貴之106 年7 月份工作報表觀之（見偵二卷第121 頁），可知除案發當日之工作外，7 月僅有6 天有前往台北、淡水等施工地點工作，系爭車輛並無行駛至臺北市、新北市之外的地點，無長程行駛及頻繁使用之情形，與一般作運輸用之車輛之使用情形顯然不同，益見證人張瑞泉上開在車輛使用情況基礎不明下所為之結論，無法適用於系爭車輛。

6.被告盧志宏及其辯護人上訴意旨所辯不可採之理由：

- ①被告盧志宏及其辯護人上訴意旨雖辯稱：①被告盧志宏於105年12月7日為系爭車輛所更換之差速器係向案外人張瑞泉購買，張瑞泉交付予被告之差速器雖屬舊品然並無任何瑕疵，減速齒輪上之插銷亦未斷裂。系爭車輛係混凝土泵浦車，經

常出入地面泥濘之建築工地以進行灌漿作業，而地面泥濘會導致車輛輪胎打滑空轉進而導致後地軸劇烈震動，後地軸若劇烈震動有可能會將減速齒輪上之插銷震斷，且插銷應會斷裂在與螺柱之交接處而非與螺母之交接處，故螺帽上不會有插銷斷裂時產生之磨擦痕；再者，插銷斷裂後，螺帽亦會因為後地軸劇烈震動而慢慢往外鬆動最終脫落，斯時螺柱與螺帽之螺牙因插銷斷裂產生之碎屑於螺牙內不斷摩擦之故，均會產生崩牙之情形（反之，倘若插銷早已斷裂於螺柱內，則不會發生崩牙之情形），螺帽脫落後會導致傳動軸掉落。被告固不否認系爭車輛之傳動軸係於系爭車輛發生碰撞前自連接差速器該端脫落、差速器上之插銷與螺帽於本件車禍發生後經勘驗發現有螺帽螺牙損壞、插銷斷裂於螺柱中央內側、螺帽並無明顯之破壞痕跡（銳利之金屬磨痕）等事實，然則台灣區汽車修理同業公會之鑑定報告書與該公會委請之鑑定人黃道易係以「外力扭斷」差速器上之插銷，並非以「內部震斷」之方式截斷插銷，然差速器上之插銷遭「外力扭斷或遭後地軸自「內部震斷」，插銷之斷裂位置、斷裂時損壞螺帽之情形均有不同，殊不能以外力扭斷插銷之實驗而推論被告於105年12月7日為系爭車輛更換差速器時插銷已斷裂。再者，倘若插銷早已斷裂於螺柱內，則縱使螺帽脫落，螺柱與螺帽亦不會發生崩牙之情形，然依卷附系爭車輛之勘驗照片與鑑定意見可知，系爭車輛之減速齒輪上之螺柱與螺帽均有崩牙之情形（詳106年度相字第469號卷二第194至196、201頁，卷三第53頁），顯見系爭車輛之減速齒輪螺帽脫落時，插銷尚未斷裂，螺柱與螺帽之螺牙方會因插銷斷裂產生之碎屑不斷摩擦螺牙之故而產生崩牙之情形。本件系爭車輛行駛最大坡度是介於白雲山莊和永公路之間，以下坡來說，從白雲山莊開始坡度開始變陡（速度會加快）。事故的主因是煞車失靈，煞車失靈是因為嚴重超載（以法定最大車種來計算超載將近33%）；又因為很可能沒有使用低速擋（可以參考警方現場採證資料）所以必須連續踩剎車試圖降低車

速，再加上輔助手煞車並未依法裝置，因此肇事。插銷的作用，是用來防止螺帽的鬆脫。車輛絕大部分的螺帽都沒有插銷（可以查看任何一輛車的四個輪胎，其固定螺帽是否有插銷，即可明白）。由此可以反證，該固定螺帽是十分容易鬆脫的。而加上插銷的設計，則可以確保在「正常」情況下那些螺帽不會鬆脫。但在不正常的使用狀況，如後輪被卡住或負載過重，螺帽將會承受超出設計的震動，並因而受損。要解釋此處螺帽所必須承受的扭力震動，就必須了解車輛的動力傳送過程；就貨車而言，主要是扭力的傳送。引擎藉活塞的上下運動帶動曲軸產生扭力，此一扭力經由變速箱、傳動軸、差速器連結到後輪。後輪與地面接觸，依不同的負載產生不一樣的摩擦力（即阻力），傳動軸要帶動後輪轉動其扭力必須大於後輪的阻力，才能讓它轉動。此時，根據力學的基本原理，作用力等於反作用力，整個扭力傳動系統都存在著扭力的抗衡，由於車輛在使用時會遭遇各種狀況，扭力的傳動隨時都在變動，因而震動無法避免，而這種變動是傳動系統的內部作用力，插銷的作用是防止在正常使用時這種內部的作用力或是扭力不會讓螺帽鬆脫。所以它的設計既然是應付內部的震動，不會是應付外部的破壞：鑑定人反覆說，沒有插銷或插銷早已斷在裡面，或又用外力來證明插銷的斷裂非外力破壞所致，而得到倒果為因的結論。此結論與事實相違。因為修車後，實際上車輛已經運行至少七個月。若沒有插銷或插銷鬆脫、一個禮拜就可以知道車子是開不動的。同樣，鑑定人用外力的破壞來測驗所歸納的結論也是不適用的。車子的設計本身不是來應付外力的破壞。所以鑑定人黃道易整個的立論建立在插銷不會斷、因為不會斷、所以推論早就在裡面就斷了！這個理由是十分牽強的；如果不會斷為什麼早就斷在裡面呢？傳動軸把扭力傳到差速器時，差速器的阻力（即反作用力）會作用在傳動軸上。當差速器的速度比傳動軸快時，變成差速器會帶動傳動軸，這時傳動軸也會抵抗差速器（反作用力），它如果抵抗不了，正常情況下它

01 應該把力量傳向變速箱，回傳引擎，產生引擎剎車的作用。
02 但如瞬間差速器傳到傳動軸的扭力太大、太快，傳動軸無法
03 把力量回傳，就必須自己承受下來，承受不了就只好斷掉。
04 想像一下你用手擰毛巾，你的手是不是同樣感覺吃力，擰粗
05 毛巾時手還會扭傷，對吧！當車子載的重量越重，輪胎會被
06 壓得越扁，與地面的磨擦力就越大，就需要更大的扭力去扭
07 動才能起步，加速，同時車子的傳動組件也就承受更大的反
08 作用力。換言之，就跟手一樣，扭越粗的毛巾越容易受傷。
09 所以引擎煞車一直是兩個力量抵抗的，前輪推動是一個力
10 量，後輪推動又是一個力量；傳動軸只有一個組件，所以是
11 承受扭力最大的地方亦容易受傷。引擎煞車一直是兩個力量
12 所抗衡的，一個是前輪推動的力量，一個是後輪推動力。引
13 擎的動力輸出先至變速箱，再至傳動軸再至差速器。在引擎
14 煞車時，以降低轉速來帶領，在扭力沒有超過設計的極限，
15 扭力可以使引擎發揮煞車的效果；問題是在非正常情況下，
16 在極快的速度轉換一下，突然的煞車造成扭力前後差加大，
17 尤其是長下坡時超重的重力加速度，前後差加大的巨大扭
18 力，極快瞬間作用在傳動軸脆弱的部分，插銷應聲斷裂、傳
19 動軸即掉落。又在此情況下，後差速器按原設計15噸的載重
20 下，會因為大幅超載25%~33%而承受更大的扭力，而且大上
21 好幾倍。當用引擎煞車的時候，剛好是反向作用，因為引擎
22 是不能熄火的，煞車時譬如說以20公里帶動正轉的速度到傳
23 動軸、在長下坡時，後輪會越轉越快，例如後輪當時尚在超
24 過50公里的速度飛快運行，再加上超重的重力加速度，瞬間
25 加大了它的這兩個扭力的震動、反過來相抗衡，瞬間造成傳
26 動軸的斷裂。鑑定人說傳動軸最脆弱的地方是公母插頭的地
27 方，這是指理論上而言。事實上，所謂傳動軸最脆弱的地方，
28 就以用了40年的系爭車輛而言，真正脆弱的地方是用了
29 才知道。所以它的瞬間斷裂就是如此發生。所以插銷在盧志
30 宏105年12月維修差速器沒有更換及已斷裂的這件事情是不
31 成立；與盧志宏的工作完成沒有任何因果關係。阮司機在大

坡轉彎處一路上沒有煞車，煞車系統失靈，從而驚慌操作失控造成無可挽回之傷害。引擎煞車不當所引起傳動軸瞬間的掉落是在肇事的最後一個階段近50公尺處發生，足證傳動軸的掉落是車禍事件的果，而不是鑑定人所說是事件的因。是原判決第28頁認盧志宏未注意其所更換之後差速器減速驅動齒輪固定螺帽之插銷斷裂致無法固定、造成中央傳動軸掉落之疏失，致系爭車輛行駛於下坡路段無法以引擎煞車，液壓煞車亦因車輛超重而耗盡，又無手煞車可以減速，致系爭車輛失控撞擊被害人等之車輛乙節，係倒果為因非事實之論述云云。②鑑定人鑑定意見書認定系爭車輛於105年12月7日更換後差速器時固定螺帽上即無可供防止固定螺帽脫落之插銷存在，有其論理之誤。原審鑑定意見書認定：「造成減速驅動齒輪固定螺帽脫落之原因，應為插銷式螺帽之螺牙呈現多處變形（牙距異常、磨損）、插銷式固定螺帽之插銷未進行固定所致，但該插銷貫穿處所殘留之斷裂插銷，應為舊有插銷，與本次之插銷式螺帽並無接觸，構成防止脫落之功能」。鑑定人黃道易於111年11月30日之言詞辯論筆錄回應本件中央傳動軸掉落的原因為何之問題時陳稱：「鑑定當時，發現它的減速齒輪的部分、鎖合點的地方有一個我們稱為寶蓋型或是城堡型的螺帽，中間會有需要一個插銷，但是在事故那一台車子上的那個鎖合點的地方，這個插銷的部分是沒有看到完整的，斷了一截在裡面。但是後來我們在鑑定時把這顆螺帽拿起來做這部分的分析，發現接合處沒有任何損壞的痕跡，如果它是在組裝時插銷有放進去，做這部分的處置的話，如果它是在很高的扭力情況下把它扭斷時，這個的接觸面的地方應該會有明顯的傷痕，但是在事故當時的那台車子的這個位置，是沒有發現這樣的傷痕的，而且這是直接脫落掉在它的中央傳動軸外緣的地方，我們研判在這樣的一個過程當中，是這顆螺帽脫落之後，導致中央傳動軸掉落在地面上…。」（111年11月30日言詞辯論筆錄第8頁）。插銷貫穿處有斷裂插銷殘留之事實，並無爭議。惟鑑定人陳

01 稱因中心支點很短，所以絞斷的機率很低（111年11月30日
02 言詞辯論筆錄第11頁），且固定螺帽之接合處沒有任何損壞
03 的痕跡，憑此推斷被告盧志宏於105年12月7日維修系爭車輛
04 所更換之後差速器上之插銷已屬斷裂。然鑑定人之陳述實有
05 矛盾及疑義之處，如證人張瑞泉及被告盧志宏均證稱有檢查
06 過後差速器上係有插銷加以穿過固定螺帽。鑑定人黃道易於
07 111年11月30日言詞辯論筆錄第9及10頁已證稱一般更換差速
08 器總承時的工序不會施作固定螺帽及插銷之更換。又被告盧
09 志宏雖有檢查插銷之存在，但並未施作更換插銷。然該插銷
10 貫穿處卻存有斷裂插銷殘留，則該殘留插銷斷裂之原因實值
11 存疑，其如係被扭斷，則首先可證鑑定人所言插銷絞斷的機
12 率很低難以憑信。再者如該插銷係被扭斷，則固定螺帽上應
13 可檢驗出鑑定人所言之損壞的痕跡，惟該固定螺帽上並無損
14 壞的痕跡，可知鑑定人所實驗之扭力測試無從證明本案插銷
15 斷裂之原因。總結如下：殘留插銷如係因扭力過鉅而斷裂，
16 則可證插銷存有極高被扭斷的機率且插銷被扭斷時不一定會
17 於固定螺帽上形成損壞的痕跡，鑑定人所言與本案不符；又
18 如殘留插銷係因其他力量之施加而斷裂，亦與鑑定人所言及
19 所測試不符，且鑑定人黃道易亦未就螺帽因被拉拔導致插銷
20 斷裂而使螺帽呈現崩牙之情形為說明（專業人士張塞麟之意
21 見，見鈞院卷一第443頁）可證鑑定人僅憑扭力測試即推論
22 後差速器係於更換時插銷即斷裂，實有理由不備，無從證兩
23 者間之邏輯關係。又鑑定人已陳稱工地的起伏落差、工作環
24 境、路面的粗糙度、路面的高低起伏的段差，系爭車輛之超
25 重及駕駛人之駕駛習慣等皆可能導致插銷斷裂（111年11月3
26 0日言詞辯論筆錄第11至13頁），且依監察院107年11月13日
27 調查報告（字號：107交調0035號）所示：「…經詢交通部
28 雖表示：『車輛相關零組件更換時，亦須同時檢查其連結固
29 定之螺栓（帽）及開口插銷是否劣化或受損。如傳動軸一端
30 與變速箱及另端與差速器之連結，或輪胎鋼圈螺絲等承受大
31 扭力零件，尤須加以注意。另車輛亦有其設計載重限制，並

01 據此設計各零組件固定螺栓材料性質及尺寸，倘超出設計容
02 許值之負荷，縱使維修者善盡職責，亦難保零組件不受
03 損。』」可佐證系爭車輛後差速器連結中央傳動軸之減速驅
04 動齒輪固定螺帽上之插銷有遭到內部震斷之可能，基於罪疑
05 唯有利被告之原則，應認系爭車輛於105年12月7日更換後差
06 速器時，後差速器上已鎖有插銷和螺帽，係因嗣後其他原因
07 導致插銷斷裂進而導致螺帽脫落方不幸釀成本件事故，難認
08 被告盧志宏存有過失。又鑑定報告稱：系爭車輛之差速器接
09 合傳動軸端之減速驅動齒輪上之插銷式螺帽（下稱減速齒輪
10 上之插銷與螺帽）於本件車禍發生後經勘驗發現有螺帽螺牙
11 損壞、插銷斷裂於中央內側、螺帽與插銷之相對位置（螺帽
12 固定座位置）並未發現有磨損痕跡等情形，因減速齒輪上之
13 插銷於車輛行駛中震裂（因扭斷剪力而將插銷剪斷）之機率
14 等於是零等語，與鑑定人黃道易於原審審理時所證：「因減
15 速齒輪上之插銷於車輛行駛中前後震裂可能發生，但是震動
16 力量要很大才可以把插銷用斷」等語齟齬，是鑑定人於鑑定
17 報告中完全排除插銷如果完整插入傳動軸之插銷洞中，仍然
18 可能經由前後震動之方式拔斷、震斷插銷導致傳動軸脫落，
19 顯見該鑑定報告推論有瑕疵且並非可以百分之百確認鑑定報
20 告之內容為唯一之可能性。

- 21 ②惟查：①系爭車輛差速器減速齒輪插銷式固定螺帽之螺牙，
22 經以微顯影檢查結果：1. 差速器減速驅動齒輪固定螺帽之螺
23 牙呈現多處變形（牙具異常、磨損情形）。2. 減速驅動齒輪插
24 銷式固定螺帽端，並未發現有明顯之金屬接觸或磨斷、剪斷
25 等磨損痕跡，有鑑定書所附照片在卷可稽（見偵二卷第191至
26 194頁），此一事實甚為明顯，已如上述。可見系爭車輛後差
27 速器減速驅動齒輪固定螺帽上之插銷並非於使用過程中因外
28 力破壞而斷裂，亦業如前述，亦無其他可能於更換後之使用
29 過程中斷裂，是被告盧志宏於105年12月7日更換後差速器
30 時，減速驅動齒輪固定螺帽上插銷之活動端業已斷裂，並非
31 如被告盧志宏及其辯護人上述所辯的主觀猜測，已堪認定。

01 ②再鑑定證人黃道易也再度依據上開鑑定所見，於本院審理
02 中再度明確證稱：本案在更換差速器總承時，就沒有插銷在
03 螺帽上面，如果有插完整的插銷在裡面，要把它拉斷造成斷
04 裂面停留在軸心裡面，機率是很低的。如果是在行駛、操作
05 的過程當中拉斷的話，一定會呈現工具痕跡，也就是破壞的
06 痕跡，但是鑑定時這邊是沒有發現、沒有看到的；再加上螺
07 牙裡面的螺紋也呈現是磨損的跡象，所以可以類推當初這顆
08 螺帽不是新的而是舊的，如果是舊的，如果長時間有把插銷
09 作穿插時，這邊產生的磨損也會很嚴重，但是在這個地方看
10 不到有明顯的工具痕跡，所以可以推估出插銷沒有插，再加
11 上螺牙已經有磨損的跡象，所以屬於振動或操作的異常導致
12 插銷扭斷的機率幾乎等於零等語(本院卷(二)第406-419頁)。
13 此與上開鑑定報告照片所顯示之事實情況相符，足見鑑定證
14 人所證述之情節，確屬有據且信而可徵。是被告盧志宏及其
15 辯護人上開上訴意旨所辯，無非係徒憑己意曲解證據所為卸
16 責辯解之說詞而已，並無理由。

17 (六)被告盧志宏及其辯護人上訴意旨所辯不可採之理由：

18 1.被告盧志宏及其辯護人上訴意旨又辯稱：①被告盧志宏的修
19 護工作，如105年12月7日換差速器：差速器大盤牙壞掉更
20 換。此系爭車輛當時損壞的原因就是下工地道路泥濘、凹凸
21 不平，又加上超載變成刁車，車子陷入路中無法動彈。盧志
22 宏修護完成，在當下整組零件拿到，後插銷都在，一目了然。
23 嗣後司機並沒有說差速器有任何問題，如果說沒有插
24 銷，一個星期至10天就會發現，然後司機會跟我反應，但是
25 司機並沒有反應，代表這個問題已解決了，（若有反應就
26 可以馬上去修護，也是在善意保固期1個月內）。不可能開
27 到發生車禍時間，其間系爭車輛當共出車70餘次而沒有任何
28 差錯，這是不可能的事，所以插銷絕對會是有的。系爭車輛
29 已近40年的車齡，就是時時下工地、在崎嶇之路上上下下，
30 如此對傳動軸與差速器的影響是有的。訪談中的一個過往個
31 案：稱同業買了一部新車，在一個月之內，它的差速器大盤

01 牙壞掉。這雖然是一個新的零件，新車原廠表示個案的修護
02 保固為六個月（中古車見最多也不到一個月），可是他新車
03 是在工地跑，車商不願意負完全賠償責任，因為車商認為這
04 是不正常情況下使用的損壞，故無法以正常使用下的保固期
05 相提並論。所以如何控制車輛是司機所應該負的責任，不是
06 買了新車、車商就會負全部責任。責任的釐清可見一般；在
07 有限責任下車商是對零件負責，可是在對行駛車輛不當使用
08 下壞掉，車商是不需負責的，因為車商無法控制車輛行駛的
09 狀況。商業行為的運作在於制定責任的範疇，如此才能夠維
10 繫下去。106年4月25日做傳動軸修理：盧志宏在106年4月25
11 日做傳動軸修理的時候，說明一定會查看到相關的組件，包
12 括他看到的差速器是正常的。所以他交付出去的車子也正常
13 的行駛了一段時間（出勤也有20餘次在使用）直至車禍的發
14 生106/07/19。車子有沒有問題、司機最敏感。有問題的時候
15 他們當會立即的反應，所以這兩次的處理及修理都是沒有
16 問題的。盧志宏領有兩張專業的證照(1)中華民國汽車修護技
17 工執照，92/09/05，中華民國技術士證（汽車修護），92/0
18 9/01。在此事件裡面，盧志宏已經善盡注意車輛修理時的責
19 任。對爾後非保固期所發生的車輛操作使用及行駛不當所發
20 生的事件，無法負擔無限的保固責任。保固責任是有限的，
21 所以判決中的直指車輛肇事主因是沒有裝插銷，這是顯而不
22 當的錯誤指控，讓盧志宏扛上莫須有無限的責任。②原判決
23 書定義事件發生的原因：原判決書在定義事件發生的原因歸
24 咎於點點滴滴不同的零件及組件的狀況不佳，但是這絕對是
25 業主的責任。因為盧志宏工作的就是以該公司司機的訴求來
26 檢查並確認問題點、並經由司機告知業主是否要進行修換為
27 主要的業務模式；其中並沒有任何長期修護維護的合約存在
28 在，都是在叫修時候才進行修護或保養。只要盡到善意施作
29 者的責任，含檢視基本的功能還有外觀、還有車件整組的維
30 修換置、例如本案的差速器所含有的插銷，只要試車完，被
31 司機與車主接受、滿意，工作即是完成。另如在106年上半

01 年並沒有對系爭車輛做例行的三個月的換油維護或基本檢
02 查，當時盧志宏有去詢問業主，其回覆是因為車輛出車繁忙
03 沒有辦法找到時間去進行。所以判決書所有的描述的話語都
04 偏向認為盧志宏是公司內部長期維修的人員，那是錯誤的訊
05 息表達。在此一定要重申盧志宏是應業主的的要求才去從事修
06 換的工作或保養的工作，否則沒有辦法拿到錢。若業主表現
07 有消極作為，他也是無法管控的。自案發至今，盧志宏自省
08 更是兢兢業業的面對工作與生活。惟訴訟期間所帶來身心靈
09 嚴重的受創無法平息。盧志宏每月不及30,000的收入必須養
10 家活口，更遑論在官司上所衍生的實質與無形的財務壓力。

11 ③案發當日司機來電給盧志宏反應說車子怪怪的：阮司機本
12 身對事件的回應至關重要。因為在有限的不足三年駕駛泵浦
13 車的經驗當中，因無法判斷與回應正確失去了防範意外發生
14 的先機。當他無法確定車子的實質狀況是什麼情況、他沒有
15 選擇停車待檢，就直接上路。當司機打電話來給盧志宏說車
16 子怪怪的，盧志宏回問：車在那裏，先停路邊，那需不需要
17 等我上去幫你做檢查？說完之後就沒有通訊訊息。駕駛司機
18 的判斷應負直接的責任。然原判決書第27頁稱，證人稱案發
19 前，我們有買飲料，暫停上路，後來有緩慢前進，此時剎
20 車都沒有問題，案發前的開車過程當中沒有發現車輛有什麼
21 問題等語，足見事故發生前系爭車輛應無明顯重大之異狀，
22 讓阮英貴足以意識到需將車輛停放路邊等待維修始能上路，
23 否則阮英貴及同車江金水、陳心怡，理應不會冒著生命的危
24 險貿然開車上路，是難認阮英貴駕駛系爭車輛上路製造了法
25 所不容許之風險，而需為本交通事故負責。這一段的敘述與
26 結論是極不合情理的。因為後來嚴重事故的發生，就足證阮
27 司機他已經做錯判斷與決定。車子的行駛狀況，司機最敏
28 感，他人是無法能夠察覺到的。他在文大7-11下車的時候，
29 去電盧志宏，又繞了車子一周，然後上車繼續行駛，足見車
30 輛狀況已有蛛絲馬跡讓他生疑，他還是選擇上路。司機打電
31 話說車子怪怪的，盧志宏回答說，車在那理？先停邊，那

01 需不需要等我上去幫你做檢查？沒多久就訊號不良，通訊斷
02 了。盧志宏已經提出善意的建議，車子是否叫停檢修是司機
03 該做的判斷。盧志宏無權也無責任強制要求司機停開。所以
04 原判決第26頁說被告盧志宏當時亦未做出停駛之建議，是此
05 異狀能否讓司機認知到車輛的行駛安全有疑慮，而需停放路
06 邊等待維修，尚難認定。此處話語明顯的不合情理。司機是
07 要負判斷錯誤之責任。雖然司機情有可原，但不是說沒有責
08 任。法官曾說，既然司機都死了，我們不可把責任歸死者身
09 上。然而，我們也深知死者為大，但車禍的責任仍是需要釐
10 清的，不可由他人來扛；不可由盧志宏來扛。死亡的人可以
11 不予追究，但是責任是需要釐清的。同樣相似案例發生在約
12 車禍事件一年之前。就是同一部車（系爭車輛），當時是該
13 公司的一位臨時工司機去開的車，走北投稻香路，也是上下
14 坡道。司機開車當時也是覺得車子怪怪的，有異常，就打電
15 話給我（盧志宏），等待我去處理。在當時因為是在北投的
16 稻香路，一樣是下坡剎車過熱，他就是把整台車子停放在路
17 的中間。因為他發覺車子有異狀的時候，他就是選擇馬上停
18 車，而且不顧後面因此有整排塞車的狀況。等著我們去修理
19 也停了一陣，後來就慢慢把車子駛到路邊等待約10分鐘時
20 間，煞車系統就恢復，也不需要修理就繼續他的行駛工作。
21 那位司機雖然沒有辦法辨明是那裡出了狀況，可是他就警覺
22 的選擇及時停車做處理。等待我們。同樣的，該司機打電話
23 來也說是怪怪的。我們對修車技術比較了解，對於行車狀況
24 比較不了解，行車狀況是司機最了解的。司機的處理是最關
25 鍵的。又根據監察院對此車禍事件的調查報告（2018/11/0
26 7）顯示，系爭車輛近三年的手煞車檢驗情況符合規定。然而
27 這是問題所在。士林地檢署清查後發現（2019/10/30三立新
28 聞網），本業主係透過驗車黃牛行賄，導致代驗廠明知驗不
29 過，仍放水任其通過，而且全台數間代驗廠疑有相同弊端，
30 並指揮廉政署調查局等單位，同步搜索多家汽車代驗廠。可
31 見手煞車是幫助主煞車萬一有狀況可以幫助它加一把勁，有

其存在的價值。此表示，不能夠達背法律，因為法律是更多的專家來制定出來的。是以手煞車系統是一個必備的條件。盧志宏遠在10年前系爭車輛購入時就已經建議他們要裝手煞車。盧志宏有跟檢察官表示，有提醒他們要裝，可是要他們答應才會裝。因為我們要收錢。可是業主沒有回應。間或也提了幾次，業主表明不要裝置。另外同一段鑑定報告書，表達系爭車輛於事故時，屬於超載的情形（限總重15公噸、經測量20.16公噸，超出原設計重量四分之一）將是嚴重影響全車煞車系統作用不良的主要原因。又監察院的調查報告提到車輛有其設計載重限制，並據此設計各個零組件、固定螺栓材料性質及尺寸，倘超出設計容許值之負荷，縱使維修者善盡職責，亦難保零組件不受損。從而，車輛後差速器連接中央傳動軸之減速驅動齒輪固定螺帽上之插銷（插銷式螺帽）確實有因車輛超重行駛而遭內部震斷之可能。是故，被告盧志宏對於肇事原因無預見可能及迴避可能。又實質上超重就是一個法律所不允許的行為。超重這件事情也是車主明知道影響交通安全至大之事，出了事就是有法律責任。且系爭車輛多在工地上行駛，用會造成差速器的不當負荷，而且在下坡路段車身超載導致重力加速度而無法煞車。原來的煞車系統只是針對15噸的貨車做設計。這對車主是已知的事實，具重要性而且必須要承擔的責任。故上開監察院調查意見及臺北市交通事件裁決所鑑定意見書，均難以證明被告盧志宏對於肇事原因有預見可能及迴避可能及責任云云。

2.此部分應探究者係被告盧志宏更換後差速器之注意義務是否只要確認外觀完證無缺，裝好4顆螺絲就好？不需要確認後差速器之插銷是否有效貫穿螺帽？經查：

①由系爭車輛之後差速器之照片觀之（見偵二卷第258頁），後差速器上之減速驅動齒輪之固定螺帽及其上之插銷於更換後差速器時是不需要拆解後差速器，即可直接由外觀確認有無有效貫穿達固定之功能，此情並經被告盧志宏於偵查中坦認在卷（見偵二卷第44頁），證人張瑞泉於原審審理中亦證

01 稱：我賣差速器給修理工廠，會建議修理工廠一定要注意插
02 銷等語（見原審卷(三)第279頁），均可知更換後差速器，注
03 意插銷是否有效貫穿固定螺帽是維修人員之基本注意義務。
04 被告盧志宏係領有乙級汽車修護技工執照，有上開執照影本
05 附卷可參（見原審卷(七)第99至101頁），自當知悉上開注意
06 義務。又被告盧志宏於偵查中供稱：更換傳動軸時，我們會
07 檢查插銷和螺帽；更換差速器時只能透過外觀看插銷有沒有
08 插，我有看到插銷有插等語（見偵二卷第234頁、第236
09 頁），足見被告盧志宏亦知悉於更換後差速器時須檢查其上
10 之減速驅動齒輪固定螺帽之插銷是否有插好，甚至於更換傳
11 動軸時，亦會再檢查一次，是堪認被告盧志宏應知悉其負有
12 上開注意義務。

- 13 ②被告盧志宏於原審也供稱：我於105年12月7日是到信詠公
14 司停車場幫系爭車輛更換後差速器等語（見原審卷(一)第206
15 頁），於偵查中也供稱：更換後差速器之過程是先把洩油螺
16 絲洩掉，讓油流到廢油桶，再把車芯拆掉抽出來，再拆傳動
17 軸螺絲，把傳動軸卸下，再拆後差速器螺絲，然後讓後差速
18 器掉下來，再將中古的後差速器（非新品，是整理過的）裝
19 上去，然後再組裝回去等語（見偵二卷第233至234頁）。
20 足見更換後差速器不需藉助維修廠精密之設備或電腦儀器加
21 以輔助，所需者係維修者對於拆解過程步驟之了解，即在拆
22 解、裝修過程中確認各零件是否完好、就定位（尚非要求維
23 修者須將後差速器拆解，僅係由外觀確認），惟絕非僅係被
24 告盧志宏辯護人所稱：其責任僅在裝上4顆螺絲而已，若更
25 換差速器工作之內容及注意義務如此單純，似可由司機擔任
26 此工作，而不需透過有乙級汽車修護技工者為之。再者，被
27 告盧志宏自承其更換之後差速器非新品，是整理過的等語，
28 業如前述，證人張瑞泉亦於原審審理中證稱：上開差速器沒
29 有原裝的新品，因為系爭車輛太老舊，我們沒有辦法找到原
30 裝新品，故我們都是用代用品，即我們重新組合過的等語
31 （見原審卷(三)第264頁）。證人張瑞泉雖於原審審理中證

01 稱：我賣給被告盧志宏的後差速器之主軸、螺牙上面的插銷
02 及插銷實體本身，都是給新的；插銷1 條僅5 至10元，這個
03 東西很便宜，沒有人會去撿舊品等語（見原審卷(三)第293 至
04 294 頁）。惟此部分經原審當庭提示系爭車輛後差速器固定
05 螺帽供其檢視時，證人張瑞泉則證稱：該螺帽應該是舊品，
06 如果螺帽沒有損壞的話，我們可能用舊的，大部分我們盡量
07 用新的等語（見原審卷(三)第303 頁）。再核以鑑定證人黃道
08 易於原審審理中證稱：系爭車輛之後差速器固定螺帽及插銷
09 皆為舊品；此款固定螺帽依常態新品成本為100多元；插銷
10 之新品成本價值因為零件等級會差很多，但插銷的成本一定
11 高於固定螺帽，因為此零件的長度近20公分，一般金屬材料
12 計算的話，已高過螺帽的價值，且裡面還有很多的瓷，而且
13 是白線型的齒輪，所以製造成本更高等語（見原審卷(四)第34
14 4 至346 頁）。是姑不論證人張瑞泉與鑑定證人黃道易對於
15 插銷、固定螺帽價格認知之差異性，可見插銷之成本應係高
16 於固定螺帽，證人張瑞泉連螺帽都未能提供新品，其是否提
17 供新品插銷，實有可疑。況由螺帽外觀觀之，可一眼即知非
18 新品，被告盧志宏於更換差速器時亦知悉該零件非新品，於
19 檢查外觀時亦能清楚看到固定螺帽為舊品，自當有其本於維
20 修、保養人員之注意義務，至少能由外觀上確認插銷是否
21 有效貫穿固定螺帽，並據以確認該中古之後差速器是否堪用，
22 此絕非苛責被告盧志宏需對於零件內部是否有瑕疵負責，而
23 是其擔任維修系爭車輛更換零件時之基本義務。

24 ③被告盧志宏在為系爭車輛更換後差速器5 個多月後之106 年
25 4 月25日，因司機反應車子會抖動，故又更換中央傳動軸；
26 當時被告盧志宏沒有去檢查減速驅動齒輪固定螺帽乙節，業
27 經被告盧志宏供承無訛（見偵二卷第237 頁），而司機既已
28 反應車子會抖動，被告盧志宏受此告知車子會抖動，然被告
29 盧志宏受此告知卻沒有盡義務去檢查減速驅動齒輪固定螺
30 帽，已足認被告盧志宏於106 年4 月25日當司機反應車子會
31 抖動乙事，為系爭車輛更換傳動軸時，確有檢查後差速器減

01 速驅動齒輪固定螺帽上之插銷是否有效貫穿、固定於螺帽上
02 之義務，但疏未注意車子會抖動係因差速器固定螺帽鬆動致
03 中央傳動軸出現撓性而產生震動，而未一併就插銷施作檢
04 查，終致螺帽脫落、中央傳動軸掉落之結果發生。被告盧志
05 宏此一過失原因，與系爭車輛後差速器之減速驅動齒輪固定
06 螺帽鬆脫，造成中央傳動軸後端與後差速器脫離，並掉落於
07 地面，導致系爭車輛於下坡路段，無法正常進行引擎煞車
08 （即利用低速檔降低速度）之操作，及其他原因，同為本件
09 事故之原因，且具有因果關係，自應同過失負責任。是被告
10 盧志宏及其辯護人上開所辯，將責任完全推諉於陳美蘭、司
11 機、車子老舊、超載…等等原因，無非係推諉卸責之詞而
12 已，並無理由。

- 13 ④至於監察院對此車禍事件的調查報告，不過是監察院單方面
14 之調查意見而已，性質上並非鑑定，亦非屬於證人之證述，
15 僅具有行政調查之性質，本院認定事實並不受該報告之拘
16 束；且該鑑定報告並非經嚴謹刑事訴訟的鑑定程序與交互詰
17 問程序所作成，又與本院依據上開證據所認定之上開事實相
18 違，自不足為被告有利之證明。又證人張瑞泉雖證稱：車子
19 超載超過25% 時，對於差速器及傳動軸連結會產生過重負
20 荷，此情形長時間會造成差速器與其連結斷裂；車輛如常常
21 超載，比較容易造成差速器及傳動軸之損壞，此有絕對關聯
22 的關係等語（見原審卷(三)第271 頁）。惟系爭車輛連結差速
23 器與中央傳動軸之減速驅動齒輪固定螺帽上之插銷係於被告
24 盧志宏更換後差速器時即已斷裂，非於其後使用系爭車輛之
25 過程中始斷裂，業據認定如上。故系爭車輛超重非造成減速
26 驅動齒輪固定螺帽鬆脫致後差速器與中央傳動軸連結斷裂之
27 原因，至為明確，證人張瑞泉此部分之證述，亦不足為被告
28 有利之證明。其餘被告盧志宏及其辯護人所舉張塞麟先生之
29 意見書、國立臺北科技大學車輛工程系尤正吉教授之E-mail
30 回信截圖、台北市車輛行車事故鑑定委員會鑑定意見等，均
31 不能解免被告盧志宏應負此部分之過失責任。

01 (七)被告盧志宏及其辯護人上訴意旨所辯不可採之理由：

02 1.被告盧志宏及其辯護人上訴意旨又辯稱：①本件係引擎煞車
03 操作不當，致使傳動系統扭力過大，傳動軸崩落所致。因為
04 泵浦車行經北投紗帽山、仰德大道數公里至事故地點，一路
05 在下坡路段，司機勢必頻繁點放踩踏煞車，鑑定指出，該車
06 在腳踩煞車消耗空氣壓力4次後，已無足夠空氣壓抑提供煞
07 車，所以無法達到減速用途。司機駕車行駛在陽明山仰德大
08 道三段下坡路段，發現「沒煞車」欲以排檔即切換成低速檔
09 引擎，但來不及阻擋失控衝撞。所以司機在慌亂的情況下、
10 直接反應，他是由高速直接切到低速檔，這是證人看到的，
11 他來回切換檔數；這就是造成插銷斷裂的主要原因，這就是
12 扭力問題所在；一個巨大的扭力產生，傳動軸系統無法承受
13 就崩落。若要引擎煞車（它的意義在降低速度，是無法煞車的）
14 的），換檔的時機也絕對是需要在煞車失靈之前，車速過快
15 也絕對沒有時間反應，因為換不進去打檔而於事無補。在超
16 重及下坡的快速飛行其增加的扭力使得差速器亦有不當的負
17 荷。就如同原判決第6頁鑑定人黃道易稱：示範過的插銷脫
18 落的機會是零，除非是破壞或極大的扭力才可能會導致脫
19 落，在此就是這個原因。原審判決第30頁結論認被告盧志宏
20 為專業之車輛維修人員，於更換後差速器時，未檢查連接中
21 央傳動軸之減速驅動齒輪固定螺帽上之插銷是否有效固定
22 螺帽，致螺帽脫落造成中央傳動軸掉落，致引擎煞車失效，
23 液壓煞車無法發生效能，為肇致本案事故發生之主要、直接
24 原因。如此倒果為因的結論，是極端錯誤。調查發現，液壓
25 煞車沒有效能、車子沒有裝載手煞車、超載嚴重、40年的車
26 齡、引擎煞車操作不當等都是肇事的主因。此完全與盧志宏
27 工作叫修無關。跟最初七個月前的插銷是否有固定是沒有關
28 係的；何況已經重申插銷固定是最基本，也經過證人證實。
29 為什麼七個月行駛沒有狀況還要再說回這樣不合理的推論。
30 又傳動軸的崩落點是在撞上車輛新安街口上面50到70公尺
31 處，車子早已失速至少一、二分鐘以上。當時的車速已有超

01 過60公里，顯然該司機任何的動作都已無法挽回。由圖示，
02 時間序列推測，傳動軸的崩落不是影響煞車的主因。這跟盧
03 志宏的工作沒有任何直接的關係。系爭車輛減速齒輪驅動螺
04 帽是被拉拔出來的，插銷也是拉拔斷的。當螺絲與螺帽鎖在
05 一起時，有一邊固定住螺絲，另一邊固定螺帽。當有一個巨
06 大的扭力拉拔著螺帽，直到螺帽被硬拉拔出來，這時我們可
07 以看的出來螺絲的螺牙是呈現相反的方向，就叫做崩牙。這
08 時螺絲的螺牙是呈現往上，而螺帽的螺牙是呈現往下的。實
09 際上我們觀察到的也是如此的狀況。黃鑑定人做實驗的方式
10 是一方固定傳動軸，另用旋轉上鎖的方式來把插銷用最大的
11 力量硬去鎖斷插銷，亦即用最大的外部力量去扭斷。所以黃
12 鑑定人認為除非有外力拉拔它才會斷。但是我們看到實際的
13 崩牙狀況不同他所言，而且軸承崩落的原因亦非由外力所造
14 成。②本件之肇事主因為業主。因為晨間發車：經訪談相關
15 公司之司機說，當天他們有詢問阮英貴，怎麼發車發了這麼
16 久還沒有出車，阮司機說空壓機的空氣打不上來，然後有打
17 電話回公司，公司的人（指老闆）說等打完這塊（水泥工
18 地），下午再進行修理。顯見該系爭車輛之液態煞車系統在
19 出車禍日早上已出現警訊而遭忽略。液壓煞車系統失靈：根
20 據鑑定報告書傳動系統中指出，系爭車輛之煞車系統需要高
21 壓空氣進行輔助，因此當空氣管路或空氣壓縮機發生故障，
22 而使空氣儲存桶中之空氣壓力低於規定時，則行車會發生煞
23 車異常（無煞車）之現象。此處的鑑定，其中進行了煞車之
24 高壓空氣壓力測試，黃鑑定人所稱系爭車輛的液壓系統是正
25 常的，此結論十分具有爭議。因為在做鑑定時，他們租借了
26 FUSO公司的一個大型維修車輛上的空壓機（空氣壓縮機）來
27 供應系爭車輛的儲氣桶。就可以把氣打得飽滿。但以這種外
28 接空壓機的方式來把系爭車輛的空氣桶補足來做測試，而不
29 是系爭車輛本身的煞車系統用本身的引擎發動來補足空氣桶
30 是無法測得實際的情況。然而實質上最主要的肇事原因是整
31 個液壓煞車沒有了。這個時候後輪就轉得特別的快，加大了

01 整個傳動系統的壓力：亦即對傳動軸一端與變速箱及另外一
02 端與差速器之連結等承受大扭力，零件尤須加以注意。以上
03 這句是監察院的調查報告加以提醒的字語：要加以注意的它
04 的扭力承受。鑑定報告又說系爭車輛的手煞車系統在鑑定時
05 發現是遭到拆除而無法正常作用的。無論如何法律上就是要求
06 手煞車。沒有手煞車就是不對，而鑑定人的結論說手煞車
07 幫助很小也是錯誤且不當的云云。

08 2.惟此部分所應探究者，乃系爭車輛如有手煞車，是否可以在
09 中央傳動軸掉落致引擎煞車無效、液壓煞車用盡後，減緩速
10 度，避免車輛失控發生撞擊致本件被害人傷亡結果之發生？
11 從而被告盧志宏就不需要負擔責任，而可以免責。經查：

12 ①鑑定證人黃道易於原審審理中證稱：手煞車只有減速功能，
13 而不是煞停功能等語（見原審卷(三)第322 頁），證人張瑞泉
14 於原審審理中證稱：若行駛中的車子已經停不下來，手煞車
15 是有幫助，手煞車的幫助很小，手煞車是車子停止之後的固
16 定而已；手煞車還是可以達到減速的效果等語（見原審卷(三)
17 第308 頁、第310 頁），況且依一般人駕駛汽車的經驗也可
18 已明確認知，手煞車通常的功用是在停車時拉起，據以防止
19 在停止時的狀態下車輛移動，主要功能並不是在作為車輛行
20 駛間之剎車所用，但拉手煞車則仍具有減速之功能。足見手
21 煞車固無法讓車輛完全停止，惟仍可達減速之效果。至系爭
22 車輛行駛中拉手煞車是否會導致車輛方向操縱失控致偏擺之
23 危險？證人張瑞泉於原審審理中雖證稱：如行駛中拉手煞
24 車，方向操控會不穩，很危險等語（見原審卷(三)第309
25 頁），惟參以證人黃道易於原審審理中證稱：系爭車輛的手
26 煞車配置在傳動軸旁邊，且是在傳動軸前端即接近變速箱後
27 端處，方才證人張瑞泉證述小型車的手煞車是配置在後輪輪
28 煞，不能在行駛過程貿然拉手煞車，會造成偏擺的危險性，
29 但是大型車於緊急狀況，手煞車部分是在鎖緊傳動軸的前
30 端，等於變速箱後端，拉起來可以達到一點點的減速功能；
31 系爭車輛的設置與功能如果還在的話，拉手煞車致無法控制

01 方向影響行車安全之機率比較低，因為車速狀況不同及山區
02 彎路狀況不同，且系爭車輛手煞車裝設位置是傳動軸前端，
03 非設置在輪子，與方向變化之影響較小等語（見原審卷(三)第
04 321 至322 頁），足見系爭車輛之手煞車配置位置不同於一
05 般小型車，如於行駛過程中拉手煞車，導致方向失控之機率
06 甚低。再者，證人即搭乘系爭車輛之江金水於警詢中證稱：
07 在離案發地點前約1 分鐘之路程，阮英貴突然對我們喊「沒
08 煞車」，並要我去車後拿放置在排氣管旁的木頭來協助阻
09 擋，我就開門跳車準備去拿木頭；我是右腳韌帶、右手挫擦
10 傷、額頭及腹部挫擦傷等語（見偵一卷第11至12頁），及證
11 人即同在系爭車輛之陳心怡於偵查中證稱：司機是在離車禍
12 發生前1、2 分鐘說沒煞車等語（見偵一卷第192 頁），可
13 知在發生本件車禍事故前，系爭車輛引擎煞車及液壓煞車均
14 無法發生效用之情況下，約至少行駛了1 分鐘，在此期間證
15 人江金水跳車，再參以系爭車輛行經路線圖（見偵一卷第21
16 0 頁），可知證人江金水在車禍事故位置發生前至少400 多
17 公尺前跳車，且由證人江金水跳車後所受傷勢輕微可知，當
18 時車速應不至太快，是如在系爭車輛在引擎煞車及液壓煞車
19 均無法發生效用之第一時間車速尚不至太快時，有手煞車輔
20 助的話，應能達相當之減速效果，且無方向失控偏擺之虞，
21 然此亦僅為諸多未能使系爭車輛車煞停之原因之一而已。

- 22 3.系爭車輛是否因中央傳動軸掉落而導致縱有手煞車，手煞車
23 亦無法發揮減速效果？由鑑定證人黃道易證稱：中央傳動軸
24 掉落後，如有手煞車還是可以作用，但是作用會有一點產生
25 干涉的問題，亦即中央傳動軸本來是略平行於地面上，若後
26 端掉落，中央傳動軸會產生傾斜的角度，手煞車鉗夾時會變
27 成有點卡制的情形，而無法正常運作，但並非完全無效；如
28 果傳動軸只是鬆脫，未完全掉落前，手煞車還有作用等語
29 （見原審卷(四)第337 至338 頁、第366 頁），固然可知在中
30 央傳動軸掉落後，會導致手煞車無法正常運作、效能減低。
31 證人陳心怡於偵查中證稱：在煞車失靈階段，我有聽到車底

下有「棒」的一聲，很大聲，但在此之前就已經無法煞車，當時江金水已經跳車了等語，與證人江金水於偵查中證稱：在煞車失靈階段，我沒有聽到不尋常的聲音等語（見偵二卷第180 頁），依此互核堪認，系爭車輛先是發生煞車失靈之情況，然後江金水跳車，中央傳動軸始掉落地面發生巨響乙節，應堪認定。

- 4.系爭車輛超出原設計重量1/4 是否會影響煞車系統，使煞車系統無法發揮完整效用？鑑定人黃道易於原審審理中證稱：系爭車輛超過原設計重量的1/4，對於前車的煞車跟手煞車都有一定的影響，煞車力的測試標準是以當車的車重，再乘以它的百分比，法規都有規定，而載重車是以前軸50%、後軸50%，手煞車的煞車力要達到車重之16%，但是是以車重，車重等於本身的空車重加載重，因為系爭車輛乘載的重量已經把很多東西放置在上面，在檢驗時發現它有超重25%左右；煞車的作用跟踩煞車的次數無關，而是與煞車力有關，我每踩一次煞車，要產生的煞車力，把我的車輛下衝或行駛的慣性抵銷，可能要多踩幾次，才能把超載的情況下所產生的慣性力抵銷掉，但是我的車子已經比正常的平均每次消耗1 公斤的空氣壓力，已經提升變成1.5 公斤時，車輛踩煞車的次數會變得比較低。原本9 公斤的情況下，低於3 公斤不作用，它有踩6 次煞車的機會，但是這次煞車的話，他一次踩煞車會耗用到1.5 公斤的話，只能踩4 次，正常是踩6 次，這次只能踩4 次，減少2 次，減少2 次所造成減速、煞停的情形是完全不夠的等語（見原審卷(三)第324 至325 頁）。再觀諸上開鑑定報告亦指出：本車於事故時屬超載之情形（限總重15公噸，經測量20.16 公噸，超出原設計重量1/4 ），將是嚴重影響全車煞車系統作用不良的主要原因；本件車輛之肇事次要因素為嚴重超載，致使車輛下坡速度因重力加速度而變快（見偵卷二第202 頁），是可知系爭車輛因超重達1/4，依重力加速度之物理原則，在事故發生之下坡路段，顯然會更難達減速、煞停之效果，造成每次踩煞車

01 需要消耗更多的空氣壓力才能達到相同的煞車效果，導致可
02 以踩煞車的次數變少，空氣壓力即已耗盡，無法達到相當的
03 減速、煞停效果，應堪認定。

- 04 5.依上所述，本件肇事發生之原因存有多端，包括嚴重超載
05 （限總重15公噸，經測量為20.16 公噸，超出原設計重量1/
06 4 ）、手煞車系統已移除而無法作用，以及被告盧志宏於10
07 5 年12月7 日，至信詠公司上址停車場為系爭車輛進行維修
08 及更換零件，於後差速器更換作業時，疏未注意其所更換之
09 後差速器連接中央傳動軸之減速驅動齒輪固定螺帽上之插銷
10 （插銷式螺帽）業已斷裂於減速驅動齒輪內而無法固定，而
11 未進行檢查及更換；復於106 年4 月25日經信詠公司僱用之
12 司機阮英貴表示「車輛有點抖動」，仍未注意此乃固定螺帽
13 鬆動而產生撓性（含差速器內驅動齒輪、盆型齒輪之間間
14 隙）過大所生之震動，而仍僅更換中央傳動軸，而未就其所
15 更換傳動軸組件內其上之減速驅動齒輪螺帽是否有有效貫
16 穿、固定之插銷等節進行安全性檢查，即輕率將系爭車輛交
17 予阮英貴使用，綜合而導致本件事故之發生，並非僅止於車
18 齡老舊、嚴重超載、手煞車移除等，而更重要關鍵的是被告
19 盧志宏於105 年12月7 日，至信詠公司上址停車場為系爭車
20 輛進行維修及更換零件，於後差速器更換作業時，疏未注意
21 其所更換之後差速器連接中央傳動軸之減速驅動齒輪固定螺
22 帽上之插銷（插銷式螺帽）業已斷裂於減速驅動齒輪內而無
23 法固定，而未進行檢查及更換；復於106 年4 月25日經信詠
24 公司僱用之司機阮英貴表示「車輛有點抖動」，仍未注意此
25 乃固定螺帽鬆動而產生撓性（含差速器內驅動齒輪、盆型齒
26 輪之間間隙）過大所生之震動，而仍僅更換中央傳動軸，而
27 未就其所更換傳動軸組件內其上之減速驅動齒輪螺帽是否有
28 有效貫穿、固定之插銷等節進行安全性檢查，即輕率將系爭
29 車輛交予阮英貴使用。是堪認被告盧志宏此部分之過失行
30 為，已製造了法所不容許的風險，而且該風險也已在具體歷
31 程中實現，導致本件過失責任構成要件結果之發生，且該結

01 果係落於避免風險之規範保護範圍內，行為與結果間復未產
02 生重大因果偏離，結果之發生與最初行為人之行為仍具常態
03 關連性，該結果即可歸責於被告盧志宏。且此風險確實亦導
04 致系爭車輛無法減速致撞擊被害人之車輛，造成被害人死
05 傷，此行為與結果未發生重大因果偏離，且該死亡結果係落
06 於避免風險之規範保護範圍內，故被告盧志宏維修系爭車輛
07 之過失責任，與系爭車輛超重、手煞車移除等諸多事端，均
08 屬造成本件交通事故造成被害人之死傷結果，有相當之因果
09 關係，該結果除可歸責於被告陳美蘭之外，亦不能解免於被
10 告盧志宏所應負之責任。是被告盧志宏及其辯護人上訴意
11 旨，僅以系爭車輛老舊、手煞車移除、超載、引擎煞車操作
12 不當…等等原因存在，即辯稱本件車禍之發生原因，與被告
13 盧志宏完全無關，被告盧志宏修護完成，在當下整組零件拿
14 到，後插銷都在，嗣後司機並沒有說差速器有任何問題，如
15 果說沒有插銷，一個星期至10天就會發現，然後司機會跟被
16 告盧志宏反應，但是司機並沒有反應，代表這個問題已解決
17 了，（若是有反應就可以馬上去修護，也是在善意保固期1
18 個月內）。不可能開到發生車禍時間，其間系爭車輛當共出
19 車70餘次而沒有任何差錯，這是不可能的事，所以插銷絕對
20 會是有的。系爭車輛已近40年的車齡，就是時時下工地、在
21 崎嶇之路上上下下，如此對傳動軸與差速器的影響是有的。
22 同業間有有買了一部新車，在一個月之內，它的差速器大盤
23 牙壞掉。這雖然是一個新的零件，新車原廠表示個案的修護
24 保固為六個月（中古車見最多也不到一個月），可是他新車
25 是在工地跑，車商不願意負完全賠償責任，因為車商認為這
26 是不正常情況下使用的損壞，故無法以正常使用下的保固期
27 相提並論。所以如何控制車輛是司機所應該負的責任，不是
28 買了新車、車商就會負全部責任。責任的釐清可見一般；在
29 有限責任下車商是對零件負責，可是在對行駛車輛不當使用
30 下壞掉，車商是不需負責的，因為車商無法控制車輛行駛的
31 狀況。商業行為的運作在於制定責任的範疇，如此才能夠維

01 繫下去。被告盧志宏在106年4月25日做傳動軸修理的時候，
02 說明一定會查看到相關的組件，包括他看到的差速器是正常的。
03 所以他交付出去的車子也正常的行駛了一段時間（出勤
04 也有20餘次在使用）直至車禍的發生106/07/19。車子有沒有
05 問題、司機最敏感。有問題的時候他們當會立即的反應，
06 所以這兩次的處理及修理都是沒有問題的。被告盧志宏領有
07 兩張專業的證照(1)中華民國汽車修護技工執照，92/09/05，
08 (2)中華民國技術士證（汽車修護），92/09/01。在此事件裡
09 面，被告盧志宏已經善盡注意車輛修理時的責任。對爾後非
10 保固期所發生的車輛操作使用及行駛不當所發生的事件，無
11 法負擔無限的保固責任。保固責任是有限的，所以判決中的
12 直指車輛肇事主因是沒有裝插銷，這是顯而不當的錯誤指
13 控。原判決書在定義事件發生的原因歸咎於點點滴滴不同的
14 零件及組件的狀況不佳，但是這絕對是業主的責任。因為盧
15 志宏工作的就是以該公司司機的訴求來檢查並確認問題點、
16 並經由司機告知業主是否要進行修換為主要的業務模式；其
17 中並沒有任何長期修護維護的合約存在，都是在叫修時候才
18 進行修護或保養。只要盡到善意施作者的責任，含檢視基本
19 的功能還有外觀、還有車件整組的維修換置、例如本案的差
20 速器所含有的插銷，只要試車完，被司機與車主接受、滿
21 意，工作即是完成。另如在106年上半年並沒有對系爭車輛
22 做例行的三個月的換油維護或基本檢查，當時盧志宏有去詢
23 問業主，其回覆是因為車輛出車繁忙沒有辦法找到時間去進
24 行。被告盧志宏是應業主的的要求才去從事修換的工作或保養
25 的工作，否則沒有辦法拿到錢。若業主表現有消極作為，他
26 也是無法管控的，被告盧志宏對於本件車禍事故之發生並無
27 過失責任云云，並無理由。

28 (八)本件被告盧志宏之過失原因已甚為明確，被告盧志宏及其辯
29 護人上訴意旨主張應再送其他機關鑑定，惟系爭車輛差速器
30 減速齒輪插銷式固定螺帽之螺牙，經以微顯影檢查結果：1.
31 差速器減速驅動齒輪固定螺帽之螺牙呈現多處變形(牙具異

常、磨損情形)。2.減速驅動齒輪插銷式固定螺帽端，並未發現有明顯之金屬接觸或磨斷、剪斷等磨損痕跡，有鑑定書所附照片在卷可稽，已如上述，此部分既經以微顯影檢查結果甚為明確，再送其他機關鑑定，亦不可能有相異之結論，即顯無再贅為鑑定之必要。至聲請傳喚專業人士張塞麟、監察院製作上開調查報告之人及相關承辦本案之監察委員到庭接受詰問部分，然渠等既非鑑定人，又非目擊證人或專家證人，自不具鑑定人或證人之資格，且上開調查報告本院並不受拘束，且本案事證已臻明確，已如上述，亦顯無調查之必要，自應予以駁回。

(九)綜上證據及理由所述，被告盧志宏上訴意旨所辯，並無理由。本件被告陳美蘭有致使系爭車輛嚴重超載、無手煞車而仍上路之疏失；被告盧志宏亦有未注意其所更換之後差速器減速驅動齒輪固定螺帽之插銷斷裂致無法固定、造成中央傳動軸掉落之疏失，綜合導致系爭車輛行駛於下坡路段無法以引擎煞車，液壓煞車亦因車輛超重而耗盡，又無手煞車可以減速，致系爭車輛失控撞擊被害人等之車輛，因而致被害人何宗益、翁竟期、陳昇陵、阮英貴等4人死亡，告訴人李慶德、陳志豪、郭武勳受有重傷害，告訴人柯真女、葉峻銘受有普通傷害。被告陳美蘭、盧志宏之過失行為與被害人上開受死亡、受傷結果間，均具相當因果關係，已至為明確，自應依法論科。

三、論罪科刑部分：

(一)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。被告陳美蘭、盧志宏行為後，刑法第276條業於108年5月29日修正公布，於108年5月31日生效施行，修正前刑法第276條原規定：「（第1項）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。（第2項）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

01 金。」而修正後刑法第276 條則規定：「因過失致人於死
02 者，處5 年以下有期徒刑、拘役或50萬元以下罰金。」是刑
03 法第276 條修正後，對行為人所犯過失致人於死行為，不論
04 從事業務與否，均論以過失致死罪，而修正前刑法第276 條
05 第2 項之規定，並無主刑得選科罰金刑之種類，僅得併科罰
06 金刑，相較於修正後刑法第276 條規定，尚有選科罰金刑之
07 主刑種類，新舊法比較後，應以修正後規定對被告較為有
08 利，依刑法第2 條第1 項但書規定，就被告二人所犯過失致
09 人於死罪部分，應適用修正後即現行刑法第276 條規定論
10 處。至被告二人所犯業務過失傷害罪、業務過失致重傷罪部
11 分，其等行為後，刑法第284 條亦於108 年5 月29日修正公
12 布，並自同年月31日生效施行，修正前原條文第2 項前段、
13 後段分別規定為「處一年以下有期徒刑、拘役或一千元以下
14 罰金」、「處三年以下有期徒刑、拘役或二千元以下罰
15 金」，修正後則刪除從事業務與否之別，且將過失傷害罪、
16 過失致重傷罪刑度分別提高為「處一年以下有期徒刑、拘役
17 或十萬元以下罰金」、「處三年以下有期徒刑、拘役或三十
18 萬元以下罰金」，是修正後之規定顯然較為不利，依刑法第
19 2 條第1 項前段規定，被告二人所犯業務過失傷害罪、致重
20 傷罪部分，均應適用行為時之法律即108 年5 月29日修正前
21 刑法第284 條第2 項規定論處。

22 (二)被告陳美蘭為信詠公司負責人，以綜理車輛維護、保養及調
23 度等公司事務為業；被告盧志宏係車輛維修人員，以維修車
24 輛為業，均為從事業務之人。被告二人之過失行為，造成對
25 被害人何宗益、翁竟期、陳昇陵、阮英貴等4 人死亡，均係
26 犯現行刑法第276 條過失致人於死罪；致告訴人柯真女、陳
27 志豪所受傷害，分別係犯108 年5 月29日修正前刑法第284
28 條第2 項前段業務過失傷害罪、同條項後段業務過失致重傷
29 害罪；被告盧志宏對於告訴人葉峻銘所為，則係犯108 年5
30 月29日修正前刑法第284 條第2 項前段業務過失傷害罪，對
31 告訴人李慶德、郭武勳所為，則係犯同條項後段業務過失致

重傷害罪（告訴人葉峻銘、李慶德、郭武勳業對被告陳美蘭撤回告訴，詳後述）。被告陳美蘭、盧志宏分別以一過失行為對被害人何宗益、翁竟期、陳羿陵、阮英貴等4人犯4個過失致死罪，被告陳美蘭對告訴人陳志豪犯1個業務過失致重傷罪、對告訴人柯真女犯1個業務過失傷害罪；被告盧志宏對告訴人陳志豪、李慶德、郭武勳犯3個業務過失致重傷罪、對告訴人柯真女、葉峻銘犯2個業務過失傷害罪，均為一行為侵害數法益觸犯數罪名之想像競合犯，均應依刑法第55條規定，從一重之過失致死罪處斷。

四、撤銷改判部分：

(一)被告陳美蘭提起上訴後，於本院審理中坦承犯行，已如上所述，原審判決同此認定，以被告陳美蘭所犯事證明確，依法論罪科刑，認事用法並無違誤。檢察官上訴意旨雖認為，被告陳美蘭未與告訴人沈滿、柯真女、何語峻、何語婕、何董素梅和解，顯無悔意，犯後態度難謂良好，原審判決量刑過輕等語。惟被告陳美蘭於本院審理中，已與死者何宗益家屬達成全部的和解及賠付，翁竟期部分亦已經達成和解，首期應給付新台幣100萬也已入帳，餘款會於3月全部賠付完畢；過失傷害部分，也與柯真女達成和解，亦完成賠付(本院卷(二)第63至64、67至73頁、卷(三)第251至252頁、345至347、第363至369頁)，檢察官上訴意旨所舉之量刑基礎既有變更，已無理由；被告陳美蘭及其辯護人上訴意旨就量刑部分主張，因量刑基礎已有變更，原審判決未及審酌，請求改判處較輕度之刑，則非無理由，自仍應撤銷改判。

(二)爰以被告陳美蘭之行為人責任為基礎，審酌被告陳美蘭身為系爭車輛之實際管理者，明知系爭車輛不僅嚴重超載，且手煞車已遭拆除，仍容任系爭車輛行駛於路上，致系爭車輛於下坡路段引擎煞車及液壓煞車均失效時，不僅無手煞車得以減速，且因車輛超重致煞車系統作用不良，更加劇了車速及撞擊程度，亦應負過失之責任。又熟悉系爭車輛車齡已高，車況不佳，且系爭車輛係大型工程車輛，如功能異常導致駕

01 駛失控勢當造成重大危害，卻輕忽保持系爭車輛合於正常安
02 全行駛之注意義務，顯然不尊重其他用路人之生命安全，造
03 成被害人阮英貴、翁竟期、何宗益、陳羿陵等4人死亡及告
04 訴人陳志豪、郭武勳、李慶德受有如事實欄所載重大難治之
05 傷害等無可回復之結果，及告訴人柯真女、葉峻銘受有普通
06 傷害（告訴人郭武勳於偵查中、告訴人李慶德、葉峻銘於原
07 審審理中業已撤回對被告陳美蘭之告訴），並致被害人家屬
08 受有難以平復之心理傷痛，實值非難。並考量被告陳美蘭已
09 於本院審理中坦承犯行，並早已賠償阮英貴家屬（本院卷第3
10 73至379頁）、及與告訴人陳春義（即被害人陳羿陵之父）達
11 成和解賠償損害，嗣經告訴人陳春義表示不予追究，有告訴
12 人陳春義與被告陳美蘭之調解書及訊問筆錄（見偵卷三第20
13 頁、第85頁）在卷可稽，於本院審理中就過失致死部分亦已
14 與告訴人沈滿（即被害人翁竟期之母）、柯真女及何語峻
15 （即被害人何宗益之妻、子），達成和解，有告訴人柯真
16 女、何語峻之刑事撤回告訴暨陳報狀、本院110 年度重上字
17 第744 號和解筆錄、郵政跨行匯款申請書及淡水第一信用合
18 作社匯出匯款條（陳美蘭匯款柯真女之單據影本）（本院卷
19 (二)第63至64、67至73頁）、本院112 年度交附民字第6 號和
20 解筆錄並給付憑證（原告沈滿、翁基鴻、被告陳美蘭、第三
21 人陳木）（本院卷(三)第251至252頁、第363至369頁）在卷可
22 稽，僅餘就告訴人陳志豪部分，因雙方認知金額差距過大而
23 無法達成和解。但被告陳美蘭也表示，此部分具體之賠償金
24 額已經在民事庭審理中，而且也願意具體賠償告訴人陳志豪
25 不包括強制險，願意再賠償220萬元，包括強制險總額已達4
26 00萬元，但因告訴人陳志豪堅持索求1200萬元之高額賠償，
27 以致無法達成和解（本院卷(三)第247頁），足徵被告陳美蘭確
28 有賠償誠意。此部分待民事庭判決確定賠償金額後，並無損
29 於告訴人陳志豪之損害賠償彌補，堪稱被告陳美蘭犯後態度
30 確實良好，勇於負責。末審酌除告訴人陳志豪請求對被告陳
31 美蘭從重量刑之外，其餘告訴人均已因和解而諒解被告陳美

01 蘭之過失犯行而表示對本案陳美蘭量刑所表示之意見，及被
02 告陳美蘭所應負之過失責任程度、自述高職畢業之智識程
03 度、未婚、無子女、其經營之信詠公司已停止營業、收入不
04 多等一切情狀，就被告陳美蘭所犯，量處如主文第二項所示
05 之刑，較符罪刑相當原則。

06 (三)被告陳美蘭未曾因故意犯罪受有期徒刑以上刑之宣告，有本
07 院被告前案紀錄表在卷可稽，符合刑法第74條第1項第1款得
08 宣告緩刑之要件。按緩刑目的旨在對於初犯、偶發犯、過失
09 犯及輕微犯罪者，於一定期間內，暫緩（猶豫）其刑之執
10 行，以促使被告改過自新，並避免受二年以下有期徒刑、拘
11 役或罰金宣告之行為人，因入監執行而沾染獄中惡習之流
12 弊。又行為經評價為不法的犯罪行為，且為刑罰科處的宣告
13 後，究應否加以執行，乃刑罰如何實現的問題。依現代刑法
14 的觀念，在刑罰制裁的實現上，宜採取多元而有彈性的因應
15 方式，除經斟酌再三，認確無教化的可能，應予隔離之外，
16 對於有教化、改善可能者，其刑罰執行與否，則應視刑罰對
17 於行為人的作用而定。倘認確有以施以監禁謀求改善的必
18 要，固須依其應受威嚇與矯治的程度，而分別施以不同的改
19 善措施（入監服刑或在矯治機關接受治療）；反之，如認行
20 為人對於社會規範的認知並無重大偏離，行為控制能力亦無
21 異常，僅因偶發、初犯或過失犯罪，刑罰對其效用不大，祇
22 須為刑罰宣示的警示作用，即為已足，並非不得緩其刑的執
23 行，並藉違反緩刑規定將入監執行的心理強制作用，謀求行
24 為人自發性的改善更新。況當行為人於緩刑期天內，有應撤
25 銷或得撤銷緩刑之事由發生，足認無法達到緩刑之目的時，
26 法院仍得在一定之條件下，撤銷緩刑，使行為人執行其應執
27 行之刑，以符正義。由是以觀，基於緩刑制度之立法目的，
28 緩刑宣告之認以暫不執行為適當者之要件，當以自由證明為
29 已足，並宜採取較低的審查密度，祇須行為人符合刑法第74
30 條第1項所定的條件，法院即得宣告緩刑，與行為人之犯罪
31 態樣、犯罪情節是否重大、犯罪之類型，以及是否與被害人

達成和解賠償損害，依刑法第74條第1項之規定以觀，均無絕對必然的關聯性。被告陳美蘭均與除告訴人陳志豪以外之其餘告訴人達成和解賠償損害，已如上述，僅餘就告訴人陳志豪部分，因雙方認知金額差距過大而無法達成和解，但被告陳美蘭也表示，此部分具體之賠償金額已經在民事庭審理中，而且也願意具體賠償告訴人陳志豪不包括強制險，願意再賠償220萬元，包括強制險總額已達400萬元，但因告訴人陳志豪索求1200萬元之鉅額賠償，已致無法達成和解，亦已如上述，足徵被告陳美蘭確有賠償誠意，並非無意願賠償告訴人陳志豪所受之損害，此部分待民事庭判決確定賠償金額後，並無損於告訴人陳志豪之損害賠償彌補，而且被告陳美蘭所犯本件復屬於過失犯，較故意犯之可責性程度較低。依上所述，本院認為對其所宣告之刑，確有認以暫不執行為適當之理由，爰併予宣告緩刑五年，以啟自新，避免被告陳美蘭因此入監服刑，反而陷於無資力賠償，更可以兼顧保障告訴人陳志豪如因民事確定判決確認賠償金額後，可以順利獲得賠償金額，附此敘明。

五、駁回上訴部分：

(一)被告盧志宏及其辯護人上訴意旨所辯不可採之理由，業據指駁如上，原審判決同此認定，以被告盧志宏所犯事證明確，依法論罪科刑，認事用法均無違誤。檢察官上訴意旨認為，被告盧志宏迄今未與告訴人達成和解，犯後態度難謂良好，原審判決量刑顯然過輕等語。爰以被告盧志宏之行為人責任為基礎，審酌被告盧志宏為專業之車輛維修人員，於更換後差速器時未檢查連接中央傳動軸之減速驅動齒輪固定螺帽上之插銷是否能有效固定螺帽，致螺帽脫落，造成中央傳動軸掉落，致引擎煞車失效、液壓煞車無法發生效能，為肇致本案事故發生之主要、直接原因，應負過失責任之程度。又被告盧志宏熟悉系爭車輛車齡已高，車況不佳，且系爭車輛係大型工程車輛，如功能異常導致駕駛失控勢當造成重大危害，卻輕忽保持系爭車輛合於正常安全行駛之注意義務，顯

然不尊重其他用路人之生命安全，造成被害人阮英貴、翁竟期、何宗益、陳羿陵等4人死亡及告訴人陳志豪、郭武勳、李慶德受有如事實欄所載重大難治之傷害等無可回復之結果，及告訴人柯真女、葉峻銘受有普通傷害，並致被害人家屬受有難以平復之心理傷痛，實值非難。再考量被告盧志宏犯後未能積極尋求與告訴人和解之態度、告訴人對本案量刑之意見，及被告盧志宏並無前科之素行、過失責任程度、自述專科畢業之智識程度、已婚、育有3名未成年子女、從事汽車維修工作、月收入之家庭經濟狀況等一切情狀，亦堪認原審判決就被告盧志宏所犯情節，量處如原審判決主文所示之刑，亦與罪刑相當原則無違。檢察官上訴意旨所指摘之量刑情節，業經原審判決審酌在案，依上所述，亦無理由，自應予以駁回。被告盧志宏及其辯護人上訴意旨主張，原審判決以被告盧志宏始終未與告訴人和解或賠償分毫之犯後態度作為量刑基礎，又以盧志宏學歷為專科畢業高於陳美蘭的高職畢業其智識程度及收入低來立判量處，量刑不公平、無正當性和難以接受云云，亦無理由，應併予駁回。

據上論斷，應依刑事訴訟法第368條、第369條第1項前段、第364條、第299條第1項前段、刑法第74條第1項第1款，判決如主文。本案經檢察官劉東昀提起公訴，檢察官張尹敏提起上訴，檢察官曾俊哲到庭執行職務。

中 華 民 國 112 年 4 月 19 日

刑事第十九庭 審判長法官 曾淑華

法官 李殷君

法官 陳文貴

以上正本證明與原本無異。

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，其未敘述上訴之理由者並得於提起上訴後20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 俞妙樺

中 華 民 國 112 年 4 月 19 日

01 附表：本案卷宗對照表

02	卷宗案號	簡稱
	臺灣士林地方檢察署106 年度相字第469號卷一	偵卷一
	臺灣士林地方檢察署106 年度相字第469號卷二	偵卷二
	臺灣士林地方檢察署106 年度相字第469號卷三	偵卷三
	臺灣士林地方檢察署106 年度相字第470號卷	偵卷四
	臺灣士林地方檢察署106 年度相字第471號卷	偵卷五
	臺灣士林地方檢察署106 年度相字第472號卷	偵卷六
	臺灣士林地方檢察署106年度偵字第11498號卷	偵卷七
	臺灣士林地方檢察署106 年度他字第3945號卷	偵卷八
	臺北市政府警察局士林分局轄內阮英貴等四人車禍死亡案現場勘查報告卷	偵卷九
	原審107年度交訴字第7號卷一	原審卷一
	原審107年度交訴字第7號卷二	原審卷二
	原審107年度交訴字第7號卷三	原審卷三
	原審107年度交訴字第7號卷四	原審卷四
	原審107年度交訴字第7號卷五	原審卷五
	原審107年度交訴字第7號卷六	原審卷六
	原審107年度交訴字第7號卷七	原審卷七

03 附錄：本案論罪科刑法條全文

04 中華民國刑法第276條

05 因過失致人於死者，處五年以下有期徒刑、拘役或五十萬元以下
06 罰金。

07 108 年5 月29日修正前中華民國刑法第284 條

08 因過失傷害人者，處六月以下有期徒刑、拘役或五百元以下罰金
09 ；致重傷者，處一年以下有期徒刑、拘役或五百元以下罰金。

- 01 從事業務之人，因業務上之過失傷害人者，處一年以下有期徒刑
02 、拘役或一千元以下罰金；致重傷者，處三年以下有期徒刑、拘
03 役或二千元以下罰金。