

臺灣高等法院刑事判決

113年度勞安上訴字第8號

上訴人 臺灣桃園地方檢察署檢察官

上訴人

即被告 台灣宅配通股份有限公司

代表人 邱純枝

代理人 兼

選任辯護人 許明桐律師

上訴人

即被告 王鴻淋

選任辯護人 許明桐律師

上列上訴人等因被告等過失致死等案件，不服臺灣桃園地方法院
112年度勞安訴字第2號，中華民國113年10月29日第一審判決
（起訴案號：臺灣桃園地方檢察署111年度調偵字第1173號、112
年度偵字第11488號），提起上訴，本院判決如下：

主 文

原判決關於王鴻淋部分撤銷。

王鴻淋犯過失致死罪，處有期徒刑捌月。

其他上訴駁回（台灣宅配通股份有限公司部分）。

事 實

一、王鴻淋為台灣宅配通股份有限公司（下稱宅配通公司）設置
於桃園市○○區○○路00號之桃園營業所之所長，為事業經
營負責人。王鴻淋與宅配通公司均屬職業安全衛生法第2條

01 第3款所稱之「雇主」，而吳同浩（已歿）則受僱於宅配通
02 公司，並於桃園營業所擔任專員，負責管理司機、車輛，為
03 職業安全衛生法第2條第2款所稱之「勞工」。

04 二、民國110年2月19日14時前某時許，因上開桃園營業所內之宅
05 配貨物過多，吳同浩經王鴻淋指派支援貨物宅配運送工作，
06 詎宅配通公司、王鴻淋均應注意依職業安全衛生法第6條第1
07 項第1款規定，雇主對於防止機械、設備或器具等引起之危
08 害，應有符合規定之必要安全衛生設備及措施，且應督導駕
09 駛員於駕駛車輛外出配送貨物前，確實檢查所駕駛車輛之配
10 備、性能是否正常，並應注意雇主對於勞工應施以從事工作
11 與預防災變所必要之安全衛生教育及訓練，暨訂定車輛停放
12 斜坡之安全工作守則，若將車輛停放於斜坡時，應使勞工有
13 避免車輛滑落之設備，而依當時情形，並無不能注意之情
14 事，竟均疏未注意及此，未確實督導吳同浩檢查車牌號碼00
15 0-00號（起訴書誤載為037-TJ號，應予更正）營業用小貨車
16 （下稱系爭車輛）之手煞車是否正常、亦未訂定車輛停放斜坡
17 之安全工作守則，更未在駕駛員所駕駛車輛內配置有避免車
18 輛滑落之設備如車輪擋，即貿然使吳同浩駕駛系爭車輛，前
19 往桃園市○○區○○路0000巷000○○號民宅進行貨物配送作
20 業。

21 三、嗣於110年2月19日14時許，吳同浩抵達上開民宅後，將手煞
22 車拉起並將系爭車輛停放於民宅前之斜坡（坡度約4至9
23 度），然因系爭車輛之手煞車行程較一般車輛長（該車手煞
24 車行程為16.1cm，而依手煞車行程維修手冊所定數值為8-12
25 cm），該車亦未配置避免車輛滑落之設備（如車輪擋），致
26 吳同浩將系爭車輛停放於斜坡上後，不僅未能擺放避免車輛
27 滑落之設備，亦無法確認是否確實拉緊手煞車，而於未完全
28 拉緊手煞車之情形下，離開車輛聯繫收貨者，嗣吳同浩下車
29 後約過21秒之時間，因未擺放避免車輛滑落之設備，且該車
30 之手煞車未完全拉緊而自行彈開，致系爭車輛逐漸加速往斜
31 坡下方滑行，吳同浩見狀立即上前打開駕駛座車門，欲進入

01 駕駛座並操控車輛，卻因此連人帶車遭推撞至民宅旁，而受
02 困於發動中之貨車車門與民宅旁之鐵柱之間，導致吳同浩胸
03 腹部遭夾擠併窒息而呼吸衰竭死亡。

04 四、案經吳同浩之母王張葉、吳同浩之子吳○翰、吳同浩之女吳
05 ○穎告訴臺灣桃園地方檢察署檢察官偵查後起訴。

06 理 由

07 壹、證據能力部分

08 一、供述證據

09 按被告以外之人（包括證人、鑑定人、告訴人、被害人及共
10 同被告等）於審判外之陳述雖不符刑事訴訟法第159條之1至
11 之4等4條之規定，而經當事人於審判程序同意作為證據，法
12 院審酌該言詞陳述或書面陳述作成時之情況，認為適當者，
13 亦得為證據（第1項）。當事人、代理人或辯護人於法院調
14 查證據時，知有刑事訴訟法第159條第1項不得為證據之情
15 形，而未於言詞辯論終結前聲明異議者，視為有前項之同
16 意，刑事訴訟法第159條之5定有明文。經查，本院以下所引
17 用作為認定上訴人即被告王鴻淋（下稱被告王鴻淋）、上訴
18 人即被告宅配通公司（下稱被告宅配通公司）有罪之被告以
19 外之人於審判外之陳述，檢察官、被告王鴻淋、被告宅配通
20 公司及其等辯護人均表示同意有證據能力（本院卷第142-14
21 3頁），且迄至言詞辯論終結前亦未再聲明異議，本院審酌
22 上開證據資料製作時之情況，尚無違法不當或證明力明顯過
23 低之瑕疵，亦認以之作為證據，應屬適當。

24 二、非供述證據

25 本判決所引用之非供述證據，並無證據證明係公務員違背法
26 定程序所取得，亦無顯有不可信之情況，且經本院於審理期
27 日為合法調查，該等證據自得作為本案裁判之資料。

28 貳、實體部分

29 一、訊據被告王鴻淋、宅配通公司均矢口否認有何過失致死或違
30 反職業安全衛生法等犯行，辯護人則為其等辯護稱

31 (一)被告王鴻淋並非日點檢或週點檢所應督導被害人吳同浩檢查

01 車輛之人，因為吳同浩為持有職業貨車駕照且由基層駕駛員
02 升任車輛專員，並定期接受公司辦理之教育訓練，於出車前
03 應更能注意系爭車輛之機能。而組長係每站固定之人事編
04 制，若非經公司之發布，自不因吳同浩之直接上級主管為王
05 鴻淋，王鴻淋即當然成為吳同浩之組長，並應負督導檢查車
06 輛之責。

07 (二)車輪擋在法律上並非強制安全配備，故宅配通公司於本件職
08 災（110年2月19日）前，並未將車輪擋作為每輛車之必要配
09 備。況車輛之煞車也屬於職業安全衛生設施規則第116條第6
10 款之「其他設備或措施」（已配置避免車輛滑落之設備）。
11 縱車輛操作手冊有停放斜坡應以石塊或木塊擋輪後之相關要
12 求，惟其性質上為製造商為免除產品責任之建議最佳方法，
13 並非法律強制義務，否則製造商何以不將車輪擋作為必要配
14 備一併販售？

15 (三)宅配通公司2021年度之職業安全衛生管理計畫均依法送主管
16 機關核備。至於停放斜坡之標準程序，事發後桃園市政府勞
17 動檢查處亦立即對桃園營業所駕駛員許凱賢、游建民查訪，
18 二員均表示剛來公司及後續均有職安教育訓練，公司並有規
19 定停放於斜坡時之操作規定，司機員剛來公司報到隨即至總
20 公司進行車輛駕駛訓練，並須通過考試才能上路，教學時亦
21 有車擋置放之標準作業流程。而被害人吳同浩曾參加2010年
22 車故在職訓練、2011年車輛與行車安全在職訓練及2019年的
23 車故防範教育訓練，其中「2019年度營業單位主管車故防範
24 教育訓練講座（北部場）」有吳同浩簽名及委請「新竹安全
25 駕駛教育中心」編輯宅配通公司之各站車故案例講解，且教
26 材第34頁亦已宣導於下坡路段停車時應入R檔（後退檔）之
27 重要安全守則（使用車輪擋並非應強制訂定於工作守則之
28 內）。可見關於坡路停車之方式，連「新竹安全駕駛教育中
29 心」專門機構之教育訓練教材上亦是著重在擋位之正確排
30 入，並未特別強調輪擋之使用。被告宅配通公司並非未建立
31 斜坡停車之標準程序及教育訓練。

01 (四)被告王鴻淋、宅配通公司無法預見持有職業貨車駕照且由基
02 層駕駛員升任車輛專員之被害人吳同浩會違反最基本之車輛
03 停放操作（未熄火且未入檔），縱使王鴻淋督導吳同浩點
04 檢、隨車配備車輪擋、將使用車輪擋訂定於工作安全守則，
05 在吳同浩未熄火且未入檔之情況下，亦無法「必然或幾近確
06 定」可以避免本件死亡結果之發生，故縱認被告不作為，亦
07 與過失致死之作為無「等價性」。而本件無法證明系爭車輛
08 於吳同浩「出車前」即有手煞車燈故障（不亮）狀態、手煞
09 車行程較一般車輛長等異常存在，而系爭車輛依法每半年定
10 檢一次，且事故發生前20天（110年1月29日）甫通過定期檢
11 驗，依常理可維持相當期間之機能正當，縱認王鴻淋應於每
12 週一督導吳同浩為週點檢（事故前之週一為110年2月15
13 日），因斯時未必已發生上揭異常，故非必然得檢出該異常
14 而可及時修繕或停止駕駛，而非「必然或幾近確定」可以避
15 免本件死亡結果之發生。

16 (五)被害人吳同浩身為車輛專員並駕駛系爭車輛，於出車前應更
17 能注意系爭車輛之機能；與之相較，被告王鴻淋雖於每日車
18 輛檢查紀錄簿之下方簽名，但應屬輔助角色。又縱被告王鴻
19 淋應每週一會同駕駛人實施車輛安全之週點檢作業，則為間
20 隔性之強化安全角色，因此，被告王鴻淋縱負有此類職務或
21 義務，就如此短暫期間內及由車輛專員本人駕駛之情況下所
22 生之機能異常，實難苛責被告王鴻淋於督導檢查時必能發現
23 其異常存在。又車輪擋乃宅配通公司統一採購，於本案事故
24 前並非普遍配發，並非被告王鴻淋所能單獨決定配發。另被
25 告宅配通公司所委請專業之「新竹安全駕駛教育中心」講授
26 車故防範教育訓練，就斜坡停車之重點均是強調熄火入檔，
27 並未強調或強制車輪擋之使用，而車故防範暨行車安全等教
28 育訓練是宅配通公司定期為全公司駕駛員或主管舉辦，訂定
29 斜坡停車守則亦屬宅配通公司之統一事權，均非王鴻淋職權
30 或主辦事務，且法令上是否強制使用車輪擋亦有爭議。縱認
31 被告王鴻淋有疏失，應屬次因云云。

01 二、經查

02 (一)被告王鴻淋為宅配通公司設置於桃園市○○區○○路00號之
03 桃園營業所之所長，為事業經營負責人。王鴻淋與宅配通公
04 司均屬職業安全衛生法第2條第3款所稱之「雇主」，而被害
05 人吳同浩原受僱於宅配通公司，並於桃園營業所擔任專員，
06 負責管理司機、車輛，為職業安全衛生法第2條第2款所稱之
07 「勞工」。110年2月19日14時許，被害人吳同浩駕駛系爭車
08 輛前往桃園市○○區○○路0000巷000○0號民宅送貨，被害
09 人吳同浩下車後未幾，發現系爭車輛逐漸加速往斜坡下方滑
10 行，旋即上前打開駕駛座車門，欲進入駕駛座並操控車輛，
11 卻因此連人帶車遭推撞至民宅旁，導致胸腹部遭夾擠併窒息
12 而呼吸衰竭死亡，上情為被告宅配通公司、王鴻淋所不爭執
13 (見原審卷一第65-70頁)，並有宅配通公司桃園營業所所
14 僱勞工吳同浩發生被撞致死重大職業災害檢查報告書、意外
15 事故發生現場之監視器錄影畫面擷取照片、意外事故發生之
16 現場照片、被害人吳同浩之診斷證明書、臺灣桃園地方檢察
17 署相驗屍體證明書、相驗報告書(見111年度他字第21號卷
18 第7-269頁；110年度相字第346號卷第32-33、34-37、45、5
19 5、89-99頁)等在卷可佐，此部分事實，首堪認定。

20 (二)被害人吳同浩駕駛系爭車輛停放在案發現場斜坡，於未熄
21 火、入檔之狀況下，拉動手煞車後下車，然因拉動手煞車之
22 行程未到位，無法提供完整煞車力，終導致手煞車彈開，系
23 爭車輛因而滑落斜坡

24 1.經原審勘驗案發現場監視器錄影畫面(檔案名：頻道4)，
25 勘驗結果略以：

26 「1.【監視器錄影畫面14:01:53】死者車輛到達現場。2.
27 【監視器錄影畫面14:01:57】車停。3.【監視器錄影畫面
28 14:02:28】死者開車門下車。4.【監視器錄影畫面14:0
29 3:49】死者下車並關車門向前走。5.【監視器錄影畫面1
30 4:04:08】死者上前按門鈴。6.【監視器錄影畫面14:0
31 4:11】車輛開始滑動。7.【監視器錄影畫面14:04:17】

01 死者發現車輛滑動，試圖開車門阻止。8.【監視器錄影畫面
02 14：04：19】死者開車門半坐入駕駛座。9.【監視器錄影畫
03 面14：04：21】車輛滑動向前，發生撞擊。」等情，有原審
04 勘驗筆錄在卷可參（見原審卷二第151頁）。

05 2.檢察官亦囑託台灣區汽車修理工業同業公會就系爭車輛之煞
06 車系統進行實車現況勘查鑑定，經該公會鑑定後並出具「03
07 7-JT號營業小貨車」之鑑定報告書，鑑定內容略以：「一、
08 系爭車輛為前置引擎後輪傳動鏈，行車煞車（腳煞車）力為
09 液壓驅動來令片制動，駐車煞車（手煞車）力為多式驅動來
10 令片制動。…三、系爭車輛駐車煞車來令片作動測試、駐車
11 煞車與引擎運轉結合測試及手煞車來令片厚度3.94mm（維修
12 手冊手煞車來令片厚度極限值為1.4mm），未發現異常現
13 象，研判系爭車輛駐車煞車力正常。另駐車煞車警示燈不
14 亮，其煞車油量亦合乎規範值、手煞車行程約為16.1cm（手
15 煞車行程維修手冊數值為80~120mm），研判系爭車輛駐車煞
16 車機構異常。四、系爭車輛煞車系統煞車力經車輛代檢廠檢
17 測，測試結果如附件一，行車煞車（腳煞車）煞車力第一、
18 二軸分別為1,193kg、763kg；駐車煞車（手煞車）煞車力49
19 0kg，符合法規要求：行車煞車力總和需大於車重的50%，駐
20 車煞車力需大於車重的16%。…六、系爭車輛事故地點停放
21 於斜坡上，斜坡之傾斜度變化範圍為4~9度角，車輛停放於
22 斜坡之拉力為 $W \cdot \sin$ ，假設車重為2,560kg，系爭車輛於斜坡
23 上可能會受178.6~400.5kg的拉力作用。」（見110年度相字
24 第346號卷第157-185頁）。則由上開鑑定報告可知，系爭車
25 輛之煞車系統可區分為行車煞車（腳煞車）、駐車煞車（手
26 煞車），被害人吳同浩於系爭車輛滑動時，未在車內當未踩
27 動腳煞車，故作動之煞車系統為駐車煞車（手煞車）。又如
28 前所述，系爭車輛之手煞車拉至定位係有490公斤之煞車力
29 道，縱系爭車輛當時係停放於現場坡度9度之斜坡，而受有4
30 00.5公斤之拉力，經計算後該490公斤之煞車力道，仍大於
31 法定標準之473.68公斤（計算式：【2560+400.5】 \times 16%=47

01 3.68)，車輛不至於逸溜。

02 3.查證人釋寬本於原審審理中證稱：110年2月19日14時32分，
03 我在龜山區大同路1446巷121之1號內，當時我原本在睡午
04 覺，聽到外面有一台車子的聲音怪怪的，出來的時候就看到
05 我的門被車子撞壞了，我出來的時候看到有一部車子在我的
06 門側，我看到有一個人在我的住宅門側和車子的門被夾在那
07 裡，我不知所措就報警。當時車子在發動，沒有熄火，有聽
08 到引擎轉動的聲音，我沒有去裡面看排檔，因為車門擠到不
09 能進去等語（見原審卷二第318-320頁）。

10 4.綜合上述證據，可知【監視器錄影畫面14：03：49】死者下
11 車並關車門向前走，直至【監視器錄影畫面14：04：11】車
12 輛開始滑動，至少有21秒的時間，系爭車輛靜止停放於斜坡
13 上，故系爭車輛必有煞車制動，又被害人吳同浩當時未在車
14 內，不可能踩腳煞車，故唯一作動之煞車系統為駐車煞車
15 （手煞車）。又系爭車輛為手排車輛，若於靜止狀態且未踩
16 離合器任意換檔，系爭車輛會直接熄火；然觀諸證人釋寬本
17 於原審審理中明確證稱當時車輛撞入民宅內後，仍處於發動
18 狀態等情，可見被害人吳同浩確實係在未熄火、入檔之狀況
19 下，僅拉動手煞車後下車，然因拉動手煞車之行程未到位
20 （未達鑑定手煞車完整行程之16.1cm），無法提供完整煞車
21 力，終導致手煞車彈開，系爭車輛因而滑落斜坡。

22 (三)被告王鴻淋未確實指揮、監督被害人吳同浩檢查系爭車輛之
23 配備、性能是否正常，導致系爭車輛手煞車行程有過長之故
24 障，駕駛員依自身經驗無法判斷手煞車是否拉至定位，顯有
25 過失：

26 1.按雇主對防止機械、設備或器具等引起之危害，應有符合規
27 定之必要安全衛生設備及措施。雇主應依其事業單位之規
28 模、性質，訂定職業安全衛生管理計畫，要求各級主管及負
29 責指揮、監督之有關人員執行。雇主對車輛機械，應每日作
30 業前依下列各項實施檢點：一、制動器、連結裝置、各種儀
31 器之有無異常。二、蓄電池、配線、控制裝置之有無異常。

01 職業安全衛生法第6條第1項第1款、職業安全衛生管理辦法
02 第12條之1、第50條分別定有明文。

03 2. 依據前開職業安全法規，雇主對其所提供之車輛機械，於每
04 日作業前即有各項實施檢點之作為義務；此外，由被告宅配
05 通公司所提供之該公司「車輛點檢作業規定」，可分為「日
06 點檢」、「週點檢」，「日點檢」係由車輛駕駛人依照「車
07 輛檢查紀錄簿」內容，於每日出車前實施車輛檢查作業乙
08 次；「週點檢」則係由營運單位之組長帶領車輛駕駛人依照
09 「車輛週點檢表」內容，於每週一早上實施車輛安全點檢作
10 業乙次（見111年度他字第8754號卷第53頁），然無論日檢
11 點或週檢點，事實上均需單位主管、督導人員再次確認、核
12 實，而非僅係橡皮圖章。觀諸「日點檢」表，其中第14、15
13 點分別為「手煞車拉起範圍是否適當」、「煞車效果」；
14 「週點檢」表，其中第15、19點分別為「煞車的效果」、
15 「手煞車的拉起範圍是否適當」，其上更有「點檢人員確
16 認」、「單位主管確認」、「督導人員確認」等三個簽名欄
17 （見111年度他字第8754號卷第57、59頁）。

18 3. 被告王鴻淋於原審審理中供稱：每週一早上的週點檢是由司
19 機的組長負責，吳同浩的組長是我沒有錯，本案車輛的週點
20 檢應該由我負責。「手煞車拉起範圍是否適當」就是拉到
21 緊，測試會不會鬆掉或跳掉，不太可能去坡度上測試。平常
22 都是司機反映，我們才會去處理，我們組長不會每一台車都
23 上去檢查等語（見原審卷一第66-67頁）。可見就宅配通公
24 司「車輛點檢作業規定」，手煞車可否成功作動以及拉起範
25 圍是否適當，本係「日點檢」、「週點檢」之必要檢查項
26 目，然本案車輛於車輛鑑定時，手煞車行程為16.1cm（手煞
27 車行程維修手冊數值為80~120mm），研判系爭車輛駐車煞車
28 機構異常，此有前揭「037-JT號營業小貨車」鑑定報告書可
29 參（見110年度相字第346號卷第157-185頁），則此故障未
30 經檢查出來，顯係被告王鴻淋未確實指揮、監督被害人吳同
31 浩檢查系爭車輛之配備、性能，因而肇致被害人吳同浩駕駛

01 故障之車輛前往送貨。

02 4.王鴻淋雖辯稱不太可能將車子開到坡度上測試云云，然觀諸
03 被告宅配通公司提供之系爭車輛（中華堅達Canter3.5柴油
04 貨車）操作手冊，其中頁碼第85頁內容略以：「手剎車拉桿
05 行程檢查：檢查時，請踩下剎車踏板使車輛無法移動。拉起
06 手剎車桿，從完全釋放的位置，拉到車輛停止移動時，測量
07 此時手剎車桿的行程，其行程規格在80-120mm。」（見原審
08 卷二第231頁），可見手煞車之行程檢查，根本不需要將車
09 子開到坡度上就可以日常測試，被告王鴻淋就「手煞車拉起
10 範圍是否適當」的正確測試方式並不熟稔，更無可能依照上
11 開手冊，檢查出系爭車輛手煞車行程為16.1cm，已超乎正常
12 之行程範圍8-12cm甚多。

13 5.又依一般人之駕駛經驗，手煞車之拉起範圍、以及拉到何處
14 始算是「已經煞緊」，除仰賴駕駛人之經驗跟記憶，車廠亦
15 會要求駕駛人日常進行「手煞車拉桿行程檢查」（見原審卷
16 二第231頁）；換言之，若車輛出廠時手煞車大約拉至8-12c
17 m，手煞車就可以完整作動，使車輛完全停止移動，則司機
18 於日後也會習慣這個行程；但本案車輛之手煞車經鑑定後，
19 要完全煞緊之行程長達16.1cm，超乎正常範圍甚多，被害人
20 吳同浩將系爭車輛停放於斜坡時，雖有拉動手煞車，業如前
21 述之認定，但卻因為手煞車行程過長之故障，無法準確知悉
22 拉至何處才算是手煞車「已經煞緊」，自有可能導致煞車力
23 不足，手煞車跳脫，最終肇致車輛滑落斜坡。

24 6.又觀諸系爭車輛之車況，該車係於2005年1月出廠，於110年
25 1月29日檢驗時里程數已高達34萬5,666公里，此有110年1月
26 29日交通部公路總局監理所委託坤業汽車代檢廠之車輛檢驗
27 紀錄表可參（見111年度調偵字第1173號卷第171頁），可見
28 系爭車輛是車齡近乎20年的老車。又觀諸系爭車輛之維修歷
29 史，於109年1月7日至11月18日，已有大量故障檢修歷史
30 （見111年度調偵字第1173號卷第177-221頁）；同年3月25
31 日更發生過煞車異常之故障、8月8日發生過無法入檔之故障

01 等情（見111年度調偵字第1173號卷第197、209頁），益顯
02 系爭車輛之車況老舊，被告王鴻淋本應更加注意且謹慎實施
03 上開「日點檢」、「週點檢」，其辯稱組長不會每一台車都
04 上去檢查云云（見原審卷一第66-67頁），彰顯被告宅配通
05 公司內部對於送貨車輛之固定檢查、督導等業務，未完整落
06 實，而有怠忽職守之情。

07 7.至被告王鴻淋再改稱：我雖然之前說「本案車輛的週點檢應
08 該由我負責」，但我上次講錯了，本案車輛的週點檢組長到
09 底是誰，因為時間太久、我忘記了。司機的週點檢是由組長
10 陪同，但是吳同浩是專員，專員的職位在組長上面。他應該
11 要比組長更了解車輛，應該要自我檢查，不需要我陪同云云
12 （見原審卷三第81-82頁）。然宅配通公司設立之「車輛點
13 檢作業規定」，分為「日點檢」、「週點檢」，週點檢要求
14 營運單位之組長帶領車輛駕駛人檢查，此內部規定之設立目
15 的，顯係透過不同員工、上司下屬雙重檢查及監督，避免檢
16 查不確實；若如被告王鴻淋上揭所辯，上開規定顯然形同具
17 文。況被告王鴻淋既又供稱：吳同浩上面的上司只有我而已
18 （見原審卷三第81頁），則陪同檢查之義務益徵係屬被告王
19 鴻淋。被告王鴻淋上開臨訟卸責之詞，顯不足採。

20 8.綜上，被告宅配通公司、被告王鴻淋未確實指揮、監督被害
21 人吳同浩檢查系爭車輛之配備、性能是否正常，導致系爭車
22 輛手煞車之行程有過長之故障，使駕駛員依自身經驗無法判
23 斷手煞車是否拉至定位，被告王鴻淋未依職業安全衛生管理
24 辦法第12條之1落實職業安全衛生管理計畫，顯有過失。

25 (四)被告宅配通公司、被告王鴻淋未確實訂定車輛停放斜坡之安
26 全工作守則，若將車輛停放於斜坡時，應使勞工有避免車輛
27 滑落之設備（如車輪擋），導致被害人吳同浩並無正確之停
28 放車輛於斜坡之知識，更無放置車輪擋，顯有過失：

29 1.按雇主對勞工應施以從事工作與預防災變所必要之安全衛生
30 教育及訓練；雇主應依本法及有關規定會同勞工代表訂定適
31 合其需要之安全衛生工作守則，報經勞動檢查機構備查後，

01 公告實施，職業安全衛生法第32條第1項、第34條第1項分別
02 定有明文。次按雇主對於勞動場所作業之車輛機械，應使駕
03 駛者或有關人員負責執行下列事項：六、禁止停放於有滑落
04 危險之虞之斜坡。但已採用其他設備或措施者，不在此限。
05 職業安全衛生設施規則第116條第6款定有明文。

06 2.被告王鴻淋於原審審理中先供稱：每台車都應該要備有車
07 擋，本案案發車輛沒有配備車輪擋，我也不清楚為何案發車
08 輛沒有配備。就標準作業流程，貨車停放於有坡度之地點，
09 均應放置車輪擋，公司雖然有提供車輪擋，但司機幾乎都沒
10 有人在使用，督促司機使用車輪擋是我的職責等語（見原審
11 卷一第65-67頁）；復於原審審理中再改稱：本案貨車並沒
12 有配置車輪擋，因為車輪擋不是標準配備，本案事發後公司
13 方統一採購車輪擋，我才開始督促大家使用車輪擋等語（見
14 原審卷三第205、215頁）。然無論被告王鴻淋或被告宅配通
15 公司，於案發時確未就包含系爭車輛在內之貨車，配備避免
16 車輛滑落之設備（如車輪擋），此為不爭之事實。

17 3.觀諸被告宅配通公司提供之系爭車輛（中華堅達Canter3.5
18 柴油貨車）操作手冊，其中頁碼第33頁內容略以：「注意：
19 當您的車必須在斜坡上停車時，除了拉手煞車以外，必須在
20 輪胎後面用石頭固定，以增加安全性」、頁碼第51頁內容略
21 以：「停車時，停止引擎運轉並拉起手煞車拉柄，確實將車
22 輛固定停止。注意：傾斜的路面，必須在輪胎後方放置木塊
23 固定，以策安全。」（見原審卷二第205、215頁），可見系
24 爭車輛之原廠公司，已經在操作手冊明確說明，若將車輛停
25 放於斜坡，縱使引擎停止運轉、並拉起手煞車，仍需在輪胎
26 後面用石頭、木塊等其他設備固定，方能完全阻止系爭車輛
27 於斜坡滑落之風險。

28 4.又觀諸卷附宅配通公司車故處理報告資料，宅配通公司所有
29 之車牌號碼000-00號小貨車，曾於109年3月5日前往新竹市
30 民享街142巷送貨時，因車況老舊手煞車彈開，駕駛欲上車
31 重拉煞車不及，導致該宅配貨車滑行並追撞其他車輛等情，

01 此有被告宅配通公司桃園營業所電腦擷圖、車故處理報告單
02 等可參（見110年度他字第8427號卷第21-22頁；本院卷第59
03 頁），可見被告宅配通公司之車輛並非首次因煞車老舊，滑
04 落斜坡，但未見被告王鴻淋或被告宅配通公司就此情況有何
05 改善、處置或應對措施。

06 5.至被告宅配通公司、王鴻淋雖辯稱：車輛停放於斜坡時，只
07 要熄火、入檔並拉手煞車，就可以避免滑動，車輪擋並非職
08 業安全衛生設施規則第116條第6款必要之「其他設備或措施
09 者」，手煞車本身就是「其他設備或措施」云云（見本院卷
10 三第84頁），然從文義解釋觀之，「其他設備」顯非指車輛
11 本身而言；且前已說明，連系爭車輛之原廠公司都在操作手
12 冊清楚警告，停車於斜坡時，輪胎後面必須用石頭、木塊等
13 其他設備固定；又被告宅配通公司之車輛實非第一次發生手
14 煞車老舊致車輛滑落斜坡的意外，可見縱使車輛有拉手煞
15 車，然將車輛停放於斜坡時，仍有向下滑落之風險，此為一
16 般人駕車之經驗法則，否則原廠何須警告於拉手煞車後，需
17 再在輪胎處放置石頭、木塊固定之理？毋寧稱該車輪擋為雙
18 重保險之一環，應認屬職業安全衛生設施規則第116條第6款
19 必要之「其他設備或措施者」。

20 6.況以系爭車輛之車況觀之，該車係於2005年1月出廠，於110
21 年1月29日檢驗時里程數已高達34萬5,666公里，為近乎20年
22 車齡之老車（見111年度調偵字第1173號卷第171頁），業如
23 前述；109年3月25日更發生過煞車異常之故障、8月8日發生
24 過無法入檔之故障等情（見111年度調偵字第1173號卷第19
25 7、209頁），可見該車之車況不佳，雖我國並無老舊車輛汰
26 換之年限規定，然被告宅配通公司之車輛長期用於送貨，里
27 程數極高，且每日搭載大量貨物，雇主更應注意此種營業用
28 貨車之車況、機械設備，故障機率遠高於自用小客車或貨
29 車，更應提供車輪擋並督促受雇司機於停放車輛於斜坡時，
30 必須安置車輪擋作為必要之雙重保險。

31 7.況證人即桃園市政府勞動檢查處職安檢查員蘇柏安於偵訊中

01 亦具結證述：本件台灣宅配通公司所僱勞工吳同浩之重大職
02 業災害檢查報告書是我製作。只要是出去車輛都要帶車
03 擋。但案發時系爭車輛沒有帶車擋，此部分係有職業安全衛
04 生設施規則第116條規定之疏失等語（111年度調偵字第1173
05 號卷第296頁背面至第297頁），是以車輪擋確屬雇主對於勞
06 動場所作業之車輛，所應提供之必要配備。至事發後桃園市
07 政府勞動檢查處雖曾對桃園營業所駕駛員許凱賢、游建民查
08 訪，其等雖表示宅配通公司有提供職安教育訓練、有停放於
09 斜坡時之操作規定、教學時亦有車擋置放之標準作業流程等
10 節。然除被告宅配通公司始終未能提出送貨車輛停放斜坡之
11 安全衛生工作守則，案發時亦確實未配備有車輪擋於貨車
12 上，是以上揭駕駛員許凱賢、游建民之供述，難為有利於被
13 告王鴻淋之認定依據。

14 8.被告宅配通公司雖提供其委託新竹安全駕駛教育中心授課之
15 教材簡報，其中就停放車輛於斜坡上時，僅說明「行經至
16 上、下坡路段時，上坡路段車輛應入1檔（前進檔）、停放
17 下坡路段車輛應入R檔（後退檔）」（見原審卷一第229
18 頁），然此顯與上揭雇主應提供車輪擋並督促駕駛將車輛停
19 放於斜坡時將之安置於車輪處之要求不符，已見缺失。況同
20 份教材於案例中亦記載：「案例三、（單位：彰化所）108
21 年4月14日，宅配車001-JT於前往彰化縣花壇鄉彰員路3段59
22 0巷內進行宅配作業，因當地為45度下坡地，停車手煞車拉
23 至最高，熄火入檔後下車進行配送作業，在客人簽完名後，
24 聽到碰撞巨響一看車輛已下滑，車頭撞到一處貨櫃屋，宅配
25 車頭嚴重凹損，對方貨櫃屋全毀」（見原審卷一第225
26 頁），亦即於「停車手煞車拉至最高，熄火入檔」的狀況
27 下，仍發生車輛滑落之憾事，若無車輪擋，實未能避免車輛
28 滑落之風險，遑論被告宅配通公司所有車輛已有數次車輛滑
29 落斜坡事故，卻未見任何有關車輛停放斜坡之標準程序（熄
30 火、入檔、拉手煞車）、應配置車輪擋、如送貨駕駛真正遇
31 到車輛滑落斜坡時，究竟第一時間應如何應對與處置之標準

01 程序及安全守則，益徵被告宅配通公司、被告王鴻淋未就送
02 貨車輛停放斜坡之職業訓練，制定安全衛生工作守則，並且
03 使勞工接受適當之職業安全教育訓練，且系爭車輛亦未配置
04 有車輪擋，縱被害人吳同浩曾參加相關車故在職訓練、車輛
05 與行車安全在職訓練及車故防範教育訓練等，該等訓練過程
06 既未有使用車輪擋之訓練，仍難認被告宅配通公司已建立斜
07 坡停車之標準程序及教育訓練。

08 (五)被害人吳同浩之死亡結果與被告宅配通公司、被告王鴻淋上
09 揭之過失行為間，具有相當因果關係：

10 1.按刑法上過失不純正不作為犯之成立要件，係指行為人怠於
11 履行其防止危險發生之義務，致生構成要件該當結果，即足
12 當之。故過失不純正不作為犯構成要件之實現，係以結果可
13 避免性為前提。因此，倘行為人踐行被期待應為之特定行
14 為，構成要件該當結果即不致發生，或僅生較輕微之結果
15 者，亦即該法律上之防止義務，客觀上具有安全之相當可能
16 性者，則行為人之不作為，即堪認與構成要件該當結果間具
17 有相當因果關係，最高法院110年度台上字第2685號判決意
18 旨參照。次按刑法上之過失犯，必須危害之發生與行為人之
19 欠缺注意，具有相當因果關係始能成立。所謂相當因果關
20 係，係指依經驗法則，綜合行為當時所存在之一切事實，為
21 客觀之事後審查，以所生之結果觀察，認為確因某項因素而
22 引起，又從因素觀察，認為足以發生此項結果，即可成立，
23 縱使被害人就事故之發生亦有過失，仍無解於被告應負之過
24 失刑事責任，最高法院111年度台上字第16號判決意旨參
25 照。

26 2.查被害人吳同浩於上開時間、地點，將系爭車輛停放於斜坡
27 上時，固未將車輛熄火並打入倒退檔位，有違反一般應遵循
28 之車輛操作概念；然被告王鴻淋未確實督導被害人吳同浩檢
29 驗系爭車輛，致系爭車輛手煞車行程過長，使被害人吳同浩
30 無法依自身經驗判斷手煞車是否拉至定位；且並未提供亦未
31 督促被害人吳同浩使用車輪擋、亦未建立完整之送貨車輛停

01 放斜坡之標準程序、安全衛生工作守則，顯已造成本件事故
02 發生之風險，是縱被害人吳同浩就本件車禍事故之發生亦有
03 過失，仍無解於被告王鴻淋應負之過失刑責。嗣被害人吳同
04 浩於本案事故發生後，胸腹部遭夾擠併窒息而呼吸衰竭死
05 亡，其中均查無其他外力介入被害人吳同浩之死亡結果，核
06 與被告王鴻淋上開違反注意義務間，具有相當因果關係。

07 (六)至辯護人請求向勞動部函詢，職業安全衛生設施規則第116
08 條第6款所指之「雇主對於勞動場所作業之車輛機械，應使
09 駕駛者或有關人員負責執行下列事項：... 六、禁止停放於
10 有滑落危險之虞之斜坡。但已採用其他設備或措施者，不在
11 此限。但已採用其他設備或措施者，不在此限」之涵義為
12 何？「其他設備或措施」是否包含該車輛機械本身所採用具
13 有防止滑落危險之「其他設備或措施」如煞車踏板、離合器
14 踏板、手煞車拉桿、手排變速箱排檔桿等，若非係該車輛機
15 械本身之具有防止滑落危險之「其他設備或措施」，所指為
16 何？是否與同規則第186條第4款：「雇主對於從事灌注、卸
17 收或儲藏危險物於化學設備、槽車或槽體等作業，應依下列
18 規定辦理：...四、使用槽車從事灌注或卸收作業前，槽車之
19 引擎應熄火，且設置適當之輪擋，以防止作業時車輛移動。
20 作業結束後，並確認不致因引擎啟動而發生危害後，始得發
21 動」所指輪擋相符云云。然如前所述，車輛停放斜坡之標準
22 程序，為熄火、入檔、拉手煞車及放置車輪擋，實非僅憑車
23 輛機械本身所採用具有防止滑落危險之煞車踏板、離合器踏
24 板、手煞車拉桿、手排變速箱排檔桿等即足以避免車輛滑落
25 之危險。至依職業安全衛生設施規則第116條第6款規定，係
26 指之雇主應對於勞動場所作業，且停放在有滑落危險之虞之
27 斜坡之車輛機械，提供相關設備或措施以防止車輛滑落之義
28 務，所提供之物當係如車輪擋或替代物等足以防免車輛逸溜
29 之物，另同規則第186條第4款則具體指出係為防止槽車作業
30 時移動而需設置適當的輪擋，規範目的難認有所歧異。是雖
31 職業安全衛生設施規則第116條第6款「其他設備或措施」未

01 明確規範所指為何，然無從排除係包含車輪擋之物，此部分
02 待證事實已明，辯護人調查證據之聲請自屬無必要，應予駁
03 回。

04 (七)綜上所述，本案事證明確，被告王鴻淋、被告宅配通公司之
05 犯行均可認定，應予依法論科。

06 參、論罪：

07 一、被告王鴻淋為職業安全衛生法第2條第3款所稱之雇主，其明
08 知雇主依據職業安全衛生法第6條第1項第1款規定，於勞工
09 在有機械、設備或器具等引起危害之虞之作業場所工作時，
10 應提供符合標準之必要安全衛生設備及措施，竟違反職業安
11 全衛生法第6條第1項第1款之規定，致發生同法第37條第2項
12 第1款之死亡職業災害。是核其所為，係犯職業安全衛生法
13 第40條第1項之罪，且其上開過失，及未確實督導被害人吳
14 同浩檢驗系爭車輛，致系爭車輛手煞車行程過長，使被害人
15 吳同浩無法依自身經驗判斷手煞車是否拉至定位；且未提供
16 亦未督促被害人吳同浩使用車輪擋、未建立完整之送貨車輛
17 停放斜坡之標準程序、安全衛生工作守則，致發生被害人死
18 亡結果，亦同時構成刑法第276條之過失致人於死罪。

19 二、被告宅配通公司為法人，應就違反職業安全衛生法第6條第1
20 項第1款規定致發生死亡之職業災害，依同法第40條第2項規
21 定，科處以同法第40條第1項規定之罰金刑。

22 三、罪數

23 被告王鴻淋以一行為同時觸犯上開2罪名，為想像競合犯，
24 應依刑法第55條前段規定，從一重之過失致死罪處斷。

25 肆、上訴論斷

26 一、上訴駁回部分（被告宅配通公司部分）：

27 原判決就被告宅配通公司部分，認罪證明確，適用上開相關
28 法律規定，並以行為人之責任為基礎，審酌被告宅配通公司
29 未依照職業安全衛生法等規定，確實督導被害人吳同浩檢驗
30 系爭車輛，致系爭車輛手煞車行程過長，被害人吳同浩無法
31 確認系爭車輛是否確實拉起手煞車；且並未督促被害人吳同

01 浩使用車輪擋、亦未建立完整之送貨車輛停放斜坡之標準程
02 序、安全衛生工作守則，致被害人吳同浩於執行送貨作業
03 時，遭車輛自斜坡滑落而撞擊死亡，對其家屬造成無可回復
04 之損害，犯罪所生之危害非輕；參以被告宅配通公司始終否
05 認犯行，並一再指摘係被害人吳同浩需自行檢查車輛云云，
06 況宅配通公司係我國上市公司，市值超過33億元，案發後卻
07 未賠償或補償任何金錢與其家屬，僅有保險理賠等情（見原
08 審卷三第83頁；另於本院提出支付職業傷害保險給付、理賠
09 保險金支付及勞動部勞工保險局職業傷病死亡給付遺屬津貼
10 單據；本院卷第267-277頁），足認被告宅配通公司犯後態
11 度惡劣；復參諸告訴人及家屬均請求從重量刑之意見（見原
12 審卷三第85-88頁）等一切情狀，酌情量處被告宅配通公司
13 罰金新臺幣30萬元。本院經核原判決已敘述其認定被告宅配
14 通公司犯罪所憑之證據、理由，且量刑已審酌前開等情及刑
15 法第57條所列各款一切情狀，為其量刑責任之基礎，認事用
16 法皆無違誤，量刑亦稱妥適，並無任何偏重不當或違法之
17 處。從而，被告宅配通公司上訴否認犯罪，指摘原判決之認
18 定事實及量刑不當，即為無理由，並據本院指駁如前，應予
19 駁回；另檢察官循告訴人請求上訴意旨，謂原審就被告宅配
20 通公司之量刑過輕，然被告宅配通公司應就違反職業安全衛
21 生法第6條第1項第1款規定致發生死亡之職業災害，依同法
22 第40條第2項規定，科處以同法第40條第1項規定之罰金刑。
23 而職業安全衛生法第40條第1項之罰金刑為「或科或併科新
24 臺幣30萬元以下罰金」，故原審量處被告宅配通公司罰金新
25 臺幣30萬元，已屬從重量刑，是檢察官之此部分上訴，亦無
26 理由，應予駁回。

27 二、撤銷改判部分（被告王鴻淋部分）：

28 (一)原判決關於被告王鴻淋部分，認罪證明確，予以論罪科刑，
29 固非無見。惟考量被告王鴻淋係宅配通公司桃園營業所之所
30 長，尚非被告宅配通公司之實際負責人，且本件所違犯之上
31 揭注意義務及不作為，諸如車輛老舊應多盡力維護、修繕，

01 甚至汰換，另於案發時即應購置車輪擋置放於貨車上，供駕
02 駛將車輛停放於斜坡上時使用，仍需有宅配通公司之出資、
03 協助始能完整達成，且就後續未能賠償被害人家屬事宜，苛
04 責同屬受薪階級之被告王鴻淋，亦未盡公平。是被告王鴻淋
05 就本件所違反之注意義務及不作為程度，惡性尚非至為嚴
06 重，且需考量被害人吳同浩同有未熄火、入檔之疏失。檢察
07 官循告訴人請求上訴意旨，謂原判決就被告王鴻淋部分量刑
08 過輕，應認為無理由；另被告王鴻淋上訴否認犯罪，雖無理
09 由，並據本院指駁如前；惟其主張判決量刑過重，為有理
10 由，自應由本院就原判決關於被告王鴻淋部分撤銷改判。

11 (二)爰以行為人責任為基礎，審酌被告王鴻淋未依照職業安全衛
12 生法等規定，確實督導被害人吳同浩檢驗系爭車輛，致系爭
13 車輛手煞車行程過長，被害人吳同浩無法確認系爭車輛是否
14 確實拉起手煞車；且並未督促被害人吳同浩使用車輪擋、亦
15 未建立完整之送貨車輛停放斜坡之標準程序、安全衛生工作
16 守則，致被害人吳同浩於執行送貨作業時，遭車輛自斜坡滑
17 落而撞擊死亡，對其家屬造成無可回復之損害之犯罪所生危
18 害，及被害人吳同浩亦同有前述過失；參以被告王鴻淋始終
19 否認犯行，前後說詞反覆不一，並一再指摘係被害人吳同浩
20 需自行檢查車輛云云，亦未能與告訴人等和解，足認被告王
21 鴻淋犯後態度並非良善；復參諸告訴人於本院所主張之量刑
22 意見（見本院卷第265頁）；兼衡被告王鴻淋自陳之高職畢
23 業之智識程度、已婚育有3名未成年子女、仍於宅配通公司
24 任職，須扶養小孩及母親之家庭經濟生活狀況等一切情狀，
25 酌情量處如主文第二項所示之刑。

26 據上論結，應依刑事訴訟法第368條、第369條第1項前段、第364
27 條、第299條第1項前段。

28 本案經檢察官李俊毅提提起公訴，檢察官徐明光及被告王鴻淋、
29 被告宅配通公司提起上訴後，由檢察官王啟旭到庭執行職務。

30 中 華 民 國 114 年 7 月 28 日
31 刑事第十六庭 審判長法官 戴嘉清

法官 王耀興

法官 古瑞君

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 林君縈

中華民國 114 年 7 月 28 日

附錄本案論罪科刑法條全文

職業安全衛生法第40條

違反第6條第1項或第16條第1項之規定，致發生第37條第2項第1款之災害者，處3年以下有期徒刑、拘役或科或併科新臺幣30萬元以下罰金。

法人犯前項之罪者，除處罰其負責人外，對該法人亦科以前項之罰金。

中華民國刑法第276條

因過失致人於死者，處5年以下有期徒刑、拘役或50萬元以下罰金。