

最高法院刑事判決

110年度台上字第6076號

上訴人 邱健華
黃溫捷
彭世豪

共同

選任辯護人 詹祐維律師
陳一銘律師
范瑞華律師

上列上訴人等因過失致人於死案件，不服臺灣高等法院臺中分院中華民國110年5月25日第二審判決（107年度交上訴字第1812號，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、彭世豪部分撤銷，發回臺灣高等法院臺中分院。

理 由

一、本件原判決撤銷第一審對於上訴人邱健華、黃溫捷、彭世豪（下稱上訴人3人）科刑之判決，改判仍分別依想像競合犯從一重論處上訴人3人犯（修正後）過失致人於死罪刑。固非無見。

二、惟按：

（一）原判決分別論處上訴人3人前述過失犯罪責，其事實係認定：邱健華、黃溫捷、彭世豪分別為國瑞汽車股份有限公司（下稱國瑞公司）觀音廠之引擎室燃油管組裝人員、品管人員及艙裝人員，均為從事業務之人，負責原判決犯罪事實欄（下稱事實欄）一之（一）所示汽車（下稱A車，車牌號碼及車身號碼均如事實欄一之（一）所載）之燃油管與引擎側管組裝、機能檢查及艙裝檢查，邱健華原應注意組裝連接燃油管與引擎側管時，必須使之緊密結合，並以固定扣確實密合扣緊；黃溫捷、彭世豪亦應分別注意於機能檢查、艙裝檢查時，確

01 認燃油管與引擎側管結合處之固定扣已確實密合扣緊，依當
02 時情形均無不能注意之情事，邱健華竟「疏未注意將燃油管
03 與引擎側管完全緊密接合，且未將結合處之固定扣確實密合
04 扣緊」；黃溫捷及彭世豪亦均「疏未注意確認上開固定扣是
05 否已確實密合扣緊」，致A車之燃油管與引擎側管未安全緊
06 密接合，結合處之固定扣亦未正確安裝、檢查妥善。A車出
07 廠後，由和運租車股份有限公司出租使用，迄民國104年5月
08 22日案發前，累積行駛里程數已達9,441公里，因該車出廠
09 後前揭固定扣未確實密合扣緊，已結合之燃油管與引擎側管
10 又長時間反覆承受引擎振動、軸向拉扯及路面振動，乃於10
11 4年5月11日保養後至同年月22日上午10時33分案發前某時先
12 自固定扣凹槽鬆脫分離，嗣案發時劉昱呈（業經判決無罪確
13 定）駕駛A車搭載事實欄一之(二)所示乘客行經案發地點，由
14 於燃油管及引擎側管結合時角度未完全密合，終因相當時間
15 行駛之高溫、振動，造成燃油管與引擎側管扯開脫落，致A
16 車引擎無法獲燃油供給而喪失動力。適張耀同（業經判處罪
17 刑確定）駕駛營業大貨車沿同向道路後方駛來，於變換車道
18 時，疏未注意A車已由於上述原因喪失動力停止於其欲換入
19 之車道前方，致換入車道後，因煞車不及自後方追撞A車，
20 造成事實欄一之(三)所示A車內乘客楊芷嫻傷重不治死亡、楊
21 芷葳重傷及其他乘客成傷之結果。並於理由欄三、(二)之2.援
22 引鑑定證人高景崇之說明及臺灣區汽車修理工業同業公會函
23 送之鑑定報告等相關資料，說明A車之燃油輸送管膠管接頭
24 與鋼管脫離，沒有燃油供給引擎汽缸燃料，致引擎熄火不能
25 再啟動，喪失動力等認定；及於理由欄三、(二)之3.及4.根據
26 鑑定人黃道易及證人周建銘、高景崇所述各情及其他證據資
27 料，載敘認定邱健華雖將燃油管與引擎側管接合（尚非完全
28 未接合）並將之卡入固定扣內凹槽，然因「未確實將固定扣
29 密合扣緊」，黃溫捷、彭世豪亦均「疏未注意確認上開固定
30 扣是否已確實密合扣緊」，致固定扣蓋於事故發生前先鬆
31 脫，而原本嵌入於固定扣內之燃油管與引擎側管亦因引擎振

動、路面不平及坑洞造成之晃動與軸向力量剛好符合向度，致於行車過程中燃油管與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」，A車行經事故地點時，其燃油管及引擎側管終因振動脫落而失去動力之論據。依前述認定及理由欄三、(二)、5.之①及②關於上訴人3人各該辯解何以為無可採之說明，原判決似係依憑理由欄三、(二)、3.之②④⑥⑦及其他相關事證，認定A車出廠時雖「曾將燃油管與引擎側管接合並嵌入固定扣」，然「均未確實密合扣緊」，確有可能導致燃油管及引擎側管終因上述歷程振動脫落各情，為其論處上訴人3人前述過失罪責之主要理由。然依理由欄三、(二)、3.之②④⑥⑦援引黃道易之鑑定意見，其中第②點係以「如果固定扣蓋子沒有蓋上」為前提，說明若符合特定條件有可能發生引擎側管與燃油管自固定扣內脫落結果之可能性；第④點亦假設「油管結合時，如果沒有完全卡進去」之前提，說明O型環（360度扣環）扣上去時如果有傾斜角度，雖感覺扣緊，但過一段時間仍會因振動造成脫落之可能性；第⑥點除說明固定扣脫落可認為本次車輛故障原因，及傾向認定固定扣於案發時已掉落等判斷外，僅言及若固定扣已扣緊，其因長時間使用而脫落的機率很低、幾近於零，而推論一定有人安裝時未裝妥，即組裝瑕疵，或他人維修裝回原位時不確實，沒有固定好或忘記裝回去之可能性；惟並未針對A車案發時失去動力之原因，確係上訴人3人違反注意義務造成組裝瑕疵或其他原因所致一事，做成鑑定結論；第⑦點則重申在正常情況下，結合後之燃油管與引擎側管上面灰色按鈕扣環必須按壓下去始可拉除，如果正常安全接合，原則上發生脫落的機會很低，而燃油管與引擎側管角度若完全密合，即使沒有固定扣，也不會只因一般引擎運行就扯開脫落，除非外力夠大，才可能扯開等原則；另假設燃油管與引擎側管及固定扣組裝時，若未完全扣緊密合，可能因行駛高溫、振動造成脫離，而推論「不無可能」是組裝時可能沒有

01 裝好，才造成脫落、「有可能」固定扣沒有扣好，引擎側管
02 跟燃油管也沒有完全接合到角度完全密合等可能性。凡此似
03 僅假設若A車燃油管、引擎側管暨安全扣組裝時未完全緊密
04 接合之前提，說明前述管線或安全扣接合處可能因此脫落、
05 造成該車失去動力而肇事之「可能性」，而未依鑑定經過與
06 所見事證，說明案發時A車失去動力之原因究否或如何確係
07 上訴人3人於組裝階段因過失造成組裝瑕疵或其他原因所致
08 之判斷意見，暨獲致鑑定結論之所憑。乃原判決逕援引前述
09 鑑定人「假設該組裝瑕疵存在，即有發生結果可能性」之意
10 見，遽認邱健華組裝時疏未使燃油管與引擎側管及安全扣確
11 實密合扣緊，黃溫捷、彭世豪實施機能檢查、艙裝檢查時亦
12 疏未注意確認前述固定扣確實密合扣緊，俱有違反前述組裝
13 或檢查客觀注意義務之疏失，致前述結果發生，而予論處，
14 未進一步針對「案發時A車因燃油管與引擎側管脫離，致引
15 擎無法獲得燃油供給而喪失動力」之鑑定意見，如何可直接
16 認定並確信其原因即為上訴人3人於A車出廠前執行組裝或檢
17 查時違反客觀注意義務所致，詳予究明釐清，並由檢察官負
18 提出證據與說服之實質舉證責任，不無僅憑所謂「結果發生
19 之可能性」，即令上訴人3人對於前述法益危害結果之發生
20 負過失犯罪責，而違反論理法則之疑慮，併有理由欠備、調
21 查未盡之缺失。

22 (二)過失結果犯之成立，除法律規定之法益危害結果發生外，尚
23 須行為人違反客觀注意義務，始足當之，此即刑法第14條第
24 1項規定之應注意而不注意。此類犯罪之規範重點在於藉由
25 過失犯之處罰，要求行為人在具體情況下，善盡客觀注意義
26 務，以避免法益危害結果發生。而客觀注意義務之內容可能
27 來自於法規、命令或一般經驗法則，亦可能來自於特定專業
28 領域所形成避免危害結果出現之標準作業準則。倘若不能證
29 明行為人違反客觀注意義務，即便發生危害結果，仍難率以
30 過失犯罪責相繩。卷查：

(1)本件原判決既認A車出廠後迄案發前之累積行駛里程數已達9,441公里（見事實欄一之(二)），復於理由欄三、(二)之4.援引黃道易所述：如汽車行駛里程數達9,441公里，依其判斷，該車之燃油管與引擎側管在出廠時，不可能沒有接合（見原審卷二第494頁），及證人周建銘（國瑞公司品質管理業務人員）所稱：若燃油管與引擎側管沒有接妥，啟動時整個油管就爆開，爆開後整個油會噴出來，油沒辦法正常供給引擎，引擎沒辦法正常啟動，沒辦法往前進等語（見第一審卷第200至202頁），暨於理由欄三、(二)3.之③引用黃道易所陳：若燃油管與引擎側管沒有接合到扣緊，可能會先有滲漏情形，若油壓再高一點，整個會彈射掉（很大的壓力彈射掉），因車輛運轉發動一定要具備空氣、燃油、點火與壓縮壓力，缺一即無法發動引擎，引擎就無法運作各詞（見原審卷二第493頁）為據。如若無訛，上訴人3人於A車出廠前完成組裝及機能、艙裝檢查時，該車燃油管與引擎側管似尚無未妥善接合致影響車輛發動及行駛功能之情形。況依檢察官勘驗前述汽車生產線之組裝、檢查流程，係先由組裝人員將燃油管與引擎側管結合，聽到嵌合音，加裝固定扣，並確認組裝完成，該車輛沿生產線履帶運送組裝完成後加油、啟動駕駛至艙裝檢查處，確認前述接合部位是否定位密合，待車輛沿履帶運送（艙裝）檢查完成，駕駛至機能檢查區，先啟動車輛依電腦設定曲線加速、煞車後熄火，由機能檢查人員目視引擎室管路連結是否嵌合、鼻聞是否有汽油味（A車生產時之組裝檢查程序依序為組裝、機能檢查、艙裝檢查），有檢察官勘驗筆錄可按（見偵查卷三第24至26頁）。且依卷附之檢查作業流程資料，前述機能檢查關於「燃油快速接頭檢查」之檢查規格為「洩漏不可」，而艙裝檢查關於「燃油管組裝檢查」之檢查規格則要求「組付位置定位」，關於「燃油管快速接頭E/G側」及「燃油管快速接頭BODY側」之檢查作業重點則為「嵌入定位檢查」，亦有前述機能與艙裝檢查之檢查手順書可查（見偵查卷一第64至67頁）。自該車

01 輛組裝、檢查及出廠後使用歷程等客觀情形以觀，邱健華完
02 成A車燃油管與引擎側管組裝後，若經黃溫捷、彭世豪分別
03 依循上開標準作業流程，按電腦設定曲線加速及煞車後熄火
04 等程序測試，並依表定之檢查規格或查驗重點完成機能檢查
05 與艙裝檢查，甚且出廠後迄案發前之累積行駛里程數已逾9,
06 000公里，能否謂已通過製造廠基於品質及運輸安全維護所
07 設相當規格之查驗流程？且若前述檢測通過屬實，何以仍認
08 其未符合該從業人員形式上應遵守之客觀規範？似非毫無疑
09 問。原判決未予究明，僅以前述法益危害結果發生係由於燃
10 油管與引擎側管分離造成，即認其原因係邱健華組裝時疏未
11 使燃油管與引擎側管確實密合扣緊，違反組裝之客觀注意義
12 務所致。復未根據前述標準作業準則及實際查驗經過情形，
13 說明認定邱健華違反前述客觀注意義務之事實所憑事證及取
14 捨判斷之理由，即為不利其之認定，同有理由欠備及調查未
15 盡之違誤。

16 (2)104年5月22日案發前，A車曾於同年4月20日及5月11日入廠
17 維修、檢查，且經檢修人員張庭綱、張志明目視認燃油管及
18 集油配管（卡樺）連結無異狀，此經張庭綱、張志明證述在
19 卷，且為原判決所是認（見理由欄三、(二)、5.之②）。雖周
20 建銘於第一審證述固定扣未扣緊時產生之間隙約4至5mm，若
21 扣緊則完全看不到間隙（見第一審卷第213頁背面至214
22 頁）。然經陪席法官質以依引擎室配置情形，檢修人員能否
23 一望即確知有無縫隙？周建銘亦證述：目視即可看到，不用
24 刻意看（見第一審卷第214頁），且明白指稱：目視檢查即
25 可見到燃油管與引擎側管有無緊密結合且嵌入固定扣，引擎
26 室內該位置看得到該白色蓋子有沒有蓋緊的狀態（見第一審
27 卷第213頁背面）。稽之案內資料，張庭綱於檢察官訊問
28 時，業針對案發前檢修A車之情形證述：4月20日以目視方式
29 檢查管路有無漏油、漏漬，車輛頂起後，油管在下面，有檢
30 查油箱及引擎室中間的管路是否正常，當時該卡樺正常，其
31 站立車前，打開引擎蓋，以手電筒照射查看；5月11日保養

01 時，亦有檢查該油管卡榫，...將車輛頂起，檢查有無漏
02 油，處理好後，再發動引擎看是否正常，其會在發動引擎後
03 再做目視檢測，查看有無異狀，該次檢查也有確認卡榫在正
04 常位置上，檢查過程雖未拆解該部位，但因該處後方有蓋
05 子，若位置不正確，蓋子會彈開，且若有問題，會有汽油
06 味；前述2次檢查均未查出問題各情（見偵查卷一第108頁背
07 面至109頁背面）。並經黃道易於原審確認上開檢修流程後
08 陳稱：依張庭綱按標準作業流程檢查完畢之說詞，可以相信
09 有做（指A車之燃油管與引擎側管在出廠時有做正確的接
10 合）等語（見原審卷二第494至495頁）。核與高景崇於檢察
11 官訊問時所述：若固定扣沒有扣好，目視就可以看出來等判
12 斷意見（見偵查卷三第30頁）無違。如若無訛，A車於案發
13 前經相關人員依標準作業流程檢修結果，是否亦未發現安全
14 扣有何未密合扣緊之情形？原判決未綜合前開證據資料，深
15 入研求勾稽，並為合理之比較說明，僅憑上述假設前提與結
16 果發生可能性之鑑定意見，逕以周建銘於第一審所稱固定扣
17 若未扣上，其間隙僅約4至5mm等說詞，認張庭綱、張志明能
18 否僅憑目視確認固定扣間如此微小之間隙是否存在，尚屬有
19 疑，即遽認上訴人3人於組裝、檢查時關於安全扣未確實密
20 合扣緊一事俱有違反前述客觀注意義務之疏失，而為不利上
21 訴人3人之認定，其取捨證據與判斷證明力之職權行使，難
22 認與論理法則及案內事證內容無違，且有理由欠備之違法。

23 三、以上或為上訴意旨所指摘，或為本院得依職權調查之事項，
24 且原判決前揭違背法令，影響於該事實之確定，本院無可據
25 以為裁判，應認原判決關於上訴人3人部分有撤銷發回更審
26 之原因。

27 據上論結，應依刑事訴訟法第397條、第401條，判決如主文。

28 中 華 民 國 112 年 2 月 23 日

29 刑事第八庭審判長法官 何菁莪

30 法官 何信慶

31 法官 劉興浪

01

法 官 黃潔茹

02

法 官 朱瑞娟

03 本件正本證明與原本無異

04

書記官 王毓嫻

05

中 華 民 國 112 年 3 月 1 日