

最高法院刑事判決

112年度台上字第5011號

上訴人 臺灣高等檢察署臺中檢察分署檢察官林蓉蓉

被告 邱健華

黃溫捷

彭世豪

共同

選任辯護人 范瑞華律師

陳一銘律師

詹祐維律師

上列上訴人因被告等業務過失致人於死案件，不服臺灣高等法院臺中分院中華民國112年9月28日第二審更審判決（112年度重交上更一字第4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

上訴駁回。

理 由

壹、業務過失致死部分

一、按刑事訴訟法第377條規定，上訴於第三審法院，非以判決違背法令為理由，不得為之。是提起第三審上訴，應以原判決違背法令為理由，係屬法定要件。如果上訴理由書狀並未依據卷內訴訟資料，具體指摘原判決不適用何種法則或如何適用不當，或所指摘原判決違法情事，顯與法律規定得為第三審上訴理由之違法情形，不相適合時，均應認其上訴為違背法律上之程式，予以駁回。

二、本件原判決以被告邱健華、黃溫捷、彭世豪（下稱被告3人）有如起訴書犯罪事實欄所載業務過失致人於死之犯行，因認其等均涉犯（修正前）刑法第276條第2項業務過失致人於死罪嫌。惟經審理結果，認不能證明其等犯罪，因而撤銷第一

01 審關於其等此部分科刑之判決，改判均諭知無罪。已依據卷
02 內資料詳予說明其證據取捨及判斷之理由。

03 三、上訴意旨略稱：

04 (一)證人兼鑑定人高景崇具車輛專長，其就本件車牌號碼000-00
05 00號租賃小客車(下稱本件小客車)之鑑定，證述客觀上有使用
06 特殊工具或起子拆卸扣案固定扣，並導致工具痕之情，與
07 證人兼鑑定人黃道易之民國112年7月18日鑑定意見函(下稱
08 鑑定意見函)結論所認「固定夾卻呈現有數次(推估約為4
09 次)之工具破壞情形，因此可證此舉應非為具車輛專長之人
10 士所為之異常行為」之情相左，原審審判長於審理中演示固
11 定扣無須工具即可開啟，又與黃道易之鑑定意見函所述「本
12 固定夾之箱合機構上，已設置有一處明顯之扣夾(白色)，
13 如需進行拆卸此固定夾時，可使用平口(一字)型起子，插
14 入該扣夾處，再向外施一力量，即可完成拆卸之動作」不
15 同，黃道易之鑑定報告函仍認須使用平口型起子插入該扣夾
16 處，再向外施一力量，即可完成拆卸之動作，則黃道易之鑑
17 定意見函之此部分內容已與法院當庭操作扣案固定扣開啟方
18 法而確認之事實不符，鑑定意見函進一步認定係非為具車輛
19 專長之人士所為之異常行為(指以工具多次破壞)，更屬推測
20 之詞，原判決逕依據鑑定意見函推論本案扣案固定扣上遺留
21 之工具痕，係於第2次鑑定勘驗前已存有之痕跡，且非被告3
22 人所造成之痕跡，原判決取捨證據及得心證之理由，已與卷
23 內證據資料不相符合，而有理由不備及證據上理由矛盾之違
24 法。

25 (二)高景崇於偵查中證稱有使用起子將固定扣拆下，故該固定扣
26 上有工具痕等語，而於原審證稱：其在第2次鑑定時有委請
27 原廠技工使用特殊工具打開扣案固定扣等語，檢察官詰問何
28 以偵查中證稱是自己使用起子取下固定扣導致工具痕？高景
29 崇答稱：事情過很久了，筆錄是這樣記載等語，則扣案固定
30 扣客觀上確實有工具痕，然該工具痕究係本案車輛「事故發
31 生前即已存在」，或係「事故後就系爭車輛進行鑑定時，拆

卸扣案固定扣使用特殊工具或使用起子所導致」且黃道易之鑑定報告函就固定扣之拆卸認使用平口型起子為工具開啓及固定扣上遭非車輛專長之人以工具多次破壞之意見，除有前開所述與法院當庭無須工具操作固定扣開啓方式不同，且推論係非專長人士異常行為所導致工具痕，亦與事實不符，應不足採為有利被告3人之認定，則扣案固定扣之工具痕之形成時點與原因攸關本案事實及被告3人罪責之認定，被告3人就系爭車輛出廠前之燃油管與引擎側管間之組裝、機能檢查及艙裝檢查時，是否應注意而未注意，未確實將燃油管及引擎側管緊密結合並嵌入固定扣，未注意確實確認燃油管快速接頭結合處需密合嵌入定位，致系爭小客車之燃油管與引擎側管未安裝、檢查妥善而有本案之過失行為之認定，容有傳喚第2次鑑定時，與高景崇同時在場鑑定之另3名鑑定人員、和泰公司拆卸扣案固定扣之技工等人到庭作證，以查明扣案之固定扣發現情形，發現時該固定扣外觀有無工具痕，拆卸時有無導致工具痕等情之必要，原審判決就本案客觀上為認定事實、適用法律基礎之證據，雖已調查(傳喚高景崇、黃道易鑑定報告函)，然其內容如前開所述有矛盾相悖致尚未完全明瞭之情形，即與未經調查無異，是原判決有應調查之證據而未予調查之違法。

(三)又高景崇於原審證稱：因為引擎在抖動，它要做固定扣就是為了防範引擎在行車時，它一定會抖動，怕它說因為任何因素，怕它鬆脫，所以才會再去加強做固定扣，一般正常油管在做接合時，本來有一定固定的力量可以不會脫落，固定扣只是在加強防範，可以給它多一個保障，理論上是這樣等語，則本案系爭車輛於行車事故發生前突失去動力之原因既為燃油管與引擎側管結合處鬆脫，若排除扣案之固定扣因任何因素脫落，然固定扣既僅係強化固定作用，為第2道安全設計，縱使依黃道易之鑑定意見推論扣案之固定扣遭非車輛專長人士以工具破壞而脫落，但系爭車輛之燃油管與引擎側管結合處脫離之原因為何，此第1道安全關卡，依黃道易於

前審法院110年5月4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：「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2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1道，另外扣夾上有凹痕，只有一個角度才能放進並扣好，是第2道安全設計。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○型環；而油管結合時，如果沒有完全卡進去，因為○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。」足見車輛之燃油管與引擎側管結合處若有確實密合嵌入定位，須有強大壓力或外力才能強行將之分離，本案車輛係經租借行駛於國道3號高速公路時突然失去動力，應可排除行車前燃油管與引擎側管結合處遭人為分開之因素，則系爭車輛之燃油管與引擎側管結合處鬆脫是否肇因於被告3人未確定將燃油管及引擎側管緊密結合並嵌入固定扣，未確實將燃油管快速接頭結合處密合嵌入定位之過失行為，原判決援引黃道易之鑑定意見函「合理推斷」應係某位非具有車輛專長之人士於本件行車事故發生前使用工具刻意進行破壞固定扣，但該鑑定意見函並未有固定扣之工具痕係於行車事故發生前所造成之結論，原判決更進一步推論某位非具有車輛

01 專長之人士拆卸燃油管與引擎側管，致使未緊密結合之判決
02 理由，此亦已脫逸黃道易之鑑定意見，原判決據以推論該等
03 油管接合處鬆脫與被告3人之安裝、檢查、器管等流程無
04 關，就本案證據之判斷，欠缺其合理性或適合性而與事理顯
05 有矛盾，即與經驗法則或論理法則有所違背，所為判決當然
06 違法判決等語。

07 四、惟查：

08 (一)檢察官就被告犯罪事實，應負舉證責任，並指出證明之方
09 法，為刑事訴訟法第161條所明定。因此，檢察官對於起訴
10 之犯罪事實，應負實質之舉證責任。倘其所提出之證據，不
11 足為被告有罪之積極證明，或其闡明之證明方法，無從說服
12 法院形成被告有罪之心證，基於無罪推定之原則，自應為被
13 告無罪之諭知。而認定犯罪事實所憑之證據，無論直接或間
14 接證據，其為訴訟上之證明，須於通常一般之人均不致有所
15 懷疑，而得確信其為真實之程度者，始得據為有罪之認定，
16 倘其證明尚未達到此一程度，而有合理之懷疑存在時，事實
17 審法院復已就其心證上理由予以闡述，敘明其如何無從為有
18 罪之確信，因而為無罪之判決，尚不得任意指為違法。又過
19 失結果犯之成立，除法律規定之法益危害結果發生外，尚須
20 行為人違反客觀注意義務，始足當之，此即刑法第14條第1
21 項規定之應注意而不注意。此類犯罪之規範重點在於藉由過
22 失犯之處罰，要求行為人在具體情況下，善盡客觀注意義
23 務，以避免法益危害結果發生。而客觀注意義務之內容可能
24 來自於法規、命令或一般經驗法則，亦可能來自於特定專業
25 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
26 明行為人違反客觀注意義務，即便發生危害結果，仍難率以
27 過失犯罪責相繩。

28 (二)原判決敘明依憑鑑定人黃道易、高景崇、證人周建銘(國瑞
29 汽車股份有限公司[下稱國瑞公司]品質管理員)、張庭綱、
30 張志明(均為保養廠檢修員)之陳述及本件小客車之車輛行車
31 執照、汽車各項異動登記書、和運租車股份有限公司(下稱

和運公司) 出租單暨國瑞公司實驗影片之第一審勘驗筆錄、國瑞公司小客車生產線組裝及檢查流程之檢察官勘驗筆錄、國瑞公司就本件小客車檢查作業流程資料之機能與艙裝檢查之手順書、明志科技大學鑑定結果說明書等證據資料，認定本件小客車於104年2月7日出廠，由和運公司於同年2月11日取得後開始出租，迄至同年5月22日(事故發生日)上午8時許出租予楊明霖時，已累積行駛里程數達9,441公里，本件小客車於出廠前經由邱健華完成燃油管與引擎側管組裝後，黃溫捷、彭世豪依循標準作業流程，按電腦設定曲線加速及煞車後熄火等程序測試及依表定之檢查規格或查驗重點完成機能檢查與艙裝檢查，於事故發生前經歷2次入廠保養維護，均未曾發現該車之燃油管與引擎側管有未接合扣緊及引擎內有油漬滲漏、污染或油管爆開等情形，已難認本件行車事故危害結果之發生，係因於被告3人為組裝、檢視時，有違反客觀注意義務，未注意使燃油管與引擎側管確實密合扣緊，而肇致本件行車事故；周建銘於第一審所為：固定扣未扣緊時會產生間隙「約4至5mm」，扣緊則完全看不到間隙之證述(因認張庭綱、張志明於保養維修時無法僅憑目視確認固定扣間如此微小之間隙)不能為被告3人不利之認定；高景崇所為其於104年11月26日為第2次鑑定時尋獲之固定扣上遺留(使用工具敲)之痕跡，是尋獲時已經存在，並非104年11月26日將脫落之燃油管跟引擎側管進行組合連接試驗後，再行拆下該扣案固定扣時遺留之痕跡之陳述，參佐黃道易就固定扣上痕跡鑑定之鑑定結果(可證該固定夾[扣]遭受到不具車輛之維修或工程專業之人數次[推估約為4次]以工具破壞後拆下)及明志科技大學鑑定結果說明書，尚難採為被告3人不利認定之依據等旨。檢察官所舉證據尚未達於通常一般之人均不致有所懷疑而得確信其為真實之程度，均不足以證明被告3人確有業務過失致人於死犯行，因而撤銷第一審該部分科刑之判決，改判諭知被告3人無罪，已詳述其綜合證據調查之結果仍無從為被告有罪判決之心證理由。參以本件汽車

之所有人和運公司係以出租汽車為業，本件小客車發生事故前經手使用之人並非如一般汽車所有人買得後供己或家人使用之單純情形，事故發生前已歷逾3月餘，累積之行駛里程數亦已達9,441公里，顯示該期間之租賃使用者應已有多人，每人駕駛汽車習慣之良窳不同，取得汽車時之使用目的或保管方式亦有多樣，於出租使用3月餘後所發生行車障礙事故，縱認係出於汽車燃油管與引擎側管未密合扣緊或其接合之固定扣脫落之原因，客觀上亦難遽推至出廠前即已存在之組裝流程產生之瑕疵。是原判決上開之論斷，從形式上觀察，無足以影響判決結果之違法情形存在。

五、檢察官上訴意旨，對於原審採證認事職權之適法行使及原判決已說明、於判決結果無影響之枝節事項，徒憑己見，任意指摘違法，且為單純事實之爭執，難謂已符合首揭法定上訴要件，其此部分之上訴不合法律上之程式，應予駁回。

貳、業務過失致傷害、重傷部分

一、按刑事訴訟法第376條第1項各款所規定之案件，經第二審判決者，除第二審法院係撤銷第一審法院所為無罪、免訴、不受理或管轄錯誤之判決，並諭知有罪之判決，被告或得為被告利益上訴之人得提起上訴外，其餘均不得上訴於第三審法院，為該條項所明定。

二、上訴人另被訴犯業務過失傷害(告訴人張案箏、李新益、李張秋玉)、業務過失致重傷(告訴人楊芷葳)部分，原判決係撤銷第一審論被告3人以(修正前)刑法第284條第1項、第2項業務過失傷害、業務過失致重傷罪刑之判決，改判諭知該部分無罪，核屬刑事訴訟法第376條第1項第1款之案件。依首開說明，既經第二審判決，自不得上訴於第三審法院，檢察官猶對之提起上訴，顯為法所不許，應併予駁回。

據上論結，應依刑事訴訟法第395條前段，判決如主文。

中 華 民 國 113 年 2 月 21 日

刑事第六庭審判長法官 段景榕

法官 楊力進

01		法	官	汪梅芬
02		法	官	許辰舟
03		法	官	洪兆隆
04	本件正本證明與原本無異			
05		書記官		黃慈茵
06	中 華 民 國 113 年 2 月 26 日			