

臺灣士林地方法院刑事判決

107年度交訴字第7號

公 訴 人 臺灣士林地方檢察署檢察官

被 告 陳美蘭

選任辯護人 楊若谷律師

被 告 盧志宏

選任辯護人 袁啓恩律師

陳佳雯律師

馬在勤律師

上列被告因業務過失致死等案件，經檢察官提起公訴（107年度偵字第2208號、107年度偵字第2209號、107年度偵字第2210號、107年度偵字第2211號、107年度偵字第2350號、107年度偵字第2351號、107年度偵字第2352號），本院判決如下：

主 文

癸○○犯過失致人於死罪，處有期徒刑肆年貳月。

寅○○犯過失致人於死罪，處有期徒刑參年陸月。

事 實

一、癸○○係址設新北市○○區○○街○○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；寅○○係址設新北市○○區○○街○巷○○號1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。癸○○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；另寅○○本應注意車輛維修時，應確保車輛得以安全駕

01 駛運作，而於105年12月7日，至信詠公司上址停車場為系
02 爭車輛進行維修及更換零件，於後差速器更換作業時，疏未
03 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
04 定螺帽上之插銷（插銷式螺帽）業已斷裂於減速驅動齒輪內
05 而無法固定，而未進行檢查及更換；復於106年4月25日經
06 信詠公司僱用之司機阮英貴（已歿，其涉犯業務過失致死等
07 罪嫌，另經檢察官為不起訴處分）表示「車輛有點抖動」，
08 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
09 輪、盆型齒輪之間間隙）過大所生之震動，僅更換中央傳動
10 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
11 是否有有效貫穿、固定之插銷等節進行安全性檢查，即輕率
12 將系爭車輛交予阮英貴使用。渠等所為，均隨時有使系爭車
13 輛之煞車無效、或無法降低行車速度以避煞之可能，致嚴重
14 影響駕駛安全。嗣癸○○於106年7月18日晚間，委由其父
15 陳木（其涉犯業務過失致死等罪嫌，另由檢察官為不起訴處
16 分）聯絡阮英貴於翌（19）日上午駕駛系爭車輛至臺北市○
17 ○區○○路○○○巷○○號工地進行灌漿作業，阮英貴則於106
18 年7月19日7時許，駕駛系爭車輛搭載水泥工江金水、陳心
19 怡（渠等涉犯業務過失致死等罪嫌，另由檢察官為不起訴處
20 分）自信詠公司上址停車場出發，經新北市○○區○○○道
21 、臺北市○○區○○路、大業路、泉源路、紗帽山至仰德大
22 道往山下方向之下坡路段行駛，復於106年7月19日8時19
23 分許，行至臺北市○○區○○○道○段與新安路口時，因系
24 爭車輛後差速器之減速驅動齒輪固定螺帽鬆脫，造成中央傳
25 動軸後端與後差速器脫離，並掉落於地面，導致系爭車輛於
26 下坡路段，無法正常進行引擎煞車（即利用低速檔降低速度
27 ）之操作，且因車輛嚴重超載，造成腳踩煞車（下稱液壓煞
28 車）加速耗盡而無法發揮效能，並致使系爭車輛下坡速度因
29 重力加速度而變快及手煞車系統遭拆除，無法有效操作手煞
30 車之使其達到減速之作用等因素，致阮英貴欲以排檔（低速
31 檔）引擎煞車、腳踩煞車（液壓煞車）及拉起手煞車均無效

下，失控朝對向車道衝擊，適何宗益（搭載配偶丁○○）駕駛之車牌號碼0000-00號自用小客車，自臺北市○○區○○路欲左轉臺北市○○區○○○道○段行駛，及均由臺北市○○區○○○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（起訴書誤載為072-NN2號）普通重型機車、林志朋（搭載友人乙○○）駕駛之車牌號碼000-0000號（起訴書誤載為AJJ-808號）自用小客車、辛○○騎乘之車牌號碼000-000號普通重型機車、庚○○騎乘之車牌號碼000-000號普通重型機車、丑○○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因而拋飛車外，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；辛○○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；丁○○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。另導致乙○○受有頸椎脊髓損傷合併四肢癱瘓之重傷害、丑○○受有雙手多處外傷、雙膝多處外傷之傷害（癸○○涉犯業務過失重傷害、普通傷害部分，業據乙○○、丑○○於本院審理中撤回告訴，均不另為不受理，詳後述），並致庚○○受有左側臂神經叢損傷合併左上肢癱瘓之重傷害（癸○○涉犯業務過失重傷害部分，業據庚○○於偵查中撤回告訴，由檢察官不另為不起訴處分）。

二、案經翁竟期之母丙○○、何宗益之配偶丁○○（亦為自身受傷部分提起告訴）及其子甲○○、陳羿陵之父壬○○及乙○○、辛○○、庚○○、丑○○告訴臺灣士林地方檢察署（下稱

士林地檢署)檢察官偵查起訴。

理由

壹、程序部分：

一、按被告以外之人於審判外之言詞或書面陳述，除法律有規定者外，不得作為證據；被告以外之人於審判外之陳述，雖不符刑事訴訟法第159條之1至第159條之4之規定，而經當事人於審判程序同意作為證據，法院審酌該言詞陳述或書面陳述作成時之情況，認為適當者，亦得為證據，刑事訴訟法第159條第1項、第159條之5第1項分別定有明文。查本判決下列所引用之被告以外之人於審判外之言詞陳述，雖屬傳聞證據，檢察官、被告癸○○、寅○○及其等之辯護人雖知有此情形，然當事人及辯護人於審判程序對於上開證據方法之證據能力並未爭執（見本院卷一第213至248頁，本院卷七第14頁，本案卷宗對照表詳如附表），本院審酌前開證人於審判外之言詞陳述於作成時之情況，並無違法不當或證明力明顯過低之瑕疵，認前揭證據方法，適為本案之證據。

二、本判決認定犯罪事實所引用之下列非供述證據，經核其作成及取證程序均無違法之處，與本案亦具有關連性，檢察官、被告癸○○、寅○○及其等之辯護人復皆未爭執各該證據之證據能力，依刑事訴訟法第158條之4反面解釋，自有證據能力。

貳、實體部分

一、訊據被告癸○○固坦承其係信詠公司之名義及實際負責人，負責車輛維護、保養及調度等公司事務，並為系爭車輛之實際管理者，知悉系爭車輛於買來時即為超重之狀態，且手煞車系統已移除等事實，惟辯稱：本件車禍事故之發生與系爭車輛超重、無手煞車無因果關係云云；辯護人則為被告癸○○辯稱：系爭車輛係因中央傳動軸掉落導致煞車系統失效，故即便有手煞車於事故發生時亦無法使用，縱如中央傳動軸掉落後還能操作手煞車，但在車輛已經失速的情況下，拉手煞車亦可能造成翻車；被告癸○○雖明知系爭車輛超重，

01 惟車輛超重僅係違反行政規範，禁止超重的規範目的是在避
02 免故障或系統失能，而非避免中央傳動軸掉落，系爭車輛超
03 重並未造成中央傳動軸掉落或煞車失能之結果，只是事故發
04 生後的影響重力加速度，是該規範所欲避免之風險並未實現
05 於本件事故中，故系爭車輛無手煞車及超重之事實均與本件
06 車禍事故之發生無相當因果關係；又系爭車輛司機阮英貴於
07 車禍事故發生前即發現車輛有故障後，曾成功停下車輛，卻
08 未將系爭車輛停在路邊，仍執意行駛，製造車輛故障而生之
09 風險，本件車禍事故之發生係肇因於反常的因果歷程，難以
10 歸責於被告癸○○云云。被告寅○○固坦承系爭車輛之底盤
11 、煞車及傳動系統都是其負責維修及保養，時間長達10年左
12 右，其於105年12月7日，為系爭車輛更換後差速器，於
13 106年4月25日更換中央傳動軸，惟辯稱：我是向明發汽車
14 材料有限公司的戊○○購買後差速器的二手翻修品，買來時
15 插銷和螺帽都是鎖在差速器上，我有確認過插銷是插好的，
16 沒有斷裂的情形，106年4月25日，因為阮英貴向我表示車
17 輛有點抖動，我認為傳動軸後端的公母插頭間隙過大所致，
18 所以更換傳動軸，當時我也有檢查減速驅動齒輪固定螺帽上
19 的插銷還在，上開2次更換零件時，我都沒有動到減速驅動
20 齒輪固定螺帽，所以我沒有過失云云；辯護人則為被告寅○○
21 ○辯稱：被告寅○○從材料商買來後差速器翻修品後，從外
22 觀檢視固定螺帽及插銷正常後，即將之裝在中央傳動軸上，
23 並無任何疏失；又依據減速驅動齒輪固定螺帽螺牙嚴重損壞
24 之情形，應該無法排除插銷係因外力劇烈影響後而直接斷裂
25 ，鑑定人所做的模擬情況，是以旋轉螺帽方式去破壞插銷，
26 與實際狀況不一致，且鑑定人未完全排除即便插銷完整插入
27 傳動軸之插銷洞內，可經由前後震動之方式將插銷拔斷之可
28 能，且螺帽口字型下方邊緣有嚴重磨損，可以證明插銷是拔
29 斷的，後差速器脫落係不當使用車輛之結果，又鑑定人鑑定
30 意見書認為插銷貫穿處殘留之斷裂插銷為舊有插銷，此問題
31 應該是零件供應商要負責，因為後差速器由零件供應商供應

01 時，插銷就是插好送過來讓被告寅○○安裝的，被告寅○○
02 只要確認外觀完整無缺，裝好4顆螺絲就好，不需要將後差
03 速器整個拆解，檢查零件商之商品有無瑕疵，且證人即零件
04 供應商戊○○證稱：如果系爭車輛後差速器沒有插銷，開出
05 去5至7天一定會震動，不可能拖過6個月才出問題等語，
06 故尚難逕認本件插銷於被告寅○○在105年12月7日為系爭
07 車輛更換後差速器時已斷裂云云。經查：

08 (一)被告癸○○係信詠公司之負責人，綜理車輛維護、保養及調
09 度等公司事務，並為系爭車輛之實際管理者；系爭車輛係66
10 年8月出廠，車齡已近40年，且系爭車輛於被告癸○○於94
11 年間買入時，已嚴重超載（限總重15公噸，經測量為20.16
12 公噸，超出原設計重量1/4），手煞車系統已移除而無法作
13 用，被告癸○○於買入系爭車輛時已知上開情況乙節，業經
14 被告癸○○於本院審理中供承在卷（見本院卷五第105頁，
15 本院卷七第13頁），並有信詠公司之公司基本資料（見偵卷
16 二第225頁）、車牌號碼000-00號工程車之公路監理電子開
17 門車籍資料、汽車車籍查詢表1份（見偵卷一第184頁、第
18 212頁）、系爭車輛過磅照片4張（見偵卷二第29至30頁、
19 第212頁）、系爭車輛手煞車支架及制動片已遭拆除之照片
20 （見偵卷二第190頁照片3-2）在卷可參，是上開事實，首
21 堪認定。

22 (二)被告寅○○係「真銓材料行」車輛維修人員，以維修車輛底
23 盤（含煞車及傳動系統）為其業務，系爭車輛引擎底盤之煞
24 車系統、傳動系統等相關維修作業均由其所施作。被告寅○○
25 於105年12月7日，至信詠公司上址停車場為系爭車輛更
26 換後差速器，因系爭車輛太老舊，已無原裝零件新品，故該
27 後差速器是向明發汽車材料有限公司之戊○○購買二手舊品
28 ，當時並未更換該車之後差速器連接中央傳動軸之減速驅動
29 齒輪固定螺帽上之插銷之部分零件等事實，業經被告寅○○
30 於偵查中供承在卷（見偵卷二第231至233頁），並有證人
31 戊○○於本院審理時之證述（見本院卷三第264頁），「真

01 銓材料行」維修手冊1份、名片1張（見偵卷一第27至41頁
02 、第186頁）、明發汽車材料有限公司105年12月7日送貨
03 單（見偵卷二第256頁）等在卷可參。又於106年4月25日
04 ，司機阮英貴向被告寅○○表示「車輛有點抖動」，被告寅
05 ○○復至信詠公司上址停車場為系爭車輛進行檢修，該次更
06 換系爭車輛之中央傳動軸等情，亦經被告寅○○於偵查中供
07 承在卷（見偵卷二第236頁），核與「真銓材料行」負責人
08 盧聰海於偵查中之證述相符（見偵卷三第5頁），是上開事
09 實亦堪認定。

10 (三)被告癸○○於106年7月18日晚間，委由其父陳木聯絡阮英
11 貴於翌（19）日上午駕駛系爭車輛至臺北市○○區○○路
12 ○○○巷○○號工地進行灌漿作業，阮英貴於106年7月19日7
13 時許，搭載水泥工江金水、陳心怡自信詠公司上址停車場出
14 發，經新北市○○區○○○道、臺北市○○區○○路、大業
15 路、泉源路、紗帽山至仰德大道往山下方方向行駛，嗣於106
16 年7月19日8時19分許，行至臺北市○○區○○○道○段與
17 新安路口時，失控朝對向車道衝擊，適何宗益（搭載配偶丁
18 ○○）駕駛之車牌號碼0000-00號自用小客車，自臺北市○
19 ○區○○路欲左轉臺北市○○區○○○道○段行駛，及均由
20 臺北市○○區○○○道往陽明山上山方向行駛而在仰德大道
21 3段與新安路口處停等紅燈之翁竟期騎乘之車牌號碼
22 000-000號普通重型機車、陳羿陵騎乘之車牌號碼000-000
23 號普通重型機車、林志朋（搭載友人乙○○）駕駛之車牌號
24 碼000-0000號自用小客車、辛○○騎乘之車牌號碼000-000
25 號普通重型機車、庚○○騎乘之車牌號碼000-000號普通重
26 型機車、丑○○駕駛之車牌號碼000-0000號自用小客車等人
27 ，不及閃避而遭受系爭車輛猛力衝撞，因撞擊力道過大，系
28 爭車輛駕駛阮英貴遭拋飛車外，造成其右側軀體、頭胸腹挫
29 傷致顱內出血，槌枷式骨折、肺、腎實質出血，氣管內存有
30 大量氣泡物，最後因創傷性休克導致呼吸衰竭死亡；翁竟期
31 則因重度多重鈍創出血死亡；何宗益經送醫後，仍因頭部鈍

01 創顱腦損傷死亡；陳昇陵經送醫後，仍因重度多重鈍創出血
02 死亡；另導致乙○○受有頸椎脊髓損傷合併四肢癱瘓之重傷
03 害、辛○○受有左小腿外傷性截肢經手術接回，右小腿複雜
04 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
05 完全受損之重傷害、庚○○受有左側臂神經叢損傷合併左上
06 肢癱瘓之重傷害；亦導致丁○○受有胸部鈍挫傷、頭部鈍挫
07 傷、兩側上肢鈍挫傷瘀血、右側下腹鈍挫傷瘀血之傷害、丑
08 ○○受有雙手多處外傷、雙膝多處外傷之傷害等情，為被告
09 癸○○、寅○○供承不諱，並有證人陳木、江金水、陳心怡
10 、證人即被害人（兼被害人何宗益家屬）丁○○、被害人何
11 宗益之家屬甲○○、被害人翁竟期之家屬丙○、被害人陳昇
12 陵之家屬壬○○、被害人阮英貴之家屬己○○、告訴人乙○
13 ○之姊葉李英、告訴人辛○○、告訴人庚○○、告訴人丑○
14 ○於警詢、偵查中之證述可佐（見偵卷一第5至15頁、第18
15 頁、第81至84頁、第182頁、第189至194頁，偵卷二第2
16 頁、第177至182頁，偵卷三第83至87頁、第201至205頁
17 ，偵卷四第21頁，偵卷五第26頁，偵卷六第25頁，偵卷七第
18 5至6頁、第8至15頁、第57至58頁），並有現場監視錄影
19 畫面翻拍照片30張、車牌號碼0000-00號車輛行車紀錄器畫
20 面翻拍照片4張（見偵卷一第42至55頁）、臺北市政府警察
21 局士林分局交通分隊道路交通事故當事人登記聯單6份、道
22 路交通事故現場圖、補充資料表各1份、道路交通事故談話
23 紀錄表22份、道路交通事故報告表(一)1份、道路交通事故報
24 告表(二)6份（見偵卷一第64至69頁、第74至80頁、第85至
25 109頁）、事故現場及車損照片85張（見偵卷一第117至
26 159頁）等、法務部法醫研究所106年8月28日法醫理字第
27 10600039270號函及檢附之106醫鑑字第1061102975號阮英
28 貴解剖報告書暨鑑定報告書、臺北市立聯合醫院106年9月
29 14日北市醫陽字第10630837000號函及檢附之阮英貴病歷資
30 料影本及病情說明表單各1份（見偵卷二第127頁至第132
31 頁反面、第161至167頁）、告訴人庚○○之臺北榮民總醫

院診斷證明書、振興醫療財團法人振興醫院診斷證明書及病歷資料各1份（見偵卷三第89頁至第93頁反面、偵卷七第19頁）、告訴人辛○○之臺北榮民總醫院診斷證明書、病歷資料暨手術紀錄各1份（見偵卷三第94頁至第135頁、偵卷七第17頁）、告訴人丁○○之臺北榮民總醫院診斷證明書、漢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證明書、臺安醫院診斷證明書、臺北榮民總醫院病歷資料各1份（見偵卷三第136至147頁）、告訴人乙○○之住院及轉院紀錄表、臺北榮民總醫院診斷證明書及病歷資料、衛生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、中華民國身心障礙證明影本各1份（見偵卷三第148頁至第192頁，偵卷七第16頁，偵卷八第5頁）、被害人翁竟期之士林地檢署106年7月19日相驗筆錄、相驗屍體證明書、檢驗報告書、臺北市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20頁、第22頁至第34頁反面）、被害人陳羿陵之士林地檢署106年7月19日相驗筆錄、相驗屍體證明書、臺北市政府警察局士林分局刑案現場勘察報告各1份（見偵卷五第25頁、第27頁至第40頁反面）、何宗益之士林地檢署106年7月19日相驗筆錄、相驗屍體證明書、檢驗報告書、臺北市政府警察局士林分局刑案現場勘察報告各1份（見偵卷六第24頁、第27頁至第39頁反面）、告訴人丑○○之臺北榮民總醫院診斷證明書、臺中榮民總醫院診斷證明書、三總北投分院附設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各1份（見偵卷七第62頁至第65頁）、106年10月17日士林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錄影畫面之勘驗筆錄（見偵卷二第180頁至第181頁）等在卷可稽，是上開事實，堪以認定。

(四)系爭車輛之煞車系統為複式倍力煞車系統，即高壓空氣輔助

液壓煞車系統（下稱液壓煞車），其作動原理是採用高壓空氣輔助方式，其控制為利用雙迴路制動門來控制高壓空氣倍力泵，來產生高壓煞車油，再輸送至各輪煞車分泵，進行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系統圖可參（見偵二卷第202頁、第205頁），先予敘明。系爭車輛失控撞擊上開被害人之原因為車輛行經下坡路段時，司機阮英貴欲以排檔（即切換成低速檔）引擎煞車、腳踩煞車及拉手煞車均無效果後，在發生碰撞前約1分鐘，阮英貴有要同車之江金水去車後拿排氣管旁的木頭來協助阻擋，江金水因此跳車欲拿取木頭等情，有證人江金水、陳心怡於警詢及偵查中之證述可參（見偵卷一第11至12頁、第14頁、第189頁、第192至193頁，偵卷二第179頁），並有監視器錄影畫面翻拍照片可佐（見偵卷一第42至47頁），足見系爭車輛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速效能，始失控而發生一連串之撞擊。

(五) 至於為何系爭車輛之引擎煞車、液壓煞車均無法發生效能？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業公會鑑定結果大致如下：「系爭車輛之傳動系統為前置引擎後輪傳動型（Front Engine Rear Drive，簡稱F.R型），車輛係將引擎安裝於車樑的前方，因此動力經由手排離合器、手排變速箱、中央傳動軸、差速器（最終傳動總成）、後軸、後車輪，來進行動力傳遞之路徑；一般大型車輛於下坡路段行駛時，為降低煞車的使用次數（即可減少煞車來令片與煞車鼓接觸次數），而減緩產生高溫之機會，確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（亦稱引擎煞車），採取低速檔位進行安全駕駛之操作，並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路段，防範意外發生」、「系爭車輛於鑑定時發現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，導致系爭車輛於下坡路段無法正常進行引擎煞車之操作，致使

01 下坡速度極為快速（無法降低速度之情形）。」，有台灣區
02 汽車修理工業同業公會鑑定報告書可參（見偵卷二第201頁
03 ），系爭車輛中央傳動軸後端掉落之情形，並有案發當天未
04 經移動車輛前之案發現場照片2張可參（見偵卷九第80頁）
05 ，再觀諸上開鑑定報告提及：「系爭車輛鑑定時進行高壓空
06 氣壓力測試，採取單一次踩踏煞車踏板觀察氣壓儲存之壓力
07 變化情形，測試中發現單一次作動時，約耗用 $1.5\text{kg}/\text{cm}^2$ 的
08 空氣壓力；一般車輛的標準氣壓值約為 $8\sim 9\text{kg}/\text{cm}^2$ ，因此系
09 爭車輛高壓空氣之消耗情形，僅能操作約5~6次，但氣壓越
10 低時，煞車效能會越差，惟事故發生當時引擎及空氣壓縮機
11 的運轉情形無法得知，故產生之空氣壓力之效能無法驗證」
12 （見偵卷二第202頁），及鑑定人子○○於本院審理中證稱
13 ：系爭車輛之液壓系統是正常的，鑑定時有做過煞車油測試
14 、液面高度及其作用特性、耐溫性都可以達到標準等語（見
15 本院卷三第318頁），並有上開鑑定報告所附照片編號16至
16 20可參（見偵二卷第196至198頁），並證稱：鑑定時我們
17 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
18 正常標準，每踩、放一次煞車的話，會耗用大概1至1.1公
19 斤的空氣壓縮壓力，但是我們測試踩放煞車時，一次下來大
20 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
21 是在8至9公斤，若低於3公斤以下的話，車輛的煞車力是
22 無法形成的，所以等同於車輛只有在9公斤至3公斤，或8
23 公斤至3公斤左右的空氣壓力可以提供煞車，這樣類推（應
24 是計算之意）一下，大概只能踩4次煞車（見本院卷三第
25 325頁），足見系爭車輛係因差速器之減速驅動齒輪固定螺
26 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
27 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
28 仰德大道數公里而至事故地點，一路行駛均屬下坡路段，勢
29 必時時頻繁點放踩踏煞車，此為公眾周知之經驗事實，致使
30 徒以液壓煞車系統煞車，在下坡路段，當腳踩煞車消耗空氣
31 壓力4次後，因已無足夠之空氣壓力提供煞車，故無法達到

減速之作用。

(六)又上開鑑定報告認：「系爭車輛之中央傳動軸—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。」乙節（見偵二卷第201頁），並經鑑定人子○○於偵查中證稱：因為中央傳動軸本身具有伸縮之功能，也就是有滑動接頭，可以吸收震動及拉伸，因此撞擊應該會由滑動接頭端吸收震動，所以假如真的有造成極大的破壞，滑動接頭端一定會先斷裂，但本件滑動接頭端沒有問題；又發生事故路段之前路面留有明顯之刮地痕，且連續、規律，因此再比對傳動軸表面金屬磨痕，應可判定此刮地痕是傳動軸斷裂所造成；再者，系爭車輛撞擊處在前車頭，車身大樑並未有明顯凹損或破損的情形，故因為撞擊將傳動軸拉斷之情形應不會發生等語綦詳（見偵卷三第46頁），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（見偵卷二第191頁），及檢察官勘驗事故現場附近路面刮痕之Google地圖1張及照片12張（見偵卷二第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。

(七)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（見偵卷二第189頁），此亦為被告2人所不爭執。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寅

○○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？抑或係於被告寅○○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），再參以鑑定人子○○於本院審理中證稱：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（見本院卷三第319頁），是上節堪以認定。

2. 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（見本院卷五第137頁），是系爭車輛之減速驅動齒輪插銷貫穿處於交通事故發生後僅留有一斷裂之插銷，固定於螺帽門字形凹槽之活動端兩端已不存在，故無一有效貫穿固定螺帽之插銷，但並非無插銷，此亦與上開鑑定報告認定：「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」（見偵卷二第201頁）等情相符，是起訴書所指「已無插銷」等語，應係指「已無有效貫穿固定螺帽之插銷」，故被告寅○○之辯護人指稱

起訴書先是認「插銷業已斷裂」，後又認「已無插銷」，前後矛盾乙節，容有誤會，先予敘明。

3. 若被告寅○○於更換後差速器時，插銷係有效貫穿螺帽達固定之功能，系爭車輛係於使用過程中因其他原因導致插銷活動端斷裂始致螺帽脫落，依上開插銷與螺帽之固定原理可知，插銷之活動端係與螺帽門字形凹槽緊密貼合，活動端因外力作用而斷裂時，不論是扭斷或拔斷，勢必於凹槽造成金屬擦痕，惟觀之本案螺帽之6個門字形凹槽，均無明顯金屬擦痕，有螺帽照片及放大後之照片可參（見本院卷三第13至37頁，本院卷四第29至31頁、第35至39頁，偵卷三第57至62頁）；並參諸鑑定人子○○於偵查中證稱：我們選用了與系爭車輛同類型之防滑螺帽（插銷型），我進行破壞實驗，使用外力將其插銷扭斷，之後將該螺帽進行放大檢視，結果發現螺帽上面會呈現明顯之金屬破壞痕跡；系爭車輛之螺帽並無發現明顯的金屬破壞之銳利面，所以我們才認為並非車禍時直接扭斷等語（見偵卷三第52至53頁），並提出其實驗之螺帽門字形凹槽放大照片及殘留於插銷貫穿處之斷裂插銷照片各1張（見偵卷三第55至56頁）及勘驗影片光碟1片佐證，於本院審理中證稱：鑑定報告認為插銷一開始沒有固定在固定螺帽上，依據是城堡型螺帽，又稱寶蓋型螺帽，城堡型螺帽有鋸齒狀，若插銷是貫穿而過，在使用時，插銷是因為大量的或大力的扭力把它扭斷時，城堡型螺帽有鋸齒狀，中間有插銷貫穿過去，若是在貫穿過去之後有固定好，它在鬆動或有脫落時，破壞了螺帽的固定端，會有所謂金屬破壞痕跡，即城堡型螺帽的上緣處固定端的地方會有金屬破壞痕跡，但是我們去做電子顯微鏡的放大檢驗時，發現該處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全防護功能等語（見本院卷四第341頁）。被告寅○○之辯護人雖稱固定螺帽門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，

並經本院審理時提示予販賣後差速器（含上開固定螺帽）之證人戊○○檢視後，經證人戊○○確認為舊品無訛，有證人戊○○於本院審理中之證述可參（見本院卷三第303頁），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，應顯而易見，惟由上開照片觀之，並未見有何明顯擦痕或磨損痕跡，是辯護人上開所指，與事證不符，不足採信。

4. 被告寅○○之辯護人復質疑鑑定人子○○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，然觀諸中央傳動軸與後差速器之相關位置照片（見偵卷三第49頁），並參以鑑定人子○○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，而鑑定人子○○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，已如前述，實驗如非以旋轉螺帽之方式讓插銷遭扭斷，實難想像鑑定人要以何種外力造成插銷斷裂，被告寅○○之辯護人亦未具體說明尚有何方式可以模擬，況鑑定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

01 固定螺帽上插銷係有效貫穿螺帽，在扭轉的時候會在螺帽
02 凹槽內產生磨痕、絞斷、切斷的痕跡；若是拉斷的話，在
03 螺帽凹槽底部也會產生撞擊的痕跡，但要產生撞擊的痕跡
04 前，傳動軸應該會先產生異常，因破壞力會在傳動軸出現
05 ，非在差速器出現，在差速器出現破壞力的話，應是扭轉
06 （即扭力）所造成，導致插銷斷在裡面乙節，有鑑定人子
07 ○○於本院審理中之證述可參（見本院卷三第324至325
08 頁），而系爭車輛之中央傳動軸滑動接頭端未遭破壞，非
09 因撞擊導致傳動軸掉落，已如前(六)所述，是本件可排除是
10 因撞擊的力量將插銷拉斷或拔斷，是鑑定人子○○以旋轉
11 螺帽之方式扭斷插銷，亦即以扭力之方式破壞插銷，已足
12 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
13 銷如遭外力破壞而斷裂，會在螺帽留下如何之痕跡，是被
14 告寅○○辯護人質疑鑑定人子○○上開實驗方式並非本案
15 之實際狀況云云，容有誤會。

- 16 5.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
17 因而斷裂，經鑑定人子○○於偵查中證稱：（問：脫落有
18 沒有可能是維修保養時都正常，但行駛在半路時不知道什
19 麼原因震動掉落？）以剛剛示範過的插銷，脫落的狀況等
20 於是零，除非是破壞或極大的扭力才可能會導致脫落；（
21 問：插銷有沒有可能因為金屬疲勞的關係自然斷裂？）不
22 可能。標準插銷的材質要在震動時震裂之機率幾乎為零，
23 除非使用非制式或其他替代品等語（見偵卷二第244至
24 245頁）；又鑑定人子○○於本院審理中證稱：（問：一
25 般車輛正常行駛時，若因地面路況不好、泥濘或震動，有
26 可能導致插銷斷裂嗎？）很難，螺帽與插銷穿置過去時，
27 這個距離很短，如此要產生應力要很大，才能把它扭斷，
28 如果此處要扭斷時，就應該會造成此處有很明顯或很嚴重
29 的凹損破壞痕跡（見本院卷四第342頁），可知插銷要在
30 使用過程中斷裂之原因除了極大的外在作用力外，其他原
31 因發生的可能性均微乎其微。

01 6.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
02 異常、磨損，致螺帽鬆脫而無法跟著傳動軸旋轉，遭螺牙
03 卡住，但因外力一直前後對螺帽作用，作用力超過金屬的
04 極限時，致插銷遭拔出斷裂？系爭車輛後差速器減速驅動
05 齒輪之固定螺帽之固定螺牙處雖有明顯之磨損（崩牙）情
06 形，有上開鑑定報告之螺帽照片及螺牙顯微影像照片可參
07 （見偵卷二第194至195頁），惟螺牙仍呈鋸齒狀，牙峰
08 及牙谷間尚有相當之深度，螺牙至少還有3分之2的長度
09 ，沒有發生完全被拉斷的情形，仍能與螺帽咬合固定，如
10 前後之作用力大到將螺牙整個耗損成平整狀態，始有可能
11 發生將插銷拉斷之情形乙節，經鑑定人子○○於本院審理
12 中證述明確（見本院卷四第356至357頁），是因螺帽之
13 螺牙嚴重磨損導致插銷遭拔出斷裂之情形，在本案亦排除
14 其發生之可能。

15 7.又證人戊○○雖於本院審理中證稱：我出售給被告寅○○
16 之差速器上有插銷，插銷有固定在螺帽上面，根據經驗法
17 則，若我或被告寅○○沒有將插銷裝上，差速器是連接傳
18 動軸，傳動軸在車子行駛中，若無插銷，通常於1週至10
19 日內會發生傳動軸鬆動、抖動之情況，但系爭車輛並無此
20 情形，故我確定系爭車輛之後差速器一定有插銷；若差速
21 器轉向接頭沒有插銷，就會發生傳動軸抖動、異聲，司機
22 立刻就會感覺到，不可能到5、6個月，甚至是7個月才
23 發生等語（見本院卷三第265頁、第272頁），惟證人戊
24 ○○證稱：「（問：縱使沒有插銷，或有插銷卻斷掉，此
25 情形下仍不會立刻發生傳動軸掉下之事，是因為本來就有
26 螺帽所在該處）對。（問：只是那個時間長或短，有時候
27 螺帽鎖得緊、咬得死，若無插銷，可能撐的時間更長，若
28 螺帽鎖得較鬆，可能一下子或約1週就掉下來）對。」等
29 語（見本院卷三第274頁），可見依證人戊○○之證述，
30 在無插銷之情況下，螺帽若鎖得緊，螺帽脫落致傳動軸掉
31 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。又證人戊○○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（見本院卷三第282至283頁），益見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，均未可知，是上開結論是否能適用於系爭車輛，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（見偵卷二第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，益見證人戊○○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。

8. 綜上可知，系爭車輛後差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力破壞而斷裂，業如前述，亦無其他可能於更換後之使用過程中斷裂，是被告寅○○於105年12月7日更換後差速器時，減速驅動齒輪固定螺帽上插銷之活動端業已斷裂，應堪認定。

（八）次應探究者係被告寅○○更換後差速器之注意義務是否只要

01 確認外觀完證無缺，裝好4顆螺絲就好？不需要確認後差速
02 器之插銷是否有效貫穿螺帽？經查：

- 03 1. 由系爭車輛之後差速器之照片觀之（見偵卷二第258頁）
04 ，後差速器上之減速驅動齒輪之固定螺帽及其上之插銷於
05 更換後差速器時是不需要拆解後差速器，即可直接由外觀
06 確認有無有效貫穿達固定之功能，此情並經被告寅○○於
07 偵查中坦認在卷（見偵卷三第44頁）。且由鑑定人子○○
08 於偵查中證稱：更換後差速器、中央傳動軸的過程，一般
09 我們接受訓練過的人員都會去看看有沒有插上插銷，因為
10 此與安全有關，這也是更換必須走過的步驟，假如這個插
11 銷沒有插緊，會跟整個動力傳遞有直接之影響，諸如下坡
12 路段須以低速檔行駛，不得排於空檔，因此如螺帽脫落後
13 ，動力無法傳動至驅動輪，並形成空檔之情形，就無法達
14 到引擎煞車之功效；減速齒輪有沒有插上插銷，在更換後
15 差速器時是必須注意的義務等語（見偵卷三第45頁），及
16 證人戊○○於本院審理中證稱：我賣差速器給修理工廠，
17 會建議修理工廠一定要注意插銷等語（見本院卷三第279
18 頁），均可知更換後差速器，注意插銷是否有效貫穿固定
19 螺帽是維修人員之基本注意義務。被告寅○○領有乙級汽
20 車修護技工執照，有上開執照影本附卷可參（見本院卷七
21 第99至101頁），自當知悉上開注意義務，又被告寅○○
22 於偵查中供稱：更換傳動軸時，我們會檢查插銷和螺帽；
23 更換差速器時只能透過外觀看插銷有沒有插，我有看到插
24 銷有插等語（見偵卷二第234頁、第236頁），足見被告
25 寅○○亦知悉於更換後差速器時須檢查其上之減速驅動齒
26 輪固定螺帽之插銷是否有插好，甚至於更換傳動軸時，亦
27 會再檢查一次，是被告寅○○應知悉其有上開注意義務。
- 28 2. 被告寅○○於本院審理中供稱：我於105年12月7日是到
29 信詠公司停車場幫系爭車輛更換後差速器等語（見本院卷
30 一第206頁），於偵查中供稱：更換後差速器之過程是先
31 把洩油螺絲洩掉，讓油流到廢油桶，再把車芯拆掉抽出來

，再拆傳動軸螺絲，把傳動軸卸下，再拆後差速器螺絲，然後讓後差速器掉下來，再將中古的後差速器（非新品，是整理過的）裝上去，然後再組裝回去等語（見偵卷二第233至234頁），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以輔助，所需者係維修者對於拆解過程步驟之了解，即在拆解、裝修過程中確認各零件是否完好、就定位（尚非要求維修者須將後差速器拆解，僅係由外觀確認），惟絕非僅係被告寅○○辯護人所稱：其責任僅在裝上4顆螺絲而已，若更換差速器工作之內容及注意義務如此單純，似可由司機擔任此工作，而不需透過有乙級汽車修護技工者為之。再者，被告寅○○自承其更換之後差速器非新品，是整理過的等語，業如前述，證人戊○○亦於本院審理中證稱：上開差速器沒有原裝的新品，因為系爭車輛太老舊，我們沒有辦法找到原裝新品，故我們都是用代用品，即我們重新組合過的等語（見本院卷三第264頁），證人戊○○雖於本院審理中證稱：我賣給被告寅○○的後差速器之主軸、螺牙上面的插銷及插銷實體本身，都是給新的；插銷1條僅新臺幣（下同）5至10元，這個東西很便宜，沒有人會去撿舊品等語（見本院卷三第293至294頁），惟於本院當庭提示系爭車輛後差速器固定螺帽供其檢視時，證人戊○○則證稱：該螺帽應該是舊品，如果螺帽沒有損壞的話，我們可能用舊的，大部分我們盡量用新的等語（見本院卷三第303頁），再核以鑑定人子○○於本院審理中證稱：系爭車輛之後差速器固定螺帽及插銷皆為舊品；此款固定螺帽依常態新品成本為100多元；插銷之新品成本價值因為零件等級會差很多，但插銷的成本一定高於固定螺帽，因為此零件的長度近20公分，一般金屬材料計算的話，已高過螺帽的價值，且裡面還有很多的瓷，而且是白線型的齒輪，所以製造成本更高等語（見本院卷四第344至346頁），姑不論證人戊○○與鑑定人子○○對於插銷、固定螺帽價格認知之差異性，可

見插銷之成本應係高於固定螺帽，證人戊○○連螺帽都未能提供新品，其是否提供新品插銷，實有可疑；況由螺帽外觀觀之，可一眼即知非新品，被告寅○○於更換差速器時亦知悉該零件非新品，於檢查外觀時亦能清楚看到固定螺帽為舊品，自當有其本於維修、保養人員之注意義務，至少能由外觀上確認插銷是否有效貫穿固定螺帽，以確認該中古之後差速器是否堪用，此絕非苛責被告寅○○需對於零件內部是否有瑕疵負責，而是其更換零件之基本義務，是被告寅○○辯護人為被告寅○○所作上開辯詞，不足採認。

(九)被告寅○○在為系爭車輛更換後差速器5個多月後之106年4月25日，因司機反應車子會抖動，故又更換中央傳動軸；當時被告寅○○沒有去檢查減速驅動齒輪固定螺帽乙節，業經被告寅○○供承無訛（見偵卷二第237頁），而參諸鑑定人子○○於偵查中證稱：車子抖動的狀況與減速驅動齒輪固定螺帽快脫落的狀況有關，因為中央傳動軸連接差速器，假如固定螺帽有鬆動，中央傳動軸會出現撓性（含差速器內的驅動齒輪、盆型齒輪之間間隙）過大產生之震動等語，足認被告寅○○於106年4月25日當司機反應車子會抖動乙事，為系爭車輛更換傳動軸時，依前(八)1.被告寅○○及鑑定人子○○所述，亦有檢查後差速器減速驅動齒輪固定螺帽上之插銷是否有效貫穿、固定於螺帽上之義務，又疏未注意車子會抖動係因差速器固定螺帽鬆動致中央傳動軸出現撓性而產生震動，而未一併就插銷施作檢查，終致螺帽脫落、中央傳動軸掉落之結果發生，應堪認定。

(十)至證人戊○○雖證稱：車子超載超過25%時，對於差速器及傳動軸連結會產生過重負荷，此情形長時間會造成差速器與其連結斷裂；車輛如常常超載，比較容易造成差速器及傳動軸之損壞，此有絕對關聯的關係等語（見本院卷三第271頁），惟系爭車輛連結差速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寅○○更換後差速器時即已斷裂，

01 非於其後使用系爭車輛之過程中始斷裂，業如前述，故系爭
02 車輛超重非造成減速驅動齒輪固定螺帽鬆脫致後差速器與中
03 央傳動軸連結斷裂之原因，至為明確，併予敘明。

04 (四)再應探究者，系爭車輛如有手煞車，是否可以在中央傳動軸
05 掉落致引擎煞車無效、液壓煞車用盡後，減緩速度，避免車
06 輛失控發生撞擊致本件被害人傷亡結果之發生？查鑑定人子
07 ○○於偵查中證稱：目前法規規定手煞車之煞車力需達車重
08 16%，因此如於緊急狀態下，仍有減速之功能等語（見偵卷
09 三第45頁），於本院審理中證稱：手煞車只有減速功能，而
10 不是煞停功能等語（見本院卷三第322頁），及證人戊○○
11 於本院審理中證稱：若行駛中的車子已經停不下來，手煞車
12 是有幫助，手煞車的幫助很小，手煞車是車子停止之後的固
13 定而已；手煞車還是可以達到減速的效果等語（見本院卷三
14 第308頁、第310頁），足見手煞車固無法讓車輛完全停止
15 ，惟仍可達減速之效果。至系爭車輛行駛中拉手煞車是否會
16 導致車輛方向操縱失控致偏擺之危險？證人戊○○於本院審
17 理中雖證稱：如行駛中拉手煞車，方向操控會不穩，很危險
18 等語（見本院卷三第309頁），惟參以證人子○○於本院審
19 理中證稱：系爭車輛的手煞車配置在傳動軸旁邊，且是在傳
20 動軸前端即接近變速箱後端處，方才證人戊○○證述小型車
21 的手煞車是配置在後輪輪煞，不能在行駛過程貿然拉手煞車
22 ，會造成偏擺的危險性，但是大型車於緊急狀況，手煞車部
23 分是在鎖緊傳動軸的前端，等於變速箱後端，拉起來可以達
24 到一點點的減速功能；系爭車輛的設置與功能如果還在的話
25 ，拉手煞車致無法控制方向影響行車安全之機率比較低，因
26 為車速狀況不同及山區彎路狀況不同，且系爭車輛手煞車裝
27 設位置是傳動軸前端，非設置在輪子，與方向變化之影響較
28 小等語（見本院卷三第321至322頁），足見系爭車輛之手
29 煞車配置位置不同於一般小型車，如於行駛過程中拉手煞車
30 ，導致方向失控之機率甚低。再者，證人即搭乘系爭車輛之
31 江金水於警詢中證稱：在離案發地點前約1分鐘之路程，阮

英貴突然對我們喊「沒煞車」，並要我去車後拿放置在排氣管旁的木頭來協助阻擋，我就開門跳車準備去拿木頭；我是一右腳韌帶、右手挫擦傷、額頭及腹部挫擦傷等語（見偵卷一第11至12頁），及證人即同在系爭車輛之陳心怡於偵查中證稱：司機是在離車禍發生前1、2分鐘說沒煞車等語（見偵卷一第192頁），可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無法發生效用之情況下，約至少行駛了1分鐘，在此期間證人江金水跳車，再參以系爭車輛行經路線圖（見偵卷一第210頁），可知證人江金水在車禍事故位置發生前至少400多公尺前跳車，且由證人江金水跳車後所受傷勢輕微可知，當時車速應不至太快，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，有手煞車輔助的話，應能達相當之減速效果，且無方向失控偏擺之虞。

(四)系爭車輛是否因中央傳動軸掉落而導致縱有手煞車，手煞車亦無法發揮減速效果？由鑑定人子○○證稱：中央傳動軸掉落後，如有手煞車還是可以作用，但是作用會有一點產生干涉的問題，亦即中央傳動軸本來是略平行於地面上，若後端掉落，中央傳動軸會產生傾斜的角度，手煞車鉗夾時會變成有點卡制的情形，而無法正常運作，但並非完全無效；如果傳動軸只是鬆脫，未完全掉落前，手煞車還有作用等語（見本院卷四第337至338頁、第366頁），固然可知在中央傳動軸掉落後，會導致手煞車無法正常運作、效能減低。然由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（見偵卷二第180頁）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。從而，可知系爭車輛之引擎煞車及液壓煞車是在中央傳動軸掉落前即已失效，如斯時有手煞車，因中央傳動軸

01 尚未掉落，手煞車之功能仍可以正常作用，達到減速效果，
02 對於避免之後車輛失控、撞擊之發生自有明顯之幫助。

03 (四)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
04 系統無法發揮完整效用？鑑定人子○○於本院審理中證稱：
05 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
06 都有一定的影響，煞車力的測試標準是以當車的車重，再乘
07 以它的百分比，法規都有規定，而載重車是以前軸50%、後
08 軸50%，手煞車的煞車力要達到車重之16%，但是是以車重
09 ，車重等於本身的空車重加載重，因為系爭車輛乘載的重量
10 已經把很多東西放置在上面，在檢驗時發現它有超重25%左
11 右；煞車的作用跟踩煞車的次數無關，而是與煞車力有關，
12 我每踩一次煞車，要產生的煞車力，把我的車輛下衝或行駛
13 的慣性抵銷，可能要多踩幾次，才能把超載的情況下所產生
14 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
15 1公斤的空氣壓力，已經提升變成1.5公斤時，車輛踩煞車
16 的次數會變得比較低。原本9公斤的情況下，低於3公斤不
17 作用，它有踩6次煞車的機會，但是這次煞車的話，他一次
18 踩煞車會耗用到1.5公斤的話，只能踩4次，正常是踩6次
19 ，這次只能踩4次，減少2次，減少2次所造成減速、煞停
20 的情形是完全不夠的等語（見本院卷三第324至325頁），
21 再觀諸上開鑑定報告亦指出：本車於事故時屬超載之情形（
22 限總重15公噸，經測量20.16公噸，超出原設計重量1/4）
23 ，將是嚴重影響全車煞車系統作用不良的主要原因；本件車
24 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
25 速度而變快（見偵卷二第202頁），是可知系爭車輛因超重
26 達1/4，依重力加速度之物理原則，在事故發生之下坡路段
27 ，顯然會更難達減速、煞停之效果，造成每次踩煞車需要消
28 耗更多的空氣壓力才能達到相同的煞車效果，導致可以踩煞
29 車的次數變少，空氣壓力即已耗盡，無法達到相當的減速、
30 煞停效果，應堪認定。

31 (四)被告癸○○之辯護人為被告癸○○辯稱：系爭車輛中央傳動

軸異常掉落致被告癸○○之過失行為與本件結果之因果關係
已告中斷云云。惟按刑法上之過失，其過失行為與結果間，
在客觀上有相當因果關係始得成立，所謂相當因果關係，係
指依經驗法則，綜合行為當時所存在之一切事實，為客觀之
事後審查，認為在一般情形下，有此環境、有此行為之同一
條件，均可發生同一之結果者，則該條件即為發生結果之相
當條件，行為與結果即有相當之因果關係。反之，若在一般
情形下，有此同一條件存在，而依客觀之審查，認為不必皆
發生此結果者，則該條件與結果不相當，不過為偶然之事實
而已，其行為與結果間即無相當因果關係（最高法院76年台
上字第192號判例意旨參照）。行為人行為與結果之發生有
無相當因果關係，應就行為當時所存在之一切事實為客觀之
事後審查，此即所謂「相當因果關係理論」。但因果關係之
「相當」與否，概念含糊，在判斷上不免流於主觀，而有因
人而異之疑慮，乃有引進「客觀歸責理論」之學說者，期使
因果關係之認定與歸責之判斷，更為細緻精確。至於因果關
係是否因第三人行為之介入而中斷，就採「相當因果關係說
」者而言，其行為既經評價為結果發生之相當原因，則不論
有無他事實介入，對該因果關係皆不生影響；而就主「客觀
歸責理論」者以觀，必也該第三人創造並單獨實現一個足以
導致結果發生之獨立危險，始足以中斷最初行為人與結果間
之因果關係。易言之，結果之發生如出於偶然，固不能將結
果歸咎於危險行為，但行為與結果間如未產生重大因果偏離
，結果之發生與最初行為人之行為仍具「常態關連性」時，
最初行為人自應負責（最高法院102年度台上字第310號判
決意旨參照）。又行為人雖然製造了法所不容許的風險，但
實際上所發生的結果，倘屬不可避免，仍應認其並未實現該
不法風險，客觀上不能加以歸責，無以過失犯罪責相繩餘地
（最高法院105年度台上字第182號判決意旨參照）。反面
言之，行為人之行為製造一個法律所不容許之風險，而該風
險在具體歷程中實現，導致構成要件結果之發生，且該結果

01 係落於避免風險之規範保護範圍內，行為與結果間復未產生
02 重大因果偏離，結果之發生與最初行為人之行為仍具常態關
03 連性，該結果即可歸責於行為人。本案系爭車輛超重之程度
04 已導致煞車系統作用不良之結果，已如前述，系爭車輛雖因
05 中央傳動軸雖掉落導致引擎煞車失效，惟如系爭車輛未超重
06 ，其液壓煞車系統之煞車力能更有效之發揮，勢有較佳之減
07 速效果，重力加速度之作用亦較小，縱使系爭車輛不能完全
08 煞停，其速度如趨緩，亦有助於被害人閃躲或降低撞擊之嚴
09 重性，故系爭車輛超重達1/4已製造法所不容許之風險（即
10 液壓煞車系統作用不良），且此風險確實亦導致系爭車輛無
11 法減速致撞擊被害人車輛，造成被害人死傷，此行為與結
12 果未發生重大因果偏離，且該死亡結果係落於避免風險之規
13 範保護範圍內，故系爭車輛超重與本件交通事故造成被害人
14 之死傷結果之發生顯有相當因果關係，該結果自可歸責於被
15 告癸○○，揆諸上開判決意旨，此因果關係不因尚有被告寅
16 ○○有未注意後差速器減速驅動齒輪固定螺帽上之插銷係斷
17 裂未能有效固定之疏失之介入而生影響。

18 (五)被告癸○○之辯護人又辯稱司機阮英貴發現車輛故障卻仍執
19 意行駛乙事，導致被告癸○○需為反常之因果歷程負責云云
20 。惟：

21 1.查被告寅○○雖供稱：案發當天7點多將近8點的時候，
22 阮英貴有打電話給我，他有說車子怪怪的，我問說需不需
23 要我上去幫你檢查等語（見偵卷三第43頁），可見阮英貴
24 於事故發生前有察覺系爭車輛行駛時有異狀，固堪認定，
25 惟被告寅○○當時亦未做出停駛之建議，是此異狀是否能
26 讓司機認知到車輛之行駛安全有疑慮，而需停放路邊等待
27 維修，尚難認定。再由證人江金水於警詢中證稱：系爭車
28 輛於案發當天行駛時開始的時候都正常，直到距案發地點
29 前約1分鐘之路程時，阮英貴才喊沒煞車等語（見偵卷一
30 第12頁），於偵查中證稱：前面的時候煞車都沒有問題，
31 到案發前我聽到「沒煞車」才知道有問題等語（見偵卷二

第181頁)；及證人陳心怡於偵查中證稱：案發前我們有買飲料暫停在路邊，後來有緩慢前行，此時煞車都沒有問題；案發前的開車過程中，沒有發現車輛有什麼問題等語（見偵卷二第181頁），足見事故發生前系爭車輛應無明顯重大之異狀讓阮英貴足以意識到須將車輛停放路邊等待維修始能上路，否則阮英貴及同車之江金水、陳心怡理應不會冒麼自己之生命危險貿然開車上路，是難認阮英貴駕駛系爭車輛上路製造了法所不容許之風險，而需為本交通事故負責。

2. 所謂之「反常的因果歷程」理論，即結果之發生必須是行為人所製造之不容許風險所引起外，該結果與危險行為間，必須具有常態關聯性，行為人之行為始具客觀可歸責性。換言之，雖然結果與行為人之行為間具備（條件）因果關係，惟該結果如係基於反常的因果歷程而發生，亦即基於一般生活經驗所無法預料的方式而發生，則可判斷結果之發生非先前行為人製造之風險所實現，此種「反常因果歷程」（不尋常的結果現象）即阻斷客觀歸責，行為人不必對於該結果負責。被告癸○○於本院供承：系爭車輛於購入時，空車即已重達20餘公噸，驗車時已無手煞車等語（見本院卷七第175至176頁），顯然被告癸○○於購入系爭車輛時即已知悉存有上述之瑕疵，且已歷經多年甚明，被告癸○○為信詠公司之負責人，且為系爭車輛之實際管理者，自難對系爭車輛之重大瑕疵視而未見，謊為不知，其容任無手煞車、嚴重超重之系爭車輛行駛於路上，而導致本件交通事故之發生，兩者間具有相當因果關係，並非基於反常的因果歷程而發生，已如前述，是被告癸○○之辯護人上開所辯，不足採認。

(六) 綜上，被告癸○○讓嚴重超載、無手煞車之系爭車輛上路之疏失，被告寅○○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，因而致被害人何宗益、翁竟期、陳羿陵、阮英貴等4人死亡，告訴人乙○○、辛○○、庚○○受有重傷害，告訴人丁○○、丑○○受有普通傷害，被告癸○○、寅○○之過失行為與被害人上開受死亡、受傷結果間，具相當因果關係，至為明確，被告2人自應對於上開被害人之死亡、受傷結果負過失責任。綜上，本案事證明確，被告癸○○、寅○○過失致死犯行堪予認定，應依法論科。

二、論罪科刑：

(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。查被告2人行為後，刑法第276條業於108年5月29日修正公布，於000年0月00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3千元以下罰金。」而修正後刑法第276條則規定：「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。」是刑法第276條修正後，對行為人所犯過失致人於死行為，不論從事業務與否，均論以過失致死罪，而修正前刑法第276條第2項之規定，並無主刑得選科罰金刑之種類，僅得併科罰金刑，相較於修正後刑法第276條規定，尚有選科罰金刑之主刑種類，新舊法比較後，應以修正後規定對被告較為有利，依刑法第2條第1項但書規定，就被告2人所犯過失致人於死罪部分，應適用修正後即現行刑法第276條規定論處。至被告2人所犯業務過失傷害罪、業務過失致重傷罪部分，其等行為後，刑法第284條亦於108年5月29日修正公布，並自同年月31日生效施行，修正前原條文第2項前段、後段分別規定為「處一年以下有期徒刑、拘役或一千元以下罰金」、「處三年以下有期徒刑、拘役或二千元以下罰金」，修正後則刪除從事業

01 務與否之別，且將過失傷害罪、過失致重傷罪刑度分別提高
02 為「處一年以下有期徒刑、拘役或十萬元以下罰金」、「處
03 三年以下有期徒刑、拘役或三十萬元以下罰金」，是修正後
04 之規定顯然較為不利，依刑法第2條第1項前段規定，被告
05 2人所犯業務過失傷害罪、致重傷罪部分，均應適用行為時
06 之法律即108年5月29日修正前刑法第284條第2項規定論
07 處。

08 (二)被告癸○○為信詠公司負責人，以綜理車輛維護、保養及調
09 度等公司事務為業；被告寅○○係車輛維修人員，以維修車
10 輛為業，均為從事業務之人。是核被告2人對被害人何宗益
11 、翁竟期、陳羿陵、阮英貴等4人所為，均係犯現行刑法第
12 276條過失致人於死罪；其等對告訴人丁○○、辛○○所為
13 ，分別係犯108年5月29日修正前刑法第284條第2項前段
14 業務過失傷害罪、同條項後段業務過失致重傷害罪；被告寅
15 ○○對告訴人丑○○所為，係犯108年5月29日修正前刑法
16 第284條第2項前段業務過失傷害罪，對告訴人乙○○、庚
17 ○○所為，係犯同條項後段業務過失致重傷害罪（告訴人丑
18 ○○、乙○○、庚○○業對被告癸○○撤回告訴，詳後述）
19 。被告癸○○、寅○○以一過失行為對被害人何宗益、翁竟
20 期、陳羿陵、阮英貴等4人犯4個過失致死罪，被告癸○○
21 對告訴人辛○○犯1個業務過失致重傷罪、對告訴人丁○○
22 犯1個業務過失傷害罪，被告寅○○對告訴人辛○○、乙○
23 ○、庚○○犯3個業務過失致重傷罪、對告訴人丁○○、丑
24 ○○犯2個業務過失傷害罪，均為一行為侵害數法益觸犯數
25 罪名之想像競合犯，均應依刑法第55條規定，從一重之過失
26 致死罪處斷。

27 (三)爰以行為人之責任為基礎，審酌被告寅○○為專業之車輛維
28 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
29 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
30 ，造成中央傳動軸掉落，致引擎煞車失效、液壓煞車無法發
31 生效能，為肇致本案事故發生之主要、直接原因，被告癸○

○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，亦應同負過失之責，其等均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人死亡及告訴人辛○○、庚○○、乙○○受有如事實欄所載重大難治之傷害等無可回復之結果，及告訴人丁○○、丑○○受有普通傷害（告訴人庚○○於偵查中、告訴人乙○○、丑○○於本院審理中業已撤回對被告癸○○之告訴，此部分如後述，故就告訴人庚○○、乙○○、丑○○部分，僅被告寅○○須負責），並致被害人家屬受有難以平復之心理傷痛，實值非難；並考量被告2人犯後均否認犯行，被告癸○○已與告訴人壬○○（即被害人陳羿陵之父）達成和解，並賠償損害，嗣經告訴人壬○○表示不予追究，有告訴人壬○○與被告癸○○之調解書及訊問筆錄（見偵卷三第20頁、第85頁）在卷可稽，惟就過失致死部分與告訴人丙○（即被害人翁竟期之母）、丁○○及甲○○（即被害人何宗益之妻、子），就業務過失致重傷、普通傷害部分與告訴人辛○○、丁○○，均因雙方認知金額差距過大而無法和解；被告寅○○則始終未與告訴人和解或賠償分毫之犯後態度；暨衡以告訴人等6人對本案量刑之意見，及被告2人均無前科之素行、於本案過失程度高低，被告癸○○自陳高職畢業之智識程度、未婚、無子女、其經營之信詠公司已停止營業、收入不多；被告寅○○自陳為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、月收入約4至5萬元之家庭經濟狀況（見本院卷七第82頁）等一切情狀，分別量處如主文所示之刑。

01 三、公訴意旨另以：被告癸○○前開過失致死行為，同時肇致告
02 訴人丑○○、乙○○受有事實欄所示傷害，因認被告癸○○
03 此部分行為亦涉犯修正前刑法第284條第2項前段業務過失
04 傷害（就告訴人丑○○部分）、同條項後段業務過失致重傷
05 害罪（就告訴人乙○○部分）等罪嫌。惟按告訴乃論之罪，
06 告訴人於第一審辯論終結前，得撤回其告訴，又告訴經撤回
07 者，應諭知不受理之判決，並得不經言詞辯論為之，刑事訴
08 訟法第238條第1項、第303條第3款、第307條分別定有
09 明文。查被告癸○○所犯刑法第284條第2項業務過失傷害
10 罪嫌，依同法第287條前段之規定，須告訴乃論。茲因告訴
11 人丑○○、乙○○已分別與被告癸○○達成和解並撤回告訴
12 ，有告訴人丑○○與被告癸○○之和解書及刑事陳述意見暨
13 撤回告訴狀（見本院卷三第351頁，本院卷五第149至150
14 頁）、告訴人乙○○與被告癸○○之和解書、調解筆錄及刑
15 事撤回告訴狀（見本院卷五第187頁，本院卷六第261至26
16 2頁，本院卷七第193頁）在卷可稽，依上開說明，此部分
17 本應為不受理之諭知，惟公訴意旨認此部分與前揭論罪科刑
18 之過失致人於死罪部分有想像競合犯之裁判上一罪關係，爰
19 不另為不受理之諭知，附此敘明。

20 據上論斷，依刑事訴訟法第299條第1項前段，刑法第2條第1
21 項、第276條、第284條第2項（108年5月29日修正前）、
22 第55條，刑法施行法第1條之1第1項、第2項前段，判決如主
23 文。

24 本案經檢察官劉東昀提起公訴，由檢察官張尹敏到庭執行職務。

25 中 華 民 國 110 年 5 月 26 日

26 刑事第七庭審判長法官 蔡明宏

27 法官 李昭然

28 法官 陳孟皇

29 以上正本證明與原本無異。

30 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，並應
31 敘述具體理由。其未敘述上訴理由者，應於上訴期間屆滿後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 張嫚凌

中華民國 110 年 5 月 28 日

附錄本案論罪科刑法條：

中華民國刑法第 276 條

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罰金。

108 年 5 月 29 日修正前中華民國刑法第 284 條

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；致重傷者，處一年以下有期徒刑、拘役或五百元以下罰金。

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、拘役或一千元以下罰金；致重傷者，處三年以下有期徒刑、拘役或二千元以下罰金。

附表：本案卷宗對照表

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

(續上頁)

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
本院107年度交訴字第7號卷一	本院卷一
本院107年度交訴字第7號卷二	本院卷二
本院107年度交訴字第7號卷三	本院卷三
本院107年度交訴字第7號卷四	本院卷四
本院107年度交訴字第7號卷五	本院卷五
本院107年度交訴字第7號卷六	本院卷六
本院107年度交訴字第7號卷七	本院卷七