

論交通事故之刑事責任要件

A Study on Criminal Element of Traffic Accidents

黃慧娟 Hui-Chuan Huang¹

摘 要

隨著汽機車數量增加，交通事故頻繁，造成個人之生命、身體、財產莫大的危害。交通事故發生，致人於死傷，在刑法上係構成犯罪（或稱交通犯罪）。雖然我國現行實務，關於交通事故大多認定為「過失犯」，但是刑罰的存在是為了維持人類肯定的價值。因此，無論是持刀殺人或是高速駕車撞死人，其帶給人們的傷害是相同的。對於具體個案是否成立犯罪，一般均主張須以犯罪階層體系的論證，作為共同檢驗標準，即在何種條件下可以判斷一個行為成立犯罪。本文先簡述刑事責任體系之演進，再論及交通事故犯罪類型，並以目的理性階層體系作案例分析，企希在刑事責任判斷過程中有一細緻而且合理的說明。

關鍵字：交通事故、犯罪階層體系

Abstract

With the growth of motors and vehicles, the traffic accidents have been frequency, thus resulting in risks to personal lives, bodies, and property. If a traffic accident led to the death, the one would commit criminal offence (or called traffic crime). Although in accordance with the practice of our state in traffic accidents, most of them are regarded as negligent crime, the penalty is designed to maintain the affirmative value of the human kind. Hence, whether it is to kill others with a

¹ 中央警察大學行政管理學系講師（聯絡地址：333 桃園縣龜山鄉大崗村樹人路 56 號，電話：03-3281992；E-mail:huichain@mail.cpu.edu.tw）



knife or knock others to death with high speed, they bring the same injury to others. As for whether a certain offence is a crime, it is generally held that the argument of the crime stratifying system as the common examination standard, i.e., on what conditions an act can be judged as a crime. The paper firstly briefs the evolution of the criminal liability system, and then discusses the categories of criminal in traffic accidents, as well as conducts the case analysis with the objective rational system, so as to have a detailed and reasonable description in the judging of criminal liabilities.

Key words: *traffic accidents, crime stratifying system*

壹、前言

近年來由於台灣經濟繁榮，國民所得提高，汽、機車成為國民生活不可分離的一部份。隨著汽機車數量增加²，道路交通事故發生頻繁，造成個人之生命、身體、財產莫大的危害。依據統計民國九十三年交通事故計 274,592 件，其中 A1 類發生 2,502 件，死亡 2,634 人，受傷 1,248 人；A2 類發生 133,139 件，受傷 174,383 人；A3 類發生 138,951 件³。

交通事故⁴之發生，其引發之責任不外乎刑事、民事及行政上之責任。刑事責任係指駕駛人因故肇事致人死傷，在刑法上，構成犯罪時（或稱交通犯罪）所應負的刑罰責任；民事責任主要是指金錢損害賠償責任，指駕駛人駕駛交通工具不法侵害他人的生命、身體、財產等，應對之負損害賠償責任；而行政上之責任，一般係指駕駛人或車輛所有人對於違反交通法規之行為所應負的責任⁵。

交通事故乃國民日常生活場所易發生者，所引發之問題廣泛，係一種普

² 依據警政署統計截至民國九十三年十二月底，臺閩地區機動車輛為 19,183,136 輛。

³ A1 類係指造成人員當場或二十四小時內死亡之交通事故。

A2 類係指造成人員受傷或超過二十四小時死亡之交通事故。

A3 類係指僅有財物損失之交通事故。

以上資料來源：內政部警政署交通組。

⁴ 道路交通事故（簡稱交通事故）：指因汽車或動力機械在道路上行駛，致有人傷亡或車輛財物損壞之交通事故。

⁵ 參照陳鴻斌，車禍刑事責任，書泉出版社，一九九五年九月，第三~四頁。



遍性、大量的犯罪，不因階層、職業、年齡上有重大的差異⁶。其中有關於刑事責任部分，因肇事者將來可能受到人身自由限制的後果（徒刑之宣告及執行）較為國人所懼怕，牽扯之問題也較為繁雜。

凡犯罪者均應負擔刑事責任，刑事責任存在與否，視犯罪是否成立而定。換言之，如同其他犯罪案件，交通事故之刑事責任成立與否，應視肇事者之犯罪是否成立而定。犯罪之是否成立端賴犯罪要件之存在而定，而要件是否成立則須依賴犯罪階層體系之推演。犯罪階層體系係建立一套標準，可以公平客觀地適用在每一種犯罪，可以讓審判者作為評價行為與行為人的準則而不會流於恣意。亦可以讓行為人「知其所當為，知其所不應為」，進而「有所為，有所不為」⁷。因此，本文試以犯罪階層體系之目的理性階層體系對交通事故之刑事責任要件作一探討，亟希加強交通犯罪成立之判斷機能。

貳、刑事責任體系之演進

刑法體系的核心是犯罪論，犯罪論是在研究在何種條件下，可以判斷為犯罪？犯罪階層理論提供的犯罪判斷階層構造，從分析和定位構成要素，可以提供一個精確判斷犯罪成立與否以及處罰與否的步驟，藉以確保刑罰制裁之合理和有效。犯罪階層體系的思考具有四個優點⁸即 1.助於檢驗個案，節省斟酌的精力，避免遺漏應檢驗的要件及避免錯誤判斷；2.可避免對各種不同的緊急狀況，用過多的條文去涵蓋，而可使相同的情況獲得相同的處理，不同的情況獲得不同的處理；3.對於學習的學生或法官而言，則因有規則可循，適用法律更為簡便；4.可以促成法律規範的形成。因此建立犯罪階層體系除有利於教學之外，在實務上也是一項便利的判斷工具，所有案例放入犯罪階層體

⁶ 參照潼澤武源，交通刑法總論，警察時報社，一九七八年元月，第三十六~三十七頁。

⁷ 參照林怡鎧，從犯罪論體系之演進探討責任論之發展，中央警察大學法律學研究所碩士論文，民國九十年六月，第六頁。

⁸ 利用階層式的思考模式判斷犯罪的形成，Roxin 認為有優點也有缺點，其缺點為：

(1)無法顧及個案正義；(2)解決問題的空間變小，因為適用法律只能僵化的檢驗要件；(3)判斷成立犯罪與否時欠缺刑事政策的考量；(4)體系化將概念抽象化，使得判斷個案時，往往根據的是抽象無內涵的標準，導致問題無法解決。以上參照許玉秀，犯罪階層理論（上），台灣本土法學雜誌第二期，一九九九年六月，第十四頁。



系這部機器中檢驗，較能保證達到公平的內涵。然犯罪體系非全然一致，有其流變，一般而言體系的發展有幾個重要階段⁹，即古典體系、新古典體系、目的論體系¹⁰、新古典與目的論體系的結合、目的理性體系等五個階段，以下就此五個階段簡要說明¹¹：

一、古典體系¹²

依照古典體系，犯罪是由兩個範疇組成，那就是不法與罪責。不法是指一切與犯罪有關的客觀情狀，包括「行為」、「構成要件該當」、「違法性」，罪責是指一切與犯罪有關之主觀情狀。而「構成要件該當性」的判斷，古典體系只接受經驗上可以掌握的事實，所以只承認客觀的構成要件，因此故意與過失不屬於構成要件的判斷。關於構成要件要素，只接受描述性的，不接受在解釋上必須做價值補充的規範性要素。當一個具體犯罪事實，具備各種犯罪構成要件類型所描述的要素時，該犯罪行為即具備構成要件該當性（合致性）。關於因果關係的判斷，只接受條件說，即純粹因果律。另外所謂的違法，是與實證法對立衝突的狀態。構成要件該當的行為是否違法，只需檢驗有沒有「法定阻卻違法事由」，阻卻違法事由不能藉由價值上的思考，任意去創造。違法性判斷，並不是根據具體違法性要素作積極的判斷，而是消極地判斷是否有排除行為違法性的情形存在。

⁹ 許玉秀教授將犯罪階層體系分為古典三階層體系、新古典階層體系、新古典暨目的論綜合體系、目的理性階層體系、實質的犯罪階層體系、目的論體系、行為責任階層體系及個別化理論的過失犯構造等加以論述。詳細的論述請參照許玉秀，犯罪階層理論（上），台灣本土法學雜誌第二期，一九九九年六月，第十二～三十二頁；犯罪階層理論（下），台灣本土法學雜誌第三期，一九九九年八月，第五十二～六十九頁。

¹⁰ 威爾采(Welzel)教授所提從目的行為論出發的目的體系，林東茂教授將之於目的體系中論述，而許玉秀教授則於「新古典暨目的論綜合體系」討論之。

¹¹ 本文將犯罪階層體系的流變依年代之先後分為古典體系、新古典體系、目的論體系、新古典與目的論體系的結合、目的理性體系等五個階段，係採林東茂教授之見解。參照林東茂，一個知識論上的刑法學思考，五南圖書出版公司，二〇〇二年三月，第二十六～四十頁。

¹² 刑法概念被組織成為一個體系是十九世紀末的事。這體系我們現在稱之為古典犯罪論體系，主要創造人是李斯特與貝林，其背景思想是經驗主義，或法實證主義。參照林東茂，前揭書，第二十六頁。



所謂的罪責（有責性）是檢驗行為人的主觀犯罪要件，是與客觀行為對應的一切心理事實，稱作「心理罪責論」。心理事實有兩種，即故意與過失，對於自己行為的不法認識也是屬於故意的內容。除故意與過失是罪責的兩種形態外，罪責的內容還包括罪責能力，亦即精神狀態與年齡。

簡言之，古典體系建立在經驗主義或法實證主義的基礎上，其只承認客觀的構成要件，因果關係的判斷只接受條件說（純粹因果律），而不做價值思考。

二、新古典體系¹³

從價值的觀點對於知識體系化，不法與罪責是兩種實存現象，各有其最高價值做為評價標準，此即社會損害性與可非難性。行為的概念不能純從經驗去看，而應從社會的評價去觀察，行為意義的理解，必須做價值上的思索。

在構成要件該當性的範疇，新古典體系認為，構成要件的解釋必須做價值上的補充，因而承認規範的構成要件要素。依照新古典體系，構成要件不完全是客觀的，不法的意圖應屬於構成要件的一部份（主觀要素）¹⁴。至於因果關係的判斷，新古典還是支持條件說（純粹的因果律），不對因果關係做價值判斷。所謂違法性，新古典承認了超法律的阻卻違法事由¹⁵，其以「社會損害性」為主導觀念，以「利多於害」的原則做為基礎，藉由社會損害性的價值思考，阻卻違法事由可以不斷被創造。構成要件該當的行為若無社會損害或損害極其幽微，這行為得評價成不違法，此稱為實質違法性¹⁶。創發實質

¹³ 一九二〇年代，新古典體系興起，其保留「古典體系的基本架構，精神上卻以新康德的價值為依歸。新古典，以新康德的價值哲學為思想根源，試圖扭轉自然主義或實證主義的風潮，要回歸人文學科的獨立風貌，強調人文學科有其獨特性。新古典體系是採取「規範的罪責論」，創發實質違法性的概念，是新古典體系的重大貢獻。參照林東茂，前揭書，第三十二頁以下。

¹⁴ 例如我國刑法一九五條「意圖供行使之用，而偽造、變造通用之貨幣、紙幣、銀行券者，……」暨三二〇條「意圖為自己或第三人不法之所有，而竊取他人之動產者，……」。

¹⁵ 超法律的阻卻違法事由，包括社會相當性、被容許的風險、義務衝突、法益衝突和被害人承諾等。

¹⁶ 與實質違法性對稱的違法性稱之形式違法性。形式違法性指在罪刑法定原則的思想下，刑事不法必定以法律規定為依歸，必定是違反法律明文規定禁止的行為方才具有



違法性的概念，是新古典體系的最大貢獻。

關於罪責部分，對故意與過失的定位與古典體系相同，認為屬於罪責形態。罪責是一個包含責任能力、行為時的特別情狀和故意過失的合成概念。當行為人具備這些條件時便可以加以責難，這就是所謂「可非難性」（可責難性）。新古典體系創造了「可非難性」的價值標準，引領思考。行為人必須對於所做的不法行為負責，但如果行為時，社會無法期待他有合乎規範的行為，則行為人就不應該受譴責。從這個價值上的思考，「期待可能性」的觀念被創造出來而成為一種「超法律的阻卻罪責事由」。

三、目的論體系¹⁷

對於行為概念的理解，目的論者認為，人類的行為和自然現象或其他動物不一樣，人的行為是有意向(目的)的。人會藉由思想上的預期與適當手段的選擇，對於因果流程朝特定目的加以操控，行為不是盲目牽引外界變動的因果歷程。

就「目的行為論」者認為，構成要件該當的判斷是要處理行為是否符合法條的敘述，所以故意應該屬於構成要件的範疇，是主觀構成要件的核心。在目的行為概念下，目的行為即等於故意行為，刑法並無過失行為的存在¹⁸。目的犯罪論的出現，意味著構成要件更加主觀化。在因果關係的判斷上，客觀構成要件的實現，目的體系仍接受條件說(純粹的因果律)，但主觀構成要件(故意)的判斷，必須思考行為人能否對經驗上的因果律，做有目的的操控。故意屬於構成要件，是目的體系的革命性看法。在違法性的範疇，目的體系承襲新古典體系，仍以利益衡量的價值思考做為判斷基礎。實質違法性的觀念被保留下來，超法律的阻卻違法事由，可依社會損害性的標準而創發。

在罪責範疇，如同新古典認為罪責概念的理解，應以「可非難性」或「期

違法性。參照許玉秀，犯罪階層理論（上），台灣本土法學雜誌第二期，一九九九年六月第十九頁。

¹⁷ 一九三〇年代，目的犯罪論開始扮演支配性的地位。這體系以目的行為論為其基礎，其創造者是已故的波昂大學教授威爾采(Welzel)。

¹⁸ 參照柯耀程，刑法行為評價架構的演變及省思，中正大學法學集刊，民國八十七年七月，第一六九頁。



待可能性」的價值思考來指引。不同者係故意不再屬於罪責。過失的內涵則切割為二：客觀的注意義務（生活經驗上必須有注意義務）屬於構成要件；行為人欠缺注意的可非難性則屬於罪責。罪責的範疇裡，不法認識（違法性的認識）成為核心。不法認識並非故意的內涵，行為人欠缺不法認識不能動搖構成要件上的故意。欠缺不法認識，只能視情形，決定是否減輕罪責或排除罪責。

四、新古典與目的體系的結合¹⁹

新古典與目的體系的結合，揚棄目的行為論，但其內涵仍然區分不法與罪責。不法的範疇，是對「行為」做否定的價值判斷，包括對於行為本身的否定價值判斷，以及對於行為所生結果的負面價值判斷。其以社會損害性的價值思考，引領理解不法這個概念。另外，因為如果忽略構成要件故意，就無法充分掌握構成要件行為的社會意義。因此，故意屬於主觀構成要件的看法，則被保留。

罪責的範疇則是對「行為人」做否定的價值判斷，以「可非難性」的價值思考，統御罪責概念的理解。但故意仍屬於主觀構成要件。

五、目的理性體系²⁰

目的理性體系持續採用「不法」與「罪責」的結構。這個體系內涵的特殊性，最值注意者有二。其一，客觀構成要件的歸咎（責）理論；其二，擴大罪責概念到「負責性」。以下僅就目的理性體系相關之方法論、行為、構成要件、違法性、負責及其他處罰條件分述之²¹：

（一）方法論

¹⁹ 參照林東茂，前揭書，第三十六頁。

²⁰ 目的理性體系（或稱功能刑法體系）的形成，是在一九七〇年 Roxin 提出來的。這體系的擁護者共同的發願是揚棄目的體系的思考。他們認為刑法體系的建構，不需標舉「本體的先在事實」而應全然以「刑法的目的觀」做為指引。參照林東茂，前揭書，第三十七頁。

²¹ 參照許玉秀，犯罪階層理論（下），台灣本土法學雜誌第三期，一九九九年八月，第五十三～五十六頁。



目的理性體系在方法論上有兩個重要的指導原則，第一是以新康德學派的規範論和新黑格爾學派的歸責思想作為體系構造的基本方向²²；第二是打破區分應罰性和需罰性的傳統，體系構造的設計必須同時符合應罰性和需罰性的要求²³，即刑罰應罰性和刑罰必要性合一，體系的建立應考慮刑罰的目的²⁴。

(二)行為

Roxin 對行為的定義是「一切表現出人是心靈的、精神的行動中樞的現象」也就是「行為是人格的表現」，此行為概念稱為人格的行為概念。因此只要是足以表現人格主體的實現化歷程，皆應屬於刑法上的行為。人格主體的實現化並非僅以處在正常環境者為限，即使精神障礙之人，亦具有行為性²⁵。從犯罪是一個人負面人格的表現，而刑罰的目的是對一個人人格的修正的觀點來看，人格行為概念是一個從刑罰目的出發的概念，也是一個規範性的行為概念²⁶。

(三)構成要件該當性

1.客觀歸責的意義

客觀歸責理論就是判斷客觀構成要件該當與否的實質依據，其強調客觀構成要件的結果歸責係於：「行為是否在規範保護目的之內，製造一個不容許的危險」。申言之，行為人的行為對於行為客體，製造了一個法律所不容許的風險，並且該風險在具體事件歷程中實現，而導致構成要件結果發生者，該結果方可歸責於行為人。

2.因果關係的判斷

關於因果關係的判斷方法，採用合於法則的因果關係理論，亦即在許多

²² 有關新康德學派的規範論和新黑格爾學派的歸責思想，請參照蘇俊雄，刑事法學的方法與理論，環宇出版社，民國六十三年四月，第二十～二十八，五十八～七十一頁。

²³ 參照許玉秀，犯罪階層體系方法論探源，政大法學評論六十期，一九九八年十二月，第一頁。

²⁴ 參照許玉秀，客觀的故意概念，政大法學評論第四十八期，一九九三年九月，第五十七頁。

²⁵ 參照團藤重光，刑法綱要總論，創文社，一九九二年十一月，一〇七～一一四頁。

²⁶ 參照葉益發，從犯罪論體系的演進看構成要件論的發展，中央警察大學法律學研究所碩士論文，民國九十一年六月，第二十九～三十頁。



條件中，只有合法則的條件，才是結果的原因²⁷。換言之，因果律必須以法的評價來加以取代²⁸。

3.阻卻客觀歸責事由

阻卻客觀歸責事由檢驗包含以下四部分，(1)檢驗行為人的行為是否製造不被容許的風險²⁹；(2)檢驗行為人是否實現了不被容許的風險；(3)檢驗構成要件的效力範圍；(4)因犯罪行為受驚嚇的心理傷害和後遺症的傷害；另外在過失犯，信賴原則是一項重要的阻卻客觀歸責事由。

4.主觀構成要件

主觀構成要件該當有三個範疇，(1)一般主觀構成要件要素：構成要件故意(對構成犯罪事實的認識與意欲，依作成可能侵害法益的決定，認定故意)；(2)特別主觀構成要件要素：構成不法的意圖；(3)認識構成犯罪事實：有認識過失³⁰。另外對於無認識過失既然對構成犯罪事實毫無認識，並無主觀構成要件，但是過失既是逾越容許風險界限，自然屬構成要件要素。

(四)違法性

因為 Roxin 對阻卻客觀歸責事由認定較廣，相對的，對阻卻違法事由的認定範圍就比較小。除正當防衛、緊急避難及依法令的行為³¹之外，只承認被容許的風險、被害人承諾³²、推定承諾之超法規阻卻違法事由。

²⁷ 就因果關係而言 Roxin 並沒有提出自己的理論，而傾向採用 Engisch 修正條件理論所提出來的合於法則的因果關係理論。參照許玉秀，前揭書，第五十四頁。

²⁸ 合於法則的因果關係理論即所謂的相當理論。相當因果關係又分為主觀、客觀及折衷的相當因果關係說，以折衷的相當因果關係為通說。參照洪福增，因果關係論(上)，刑事法雜誌第二卷第十一期，一九五八年十一月，第十四～十五頁。

²⁹ 提供較大社會利益的行業或舉措，可以製造的危險程度比較高，比較值得被允許。例如運動員輕微犯規，致另一運動員受傷，應認為沒有製造不被容許的危險，受傷結果不可歸咎於犯規行為。又執行勤務的救護車或消防車，提供的社會利益更大，可以製造的危險程度更高；因此，即使司機闖紅燈或逆向行車造成他人死傷，此死傷亦不可歸咎司機的違規行為。參照林東茂，前揭書，第三十九頁。

³⁰ 參照許玉秀，前揭書，第六十七頁。

³¹ 依法令的行為包括逮捕現行犯的行為、對子女懲戒權的行使、自助行為、受官署許可的行為、公務員依法令或依職務命令的行為。

³² 所謂被害人承諾並非單以承諾事實存在即可，必須審酌承諾的動機、目的，身體傷害



(五)負責

由於 Roxin 強調兼顧刑事政策，因此罪責內涵應兼指「可非難性」和「責任能力」外，增加了「預防的必要性」的考量。換言之，罪責概念等同於「負責性」。行為人需要就其行為負責，是因為有一般預防與特別預防的必要，沒有預防的需要，就可能沒有罪責。而責任能力所要判斷的是行為人對規範的反應能力，規範的反應能力是罪責的實質基礎。

(六)其他處罰條件

其他處罰條件包括客觀處罰條件和阻卻處罰條件以及解除刑罰條件³³，Roxin 認為客觀處罰條件和阻卻處罰條件都是基於刑法以外的目的考量，而影響犯罪成立和處罰的條件。其實他們並無區別之必要，都是基於刑法以外目的而欠缺處罰的必要性。這些特別處罰條件和應罰性與需罰性無關，即使有關，當非刑法的目的優先時，即使沒有處罰的必要也要處罰，或者即使有處罰必要性時，也不處罰。

參、交通事故犯罪類型

交通事故犯罪類型依照我國刑法之規定，一般可分為殺人、傷害及公共危險等類型³⁴。本文將較常見之類型分述如下：

一、殺人類型

(一)故意殺人

指利用交通事故，殺死被害人而言。例如，製造交通事故使被害人死亡達到詐領保險金之目的。

的手段、方法，損傷部位及程度等等。假若得被害人之承諾，以傷害詐領保險金，則無阻卻違法事由。參照芝原邦爾，西田典之，山口厚等編，別冊ジュリスト刑法判例百選Ⅰ總論第五版，有斐閣，二〇〇三年四月，第四十四頁。

³³ 客觀處罰條件是與不法和罪責無關的犯罪成立條件，例如以外交關係為對外國犯罪之客觀處罰條件；阻卻處罰條件是排除刑罰的條件，例如親屬相盜之親屬身份；解除刑罰者，例如自白。參照許玉秀，前揭書，第五十六頁。

³⁴ 參照陳鴻斌，前揭書，第十二～十八頁。



(二)過失致死

指車輛駕駛人因自己駕駛上的疏忽不注意，用所駕駛的車輛致被害人死亡而言。例如，駕駛經過紅綠燈人行穿越道，本應減速慢行，惟自信無行人會穿越馬路而未減速，以致撞死行人。過失致死就行為人事否從事駕駛業務，又可分為普通過失致死及業務過失致死等兩種。

1. 普通過失致死：指非從事駕駛業務的人，因自己駕駛上的疏忽不注意，用所駕駛的車輛致被害人死亡而言。
2. 業務過失致死：指從事駕駛業務的人，因自己駕駛上的疏忽不注意，用所駕駛的車輛致被害人死亡而言。例如，計程車司機或客貨運業司機開車不慎撞死行人。

二、傷害類型³⁵

(一)故意傷害

指利用交通事故，傷害被害者而言。例如，汽車駕駛人故意以所駕駛之汽車輕碰駕駛速度不快之機車後座，致使機車騎士車倒人傷之情形。

(二)過失傷害

指車輛駕駛人因自己駕駛上的疏忽不注意，以致用所駕駛的車輛傷害被害人而言。例如，駕駛經過紅綠燈人行穿越道，本應減速慢行，惟自信無行人會穿越馬路而未減速，以致撞傷行人。過失傷害就行為人是否從事駕駛業務，又可分為普通過失傷害及業務過失傷害等兩種。

1. 普通過失傷害：指非從事駕駛業務的人，因自己駕駛上的疏忽不注意，以致用所駕駛的車輛傷害被害人而言。
2. 業務過失傷害：指從事駕駛業務的人³⁶，因自己駕駛上的疏忽不注意，以致

³⁵ 傷害尚包含加重傷害類型，即利用交通事故傷人，卻發生較原先欲想犯罪結果為重的結果。其可分為傷害致重傷、傷害致死、重傷致死、過失傷害致重傷（本項又分為普通過失傷害致重傷、業務過失傷害致重傷）、過失傷害致死等。因其為傷害之加重結果，故不分別論述。

³⁶ 業務過失的範圍包含主業務與附隨業務、合法業務與非法業務、公務與私務、本務與兼務。而且行為人之過失基於業務上行為而發生者為限。否則僅應負普通過失責任。參照甘添貴，業務過失與普通過失之界限（下），月旦法學雜誌第二十七期，一九九七



用所駕駛的車輛傷害被害人而言。

(三)重傷害³⁷

指利用交通事故，使被害人構成重傷害而言。例如，撞斷被害人之右腳，而無法復原，致喪失其效用之程度。

三、公共危險類型

駕駛車輛觸犯以「公共危險」法益為內容之犯罪，包含傾覆或破壞現有人所在之交通工具、妨害舟車及航空機行駛安全、不能安全駕駛³⁸及肇事逃逸……等。惟本文以交通事故為探討核心，故有關「公共危險」法益為內容之犯罪，僅探討可能致人傷亡之「傾覆或破壞現有人所在之交通工具」及可

年七月，十四～十五頁。

³⁷ 我國刑法第十條第四項規定，稱重傷者，謂左列傷害：

- 一 毀敗一目或二目之視能。
- 二 毀敗一耳或二耳之聽能。
- 三 毀敗語能、味能或嗅能。
- 四 毀敗一肢以上之機能。
- 五 毀敗生殖之機能。

六 其他於身體或健康，有重大不治或難治之傷害。

³⁸ 有關刑法第一百八十五-三條規定：「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，處一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金。」相關論文請參照：

1. 方文宗，拒絕呼氣酒測真的沒有刑責？，刑事法雜誌第四十七卷第三期，二〇〇三年六月，第七十四頁～七十六頁。
2. 林山田，刑法各論罪（下）著者自印，二〇〇二年四月，第二八一頁。
3. 張麗卿，酒醉駕車應屬有罪，台灣本土法學雜誌第八期，二〇〇〇年三月，第八十一頁。
4. 林東茂，肇事逃逸-高等法院八十九年度交上字第九號判決評釋，台灣本土法學雜誌第十六期，二〇〇〇年十一月，第八十八頁。
5. 劉芳伶，從危險犯理論試析刑法新增一八五-三條之「不能安全駕駛」構成要件要素，刑事法雜誌第四十五卷第二期，二〇〇一年四月，第一二三頁。
6. 黃榮堅教授之見解請參照「酒醉駕車相關問題座談會」之發言，台灣本土法學雜誌第八期，二〇〇〇年三月，第九十六頁。



能加重傷亡「肇事逃逸」二種態樣³⁹：

(一) 傾覆或破壞現有人所在之交通工具

指故意或單純駕駛不小心，致使傾覆或破壞現有人所在之交通工具。

(二) 肇事逃逸

駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者。

肆、交通事故刑事責任成立之要件

經過觀察各種階層體系，發現其實階層體系係以古典階層體系所提出來的構成要件該當性、違法性、罪責（有責性）為基本架構，各種演進的理論，都在這套體系中對要素作不同定位或充實檢驗標準工作⁴⁰。關於犯罪論體系探討，學者們多數會朝向：「行為→構成要件該當性→違法性→有責性」、「構成要件該當性→違法性→有責性」或「行為→不法→罪責」等方向思考⁴¹。其討論內涵皆以構成要件、違法性、有責性為主要範疇。因此，構成要件該當性、違法性、有責性乃犯罪成立不可或缺之要素⁴²。交通事故歸類為犯罪行為，故其思考方向亦然。交通事故之發生可能係肇事者故意造成，亦有可能因駕駛人酗酒或不小心等可歸責於個人之原因，其形態林林總總不一而足。然並非所有車輛肇事行為均應負擔刑事責任，該不該負刑事責任之關鍵，在於肇事者之刑事責任成立否？即是否符合構成要件該當性、違法性及有責性之犯罪成立的要件。如前所述，因犯罪體系並非全然一致，但總圍繞著構成要件該當性、違法性、有責性加以論述，囿於篇幅，以下吾人僅以晚近提出的目的理性階層體系作為犯罪成立的評價體系，其判斷順序為「行為→構成要件該當性→違法性→負責→其他處罰條件」，為就交通事故而言，可以簡化為

³⁹ 刑法上以陸路交通工具為核心之「公共危險罪」，尚有放火或失火燒燬現有人所在之交通工具罪（一七三條）、放火失火燒燬未有人所在之交通工具罪（一七四條）、準放火燒燬交通工具罪（一七六條）、決水浸害現有人所在之交通工具罪（一七八條）。

本文所探討的公共危險罪內容僅指以交通事故為前提之刑法一八三條、一八五-四條而言。

⁴⁰ 參照許玉秀，前揭書，第六十一頁。

⁴¹ 參照林怡鎰，前揭文，第十頁。

⁴² 參照西村克彥，罪責の構造，信山社，一九九一年七月，第六十五頁。



「構成要件該當性→違法性→罪責」。

一、構成要件該當性

構成要件乃指立法者就個別犯罪行為的構成犯罪事實，經過類型化、概念化、抽象化與條文化，而規定於刑法分則中具有刑罰的法律效果之條款中，以作為可罰行為的前提要件⁴³。換句話說，係指犯罪行為人之行為與刑法分則各條規定所列舉有侵害性或危險性之內容相符合者而言⁴⁴。依 Roxin 主張，在構成要件中，最重要的是完成客觀歸責理論，而客觀歸責理論來自因果理論和歸責理論，而主觀不法決定於客觀不法⁴⁵。因此，目的理性階層體系檢驗構成要件該當第一步是判斷因果關係⁴⁶；第二步是檢驗是否有阻卻客觀歸責的事由存在（包含無認識過失⁴⁷--逾越容許風險界線）；第三步是檢驗是否有主觀不法構成要件（包含故意⁴⁸及有認識過失⁴⁹）。惟當結果不可歸責於行為時，則無須檢驗主觀的構成要件⁵⁰。

⁴³ 參照林山田，刑法通論（上），著者自印，二〇〇二年十一月，第二〇七頁。

⁴⁴ 參照陳鴻斌，前揭書，第二十頁。

⁴⁵ 在判斷舉動犯的客觀構成要件該當性時，檢驗行為是否具備刑法分則所描述的各該構成要件要素即可；在判斷結果犯的客觀構成要件該當時，要判斷因果關係及檢驗是否有其他阻卻歸責的條件存在。參照許玉秀，前揭書，五十四頁；林東茂，危險犯的法律性質，臺大法學論叢第二十三卷第二期，一九九四年六月，第二七三～二七四頁。

⁴⁶ 我國最高法院七十六台上一五號判決：「所謂相當因果關係，係以行為人之行為所造成的客觀存在事實為觀察的基礎，並就此客觀存在事實，依吾人智識經驗判斷，通常均有發生同樣損害結果之可能者，該行為人之行為與損害之間，即有因果關係。」

⁴⁷ 無認識之過失指行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意，而不注意者而言（刑法第十四條第一項）。

⁴⁸ 故意分為直接故意與間接故意，直接故意指行為人對於構成犯罪之事實，明知並有意使其發生者而言（刑法第十三條第一項）；間接故意指行為人對於構成犯罪之事實，預見其發生而其發生並不違背其本意者而言（刑法第十三條第二項）。惟黃榮堅教授不同意刑法第十三條第一項直接故意之解釋，其認為應是德國法上之「意圖故意」為妥。參照黃榮堅，故意的定義與定位，臺大法學論叢第二十八卷第一期，一九九八年十月，第一二八頁。

⁴⁹ 有認識之過失指行為人對於構成犯罪之事實，雖預見其能發生而確信其不發生者而言（刑法第十四條第二項）。

⁵⁰ 參照林東茂，前揭書，第三十九頁。



(一)利用交通事故，殺死被害者

刑法第二百七十一條第一項規定：「殺人者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑。」其檢驗依序為：1.殺人者之行為是因，是否造成被害者死亡為果（因果關係）；2.殺人者之行為是否實現不被容許的風險等無阻卻客觀歸責事由（客觀歸責）；3.對構成殺人犯罪事實的認識與意欲--即故意（主觀構成要件該當）。假設殺人者之行為其因果關係成立、無阻卻客觀歸責事由、有故意，則殺人罪之不法構成要件該當。

(二)車輛駕駛人因駕駛上的疏忽，以致發生交通事故致人於死

刑法第二百七十六條第一項規定：「因過失致人於死者，處二年以下有期徒刑、拘役或二千元以下罰金。」其檢驗依序為：1.殺人者之行為是因，是否造成被害者死亡為果（因果關係）；2.殺人者之行為是否實現不被容許的風險等無阻卻客觀歸責事由（客觀歸責）；3.對構成殺人犯罪事實有認識過失（主觀構成要件該當）或無認識過失（逾越容許風險界限）。假設殺人者之行為其因果關係成立、無阻卻客觀歸責事由、有過失，則過失致人於死之不法構成要件該當。

(三)利用交通事故，傷害被害者

刑法第二百七十七條第一項規定：「傷害人之身體或健康者，處三年以下有期徒刑、拘役或一千元以下罰金。」其檢驗依序為：1.傷害者之行為是因，是否造成被害者傷害為果（因果關係）；2.傷害者之行為是否實現不被容許的風險等無阻卻客觀歸責事由（客觀歸責）；3.對構成傷害犯罪事實的認識與意欲--即故意（主觀構成要件該當）。假設傷害者之行為其因果關係成立、無阻卻客觀歸責事由、有故意，則傷害罪之不法構成要件該當⁵¹。

(四)車輛駕駛人因駕駛上的疏忽，以致發生交通事故傷害被害人

刑法第二百八十四條第一項規定：「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」其檢驗依序為：1.傷害者之行為是因，是否造成被害者傷害為果（因果關係）；2.傷害者之行為是否實現不被容許的風險等無阻卻客觀歸責事由（客觀歸責）；3.對構成傷害犯罪事實有認識過失（主觀構成要件該當）。

⁵¹ 利用交通事故傷人之傷害致重傷、傷害致死、重傷致死等加重類型，其不法構成要件該當之判斷，同本(三)指利用交通事故，傷害被害者之檢驗順序。另刑法第二百七十八條第一項規定之重傷罪，其不法構成要件該當之判斷，亦同本(三)利用交通事故，傷害被害者之檢驗順序。



成要件該當)或無認識過失(逾越容許風險界限)。假設傷害之行為其因果關係成立、無阻卻客觀歸責事由、有過失,則過失傷害之不法構成要件該當。

(五)傾覆或破壞現有人所在之交通工具罪⁵²

依刑法第一百八十三條第一項規定:「傾覆或破壞現有人所在之火車、電車或其他供水、陸、空公眾運輸之舟、車、航空機者,處無期徒刑或五年以上有期徒刑。」其檢驗依序為:1.被告是否有傾覆或破壞現有人所在之交通工具之行為(判斷舉動犯的客觀構成要件該當性時,檢驗行為是否具備刑法分則所描述的各該構成要件要素即可);2.傾覆或破壞之行為是否製造不被容許的風險等無阻卻客觀歸責事由(客觀歸責);3.對構成傾覆或破壞犯罪事實的故意、有認識過失(主觀構成要件之該當否)或無認識過失(逾越容許風險界限)。假設傾覆或破壞之行為其因果關係成立、無阻卻客觀歸責事由、有故意或過失,則傾覆或破壞現有人所在之交通工具罪之不法構成要件該當。

(六)肇事逃逸

刑法第一百八十五-四條規定:「駕駛動力交通工具肇事,致人死傷而逃逸者,處六月以上五年以下有期徒刑。」其檢驗依序為:1.駕駛動力交通工具肇事,致人死傷為因,而逃逸之行為是果(因果關係);2.是否實現不被容許的風險等無阻卻客觀歸責事由(客觀歸責);3.是否有逃逸之故意(主觀構成要件之該當否)。假設其因果關係成立、無阻卻客觀歸責事由、有故意,則不法構成要件該當。

二、違法性

並非行為與該構成要件符合即成立犯罪,尚須視行為人之行為有無違法性及罪責而定。刑法上的行為,若以該當某不法構成要件且無任何一種阻卻違法事由時,則該行為具有違法性⁵³。因此,構成要件該當性判斷之後,接著

⁵² 最高法院七十年台上字第四六六三號刑事判決:公路局大客車乃供公眾運輸之交通工具,其上現有眾多乘客,被告從事業務之人,因業務上之過失將之傾覆並致人死傷,除成立上述業務上過失致人於死及業務上過失傷害人兩罪名外,同時應成立刑法第一百八十三條第三項之公共危險罪。再依想像競合犯,從一重之業務上過失致人於死罪處斷。

⁵³ 參照林鈺雄,刑法總論:第八講違法性總論,月旦法學教室第十九期,二〇〇四年五月,第五十一頁。



必須檢驗違法性的問題。就違法性而言，其檢驗以下兩個部分：1.有無正當防衛及緊急避難之主觀阻卻違法要素；2.有無法定阻卻違法及超法規阻卻違法之客觀阻卻違法要素。

(一)主觀阻卻違法要素

主觀阻卻違法要素包含正當防衛及緊急避難兩種。其中正當防衛係指刑法第二十三條：「對於現在不法之侵害，而出於防衛自己或他人權利之行為，不罰。但防衛行為過當者，得減輕或免除其刑」⁵⁴。緊急避難則是指刑法第二十四條：「因避免自己或他人生命、身體、自由、財產之緊急危難而出於不得已之行為，不罰」⁵⁵。但避難行為過當者，得減輕或免除其刑」⁵⁶。

(二)客觀阻卻違法要素

客觀阻卻違法要素包含法定阻卻違法及超法規阻卻違法兩種。一般而言法定阻卻違法係刑法第二十一條：「依法令之行為，不罰」。而超法規阻卻違法則可以不斷被創造。

換言之，以上所羅列之交通事故類型在違法性之檢驗時，均須檢驗是否有主客觀阻卻違法要素之存在。

三、罪責

判斷構成要件該當性及檢驗違法性後，接著即是探討罪責的問題。一個人實施該當構成要件的違法行為後，如果無法對行為人加以非難時，不能科以刑罰，即責任原則⁵⁷。因此在整個犯罪論之中，罪責是最後一道檢驗手續，

⁵⁴ 對於所謂的「現在」之侵害，學說及實務一致認為：必須侵害或攻擊業已開始且正在繼續進行中，亦即必須侵害已著手而未完成，始能構成正當防衛。參照蔡墩銘，中國刑法精義，漢林出版社，一九九四年九月，第一三三頁。

⁵⁵ 緊急避難的規定並不適用於業務上有特別義務者。例如，警察、消防人員、船員、醫師、護士等依其業務性質負有一定危難之義務者。參照大塚仁，刑法入門，有斐閣，一九九四年二月，第七十七頁。

⁵⁶ 實務上有關緊急避難所採之見解，可歸納如下：1.有責行為不成立緊急避難；2.以「非侵害他人利益別無救護之途」為必要條件；3.未採法益權衡原則；4.採補充性原則。參照余振華，刑法違法性理論，元照出版有限公司，二〇〇一年三月，第二三一～二三四頁。

⁵⁷ 責任原則是限制犯罪成立的原理，具有刑罰限定的機能，為刑法謙抑思想的一個具體



也是最接近刑罰的關卡。罪責是國家的刑罰具備合法性的必要條件⁵⁸，罪責主要的重點在於可責難性（非難可能性）及責任能力的檢驗。

（一）可責難性（非難可能性）

可責難性就是「非難可能性」，即是指對於一個行為人，在什麼情形下可以責難他、甚而可以處罰他。近代學者將「期待可能性」納入其中，認為其不只為阻卻罪責事由，更是罪責之內容要素⁵⁹。

所謂「期待可能性」乃基於「非難可能性」而來，是立論於規範責任論之下所形成的理論。在無法期待行為人為適法行為之意思決定時，方可對行為人非難其責任⁶⁰。換言之，社會對於每個社會份子之個人，均有期待其遵守規範之可能性，亦即期待其不為反社會之犯罪行為，如行為人竟違反此種期待而有反社會之行為時，則法規範對之發生評價作用，認為行為有「可責難性」或「非難性」。換言之，是否能期待行為人在當時情況下，做出合法行為或避免違法行為；如能避免卻未避免，可能因而被判定具有罪責⁶¹。

依前述交通事故類型，其中「傾覆或破壞現有人所在之交通工具」、「車輛駕駛人因駕駛上的疏忽以致發生交通事故致人於死」及「車輛駕駛人因駕駛上的疏忽，以致發生交通事故傷害被害人」等類型，對於「從事業務之人，因業務上之過失犯」其罰責均較一般人為重，即期待可能性之非難表現。

（二）責任能力

責任能力，乃指行為人能負擔刑事責任的資格而言，即檢驗有無阻卻罪責事由。即行為人於行為時，如係無責任能力者，縱令其所實施之行為已該當構成要件且具違法性，亦不能追究其責任。另外行為人於行為時，如係限

表現。參照甘添貴，責任原則，月旦法學教室第二十期，二〇〇四年六月，第三十五頁。

⁵⁸ 參照許玉秀，罪責原則，刑事法雜誌第四十卷第二期，一九九六年四月，第四十七頁。

⁵⁹ 人類的行為常伴隨著危險，但是刑法上並非所有危險行為均應受罰，就是說刑法上利益的保護有界限，其亦就是危險行為可罰性的界限。參照花井哲也，過失犯の的基本構造，信山社，一九九二年五月，第二五五頁。

⁶⁰ 期待可能性之判斷基準有行為者標準說、平均人標準說及國家標準說等三說，在無法期待行為人為適法行為之意思決定時，方可對行為人非難其責任之觀點，似以行為者標準說為妥。參照大谷實，刑事法入門，有斐閣，二〇〇二年十一月，第一一九頁。

⁶¹ 參照許迺曼，「刑法上故意與罪責之客觀化」，許玉秀譯，政大法學評論五十期，第三十九頁。



制責任能力者，如其所實施之行為已該當構成要件且具違法性，則減輕其行⁶²。

簡言之，上述無責任能力者或限制責任能力者，除年齡之規範外，尚牽涉到精神狀態之情狀⁶³。惟其精神狀態為心神喪失或精神耗弱係行為人因故意或過失，使自己陷於無責任能力狀態，並在無責任能力狀態下造成符合構成要件的結果，在此狀態下亦有罪責，此即所謂「原因自由行為」理論。因此，「原因自由行為」係以解決事前具有故意過失而使自己陷於喪失辨別事理能力狀態所實施之犯罪行為⁶⁴。

依前述交通事故類型，如構成要件該當，有違法性，則檢驗其罪責。如其行為有可責難性，精神狀態及年齡亦皆符合刑法之規定時，則推論罪責成立。如係有原因自由行為之情事，則不能免責。刑法第一百八十五-三條之「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者」即屬此例。

伍、案例評析

有關交通事故之案例，觀諸個法院其量繁多⁶⁵，本案例分析僅選擇較為嚴重之「故意殺人」、「過失致死」、「業務過失致死」等類型加以簡要評析。

一、故意殺人

⁶² 依刑法第十八、十九、二十條之規定：

1. 無責任能力者係指：未滿十四歲及心神喪失之人。

2. 限制責任能力者係指：十四歲以上未滿十八歲、滿八十歲、精神耗弱及瘡啞之人。

⁶³ 精神狀態指的是「心神喪失」與「心神耗弱」。所謂心神喪失或心神耗弱，應依行為時精神障礙程度之強弱而定。如行為時之精神對外界全然缺乏知覺理會及判斷作用，而無自由決定意思之能力者，為心神喪失。然如該能力並未完全喪失，僅較普通人之平均程度顯然減退者，則為精神耗弱。」參照最高法院民國二十六年渝上字第 237 號判例。

⁶⁴ 原因自由行為理論不僅適用於過失犯，亦適用於故意犯；不僅適用於心神喪失，亦適用於精神耗弱之情況。因此，於酒醉後精神耗弱之狀態下之駕駛行為，適用「原因自由行為理論」並不能適用日本刑法第三十九條第二項減輕其刑。參照川端伸也，交通事故刑事判例要旨集，日世社，二〇〇〇年七月，第六十七～六十八頁；郭棋湧，為何有刑事責任，書泉出版社，一九九五年三月，第一一二～一一三頁。

⁶⁵ 參照司法院網站「<http://nwjirs.judicial.gov.tw/>」



臺灣臺北地方法院刑事判決八十六年度重訴字第二號

1.事實摘要

羅〇〇係職業聯結車司機，以駕駛為業，為從事業務之人，於民國（下同）八十三年十月廿一日下午六時四十分許，駕駛AM-〇〇〇號聯結車加掛拖車駛入台北市區，沿台北市建國北路二段北向南行駛，駛至台北市建國北路二段二二〇之六號前，變換車道至中間車道時，未注意併行車輛之間隔，並隨時採取必要之安全措施，致變換車道時撞及右側中間車道同方向行駛由古〇〇駕駛之CGD-〇〇〇號重機車，聯結車右後輪壓住古艾倩右腳掌，致古艾倩右腳掌嚴重壓榨傷。羅〇〇經路人大聲呼喊而停車，自駕駛座下車繞過車頭在車頭右側查見古艾倩受傷，旋再上車，無視路人黃〇〇及另一男子正在施救，且明知其聯結車甚重，以之輾人極易致人於死地，竟基於殺人之犯意，再啟動其聯結車，故意倒車後再前進復後退，擺正車身而將古艾倩輾入輪內，使古〇〇因受重車輾壓，經路過救護車先送台北市慶生醫院急救再轉送台北榮民總醫院，延至八十三年十一月二日上午，因傷重敗血症合併多重性器官衰竭死亡。

2.論罪理由摘要

(1) 被告既為聯結車司機，依其專門知識經驗，對於如何移動車輛，使被害人能儘速獲救，並避免加重被害人之傷害當知之甚稔；且其所駕駛之聯結車重量甚鉅，以之輾壓人之軀體要害，極易造成死亡之結果，亦無不知之理。乃被告於下車查看後，再度上車，竟恣意操控聯結車倒車後再前進，復倒車擺正車身，來回輾壓被害人軀體，其有置被害人於死地之殺人犯意甚明，被告有殺人之犯意，……。

(2) 被告因變換車道之過失傷人於先，故意殺人於後，……。

3.判決

羅〇〇殺人，處有期徒刑拾肆年，褫奪公權捌年。

4.評析

就本件判決書而論，其只點出故意之犯意，就具體個案，判斷犯罪之成立。未見其適用刑法時，有運用一套完整體系之標準與流程。換言之，即(1)未應用學理所提出之犯罪階層體系來進行犯罪成立之判斷；(2)犯罪成立之要件未充分解釋。



二、過失致死

台灣士林地方法院刑事判決九十一年度交易字第一一三號

1.事實摘要

路〇〇於民國九十年十一月二十六日下午四時十分許，騎乘車牌號碼GGL—〇〇〇號重機車，沿台北市大同區延平北路四段由北往南方向行駛，行經延平北路四段台北市迪化污水處理廠前，欲超越右前方顏〇〇所騎乘之腳踏車時，本應注意汽機車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車併行之間隔，並採取必要之安全措施，及汽車欲超越同一車道之前車時，須先按鳴喇叭二單響或變換燈光乙次，且依當時係日間有自然光線、路面乾燥、柏油路面並無缺陷或障礙物、視距良好，並無不能注意情事，竟疏未注意及此，適顏〇〇之腳踏車疏未注意後方有無來車即貿然轉向左方行駛，路〇〇閃避不及，右肩不慎碰撞顏樹蘭左手臂，致顏〇〇人車倒地。適洪文圳騎乘車牌號碼DRV—〇〇三號輕機車沿延平北路四段自後方駛來，亦疏未注意車前狀況，雖緊急往左閃煞車，仍閃煞不及，撞及已倒地之顏〇〇，顏〇〇因而受有胸部挫傷併大量內出血、失血性休克之傷害，經送醫急救，延至同日晚上七時三十分許不治死亡。

2.論罪理由摘要

按斯時情形，被告二人既無不能注意之情事，乃竟疏未注意，致肇本件車禍，自有過失，本件先後送請台北市車輛行車事故鑑定委員會鑑定及台北市政府交通局覆議結果，均認被告二人對本件車禍之發生有過失。且本件車禍事故係因被害人疏未注意後方來車即貿然轉向左方行駛，致使被告路〇〇、洪〇〇閃避不及而發生本件車禍事故，其與有過失，且為本件車禍事故之主要肇事原因，被告二人則為次要肇事原因，惟此被告二人之注意義務並不因此而解免⁶⁶，是仍無礙於被告二人過失之成立。又被害人確因本件車禍而

⁶⁶ 被害人造成之危險，行為人仍負有社會相當性之注意義務，否則不適用信賴原則。我國最高法院七十四年台上字第四二一九號判例，其要旨謂：「汽車駕駛人雖可信賴其他參與交通之對方亦能遵守交通規則，同時為必要之注意，謹慎採取適當之行動，而對於不可知之對方違規行為並無預防之義務，然因對於違規行為所導致之危險，若屬已可預見，且依法律、契約、習慣、法理及日常生活經驗等，在不超越社會相當性之範圍應有注意之義務者，自仍有以一定之行為避免結果發生之義務。因此，關於他人之



死亡，則被告二人之過失行為與被害人之死亡結果間復有相當之因果關係，故本件事證明確，犯行堪以認定。

3.判決

路〇〇因過失致人於死，處有期徒刑伍月，如易科罰金，以參佰元折算壹日。洪〇〇因過失致人於死，處有期徒刑肆月，如易科罰金，以參佰元折算壹日，緩刑貳年。

4.評析

就本件判決書而言，已提出因果關係及無認識過失之「不法構成要件該當性」，自其論罪理由之結構觀察，雖有論證形式，但僅就具體個案，判斷犯罪之成立。未見其適用刑法時，有運用一套完整體系之標準與流程。換言之，即(1)未應用學理所提出之犯罪階層體系來進行犯罪成立之判斷；(2)犯罪成立之要件未充分解釋。

三、業務過失致死

台灣士林地方法院刑事判決九十二年度交訴字第七一號

1.事實摘要

蔡〇〇係陸達交通有限公司員工，平日以駕駛聯結車載送貨物為業，係從事駕駛業務之人，其前因駕駛違規遭記點吊扣職業聯結車駕駛執照，仍於九十二年六月二十七日上午六時許，駕駛車號〇Q-〇〇〇號營業曳引聯結車，沿台北縣八里鄉中華路二段由八里往台北市方向行駛，欲前往台北市南港區載運廢土。於行經台北縣八里鄉中華路二段十巷口時，原應遵守道路交通標誌之指示，時速不得超過五十公里，並應注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施，且按當時狀況天候晴、日間有自然光線、視距良好無障礙物、路面乾燥無缺陷，並無不能注意之情形，竟疏未注意及此，猶以超過時速六十公里之高速行駛，致閃煞不及，擦撞當時騎乘腳踏車，由台北縣八里鄉中華路二段十巷南往北方向欲穿越上揭中華路之陳〇〇，造成陳〇〇胸部挫傷併大量內出血，引發失血性休克，經送醫不治而死亡。

2.論罪理由摘要

違規事實已極明顯，同時有充足之時間可採取適當之措施以避免發生交通事故之結果時，即不得以信賴他方能遵守交通規則為由，以免除自己之責任。」



核被告所為係犯刑法第二百七十六條第二項之業務過失致死罪。其於職業聯結車駕駛執照遭吊扣期間，竟仍無照超速駕駛前開聯結車，且疏未注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施，因而肇事致陳○○死亡，其過失情節重大，及被告事後坦承犯行……。

3. 判決

蔡○○從事業務之人，因業務上之過失致人於死，處有期徒刑壹年捌月，緩刑伍年。

4. 評析

就本件判決書而言，雖未提出因果關係、無認識過失、實現不被容許的風險及可責難性之用語，但是據法官之描述已有實質之因果關係（肇事致陳○○死亡）、無認識過失（疏未注意車前狀況）、實現不被容許的風險（無照超速駕駛）及可責難性（從事業務之人）概念。

自其論罪理由之結構觀察，雖有論證形式，但僅就具體個案，判斷犯罪之成立。未見其適用刑法時，有運用一套完整體系之標準與流程。換言之，即(1)未應用學理所提出之犯罪階層體系來進行犯罪成立之判斷；(2)犯罪成立之要件未充分解釋。

陸、結 論

所謂犯罪論體系，基本上是一個方法，用以細緻而且合理的說明，何種條件下可以判斷一個行為成立犯罪。方法與手段可以被無窮的創用，犯罪論體系會有種種形變，並無足為奇⁶⁷。惟通說認為一個行為必須經過構成要件該當性（合致性）、違法性及有責性等三個階層，方有論罪之可能。亦即一個在主觀面及客觀面上皆符合刑法所規定之行為（具備構成要件該當性），若其行為違反客觀法秩序（具備違法性）⁶⁸，則成立犯罪行為。若行為當時行為人有責任能力，且可期待行為人不為該違法行為而為適法行為時，則此行為可成為非難之對象（具有責性），即行為具備犯罪之可罰性⁶⁹且應罰。在實務

⁶⁷ 參照林東茂，前揭書，第三十七頁。

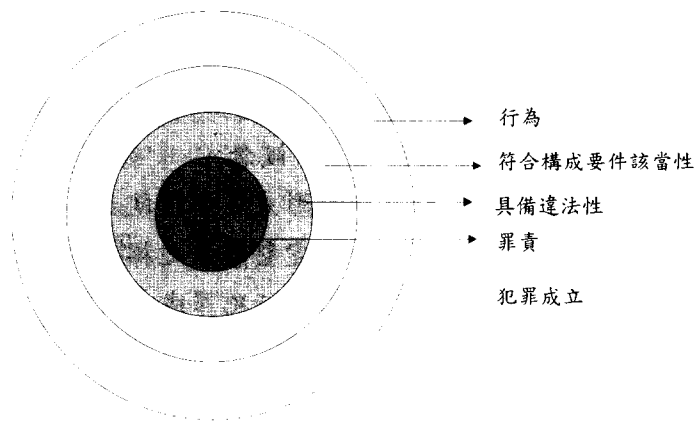
⁶⁸ 參照小野清一郎，犯罪構成要件的理論，有斐閣，一九八三年十月，第二十九頁。

⁶⁹ 參照余振華，前揭書，第九頁。



上，犯罪階層體系是一項便利的判斷工具，將案例放入犯罪階層體系這部機器中檢驗，較能保證相同的案例得到相同的判決，不同的案例得到不同的判決，而這正是公平的內涵⁷⁰。

但如前所述，實務在適用刑法進行犯罪成立判斷時，普遍未應用學理所提出之犯罪階層體系來進行犯罪成立之判斷；犯罪成立之要件亦未充分解釋。惟在教學研究上，對於具體個案是否成立犯罪，一般均主張須以犯罪階層體系，作為共同檢驗標準，並按犯罪階層體系之構成順序，做檢驗之流程並予判斷⁷¹。以下茲以簡圖檢視之⁷²：



圖一 目的理性階層體系之檢驗

雖然我國現行實務，關於交通事故大多認定為「過失犯」，但是刑罰的存在是為了維持人類肯定的價值。因此，無論是持刀殺人或是高速駕車撞死人，其帶給人們的生命、財產的威脅是相同的⁷³。又因交通事故致人傷亡的案例較其他案件為多且普遍，故而本文以案例(三)業務過失致死---台灣士林地方

⁷⁰ 參照許玉秀，犯罪階層理論（上），台灣本土法學雜誌第二期，一九九九年六月，第十五頁。

⁷¹ 參照靳宗立，犯罪成立之判斷與犯罪階層體系之建構，輔仁大學法律學系博士論文，民國九十二年六月，第二十五頁。

⁷² 參照林鈺雄，構成要件之概念與學說，月旦法學教室第十期，二〇〇三年八月，第六十七頁。

⁷³ 魏蕙沁，刑法責任問題的思考，台灣大學法律學研究所碩士論文，民國八十六年六月，第一五一頁。

法院刑事判決九十二年度交訴字第七一號，犯罪成立判斷之步驟⁷⁴以為代結論。

案例：被告駕駛聯結車，駕照被吊扣期間，仍以超過時速六十公里之高速行駛，因未注意穿越馬路騎乘腳踏車之被害人，致撞及被害人，胸部挫傷併大量內出血，引發失血性休克，經送醫不治而死亡。其所自然行為事實，可能成立刑法第二百七十六條第二項所定之業務過失致死罪。以下爰就此罪之成立與否，以目的理性階層體系檢驗之。

一、業務過失致死罪之成立要件

(一)客觀構成要件要素

1.行為主體

本罪之行為主體限於從事業務之自然人。

2.行為客體

本罪之行為客體，為行為人以外有生命之自然人。

3.因果關係

業務過失致死罪，須被害人因行為人之過失行為，致生死亡之結果，始得成立。

(二)主觀構成要件要素

業務過失致死罪，須行為人在主觀上並無故意，且對於致人於死之犯罪事實未有認識(無認識過失)，或雖有認識，而確信其不發生(有認識過失)者，始能成罪。

二、以目的理性階層體系論證

被告之行為事實，其是否成立業務過失致死罪，須判斷其有無具備業務過失致死罪之行為及構成要件該當性、違法性與罪責。

(一)行為

⁷⁴ 有關犯罪成立之判斷，請參照甘添貴，酒醉駕車與肇事逃逸，台灣本土法學雜誌第三十期，二〇〇二年一月，第一〇八～一一五頁；靳宗力，前揭文，第二〇七～二〇九頁。



本罪之行為客觀上為一般人行為，客觀上一切足使他人喪失生命之行為，手段與方法並無限制。只要其係表現人格主體的實現化歷程，屬於刑法上的行為即可。

(二)構成要件該當性

1. 在客觀上，被告係自然人，且有意思能力與行動能力之執行業務之自然人，符合本罪行為主體之要件。
2. 再者，被害人為自然人，即得成為業務過失致死罪之行為客體。
3. 被告高速駕車撞及被害人之行為，客觀上係屬足以致人死亡之行為，其造成被害人因而顱內出血，不治身亡，有因果關係。
4. 無照超速駕駛，撞擊被害人致死。係行為人的行為對於行為客體，製造、實現了一個法律所不容許的風險，並且該風險在具體事件歷程中實現，而導致構成要件結果發生者，該結果歸責於行為人，無阻卻客觀歸責事由存在，故成立客觀歸責。
5. 被告因未注意穿越馬路之被害人，且對於撞及被害人因而造成被害人顱內出血不治身亡之結果，並未有預見或認識。因此，應屬無認識過失。（目的理性階層體系對於無認識過失，認為既然對構成犯罪事實毫無認識，並無主觀構成要件，但是過失既是逾越容許風險界限，屬構成要件要素。）
6. 由以上推論，業務過失致死罪之構成要件該當。

(三)違法性

被告案發當時之狀況，對於駕車超速行駛於道路上，無主觀阻卻違法之緊急避難及正當防衛意思要素，亦無法定阻卻違法及超法規阻卻違法事由。因此，被告之行為事實，具有違法性。

(四)有責性（罪責）

被告在案發當時，具有責任能力且為執行業務之人，而就行為人之立場以觀，對於駕車超速行駛於道路上，行為人在案發當時之狀況，對於保持限速駕駛，以避免發生因超速反應不及而發生撞及他人致死之結果，亦有期待之可能，其行為有可責難性。因此，被告之行為事實，而具有罪責。

(五)結論

被告之行為事實，因具備業務過失致死罪之構成要件該當性、違法性及有責性，成立業務過失致死罪。



參考文獻

1. 陳鴻斌，「車禍刑事責任」，書泉出版社，一九九五年九月。
2. 潼澤武源，「交通刑法總論」，警察時報社，一九七八年元月。
3. 林怡鎧，「從犯罪論體系之演進探討責任論之發展」，中央警察大學法律學研究所碩士論文，民國九十年六月。
4. 許玉秀，「犯罪階層理論（上）」，台灣本土法學雜誌第二期，一九九九年六月。
5. 許玉秀，「犯罪階層理論（下）」，台灣本土法學雜誌第三期，一九九九年八月。
6. 林東茂，「一個知識論上的刑法學思考」，五南圖書出版公司，二〇〇二年三月。
7. 柯耀程，「刑法行為評價架構的演變及省思」，中正大學法學集刊，民國八十七年七月。
8. 蘇俊雄，「刑事法學的方法與理論」，環宇出版社，民國六十三年四月。
9. 許玉秀，「犯罪階層體系方法論探源」，政大法學評論六十期，一九九八年十二月。
10. 許玉秀，「客觀的故意概念」，政大法學評論第四十八期，一九九三年九月。
11. 團藤重光，「刑法綱要總論」，創文社，一九九二年十一月。
12. 葉益發，「從犯罪論體系的演進看構成要件論的發展」，中央警察大學法律學研究所碩士論文，民國九十一年六月。
13. 洪福增，「因果關係論（上）」，刑事法雜誌第二卷第十一期，一九五八年十一月。
14. 甘添貴，「業務過失與普通過失之界限（下）」，月旦法學雜誌第二十七期，一九九七年七月。
15. 方文宗，「拒絕呼氣酒測真的沒有刑責？」，刑事法雜誌第四十七卷第三期，二〇〇三年六月。
16. 林山田，「刑法各論罪（下）」，著者自印，二〇〇二年四月。
17. 張麗卿，「酒醉駕車應屬有罪」，台灣本土法學雜誌第八期，二〇〇〇年三月。



18. 林東茂,「肇事逃逸-高等法院八十九年度交上字第九號判決評釋」,台灣本土法學雜誌第十六期,二〇〇〇年十一月。
19. 劉芳伶,「從危險犯理論試析刑法新增一八五-三條之「不能安全駕駛」構成要件要素」,刑事法雜誌第四十五卷第二期,二〇〇一年四月。
20. 西村克彥,「罪責の構造」,信山社,一九九一年七月。
21. 林東茂,「危險犯的法律性質」,臺大法學論叢第二十三卷第二期,一九九四年六月。
22. 林山田,「刑法通論(上)」,著者自印,二〇〇二年十一月。
23. 黃榮堅,「故意的定義與定位」,臺大法學論叢第二十八卷第一期,一九九八年十月。
24. 林鈺雄,「刑法總論:第八講違法性總論」,月旦法學教室第十九期,二〇〇四年五月。
25. 蔡墩銘,「中國刑法精義」,漢林出版社,一九九四年九月。
26. 大塚仁,「刑法入門」,有斐閣,一九九四年二月。
27. 余振華,「刑法違法性理論」,元照出版有限公司,二〇〇一年三月。
28. 甘添貴,「責任原則」,月旦法學教室第二十期,二〇〇四年六月。
29. 許玉秀,「罪責原則」,刑事法雜誌第四十卷第二期,一九九六年四月。
30. 花井哲也,「過失犯の的基本構造」,信山社,一九九二年五月。
31. 大谷實,「刑事法入門」,有斐閣,二〇〇二年十一月。
32. 川端伸也,「交通事故刑事判例要旨集」,日世社,二〇〇〇年七月。
33. 郭棋湧,「為何有刑事責任」,書泉出版社,一九九五年三月。
34. 司法院網站「<http://nwjirs.judicial.gov.tw/>」
35. 小野清一郎,「犯罪構成要件の理論」,有斐閣,一九八三年十月。
36. 靳宗立,「犯罪成立之判斷與犯罪階層體系之建構」,輔仁大學法律學系博士論文,民國九十二年六月。
37. 林鈺雄,「構成要件之概念與學說」,月旦法學教室第十期,二〇〇三年八月。
38. 魏蕙沁,「刑法責任問題的思考」,台灣大學法律學研究所碩士論文,民國八十六年六月。
39. 甘添貴,「酒醉駕車與肇事逃逸」,台灣本土法學雜誌第三十期,二〇〇二年一月。

