

# 論駕駛半自動駕駛車輛肇事之 刑事責任\*

陳俊偉\*\*

## 要 目

壹、前 言	二、現行交通刑法對半自駕車事故的歸責困境
貳、半自駕車運作機制的風險與潛在刑法關連性	肆、半自駕車事故對刑法釋義學的具體衝擊
一、車輛自動駕駛發展與分級	一、駕駛半自駕車對刑法釋義學概念的影響
二、半自駕車之定義、潛在風險及其刑事責任關連性	二、不同行為人的刑事責任檢討
參、現行交通刑法的困境	伍、結論暨立法方向的初步建議
一、失靈且規範不足的現行交通刑法	一、結 論
	二、立法方向的初步建議

DOI : 10.6460/CPCP.202104\_(27).06

\* 本文為作者108年度科技部補助專題研究計畫（計畫編號：108-2410-H-005-035-MY2）之部分研究成果。初稿曾於2021年2月20日，在社團法人台灣刑事法學會舉辦之「二十週年會慶研討會」發表，會中主持人林東茂教授對於本文題目與內容提出若干修正建言，與談人古承宗教授、黃宗旻教授和陳俊榕教授分別對於本文若干論點提出精闢指正意見，均使本文內容得以更為充實，特此感謝。

\*\* 國立中興大學法律學系助理教授，德國法蘭克福大學法學博士。

## 摘 要

未來進入自動駕駛車輛的時代後，刑法規範勢必將會遭遇重大挑戰。但在此之前，目前已經上路的半自動駕駛車輛所可能衍生的刑事責任問題，就已經可能對司法實務造成困擾。本文嘗試找尋半自動駕駛車輛不同於全自動駕駛車輛的差異，界定出該類型車輛人車共同合作決策的本質。並且將指出，此種人車共同合作決策對刑法釋義學所造成的衝擊，以及該類車輛肇事所衍生的刑事責任認定難題。有鑑於此類難題未必可以完全藉由現行法加以解決，因此未來有關半自動駕駛車輛的交通刑法與產品刑法規定，都有重新立法之必要。

關鍵詞：自動駕駛、半自動駕駛、交通刑法、產品刑事責任

# **On Criminal Responsibility in Connection with Accidents Occurring on the Occasion of Driving Partly Automated Vehicles**

Chun-Wei Chen\*

## **Abstract**

After entering the era of autonomous vehicles in the future, criminal law regime will inevitably encounter major challenges. Yet before that, the criminal liability issues that may arise from semi-autonomous vehicles that are currently on the road may already cause problems in judicial practice.

This paper, with this in mind, explores the differentiation between semi-autonomous and autonomous vehicles and suggests that the essence of semi-autonomous vehicles is the joint cooperation decision-making of human driver and the autonomous driving system. It will also point out how such a joint cooperation decision-making of criminal law dogmatics affects and how difficult the problem of accidents on the occasion of such semi-autonomous vehicles is to solve. In view of the fact that such problems may not be completely solved by

---

\* Assistant Professor of Department of Law, National Chung Hsing University; Dr. jur., Goethe University Frankfurt am Main, Germany.

the current law, it is necessary to re-enact laws in the future traffic criminal law and product criminal law for semi-autonomous vehicles.

**Keywords:** Automated Driving, Semi-Automated Driving, Criminal Traffic Law, Product Criminal Liability

## 壹、前 言

在進入未來自動駕駛車輛正式上路的時代後，社會各層面將面臨新型態的行動生活，傳統的刑法規範自然也會面臨挑戰<sup>1</sup>。綜觀我國目前此一議題的研究現況，主要研究焦點多鎖定在配備有高度或全自動駕駛系統之車輛（下簡稱「全自駕車」）上路後的法律規範適用與制訂<sup>2</sup>。但不可諱言的是，在全自駕車正式商業化量產上路以前，實際的道路交通仍將會有一段很長的過渡時期。在此一過渡時期當中，除了尚未被完全淘汰的傳統人力駕駛車輛以外，還是會有不少配備各式輔助程度不一的半自動駕駛輔助系統車輛（下簡稱「半自駕車」）在各種道路上行駛。這種半自駕車固然可以改善部分人類駕駛可能發生的疏失，而有助於交通安全的提升，但在現實生活中卻也已經引發不少車禍事故。其實際案例如：

• 【德國Aschaffenburg案】2012年時，一輛配備行車方向維持輔助系統之車輛駛進Aschaffenburg附近小鎮時，駕駛人腦中風發作，在此同時也將方向盤向右急

---

<sup>1</sup> Eric Hilgendorf, Teilautonome Fahrzeuge: Verfassungsrechtliche Vorgaben und rechtspolitische Herausforderungen, in: Eric Hilgendorf/Sven Hötzsch/Lennart S. Lutz (Hrsg.), Rechtliche Aspekte automatisierter Fahrzeuge, 2015, S. 25; Brian Valerius, Sorgfaltspflichten beim autonomen Fahren, in: Eric Hilgendorf (Hrsg.), Autonome Systeme und neue Mobilität, 2017, S. 9.

<sup>2</sup> 例如針對全自駕車的詳細討論與分析，見張麗卿，人工智慧時代的刑法挑戰與對應——以自動駕駛車為例，月旦法學雜誌，第286期，2019年3月，頁87以下。

轉，以使車輛可在路旁灌木叢停止下來。然而此時行車方向維持輔助系統發生作用，將車輛引回道路行駛，接著並撞死二人，另外一人因跳開躲避車輛而僅受腿部傷害<sup>3</sup>。

• **【美國Uber自駕車案】**2018年時，一輛其內坐有駕駛人、同時具有電腦控制與駕駛人手動控制模式的Uber公司自駕車，於晚間9點多左右，在美國亞利桑納州的公路上，撞死一位正牽著腳踏車、試圖違規穿越道路的行人。後續經美國國家運輸安全委員會調查指出，事發當時該車輛之自動駕駛系統過晚預測與行人碰撞的可能性，也無法啟動自動煞車功能；而該系統將車輛操控權轉回駕駛人時，駕駛人並未注視道路方向，而是觀看置於控制面板底部之手機，待駕駛人回神注視道路前方、發現行人並試圖轉向時，已為時已晚，進而撞死該行人<sup>4</sup>。

• **【衝撞警車案】**2019年時，某位駕駛人在國道上駕駛特斯拉電動車，並開啟自動駕駛輔助系統（Auto Pilot），在未注意前方處理交通事故執勤警員所設的警戒管制區之情形下，車輛未減速而持續行駛進警戒管制

---

<sup>3</sup> 案例介紹見Hilgendorf著，林信銘譯，自動駕駛與刑法——以「阿沙芬堡案」為例，國立高雄大學法學論叢，15卷1期，2019年9月，頁10-11。

<sup>4</sup> 此即受到全球矚目的第一起自駕車致人於死案，詳細的事故過程與發生原因分析，見陳亭誼，論自動駕駛車輛交通事故之刑事責任與立法芻議，中興大學法律學系碩士論文，2021年，頁27以下。

區，進而直接衝撞警用巡邏車，造成巡邏車後方保險桿破損之結果<sup>5</sup>。兩名在巡邏車後警戒之員警，係在上述車輛衝入警戒管制區前一刻才閃避離開，因此未被撞上<sup>6</sup>。

• **【國道吃麵案】**2019年，知名藝人偕同友人為了測試自動駕駛輔助系統的功能，在國道上駕駛特斯拉電動車時，在開啟自動駕駛輔助系統之後，由駕駛人放開操控方向盤之雙手，開始食用牛肉麵<sup>7</sup>。

前述**【衝撞警車案】**與**【衝撞貨車案】**兩起因為利用自動輔助駕駛系統而導致事故，以及後述**【國道吃麵案】**駕駛放開雙手食用牛肉麵的事件，最終並未造成人身傷亡，最多只造成第三人車輛的毀損。但在**【德國Aschaffenburg案】**與**【美國Uber自駕車案】**當中，則是

---

<sup>5</sup> 黃羿馨，全台首例特斯拉自駕撞毀警車 公共危險、妨害公務均不起訴，蘋果日報，2019年10月23日，<https://tw.appledaily.com/local/20191023/BXQ5Y3CMU36TWEZRH5EKLNEQTY/>（最後瀏覽日：2021年2月14日）。

<sup>6</sup> 類似案例尚有2020年發生的**【衝撞貨車案】**，該案同樣是有駕駛人駕駛特斯拉電動車，並開啟自動駕駛輔助系統，在以為車輛將會自動煞車的情況下，直接衝撞因事故而翻覆在國道上之貨車後車廂。貨車司機在貨車後方仍持續揮手向特斯拉駕駛示意，直到車輛駛來前一刻才閃避離開，因此未被撞上。就此見蔡智明，特斯拉國道直撞翻覆貨車駕駛誤認會自動煞車，中央社，2020年6月1日，<https://www.cna.com.tw/news/asoc/202006010318.aspx>（最後瀏覽日：2021年2月14日）。

<sup>7</sup> 戴志揚、吳侑縈、陳科廷，陳建州偕友玩命 高速公路自動駕駛吃牛肉麵挨轟，中時新聞網，2019年11月29日，<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20191129001503-260402?chdtv>（最後瀏覽日：2021年2月14日）。

有人不幸因此死亡。值得吾人深思的是，這些車輛案件中的駕駛人是否應該承擔刑事責任？若是，其刑事責任應如何認定？可以依據何種刑法犯罪規定來加以處罰？現行法規是否已經足夠用來解決半自駕車所引發的交通肇事刑事責任認定問題？恐怕都是相較於全自駕車所引發的交通肇事而言，實務上更為亟需儘快提出解決方案的問題。

為了解決上述實務適用法規的迫切難題，本文擬以半自駕車肇事後的刑事責任認定為主題，首先界定半自駕車的定義，試圖透過其運作機制的說明，找尋其與高度或全自駕車的本質差異，並據此初步釐清半自駕車事故的潛在刑法關連性（下述貳部分）。隨後本文將接續指出的是，現行交通刑法規範對於半自駕車之駕駛行為規範，確實有其難以因應之處，從而在刑事政策面向上，有必要進一步改革刑法有關半自駕車肇事的相關規範內容（下述參部分）。為了確認改革的方向，必須先找尋現行法規所面臨的解釋與適用困境。其中將分別檢討行為與行為人概念等釋義學基礎所受的衝擊，以及確認不同行為人的刑事責任究竟有何具體疑義（下述肆部分）。最後，本文將提出釋義學之結論，並嘗試提出改革的立法建議，以作為未來立法者得以參考的方向（下述伍部分）。

## 貳、半自駕車運作機制的風險與潛在刑法 關連性

在探討駕駛半自駕車肇事的刑事責任疑義之前，有必要先行說明自動駕駛車輛的不同運作模式與區分等級。藉由此一說明，不僅得以先定義清楚半自駕車之含意，也才能更進一步評估不同分級中部分駕駛或全部駕駛之態樣，以及各該態樣究竟會如何改變過去吾人對駕駛行為的認知。最終也才能進一步釐清自動駕駛與人為駕駛的核心差異，以及此一差異對刑法規定（特別是過失犯罪）適用上的影響。

### 一、車輛自動駕駛發展與分級

針對車輛自動化程度的分級，目前產業界廣為接受的是美國汽車工程師協會所發布之SAE J3016車輛自動化分級標準（下稱SAE J3016標準），而此一標準目前也已經被美國、歐盟與日本等主要汽車製造工業大國所接受<sup>8</sup>，因此本文也同樣採取此一標準作為討論基礎。依據SAE J3016標準，車輛在進行動態駕駛任務（Dynamic Driving Task）時，可依照其自動化程度或自動駕駛技術區分為六種不同等級<sup>9</sup>：

---

<sup>8</sup> 洪德欽，歐盟自動駕駛車之發展策略與法律規範，歐美研究，50卷2期，2020年6月，頁351。

<sup>9</sup> 不同等級之間的系統與駕駛人工作分配，綜合參見財團法人資訊工業策進會科技法律研究所，自駕車的第一本法律書，2018年10月，頁4以下；陳敬典，全球自駕車產業發展現況與未來趨勢，車輛研測專

(一)第0級指的是車輛並不具備任何自動駕駛的功能，完全由人類承擔駕駛工作、獨自作成行駛決策的等級，從而此一等級之車輛完全不屬於本文所指的半自駕車或全自駕車。

(二)第1至2級開始，車輛上就已經配備一定的自動輔助駕駛系統，使車輛得以在系統的操控下制動、加速、轉向使車輛在行駛中偏離車道後得以修正，甚至是使車輛自我適應路況而巡航。目前此兩等級的車輛早已經商業化量產，並且廣為在道路上行駛，以本文所提出的前述案例中的特斯拉電動車來說，因為所配備的自動輔助駕駛系統與全自動輔助駕駛系統（Full Self-Driving）之故，使車輛除了在高速公路得以自動巡航駕駛之外，還增加了輔助導航駕駛和智慧召喚車輛等功能，一般咸認為已經達到第2級的極限，可說是已經朝向第3級邁進。只是在這兩個等級當中，駕駛人在駕駛過程中仍然居於主導地位，自動駕駛系統至多只能承擔最基礎的轉向及加減速操控工作，複雜情況下的駕駛環境監控工作與動態駕駛任務，還是無論如何都需由駕駛人承擔。因此這兩等級車輛的上路，只能說是已經實現了車輛「輔助駕駛人」甚至是「部分自動化」的想法，還不能稱之為高度或完全自動化的車輛。

(三)唯有從第3級車輛開始，車輛才可說是真正朝向高度或完全自動化之路邁進。只是第3級仍屬有條件的自

---

刊，2020年6月，頁20；陳亭誼，同前註4，頁11以下。

動化階段，此時車輛已經得以在某些特定道路條件下，譬如道路壅塞且低速行進的塞車狀況下，由自動駕駛系統進行所有的駕駛與操控，但駕駛人還是承擔著在系統提出要求時，隨時接手駕駛與操控車輛的工作。車輛真正進入到高度或全自動化的階段，則是必須直到第4與5級的车辆始能實現。此兩等級的自駕車已經可以由自動駕駛系統進行所有的駕駛與操控車輛之任務，只是在第4級的车辆進行中，還是保留著基於道路或環境條件的系統使用限制。無論如何，第3至5級車輛已經轉由系統操控為主，駕駛人地位已經逐漸退居二線角色，甚至是完全消失，因此與第1、2級車輛在自動化程度上有本質上的重大差異。

## 二、半自駕車之定義、潛在風險及其刑事責任 關連性

本文所使用的「半自駕」定義，係指車輛本身已經有配備一定的自動駕駛輔助系統，但駕駛人仍須承擔主要駕駛工作，或在特定系統要求下接手駕駛工作之情形。之所以如此定義的理由在於，本文的主要探討議題本來就設定在駕駛人與自動駕駛系統相互配合之下，車輛執行其運輸任務過程中發生意外或事故的風險分配與刑事責任認定難題，駕駛人在自動駕駛系統運作過程中的介入可能性與必要性，以及駕駛人與半自駕系統之間對於車輛操控的合作或分工決策，就必須是此一定義的核心內涵之一。而若是依循此一定義，「半自駕」的概

念當然將排除了第0級車輛這種完全由人類駕駛操控的狀況，也直接可以排除了人類完全不介入駕駛、由自動駕駛系統獨立操控車輛的第4、5級車輛之狀況。至於第1、2級的車輛，因為其特性就在於車輛的操控以人類駕駛為主、自動駕駛系統為輔，因此符合於本文所欲探討的人與系統配合操控車輛的半自駕定義。至於第3級的車輛，雖然分類上已經屬於高度或完全自動化的車輛，但因為此一等級車輛保留了人類駕駛介入操控車輛的可能性，儘管人類駕駛在此一等級退居二線，成為輔助角色，但仍屬於人類駕駛與自動駕駛系統分工合作、操控車輛的運作模式，也還是包含在本文所界定的半自駕概念內涵內<sup>10</sup>。

從法律責任歸屬的觀點來看，半自駕車設定由駕駛人與系統分工合作操控的運作模式，恐怕遠較第4、5級全自駕車輛完全由系統主導的運作模式更為複雜，因此其目前所可能帶來的潛在風險不僅單只來自於車輛本身的軟硬體設計與運轉等層面，更會來自於人類駕駛與系統在車輛行進過程中，共同參與作成決策的複雜模式。

---

<sup>10</sup> 與本文似有契合的半自駕界定如張麗卿，同前註2，頁93。至於 Hilgendorf, aaO. (Fn. 1), S. 16 f. 則是舉出安全氣囊與防鎖死煞車系統（ABS）作為部分自駕（teilautonom）之例，似乎是將部分自駕侷限在第2級以下之車款。另值得注意的是，因為第3級車輛以系統為主、人類駕駛為輔的分工模式，將會使該等級車輛發生事故後的責任歸屬問題更為複雜，因此產業界已有傾向跳過第3級車輛的商業化量產，直接研發及量產第4級以上車輛的趨勢，因此對於第3級車輛之探討或許未來並不見得有較高的實益。就此可見陳敬典，同前註，頁19。

換言之，半自駕車的所有作動，都是來自於人類駕駛、自動駕駛系統與系統背後的車輛供應者三方之間有關車輛操控決策的分工、消長與共同作用所引發<sup>11</sup>。因此，在釐清半自駕車所可引發的刑事責任疑義之前，有必要先行說明駕駛人、自動駕駛系統、車輛供應者三者之間有關半自駕車利用過程的風險分配與移轉流動，才能釐清後續的法律責任歸屬。

首先，特別是在第1至3級的半自駕車的行駛過程裡，無論駕駛人在此究竟是主要或次要操控角色，其終究還是被賦予兩方面的任務。在積極層面上，駕駛人有可能必須承擔主要的操控車輛工作，只是在此的主要操控工作，得以因為系統的介入輔助而減緩其所需付出在駕駛工作上的心力。在消極層面上，即使是在系統進行車輛操控工作時，駕駛人仍必須對於道路狀況及系統運作盡到一定的監督與注意義務，並準備隨時主動或被動地在系統要求下，及時回應甚至接管駕駛工作。但在半自駕車的事故案例中特別值得注意的狀況是，駕駛人除了在執行操控車輛工作的過程中，有未盡注意的傳統情況外（積極層面風險），往往因為車輛配備了相關的自動駕駛系統之功能，反而容易誤解了自身駕駛人的角色與義務，過度信賴了系統的功能，而沒有盡到自己身為駕駛人應盡的監控與注意義務（消極層面風險）。前述

---

<sup>11</sup> 不同見解如張麗卿，同前註2，頁93則是認為，此種半自駕車輛案例類型按照現有刑法理論已經可以解決。

【衝撞警車案】、【衝撞貨車案】以及【國道吃麵案】，正是這種「自動化過度信賴」（automation complacency）的典型<sup>12</sup>，而這也正是半自駕車上路行駛的一大潛在風險來源。這一點如以在我國2020年電動車銷量總排行第一名的特斯拉MODEL 3為例<sup>13</sup>，其車主手冊上也都明白地警告車主切勿完全依賴相關半自駕系統行駛車輛，就可以明白此一風險的重要性<sup>14</sup>。

只是如果車輛本來就被允許配備半自駕系統，駕駛人也被允許在合乎使用規則的情況下利用此一系統的話，駕駛人的不夠注意小心可能就只是一個法所容許的風險。或者更明白地說，半自駕系統的初衷本來就是設計用為減輕駕駛人駕駛過程中的負擔，使車輛本身及行車環境的控管責任無須再完全由駕駛人獨自承擔，因此駕駛人在開啟半自駕系統之後，本來就被容許對於車輛的監控放鬆一部分的注意力。如此無疑將衍生的難題將會是，在半自駕系統開啟時，駕駛人的注意程度應該如

<sup>12</sup> 陳亭誼，同前註4，頁21-22、39。

<sup>13</sup> U-Car編輯部，2020年度臺灣汽車市場銷售報告：電動車Top 10，U-Car，2021年1月15日，<https://news.u-car.com.tw/news/article/64655>（最後瀏覽日：2021年2月14日）。

<sup>14</sup> 特斯拉公司，MODEL 3車主手冊，頁73：「警告：上述清單並未完全列出干擾『Autopilot 自動輔助駕駛』元件正常運作之所有情況。切勿依賴這些元件以策安全。……」，頁75：「警告：……請勿依賴由『主動巡航定速』來適當地降低Model 3的速度。……請勿完全依賴由『主動巡航定速』系統將Model 3減速……」，2020年，[https://www.tesla.com/sites/default/files/model\\_3\\_owners\\_manual\\_asia\\_tw.pdf](https://www.tesla.com/sites/default/files/model_3_owners_manual_asia_tw.pdf)（最後瀏覽日：2021年2月14日）。

何要求或設定<sup>15</sup>，除了是法釋義學上的重要問題之外，更突顯出立法者有必要在立法政策的層次上，進一步考慮是否要將駕駛人開啟自動駕駛系統以後的風險及其連帶之法律責任，部分地分配給系統及其背後的供應者來承擔。也就是說，在半自駕車駕駛人合於規則地使用自動駕駛系統，卻仍有發生安全風險之可能時，扮演車輛供應鏈（Supply Chain）每個環節的製造、生產、銷售、維修保養等人，只要其工作涉及了半自駕車輛完成及上市流通的決策或決策之監督，就有可能需要承擔此一部分之風險以及風險實現後的法律責任<sup>16</sup>。具體而言，半自駕車的車輛供應者除了基於一般產品責任，還是必須注意相關配備必須得以達到預期的輔助駕駛效果，否則將會有承擔法律責任之可能。更重要的是，基於半自駕車輛的「人與系統分工合作決策」模式，車輛供應者應該特別必須考慮到在半自駕車行駛過程當中，人類駕駛與系統之間的決策合作、互動與角色轉換等機制要如何完善地設計，並且是否已經將此種分工機制之具體細節

---

<sup>15</sup> Hilgendorf, aaO. (Fn. 1), S. 25.

<sup>16</sup> 從而，本文並不僅稱為車輛製造者或生產者，而是以較為上位概念之車輛「供應者」（Provider）稱之，此種稱呼在德文文獻中也極為常見，如Hilgendorf, aaO. (Fn. 1), S. 25; Günther M. Sander/Jörg Hollering, *Strafrechtliche Verantwortlichkeit im Zusammenhang mit automatisiertem Fahren*, NStZ 2017, S. 197; Eric Hilgendorf, *Automatisiertes Fahren und Recht – ein Überblick*, JA 2018, S. 803 f.; Carsten Staub, *Strafrechtliche Fragen zum Automatisierten Fahren. Der Hersteller als strafrechtlicher Verantwortlicher der Zukunft? Umfang der Sorgfaltspflicht – Datenschutz versus Aufklärungspflicht*, NZV 2019, S. 396 f.

明確地教示車輛消費者<sup>17</sup>。從而以車輛供應者的角度來看，人類駕駛與半自駕系統之間的人機介面（Human Machine Interface）應如何設計與產製，會是其是否因此必須承擔法律責任的核心關鍵點<sup>18</sup>。

從前述說明可知，半自駕車的安全風險究竟應該由誰承擔控管責任，將至少會在駕駛人、半自駕系統與車輛供應者三者之間游移，相較於高度或全自駕車所可能引發的法律衝擊，駕駛半自駕車發生事故所可能導致的風險實現以及相關法律責任歸屬問題，未必更為單純。甚至因為半自駕車始終存在著人類駕駛與半自駕系統之間分工合作與車輛操控轉換，未來作為車輛造成事故原因的行為究竟何在，法院也將無可避免地必須在人類駕駛與半自駕系統之間加以認定。此種以「機器決策」參與「人類決策」的分工合作模式，儘管還沒有達到在全自駕車輛當中以「機器決策」取代「人類決策」的模式<sup>19</sup>，但已經足以對刑法釋義學的基礎概念造成衝擊。

<sup>17</sup> 例如特斯拉公司，同前註14，頁75：「警告：……您有責任時刻保持警惕、安全駕駛，並全程操控車輛。……請全程注意前方路況，並準備好隨時採取更正措施。……」，頁84：「『自動輔助導航駕駛』不會使車輛自動駕駛。您必須注意路面，隨時保持手握方向盤，並持續留意導航路線。……請持續保持警覺並準備隨時採取行動。未這麼做可能導致車體受損與人身傷亡。」

<sup>18</sup> 有關美國聯邦自動駕駛車輛政策中對於人機介面的要求，見陳亭誼，同前註4，頁20-21。

<sup>19</sup> 機器取代人類決策的基礎思考方向提出，見劉靜怡，人工智慧潛在倫理與法律議題鳥瞰與初步分析——從責任分配到市場競爭，收於：人工智慧相關法律議題芻議，2018年11月，頁24。

只是更具體來說，究竟半自駕車事故將會如何衝擊目前的刑法釋義學以及現行交通刑法，還有待更進一步的說明，始能完全釐清。

### 參、現行交通刑法的困境

在具體探討半自駕車事故的刑法釋義學衝擊之前，本文將先行釐清現行交通刑法目前所遭遇到的困境，以確認現行規定針對半自駕車事故的歸責問題，確實有其窒礙難行之處。以下將首先歸納分析我國現行刑法中有關交通事故責任之相關規範內容，並確認過失犯此一犯罪類型在其中所扮演的重要角色及其所欲解決的歸責難題<sup>20</sup>。之所以提出此一問題，其背景在於我國交通刑法向來因為規範密度的嚴重不足，僅能依賴傳統過失實害犯之規定，並且司法實務也呈現出擴張解釋該些過失犯罪適用範圍的此一刑事政策現狀<sup>21</sup>。在此，將特別探討對交通事故扮演關鍵角色的刑法過失致死傷罪，在半自駕時代是否仍能發揮適切的規範作用。

---

<sup>20</sup> 過失犯對交通刑法的重要性幾乎是不言而喻的，僅見Bernd Schünemann, *Moderne Tendenzen in der Dogmatik der Fahrlässigkeits- und Gefährdungsdelikte*, JA 1975, S. 435; Heng-da Hsu, *Zurechnungsgrundlage und Strafbarkeitsgrenze der Fahrlässigkeitsdelikte in der modernen Industriegesellschaft*, 2009, S. 65. 中文文獻部分見林山田，*刑法通論*（下），增訂10版，2008年1月，頁222以下。

<sup>21</sup> 類此批判亦可見林山田，同前註，頁223。

## 一、失靈且規範不足的現行交通刑法

現代人對於道路交通安全的需求是否被滿足，無疑已經是現代社會生活當中新興型態風險管理課題中相當重要的一環。如果欠缺一個值得信賴且安全的道路交通環境，人們已經幾乎無法外出從事有意義的社會生活。然而，儘管近年來因為交通工具的進步而使交通事故發生的風險逐漸減少<sup>22</sup>，但是現代化的動力交通工具都具有更為快速移動的功能，也就因此造成道路交通事故導致人身安全危害的機率還是相當地高。在我國，譬如單是2019年全年，因為交通事故死亡人數即高達1,849人、受傷人數高達456,378人。而此些事故當中，因為汽（機、慢）車駕駛人過失所導致之交通事故共335,174件，占全年事故總件數341,972件的比率高達98.01%，並且如與過去幾年的數字相較，無論是事故總件數或是傷亡人數，都呈現穩定且極少下降的趨勢<sup>23</sup>。這種基於駕駛人過失的交通事故肇事率以及死傷人數如此高的現象，到底能否以刑法作為管控手段，應該還沒有一致的答案。如果再從刑法最後手段原則來看，立法者當然也不能只藉由刑法來作為唯一的交通安全改善及風險控管

---

<sup>22</sup> Horst Janiszewski, Verkehrsstrafrecht, 5. Aufl., 2004, S. 1.

<sup>23</sup> 內政部警政署全球資訊網，重要統計結果表：道路交通事故肇事原因分類件數及傷亡人數，2020年5月28日，<https://www.npa.gov.tw/NPA/Gip/wSite/ct?xItem=80163&ctNode=12902&mp=1>（最後瀏覽日：2021年2月14日）。

措施<sup>24</sup>。只是從上述數據中也能看得出來，藉由刑法來規制交通安全風險的社會需求還是確實存在，並且此一趨勢也在全球各國的刑事立法中也顯然難以阻擋。本文也因此認為，考慮到交通事故可能對於人類生命與身體法益造成重大侵害這一點，設置交通刑法以作為生命、身體法益保護的最後手段，應較無疑義<sup>25</sup>。剩下的問題則是只在於，我國刑法是否已經具備一個正當且具有實際效益，並且可供法院實務合理適用的體系性交通刑法<sup>26</sup>？

我國刑法針對交通犯罪<sup>27</sup>所可能適用的規範，大致上區分成兩大類：第一類是在發生特定死亡或傷害等實害結果時，所運用的過失致死罪（第276條）與過失傷害或致重傷罪（第284條）等過失實害犯構成要件<sup>28</sup>；第二類則是在公共危險罪章當中，針對陸路、水上與空中交通所分別規範的危險犯構成要件（第183條至第185條之4），這些交通犯罪所適用的主要案件類型，則是陸路交

---

<sup>24</sup> 謝煜偉，交通犯罪中的危險犯立法與其解釋策略，月旦法學雜誌，210期，2012年11月，頁108。

<sup>25</sup> 贊成交通刑法具有實際效用者，見Janiszewski, aaO. (Fn. 22), S. 2 f.

<sup>26</sup> 類似的思考方向見謝煜偉，同前註24，頁114。

<sup>27</sup> 關於交通犯罪概括性的介紹，見林東茂，交通犯罪，月旦法學雜誌，177期，2010年2月，頁232以下。

<sup>28</sup> 但值得注意的是，近年來也開始出現法院針對特定交通事故案件論以故意殺人罪之情況，詳見臺灣高等法院109年度交上訴字第52號刑事判決。

通中的駕駛行為<sup>29</sup>。只是因為高達九成以上的交通事故死傷結果皆肇因於駕駛人之人為過失，前述過失實害犯的規定就被大量適用在這類死傷事故判決中。至於其餘的危險犯規範，應該就屬第185條之3的酒醉或不能安全駕駛罪與第185條之4的肇事逃逸罪兩者，最具有實務意義。其中，第185條之3規定係針對酒醉或服用藥物後危險駕駛的具體規範，並非針對所有危險駕駛行為的全面性禁止規定。第185條之4則是規範肇事後的禁止逃逸，屬於交通事故發生後的人身法益與法律責任釐清的保全規範。而我國社會中常見的飆車行為，實務上則是牽強地以第185條壅塞道路罪適用之<sup>30</sup>。換言之，扣除了第185條之3規定後，肩負我國道路交通事故人身死傷預防與刑事歸責重任的刑法規範，幾乎是僅剩下過失致死罪與過失傷害或致重傷罪等過失實害犯規定，對於交通事故的刑事責任認定，也就主要落到過失犯的犯罪結構檢驗上，導致反而是過失犯的規定比起危險犯規定來說，在實務適用上更為重要<sup>31</sup>！

<sup>29</sup> 林東茂，同前註27，頁232。

<sup>30</sup> 林東茂，同前註27，頁233。另見最高法院101年度台上字第2527號判決：「按刑法第185條第1項之妨害公眾往來安全罪，其中構成要件之『他法』，乃係指除損壞、壅塞以外，凡足以妨害公眾往來通行之方法者皆屬之。具體而言，以併排競駛或為追逐前車而以飆車之方式，在道路上超速行駛，均極易失控，有撞及道路上之其他人、車或路旁之人、物，足以發生交通往來之危險，自該當上開所稱之『他法』。」

<sup>31</sup> 林山田，同前註20，頁220；李聖傑，交通事故中過失行為的刑法處

然而，實害犯構成要件首先講求犯罪應報的思考，其對於交通刑法主要所欲發揮的一般預防效果來說<sup>32</sup>，屬於較為次要的補充性規範角色，因此過失實害犯規定並不應該是交通刑法的核心構成要件<sup>33</sup>。並且，這些過失實害犯規定本來也不是專門針對交通犯罪所設，一部幾乎僅倚賴過失實害犯來因應交通事故刑責釐清的刑法典，實質意義上似乎也根本不算是交通刑法。換言之，實質意義上的交通刑法不僅僅是可能適用於交通犯罪的所有刑法規定之集合，其形式固然未必一定要是一部單一專門的特別刑法，但必須是出於交通安全風險管理與交通事故預防的思考邏輯而設置的刑法規範。就此實質意義而言，我國刑法距離配備了一部完整且具體系性的交通刑法此一目標，恐怕仍尚遙遠。

## 二、現行交通刑法對半自駕車事故的歸責困境

從理想層面而言，每一次道路交通工具科技的重大進展，都應該就意味著將會隨之出現一次交通刑法的典範變遷。早從傳統的人力抬轎或騎騾馬的年代，進展至目前的動力機械交通工具年代，交通事故的刑事責任也早就不再可以只憑過失致死、過失致重傷與過失傷害罪

---

遇思考，收於：刑事法學的新視野，2011年5月，頁110-111。

<sup>32</sup> 張麗卿，交通刑法，2002年12月，頁17以下；謝煜偉，同前註24，頁112-113。

<sup>33</sup> Janiszewski, aaO. (Fn. 22), S. 117.

等傳統過失實害犯規定，即能精確掌握<sup>34</sup>。更不用說的是，如同前面所述，從自動駕駛技術與人工智慧技術結合發展，半自駕車甚至是全自駕車普遍上路後，道路交通科技的發展與駕駛行為的決策模式又即將邁入下一個里程碑，這當然同時也意味著所謂的「交通意外」的界定與法律風險及其責任的重新分配，以及現有的法律秩序又再次面臨了新的挑戰。在刑法領域當中，這自然也將導致諸多傳統釋義學概念的解構與重新理解，並且在立法論的層次上，也有必要針對各類自駕車事故型態研議新的刑事政策加以因應。目前全球主要汽車工業國家，如德、美、日等國，均為了在自駕車領域中搶占領先龍頭地位，無不早就積極改善法制現狀，其中不僅推出自駕車的「測試」程序與責任承擔法律，更包含了今後自駕車真實上路後的交通法規因應<sup>35</sup>。以位居汽車工業龍頭角色的德國為例，德國聯邦交通與數位建設部早於2015年所發布的「自動化與網路互聯化駕駛之策略」中就已經明確指出，德國現行的交通法規必須要將自動駕駛車輛完全上路納入成為修法重點<sup>36</sup>。並且隨後在2017年完成「道路交通法」（Straßenverkehrsgesetz）的

<sup>34</sup> Bernd Schünemann著，陳志輝譯，交通刑法之憲法界限與刑事政策問題(一)，司法周刊，1006期，2版，2000年11月，頁2。

<sup>35</sup> 各國目前法規綜覽，見財團法人資訊工業策進會科技法律研究所，同前註9，頁10以下。

<sup>36</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren, 2015, S. 16.

修正，將自動駕駛的相關規範整合到該法當中<sup>37</sup>。其中最為重要之規定者，則是依該法第1a條第1項規定，只要是合於規定使用的情形下，使用高度或全自動駕駛功能驅動車輛已經被允許，並且已經在同條第2項完整地將各種自動駕駛的等級都納入到規範範疇裡，甚至更強調此些自動駕駛配備必須「可以隨時由交通工具的駕駛人以手動的方式加以操縱或解除」，並且必須一方面得以「辨識由駕駛人親自操控交通工具的必要性」，他方面則是得以「在將交通工具的操控交給駕駛人之前，預留足夠的時間，且透過視覺、聽覺、觸覺或其他可感知的方式，將親自操控交通工具的必要性通知駕駛人」<sup>38</sup>。透過這些規定的內容，德國立法者基本上已經將車輛（系統）與人類駕駛之間之共同決策關係納入規範，並且不僅只及於高度或全自駕等級之車輛，各該規定更是明顯可以直接適用在配備有駕駛輔助等系統的半自駕車上<sup>39</sup>。德國道路交通法此一之改革固然並沒有直接涉及到德國刑法固有的交通刑法規定（如第315b條、第315c條）之修正，但還是一定程度地宣示了，利用半自駕或全自駕車輛之人類駕駛仍有其應遵循之注意義務，並且

---

<sup>37</sup> Aches Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16. Juni 2017, BGBl I 2017, S. 1648 ff.

<sup>38</sup> 各該規定的中譯文引用自Hilgendorf著，林信銘譯，同前註3，頁7-8。

<sup>39</sup> Michael Burmann/Rainer Heß/Katrin Hühnermann/Jürgen Jahnke/, Straßenverkehrsrecht, 26. Aufl., 2020, StVG § 1a Rn. 4.

也將仍然有可能為其利用自駕系統的行為承擔過失犯的刑事責任<sup>40</sup>。

反觀我國的修法進程，除了於2018年12月19日公布制訂「無人載具科技創新實驗條例」此一測試無人載具所需的法規，其中第22條第2項明訂，經核准之無人載具實驗得排除一定之行政法規或法規命令之適用，但不包括民事、刑事責任規定。除此之外，在改革歷程上並無更多進展。特別是對於道路交通具有關鍵性角色的「道路交通管理處罰條例」，至今都還沒有納入有關任何等級自動駕駛的相關規範內容。因此儘管自動駕駛時代已經來臨，全球第一個使用半自駕系統導致第三人死亡的案例已經在美國真實發生了，而我國也開始發生自駕車事故，但交通刑法卻還停留在以過失實害犯為主軸的「騾馬時期」刑法。換言之，如以前述幾個我國案例來說，因為各該案件中都並未發生第三人死亡或受輕重傷等實害結果，因此無從適用過失致死或致輕重傷罪等規定科予駕駛人刑責，其行為即使會被一般人都認為已經達到不足以安全駕駛之程度，但也都因為我國現行刑法典所規定的危險駕駛態樣過於侷限，而無從適用第183條至第185條之4的危險犯規定加以處罰。這類案件在刑事實務上最終只能以不起訴處分加以終結的結果<sup>41</sup>，從罪

<sup>40</sup> 同樣認為此一改革並未觸及全部的自動駕駛刑事責任問題者，見 Hilgendorf著，林信銘譯，同前註3，頁9-10。

<sup>41</sup> 黃羿馨，同前註5。

刑法定原則的角度來看，也就自屬當然。即使是在我國發生類似【美國 Uber 自駕車案】或是【德國 Aschaffenburg 案】等有第三人因此死亡的案件，在刑事責任認定上，雖然可以朝向過失致死罪的方向思考，但也正因為我國至今都沒有如同德國之改革一般，至少先行將各種等級的自動駕駛之概念與可能性納入交通基本法規當中，也有可能遭遇到過失犯的注意義務欠缺或不明確的難題。

至此本文已將我國刑法對於規範半自駕車事故所可能遭遇的困境，先行加以說明。此一困境不僅表徵出我國現行法對於體系性交通刑法的極度欠缺，當然也更得以證明，我國法目前亟需針對未來即將面臨的自動駕駛時代重新改革。只是立法者應如何重新思考其刑事立法政策，則還有待於更深入檢討該類事故對於刑法釋義學的具體衝擊與細部影響評估，才能加以決定。

#### 肆、半自駕車事故對刑法釋義學的具體衝擊

駕駛半自駕車肇事的刑事責任究竟應該如何認定，將會有別於傳統駕駛非自駕車肇事之情形。只是在前者是否構成特定刑法構成要件的評價上，因為有半自駕系統的運作機制介入可能性，將有必要重新評估現存刑法釋義學概念的解讀是否受到影響（下述一部分）。並且，基於駕駛半自駕車肇事之原因可能來自於人類駕駛與半自駕系統兩者的共同分工決策，此類肇事的刑事責

任認定疑義，將可分別從「人類駕駛」與「車輛供應者」兩方面，進一步檢討其刑事責任的認定困難何在（下述二部分）。

### 一、駕駛半自駕車對刑法釋義學概念的影響

在半自駕車運作機制底下所設計的半自駕系統介入駕駛決策可能性，將至少在兩個刑法釋義學概念造成衝擊：其一為行為人概念，其二則為行為概念。換言之，這種人類駕駛與半自駕車的自駕系統共同合作、分工決策的行為事實模式，將有可能影響了行為概念（Handlungsbegriff）的判斷，以及考慮實行行為的行為人概念（Täterbegriff）是否也要相應調整。

#### （一）行為概念的詮釋

在半自動駕駛的情境下，基本上會由半自動駕駛系統以程度不等的方式，參與傳統僅由人類駕駛所掌控的車輛操控過程，對周遭行進動線與交通環境進行監測，並據此納入程式運算而得出結果，進而對所發生之車輛行進情狀加以反應，而非僅只由人類駕駛對周遭情境自行監控、決策並行動。因此需討論的是，當以半自駕系統之運算所作成之反應或決策參與了人類駕駛的操控決策過程，甚至是當車輛操控決策主要由半自駕系統作成時，如此的整體操控歷程是否還能與傳統行為概念相互合致？或者更簡單地問，半自駕系統能否從事具有刑法

意義上的行為<sup>42</sup>？

如果先撇開在構成要件階層之前，是否確實還需要設置一個獨立的行為階層此一前階段審查此一爭論<sup>43</sup>，目前多數見解贊成的「人格行為概念」（Der personale Handlungsbegriff），不外乎是將作為刑法評價客體的行為，定義為「人格的對外展現」（Persönlichkeitsäußerung）。在此一定義底下，行為的前提要件首先必須是人類的行止，此一人類行止則是涵蓋了行為主觀面與客觀面的整體歷程（Gesamtgeschehen），並且此一整體歷程更必須是人類對於「自我的控制」（Kontrolle des “Ich”）、以人類作為「靈魂—精神的行動中心」（seelisch-geistiges Aktionszentrum），也就是透過意志與意識所支配或可得支配者，方才能稱之為人格的對外展現<sup>44</sup>。建立在此一

---

<sup>42</sup> Staub, aaO. (Fn. 16), S. 392 f. 此一問題的答案則是後續討論系統是否得以承擔責任此一問題的前提，就此見Eric Hilgendorf, Können Roboter schuldhaft handeln? Zur Übertragbarkeit unseres normativen Grundvokabulars auf Maschinen, in: Susanne Beck (Hrsg.), Jenseits von Mensch und Maschine: Ethische und rechtliche Fragen zum Umgang mit Robotern, Künstlicher Intelligenz und Cyborgs, 2012, S. 125 f.

<sup>43</sup> 此一爭論的內容可參閱Claus Roxin/Luis Greco, Strafrecht: Allgemeiner Teil: Bd. I, Grundlagen: Der Aufbau der Verbrechenslehre, 5. Aufl., 2020, 8/42 f.; Claus Roxin, Handlung, in: Eric Hilgendorf/Hans Kudlich/Brian Valerius (Hrsg.), Handbuch des Strafrechts, Bd. 2, Strafrecht Allgemeiner Teil I, 2020, Rn. 94 ff.; 中文文獻當中，贊成在構成要件階層以外，保留行為階層此一前階段審查者，見許恆達，再訪行為理論，收於：法益保護與行為刑法，2016年5月，頁55以下。

<sup>44</sup> Roxin/Greco, aaO., 8/44, 52; Roxin, aaO., Rn. 70 ff.; 許恆達，同前註，頁44以下。

行為概念的前提要件之上，刑法上的行為概念因此指涉的是人類透過內在意志與外在因果的綜合作用，對於法益損害的支配關係<sup>45</sup>。

極為明顯的是，上述行為概念的基本要素相當著重於人類的意志或意識之操控或支配可能性的展現。而半自駕系統當中的各項功能，例如自駕等級1的「防鎖死煞車系統」（ABS）、「車道偏離預警系統」等，或是等級2的「Autopilot自動輔助駕駛」<sup>46</sup>，都具有能夠以車輛系統主動警示駕駛人、主動操控車輛達成直行或橫向轉彎等一般的車輛操控功能，看似會符合前述支配可能性展現的要求。只是半自駕系統所能實行的這類主動駕駛功能，是否就已經能夠稱之為是透過意志與意識所支配或可得支配的行為，仍不無可疑。其理由在於，這類半自駕系統的決策模組，都是以「傳統規則化」（Rule-based）的技術所建立，不僅難以類比人類的意識或意志，甚至都還與人工智慧的決策模組相距甚遠；也就是

<sup>45</sup> 此種行為概念的詮釋見許恆達，同前註43，頁60以下。以類似觀點詮釋「人格的對外展現」者，Roxin/Greco, aaO., 8/51 f.

<sup>46</sup> 特斯拉公司，同前註14，頁54：「緊急煞車時，ABS會持續監控每個車輪的速度，並依據適當的抓地力調節煞車力道」；頁100：「車道偏離預警：『警告』：如果車輛的前輪超出車道標線，方向盤則會震動。『輔助』：……逐漸靠向鄰近車道或接近道路的邊緣，則會套用修正轉向，……維持在安全的位置」；頁73：「以下『Autopilot自動輔助駕駛』便捷功能專為減少駕駛人行車負擔而設計：主動巡航定速、自動輔助轉向、自動變換車道輔助、自動停車、召喚、智慧召喚、自動輔助導航駕駛、紅燈號誌與停止標誌警告、交通號誌和停止標誌控制……」。

說，該類系統的駕駛功能尚無法如同人工智慧的決策方法一樣，具有可以藉由卷積神經網路不斷反覆深度學習與改善，進而作出類似人類駕駛因應不同道路環境狀況的決策程度，而是只能透過系統設計者預先設定好的「如A則A+、如B則B+」此類決策規則，來應付同樣也是事先預想的道路環境狀況<sup>47</sup>。如此傳統規則化的決策模組，自然是不能與人類的意志或意識相比擬，更不用說的是，系統本身根本不可能具備具社會性質的「人格」可言。從前述人格行為概念的觀點來看，半自駕系統的各項功能儘管有主動操控車輛的作用，但無論如何都不是刑法上的行為<sup>48</sup>。從而，在半自駕案例中，作為評價對象的行為，最終還是必須回歸到駕駛人在車輛行進過程中，以其意志親自執行車輛操控之行為，以及下達指令予半自駕系統、監控或收回該系統運作等駕駛人與系統的互動行為<sup>49</sup>。除此之外，半自駕系統依據其事先設定的系統規則決策模組，所作出的車輛行進控制與判斷，在目前的行為理論觀點之下，最終只能回歸到車輛供應者、製造商或軟體設計者的編程（*Programmierung*）、設計、製造等製程行為。換言之，如果不改

---

<sup>47</sup> 有關自動駕駛的決策技術差異說明，見陳亭誼，同前註4，頁15-16。

<sup>48</sup> 類此結論亦見Hilgendorf, aaO. (Fn. 42), S. 125 f.; Roxin/Greco, aaO. (Fn. 43), 8/66f.

<sup>49</sup> 機器人的使用者對於機器人的監控義務與相應的刑事責任，見Jan C. Joerden, *Strafrechtliche Perspektiven der Robotik*, in: Eric Hilgendorf/Jan-Phillip Günther (Hrsg.), *Robotik und Gesetzgebung*, 2013, S. 209.

變現有理論上的行為概念定義，在半自駕車案例當中具有人格對外展現特質、因此可歸類於具有刑法意義的行為，除了駕駛人對於駕駛與利用半自駕系統的相關決定之外，僅剩下在半自駕車輛背後的供應者的各類製程行為<sup>50</sup>。

基於此故，不令人意外的是在立法論上，已經有呼聲主張必須要因此改變傳統行為理論的對於刑法上行為的定義，使新的定義得以同時涵蓋了機器決策，或者至少可以將機器決策類比於人類決策<sup>51</sup>。只是如此將機器決策類比於人類決策的新定義，單純只有著重於兩者都具有類似的合於規則而行動之特質，以及決策脈絡因此具備了一定程度的可預測性，但卻忽略了刑法上的行為概念除了以意識與意志操控作為基礎之外，更重要的是與意志操控極為相關的意志自由及社會面向的人格形塑。換言之，刑法上的行為不能單純化約為人作為一種生物體所引發的外界物理及生物現象；在此所指的人類，仍然應保有其社會面向的人格體特質，而這一層社會面向的人格體特質，則是至少在半自駕案例中的系統決策難以擁有的<sup>52</sup>。

<sup>50</sup> Hilgendorf, aaO. (Fn. 42), S. 125; Roxin/Greco, aaO. (Fn. 43), 8/66 f.

<sup>51</sup> Hilgendorf, aaO. (Fn. 42), S. 125.

<sup>52</sup> 至於未來全自駕時代，利用人工智慧來控制車輛的情形，究竟能否更為接近人類思考模式，因此得以類比人類之決策行為，則不在本文的討論範圍內。就此基礎的問題意識可見劉靜怡，同前註19，頁24-25。

## (二)行為人及處罰對象的詮釋

此外，行為概念的界定並不是只有牽涉到行為本質的定義，還更牽涉到可能需要承擔刑事責任的行為人，以及該行為人作為一個未來可能受處罰的對象，究竟要如何在構成要件階層之前就如何界定的問題，而這也是半自駕車輛案例當中，主張改變行為理論定義的贊成者所較少思考到的後半部問題。其實，只要回歸到從行為概念的篩選功能（Filterfunktion）出發，將行為理解為行為人與損害事件的連結點<sup>53</sup>，就應該不難理解從行為概念所可能衍生而來的行為人詮釋問題。也正因為如此，動物與法人在人格行為概念底下，才會都因為欠缺了靈魂與精神層面的本質，其行動也就被排除在刑法意義上的行為範圍之外，動物與法人也就不是刑法上適格的行為人<sup>54</sup>。至於在半自駕車案例當中，如果依循著前述本文的說明，僅有駕駛人的相關駕駛或利用半自駕系統之行為，以及半自駕車輛供應者的各類製程行為，則在此具有刑法意義的行為人將會僅有駕駛人與供應者，半自駕系統或者該車輛本身都不會是具有刑法上意義的行為人<sup>55</sup>。甚至只要思考到在此刑法意義上的行為人，

<sup>53</sup> 此一功能的強調，見許恆達，同前註43，頁59。有關行為概念篩選功能的詳細說明，Roxin, aaO. (Fn. 43), Rn. 101 ff.

<sup>54</sup> Roxin/Greco, aaO. (Fn. 43), 8/58 f.; Roxin, aaO. (Fn. 43), Rn. 109 ff.

<sup>55</sup> Hilgendorf, aaO. (Fn. 1), S. 25; Roxin/Greco, aaO. (Fn. 43), 8/66 f. 在德國實際已經發生的Aschaffenburg案當中，汽車本身從一開始也就已經被排除是可能的行為人，就此見Hilgendorf著，林信銘譯，同前註3，

後續將會是承擔刑事責任、受刑罰處罰的可能對象，應該就足以瞭解，即使是改變行為概念的定義，勉強將半自駕系統或車輛的操控認定為刑法上意義之行為，也無從改變半自駕系統或車輛無論如何都不可能有意義地承擔刑事責任，接受與自然人相同的刑罰之處罰<sup>56</sup>。

當然，如果主張在半自駕車案例當中，會具有刑法意義的行為人將僅有駕駛人與供應者兩者，還是必須考慮到的是，受限於法人尚不能成為刑法歸責的對象，而車輛供應者還是以法人的型態呈現的話，未來在相關車輛經銷商與製造商當中，恐怕最終只能由其中實際從事相關系統設計或製造等工作的自然人來承擔刑事責任<sup>57</sup>。而這無疑將意味著，從半自駕車上路以後，可能為半自駕車事故承擔刑事責任之人，也將會包含了不在交通事故現場實行相關駕駛行為之人，從此交通刑法將一部分地轉向產品責任刑法，實踐了法規範的典範轉移<sup>58</sup>。由此延伸而來，後續更為重要的釋義學思考則是，在半自駕系統運作或參與決策的過程當中，駕駛人以及車輛供應者等各該可能的行為人，其行為對於法益損害的判斷過程與行為支配，在刑法上應如何詮釋並賦予其刑事責任<sup>59</sup>？則有待於更進一步檢討不同案例當

---

頁11。

<sup>56</sup> 同樣的思考，Roxin/Greco, aaO. (Fn. 43), 8/66 f.

<sup>57</sup> Valerius, aaO. (Fn. 1), S. 17; Staub, aaO. (Fn. 16), S. 393.

<sup>58</sup> 類此方向的提出，劉靜怡，同前註19，頁25-26。

<sup>59</sup> Joerden, aaO. (Fn. 49), S. 207 ff.

中，不同行為人可能受刑法評價的行為何在，以及各該行為對於分工與決策的具體貢獻，才能加以釐清其刑事責任。

## 二、不同行為人的刑事責任檢討

在駕駛半自駕車肇事發生事故的案例裡，駕駛人與車輛供應者所可能承擔的刑事責任為何，必須首先視被害人死亡、重傷或普通傷害等實害結果是否發生而定。如果在個別案例當中有上述實害結果發生，考慮半自駕系統的設計初衷本來就是為了追求較高的安全性，較難想像各該行為人在半自駕車事故會具備殺人、重傷或傷害故意，其刑責主要還是在過失實害犯的相關規定裡去尋找。此外，特別就位處交通現場的駕駛人而言，若個別案例當中並沒有發生上述實害結果，則僅能考慮是否構成刑法第183條至第185條之4等危險犯規定。只是如前所述，一般的半自駕車肇事情形都難以構成各該危險犯規定，此部分的規範不足，恐怕只能有待於以立法的方式去填補。因此以下主要探討的焦點，則是駕駛人與車輛供應者在半自駕車事故過程中的特定行為，是否會構成過失致死傷等犯罪規定。只是囿於篇幅之故，以下將難以詳細一一檢討過失犯的各项細部要件，而將只區分注意義務違反及結果預見可能性兩大要素，簡要的指出各該可能行為人的刑事責任疑義。

### (一)駕駛人的刑事責任疑義

駕駛人駕駛半自駕車發生事故的刑事責任確認，必須先行確認在駕駛過程中應該受到刑法評價的行為為何。其中，啟動引擎、開啟或利用已開啟的特定半自駕系統功能以及在事故前的駕駛行為，都應該符合前述行為作為「人格展現」的要求，而得以作為進一步確認過失犯刑責的評價對象<sup>60</sup>。此外在這類案例當中較為特別的問題意識還在於，如果車輛配備了半自駕系統，駕駛人卻將特定功能關閉不使用，隨後發生事故，此一關閉行為應該同樣屬於刑法意義上的行為無疑，而有必要進一步確認此一行為是否構成過失犯。

首先就駕駛人將特定半自駕系統功能關閉不使用，隨後發生事故之情形，單純僅此一關閉行為是否會成立過失行為，殊有疑義。過去就曾有駕駛人駕駛配備有「循跡防滑系統」之車輛，但卻刻意將該系統功能關閉，疑似因此導致車輛打滑失控而發生事故<sup>61</sup>。在此駕駛人是否將因為其關閉行為而受到過失犯的刑責，決定關鍵仍是在於不使用半自駕系統功能之後的駕駛過程當中，駕駛人是否已經違反了相關的注意義務。誠然，目前我國的車輛安全檢測基準，已經將部分屬於半自駕系

<sup>60</sup> Staub, aaO. (Fn. 16), S. 393.

<sup>61</sup> 東森財經新聞，享受甩尾快感？千萬超跑墜山谷恐是「小旋鈕」惹禍？，東森新聞網，2019年1月24日，<https://news.ebc.net.tw/news/business/149738>（最後瀏覽日：2021年2月11日）。

統的功能，如「車輛穩定性電子式控制系統」（Electronic Stability Control, ESC）與「煞車輔助系統」（Brake Assist System, BAS）的檢測強制納入（車輛安全檢測基準第84點及第85點參照）<sup>62</sup>。只是此一車輛安全檢測基準所規範的對象為車輛供應者，而非駕駛人，因此是否能以此一規定為據，要求駕駛人必須開啟已納入強制檢測的半自駕系統，仍有可疑。並且，儘管車輛本身配備了半自駕系統的功能，但車輛供應者如果也設計了關閉機制，而非一律強制開啟的話，也很難將駕駛人的關閉行為一律評價為注意義務的違反行為。準此，其是否因此構成過失行為，還是必須回歸到現行的道路交通法規去找尋相關的注意義務是否已經被違反，也就是譬如說回歸到道路交通安全規則第94條第3項之規定<sup>63</sup>，討論駕駛人在駕駛過程中是否已經盡了車前狀況的注意義務，以及是否隨時採取必要之安全措施。至於是否強制駕駛人必須一律開啟半自駕系統的特定功能，否則將有可能直接導致過失犯刑責，則是未來立法論上可以討論的問題<sup>64</sup>。

---

<sup>62</sup> 此些系統的功能運作可見曾惓賢，ESC及BAS自民國107年起納入車輛安全檢測基準，財團法人車輛研究測試中心網站，2017年，[https://www.artc.org.tw/chinese/03\\_service/03\\_02detail.aspx?pid=3074](https://www.artc.org.tw/chinese/03_service/03_02detail.aspx?pid=3074)（最後瀏覽日：2021年2月11日）。

<sup>63</sup> 道路交通安全規則第94條第3項之規定：「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」

<sup>64</sup> Sander/Hollering, aaO. (Fn. 16), S. 200.

至於駕駛人開啟半自駕系統而駕車，隨後發生事故者，可資檢討是否可能構成過失行為的個別行為，則有啟動引擎、利用特定半自駕系統功能以及在事故前的駕駛行為等。首先，既然法規容許半自駕車上市販售並行駛於道路上，並且半自駕系統的設計目的在於增進交通安全，此一目的也具有普遍性的社會利益特質，儘管半自駕系統的功能仍然有其極限，駕駛半自駕車上路也還是不排除有肇事的風險存在，但此一風險應該仍在容許風險的範疇內。換言之，除了原本駕駛人開車上路即應遵守的相關法規與履行的注意義務外，單純啟動引擎並行駛於道路上的行為在刑法評價上頂多屬於開啟容許風險的行為，並無可歸咎過失犯刑責之處<sup>65</sup>。同樣的理由，其實也適用在對於此類行為是否具備對結果發生的預見可能性詮釋上。駕駛人啟動引擎、駕駛半自駕車上路後，客觀上固然可以預見此些行為會有導致車輛肇事、致人死傷的抽象可能性存在。只是啟動引擎、單純駕駛車輛本身後續會在哪種具體情狀下導致哪些被害人的死傷結果發生？其具體的因果歷程為何？半自駕系統在此一因果歷程所發揮的效用是什麼？這些實害結果發生的個別因素，一般駕駛人在行為當下其實難以客觀預見。這種對於實害發生具體情狀與因果作用的客觀預見困難，同時也會隨著自動駕駛發展及運作機制的漸形複

---

<sup>65</sup> 同此見解，見張麗卿，同前註2，頁97。

雜而不斷提高<sup>66</sup>。如果對於構成過失犯的結果預見可能性的要求，僅止於對於結果發生的抽象可能性之預知，則駕駛人單純啟動引擎、駕駛半自駕車上路之行為，當然也就都有機會成立過失犯。只是如果採取此種見解，大概也不會再有人願意研發或製造半自駕車輛販售流通，也不會再有人勇於冒險駕駛此種車輛上路，如此也就抹煞了原本容許半自駕車上路、追求道路交通安全的良善美意<sup>67</sup>。反之，如果要求結果預見可能性就是一種對於因果作用與其他個案具體情狀的預見，一方面將會因為自動駕駛技術提升後其運作機制的逐漸複雜化，導致很難有案例得以滿足此種具體的結果預見可能性要求；但他方面而言，至少在解釋上駕駛人單純啟動引擎、駕駛半自駕車上路之行為，也就難以構成過失犯的責難基礎。

既然駕駛人駕駛半自駕車肇事的案例中，關閉半自駕功能、啟動引擎、單純駕駛此類車輛等行為，在認定過失犯是否成立的面向上都有其困難，剩下唯一成立過失犯的可能性，或許只有在駕駛過程中利用特定半自駕系統功能的行為。而在此所稱的利用行為，不僅指單純的開啟系統功能之行為，更廣泛地包含了利用過程中的駕駛人

---

<sup>66</sup> Susanne Beck, Selbstfahrende Kraftfahrzeuge – aktuelle Probleme der (strafrechtlichen) Fahrlässigkeitshaftung, in: Bernd H. Oppermann/Jutta Stender-Vorwachs (Hrsg.), *Autonomes Fahren: Technische Grundlage, Rechtsprobleme, Rechtsfolgen*, 2. Aufl., 2020, Rn. 17.

<sup>67</sup> Beck, aaO., Rn. 36.

（未）監控系統行為，以及（未）即時接管駕駛工作等可歸類為「注意力欠缺」（Aufmerksamkeitsmangel）行為，甚至是事前的未足夠養護半自駕系統設備的「養護欠缺行為」（Wartungsmangel）。在此二類行為的過失責任認定上，有鑑於我國目前對於半自駕乃至全自駕系統車輛的規範不足現狀，較為有必要特別討論者，則是駕駛人未實行監控、接管或養護行為，因而致第三人死傷時，各該行為是否確實違反了一定的注意義務，仍有可疑。因為作為過失犯要件之一的注意義務來源，除了相關的行政法規之外，至少必須是具備社會共識、社會共同遵守的特定要求<sup>68</sup>。然而，目前半自駕系統的發展所呈現的趨勢，卻是各家車商基於商業利益與研發實力，各自開發不同的相關系統功能與配備，現實上還並沒有存在具有社會共識的半自駕系統使用規範。從而，在此所必要的注意義務來源，應該就只剩下刑法以外的法律規定。只是譬如先以養護欠缺行為來說，我國道路交通安全法規則第89條第1項第1款固然已有規定：「行車前應注意之事項，依下列規定：一、方向盤、煞車、輪胎、燈光、雨刮、喇叭、照後鏡及依規定應裝設之行車紀錄器、載重計與轉彎、倒車警報裝置等須詳細檢查確實有效」，但其中並沒有明白針對半自駕系統運作必要配備（如鏡頭或感測器）的維護義務規定。此種針對半自駕系統配備的養護要求，基本上來自於車輛供應者與消費者之間的契約

---

<sup>68</sup> Beck, aaO., Rn. 18.

或告知內容，譬如車主手冊當中的警告或資訊告知<sup>69</sup>。只是這類車主手冊裡的告知或警示事項，是否已經對駕駛人具有拘束力？是否已經足以作為具有社會共識的注意義務來源？實有可疑。

同樣的注意義務來源欠缺情形，也存在於另一類的注意力欠缺行為的案例當中，因此也影響了此類行為是否構成過失犯的認定困難。這類在利用半自駕或全自駕系統中的注意力欠缺行為之刑法評價，如參考前述德國「道路交通法」第1a條第1項規定，只要駕駛人對於車輛的半自駕功能是「合於規定而使用」（*bestimmungsgemäß verwendet*）的話，就不應該構成注意義務的侵害（*Sorgfaltspflichtverletzung*），駕駛者也就不會承擔額外的責任風險。只是如果援引同樣觀念到我國法的話，也還是會出現這裡所謂的「合於規定而使用」的「規定」到底何在的問題。

此外，特別是針對最常被討論的「注意力欠缺」行為，固然有學者認為即使是利用半自駕系統之設備，駕駛仍應握有主控權，隨時注意車前狀況，因此如果因為未注意而造成第三人死亡，仍可能成立過失犯罪<sup>70</sup>。然而，譬如以目前實際上路最為先進的自動輔助駕駛系統

---

<sup>69</sup> 譬如特斯拉公司，同前註14，頁72：「每次駕駛前，請確保所有鏡頭和感測器清潔無髒污。……。不潔的鏡頭和感測器，以及環境狀態如下雨和模糊不清的車道標線，都會影響『Autopilot自動輔助駕駛』的效能。」

<sup>70</sup> 張麗卿，同前註2，頁93。

為例，駕駛人在利用此一系統時，都還是駕駛工作的主要承擔者，仍然被要求保持得以監控系統與隨時接管駕駛工作的狀態。只是此一系統的設計初衷，本來就是為了減輕駕駛人駕駛車輛的負擔<sup>71</sup>，並藉此提升行車安全此一最終目標，如果駕駛人在利用半自駕系統的同時，所應付出的注意程度仍然與駕駛傳統車輛相同，則此類半自駕系統設計的美意無疑將會落空。原則上來說，假如半自駕系統本身的設計越能排除缺陷、較無疑慮地運作，並且也搭配了相應的監控輔助系統，使系統得以即時警示駕駛人可能的問題或疑慮，使系統更得以使駕駛人普遍信賴的話，駕駛人的注意程度要求當然就應該越能相應減輕。從而，半自駕車輛駕駛人的刑事責任認定，有必要視個案所涉及的半自駕系統等級、程度與運作機制，在這種「控制的兩難」（Kontrolldilemma）情境下，作成駕駛人在特定情境中究竟應該負擔多高的監控義務之決定，似乎難以通案式地一概而論<sup>72</sup>。

綜合上述說明可知，單只是就駕駛人駕駛半自駕車肇事，致人死傷的狀況，是否可以輕易地以過失致死傷的犯罪規定來決定其刑事責任，還是有諸多疑問。本文前述交通刑法的規範不足與對半自駕車事故的歸責困境，藉由上述的詳細檢討也就更為明確地突顯出來，也

<sup>71</sup> 特斯拉公司，同前註14，頁73：「以下『Autopilot 自動輔助駕駛』便捷功能專為減少駕駛人行車負擔而設計……」。

<sup>72</sup> Hilgendorf, aaO. (Fn. 1), S. 26 f.; Staub, aaO. (Fn. 16), S. 395 f.

就更足證交通刑法亟待針對自動駕駛科技的快速發展而有迫切改革的必要性。

## (二)車輛供應者的刑事責任疑義

至於車輛供應者對於半自駕車事故可能承擔的刑事責任為何，則是考慮前述車輛供應者對於將半自駕車輛作為終端產品（Endprodukt）流通至市場上路的決策過程裡，是否有違反注意義務的行為而定。其中除了車輛本身的產品品質以外，當然也更包含了半自駕系統以及人機介面的設計與品質確保，以及將此些運作機制明確教示消費者的確保。如果此些品質未受確保，或教示過程未被確實實行，將可能衍生出「設計結構缺失」（Konstruktionsfehler）、「製造生產缺失」（Fabrikationsfehler）或「指示教導缺失」（Instruktionsfehler）等可能被評價為違反注意義務之行為<sup>73</sup>。至於如果僅是單純設計或製造配備有半自駕系統車輛之行為，原則上在未證明有前述各項缺失的情況下，即使後續駕駛人駕駛各該車輛而發生事故，這類車輛供應者之行為都還是屬於容許風險的範疇，不應被認定成立過失犯責任<sup>74</sup>。

至於所謂設計結構缺失，係指譬如自動輔助駕駛系統存有軟體上在設計、編寫為程式等方面的瑕疵，導致可能在運轉過程中將車輛誤判為交通號誌、對於同類顏

<sup>73</sup> Sander/Hollering, aaO. (Fn. 16), S. 197.

<sup>74</sup> Hilgendorf著，林信銘譯，同前註3，頁13。

色的物體無從辨別，甚至是導致無法將鏡頭或感測器所取得之資料組合為實際圖像，或難以針對交通現況為合理應對等情形<sup>75</sup>。再者，製造生產缺失則是指在設計與結構都沒有缺失的情況下，發生終端產品的硬體組裝或軟體完成偏離原本的設計與結構計畫而言，前者如車載鏡頭組裝有錯誤或缺陷，後者則是譬如將原本商用電腦軟體誤用於車輛電子系統，導致鏡頭與感測器的成像錯誤等問題<sup>76</sup>。最後，指示教導缺失則是指車輛供應者對於消費者如何使用半自駕系統，沒有教導、未為足夠、有效或正確之教導而言。其例如前述之【衝撞貨車案】，駕駛人在開啟自動輔助駕駛系統後，即使已經看見前方有障礙物，但並不知自己可以儘快操控系統的轉向，因此並未踩煞車，而自動輔助駕駛系統也沒有引發煞車裝置，最終導致撞上障礙物。此種指示教導缺失是否構成過失，常因駕駛人自己本來也應該有瞭解車輛整體功能的義務，仍存有爭議。只是在半自駕車輛案例當中，因為目前並不是所有車輛都有安裝半自駕系統，汽車駕駛訓練過程也通常並未安排此種訓練課程，因此就對駕駛過程中的安全確保顯得更具有實務意義。並且，車輛供應者對於消費者詳盡地告知或教導各項新科技系統的運作機制、系統極限乃至駕駛人還是應該隨時準備

---

<sup>75</sup> Sander/Hollering, aaO. (Fn. 16), S. 198.

<sup>76</sup> Sander/Hollering, aaO. (Fn. 16), S. 198.

即時接管駕駛工作等事項<sup>77</sup>，在刑法層次將會寓有車輛使用半自駕系統的可能風險，轉移由消費者以及駕駛人自行決定是否使用與如何承擔此類風險，車輛供應者也才能得以免責<sup>78</sup>。

此外，即使前述各項車輛供應者在提供半自駕車輛上產生上述相關之缺失，導致發生後續事故及實害結果，至少從故意的「意欲」要素的角度出發來看，都還是得以排除故意責任，而是主要探討過失責任是否成立此一問題<sup>79</sup>。但就算是只探討車輛供應者是否將會因為上述缺失而成立過失犯，同樣必須考慮注意義務違反與結果發生預見可能性等過失要素始能決定。就此還存有疑慮之處在於，儘管從容許風險的觀點來說，不可能要求車輛供應者所供給之半自駕車與半自動駕駛系統完全毫無缺失或引發危險之可能<sup>80</sup>，然而在目前仍然欠缺普遍有效的客觀注意標準之情況下，各家車廠對於其半自

---

<sup>77</sup> Sander/Hollering, aaO. (Fn. 16), S. 198 f.

<sup>78</sup> 類似但針對全自駕案例所主張之見解，見張麗卿，同前註2，頁97-98。

<sup>79</sup> Sander/Hollering, aaO. (Fn. 16), S. 195 f.; Staub, aaO. (Fn. 16), S. 396則是指，唯一可想像從供應鏈而來的自駕車案例故意犯罪，大概只有網路犯罪（Cyberkriminalität）此一型態而已。

<sup>80</sup> 儘管Sander/Hollering, aaO. (Fn. 16), S. 197是從容許風險的觀點詮釋此一見解，但如Hilgendorf, aaO. (Fn. 16), S. 804則是從「剩餘風險（Restrisiko）」的角度詮釋；Staub, aaO. (Fn. 16), S. 397則是從「社會相當性」的角度來詮釋。但從筆者的認知而言，三者的見解其實都是從風險對於社會的好處大於益處之衡量出發而為論證，並無實質差異。

駕系統欲如何設計並運作，多數仍是取決於其研發、設計能力與商業利益而各自為政，對於半自駕系統的各项功能而言，至今仍然還欠缺得以作為注意義務來源的社會統一共認之各項標準<sup>81</sup>。因此，譬如說系統或程式設計者在系統與程式的設計建構時，必須依循何種原則而為之？是依循倫理、法律或商業競爭與獲利模式<sup>82</sup>？此一問題的答案，即使是回歸到消費者保護法的規範內容去找尋可能的注意義務來源，都將遭遇困難。因為除了硬體以外，半自駕系統相關的軟體程式與演算法撰寫如何才能評價為瑕疵？是否被涵蓋在消費者保護法所規定「商品」或「服務」等保護範疇內<sup>83</sup>？並且，譬如在產品刑事責任的範疇中，如果承接了民事法的商品製造責任作為過失犯的注意義務來源，是否合乎刑法原本的釋義學基礎以及上述明確性要求與最後手段原則<sup>84</sup>？都仍存有極高疑慮。而此種法律與刑法產品責任歸責標準不明的窘境，將也會是半自駕車現行人車分工機制下的一個極為重要的刑法過失責任認定難題。

最後，車輛供應者未來是否對半自駕車事故承擔過

<sup>81</sup> Staub, aaO. (Fn. 16), S. 397; Beck, aaO. (Fn. 66), Rn. 18, 37也提到，此種得以作為注意義務來源的共通標準，將必須在商業利益與安全風險減少之間加以權衡，並且也會在社會中各種層面之間，如科技研究、經濟、健康等系統的需求之間綜合考慮。

<sup>82</sup> 劉靜怡，同前註19，頁26。

<sup>83</sup> 這一點疑慮在德國法也仍存在，就此見Hilgendorf著，林信銘譯，同前註3，頁14。

<sup>84</sup> Valerius, aaO. (Fn. 1), S. 18 ff.

失責任的另一個疑慮，還在於此類案例當中的結果預見可能性認定問題。如果德國聯邦交通與數位建設部倫理委員會所發布的「自動化與網路互聯化車輛交通倫理規則」可以在我國被接受，未來在半自駕與全自駕的車輛設計與編程的首要目標，就將會是「增進交通參與者之安全」，並且盡可能地避免發生意外。且對於人類生命的保護，必須是在所有利益衡量的情境中始終占據最優先的地位，並且寫入系統程式作為判斷基礎<sup>85</sup>。則在事故中對人類生命實害的盡可能避免，將會成為每台自動駕駛車輛系統設計時的首要目標，並且也不得寫入任何有侵害人類生命的程式或設計作為機器決策基礎。未來在事故發生後，即使事故原因可以確認是車輛供應者的缺失所導致，並且吾人也可以預期車輛供應者本身作為專業人士，對於設計缺失的認知可能性較常人為高，但車輛供應者恐怕都會因為遵守上述倫理規則的要求，而得以否認對於實害結果有預見可能存在，難以被認定為是對於實害結果應該負責的人<sup>86</sup>。或者更具體而言，如果半自駕車輛的供應者在半自駕車輛的設計製造上，無論如何都不能賦予車輛系統得以擁有決定第三人之死傷

---

<sup>85</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bericht der Ethik-Kommission: Automatisiertes und Vernetztes Fahren, 2017, S. 10 f. (Artikel 1, 2, 7).

<sup>86</sup> 類似的質疑，見 Susanne Beck, Das Delimma-Problem und die Fahrlässigkeitsdogmatik, in: Eric Hilgendorf (Hrsg.), Autonome Systeme und neue Mobilität, 2017, S. 120.

等實害結果的權限，則車輛供應者的設計製造行為將因此欠缺實害關連性，也對於實害結果難以具體預見（*konkret vorhersehen*），或許只能相當抽象且一般性地想像到此種事故發生的可能性，而不易成立過失實害犯<sup>87</sup>。

## 伍、結論暨立法方向的初步建議

### 一、結 論

綜合上述的檢討與分析，對於半自駕車事故可能的刑事責任認定方向此一問題，本文已經得以作成下列結論：

（一）如果在個案中並未發生駕駛人以外的第三人死傷等實害結果，譬如前述【衝撞警車案】、【衝撞貨車案】與【國道吃麵案】等，考慮到在此類案例中通常會排除故意犯罪成立的可能性，因此不會有成立故意殺人或傷害罪未遂犯的可能性；當然也因為沒有實害結果發生，不會有成立過失致死傷罪的可能。最後，各該行為同樣並未符合刑法第183條至第185條之4等危險犯規定之構成要件。因此在此類案例當中，結論就是各該可能的行為人（駕駛人與車輛供應者）都不會受到刑事追訴、承擔刑事責任。

（二）如果在個案中已經發生駕駛人以外的第三人死

---

<sup>87</sup> Beck, aaO., S. 122 f.

傷等實害結果，譬如前述【德國Aschaffenburg案】與【美國Uber自駕車案】，才有進一步去探討各該可能的行為人（駕駛人與車輛供應者）是否構成過失致死罪的可能。只是在此如果分別從駕駛人與車輛供應者的角度去分析，可以發現未必然每個個案行為都一定能符合過失犯的細部要件。從前述的說明即可得知，在半自駕車事故的案例當中，不僅作為注意義務來源的共通行為標準與規範仍有所欠缺，在個案的結果預見可能性判斷也都還存有不少疑點。

（三）受限於篇幅所致，本文還無法處理在半自駕車事故當中，基於人車分工或共同決策的特殊機制而來的複雜性歸責難題。這裡所指的是在個案當中：

• 駕駛人的過失行為與系統（具體而言來說，指的是其背後的車輛供應者）的過失行為，兩者共同作用導致實害結果發生的情形，其適例正是前述的【美國Uber自駕車案】。從傳統觀點來說，應該是將駕駛人與車輛供應者分別論以過失致死罪，並且兩者會以過失同時犯（*Fahrlässige Nebentäterschaft*）來處理。未來在立法論或解釋論上，有無可能針對此類案例推翻過去通說否定過失成立共同正犯之見解，將駕駛人與車輛供應者認定為「過失共同正犯」（*Fahrlässige Mittäterschaft*）或「過失幫助犯」（*Fahrlässige Beihilfe*）<sup>88</sup>，則有待未來另文

<sup>88</sup> 目前為止與本文問題意識較為相關，討論內容極為深入的贊成見解論證，見許恒達，論瑕疵商品與共同過失責任——以最高法院九十八年

檢討。

• 既不是駕駛人有過失，半自駕系統也依其所設計及預設的功能運作，但死傷等實害結果仍然發生之情形，如【德國Aschaffenburg案】即屬之。此類案例突顯了刑法規範適用的極限，未來在立法論上或許僅能朝向強化在半自駕車輛保險制度的方向進行，以求至少得以填補實害結果發生之損害。

## 二、立法方向的初步建議

從前述的解釋論結論來看，如果以現有的刑法規定來作為半自駕車事故的刑事責任認定依據，恐怕仍會有諸多不足之處，因此本文也認為有必要考慮針對半自駕車案例，重新檢討是否有再行立法的必要性。至於再行立法的初步方向，則是建議分別針對前述駕駛人與車輛供應者刑事責任的規範不足，為如下思考：

(一)有鑑於前述判斷過失犯時所可能發生的注意義務來源欠缺問題，針對半自駕事故刑事責任的重新立法，最根本也最為關鍵的工作並非在於刑法典的修正，而是有必要隨著半自駕系統的發展，相應修正或增訂各項交通行政法規。其中，統一定義在半自駕系統利用情

---

台上字第三一二五號刑事判決及其歷審見解為討論中心，與大法學，10期，2011年11月，頁27以下。較新的德文文獻如Roxin, aaO. (Fn. 43), Rn. 19就明白地指出，儘管德國現行法的參與規定受到目的行為論之影響，參與的成立均以故意主行為的存在為前提。但是在刑事政策層面上的考量，並非不可以在特別犯部分容許參與非故意主行為之情形。

境下的「駕駛人」、被容許的「駕駛行為」以及「半自駕系統」概念，以及此時的人車分工決策模式與駕駛人的即時接管義務，乃至於車輛供應者設計、製造此類半自駕車的檢測與容許標準，都是目前迫切需要增訂到相關交通法規的規定<sup>89</sup>。就此而言，德國道路交通法在2017年改革所新增的第1a條、第1b條規定，應該可作為我國立法時的參考方向。

(二)就駕駛人的刑事責任認定難題，有必要進行交通刑法相關規定的改革。為了達成管理交通安全風險與預防交通事故之目的，立法者應可轉換觀念，嘗試多元化的立法形式，針對道路交通領域用路人的生命或身體法益保護，在目前的過失實害犯規定以外，額外以危險犯構成要件來達到保護前置化的預防效果<sup>90</sup>。而為了避免運用危險犯規定有處罰過度前置的問題，建議可仿效德國刑法第315c條危害道路交通罪之規定，由立法者選擇交通參與者對道路交通安全所為的某些重大危險駕駛

---

<sup>89</sup> 本論文發表時的多位與談人均認為，此種注意義務來源欠缺的情形，可以藉由實務判決自行實質開發即可補足，而不一定要依賴立法。然而不可否認的是，過失犯相較於故意犯來說，本來就有構成要件較不明確的問題。如果又承認注意義務來源可以由實務判決自行開發，而不是由立法者明確指出注意義務之內涵或來源，受規範者恐怕難以在一般日常生活中對注意義務加以認識，而會有更加違反罪刑法定原則的疑慮。類此見解，見Gunnar Duttge, *Wider die Palmströmsche Logik: Die Fahrlässigkeit im Lichte des Bestimmtheitsgebotes*, JZ 2014, S. 267, 269.

<sup>90</sup> 類似的觀念轉換思考，見Schünemann, aaO. (Fn. 20), S. 798; 林山田，同前註20，頁220-221；李聖傑，同前註31，頁139-140。

行為作為行為要素，搭配必須導致具體危險結果的立法模式<sup>91</sup>，以節制可能過度擴張的可罰性。此種具體危險犯的立法模式，也特別適用於半自駕車事故的刑事責任規範<sup>92</sup>。因為如前所述，在半自駕車事故當中，常見駕駛人未合於規定使用半自駕系統，只是極為幸運沒有導致發生實害。然而其駕駛行為或許從社會觀點來看，已經僅為接近實害，實害之所以沒有發生，其實也只是偶然的意外，譬如前述【衝撞警車案】與【衝撞貨車案】，就是典型的案例。而這種案例當中因為偶然而未發生實害的情狀，正是規範性危險概念所可以掌握的情況<sup>93</sup>。

(三)就車輛供應者的刑事責任認定難題，則是應該引進產品刑法的思維進行改革<sup>94</sup>。立法者就此必須首先考慮將行為人與處罰對象明確化，指出在車輛供應鏈過程的哪些行為人，將有可能因為半自駕車事故受到刑事追訴與處罰<sup>95</sup>。再者，考慮到在產品瑕疵案例常見對於

<sup>91</sup> Janiszewski, aaO. (Fn. 22), S. 126 ff.

<sup>92</sup> 建議直接以危險駕駛的適性犯規定、部分搭配致生公共危險要素之規定作為立法主軸者，見陳亭誼，同前註4，頁132以下。

<sup>93</sup> 有關於規範性危險概念的偶然性要素，僅見陳俊偉，從危險故意理論省思放火故意之實質內涵——以最高法院105年度臺上字第2179號判決及其歷審判決爭點為出發點，興大法學，26期，2019年11月，頁197、199-200。

<sup>94</sup> 方向類似但細節有所差異之建議，見陳亭誼，同前註4，頁136以下。

<sup>95</sup> 在工業製造流程日趨分工精細的趨勢下，要如何事先確認車輛供應鏈當中的哪些人必須承擔刑事責任，確實有其困難。並且，此一問題也同時涉及到法人是否承擔刑事責任的爭議，因此更為難解。只是必須

死傷或具體危險等結果的因果關係證明難題，立法者可適度考慮以抽象危險犯的規定作為車輛供應者刑事責任的規範主軸，以彌補過失實害犯甚至是具體危險犯在此類案例中的不足。至於採取何種抽象危險犯規定較為適當，則是有待於立法者選擇此類規定入罪化後的保護法益而定：如果仍以生命或身體等個人法益作為保護對象，則是採取以實害犯為主、各類危險犯作為保護前置化的規範模式，此時適性犯之規定是較為正當的立法模式；如果立法者選擇以交通安全此類集體法益作為保護對象，則會是以違反半自駕車相關的設計、製造及教示之法規及相關社會制度作為此類法益的侵害形式。

---

說明的是，在現行規定當中也早已存在這類規定，譬如刑法第190條之1第2項規定：「廠商或事業場所之負責人、監督策劃人員、代理人、受僱人或其他從業人員，因事業活動而犯前項之罪者，處七年以下有期徒刑，得併科一千五百萬元以下罰金」，即屬適例。

## 參考文獻

### 一、中文文獻

- Schünemann, Bernd (2000). 交通刑法之憲法界限與刑事政策問題 (一) (陳志輝譯)。司法週刊, 1006, 二版, 2-2。
- Hilgendorf (2019). 自動駕駛與刑法——以「阿沙芬堡案」為例 (林信銘譯)。國立高雄大學法學論叢, 15 (1), 5-16。
- U-Car編輯部 (2021)。2020年度臺灣汽車市場銷售報告：電動車 Top 10。U-Car。https://news.u-car.com.tw/news/article/64655
- 內政部警政署全球資訊網 (2020)。重要統計結果表：道路交通事故肇事原因分類件數及傷亡人數。https://www.npa.gov.tw/NPA/Gip/wSite/ct?xItem=80163&ctNode=12902&mp=1
- 李聖傑 (2011)。交通事故中過失行為的刑法處遇思考。載於：政治大學法學院刑事法學中心編，刑事法學的新視野 (頁109-140)。
- 東森財經新聞 (2019)。享受甩尾快感？千萬超跑墜山谷恐是「小旋鈕」惹禍？。東森新聞網。https://news.ebc.net.tw/news/business/149738
- 林山田 (2008)。刑法通論 (下) (增訂十版)。自版。
- 林東茂 (2010)。交通犯罪。月旦法學雜誌, 177, 232-240。
- 洪德欽 (2020)。歐盟自動駕駛車之發展策略與法律規範。歐美研究, 50 (2), 349-431。http://doi.org/10.7015/JEAS.202006\_50(2).0007
- 特斯拉公司 (2020)。MODEL 3車主手冊。https://www.tesla.com/sites/default/files/model\_3\_owners\_manual\_asia\_tw.pdf
- 財團法人資訊工業策進會科技法律研究所 (2018)。自駕車的第一本法律書。書泉。

- 張麗卿（2002）。*交通刑法*。學林。
- 張麗卿（2019）。人工智慧時代的刑法挑戰與對應——以自動駕駛車為例。*月旦法學雜誌*，286，87-103。<http://doi.org/10.3966/102559312019030286005>
- 許恒達（2011）。論瑕疵商品與共同過失責任——以最高法院九十八年台上字第三一二五號刑事判決及其歷審見解為討論中心。*興大法學*，10，1-47。
- 許恒達（2016）。再訪行為理論。載於氏著，*法益保護與行為刑法*（頁27-78）。元照。
- 陳亭誼（2021）。*論自動駕駛車輛交通事故之刑事責任與立法芻議*（中興大學法律學系碩士論文）。中興大學。<https://hdl.handle.net/11296/2davq4>
- 陳俊偉（2019）。從危險故意理論省思放火故意之實質內涵——以最高法院105年度臺上字第2179號判決及其歷審判決爭點為出發點。*興大法學*，26，153-266。
- 陳敬典（2020）。全球自駕車產業發展現況與未來趨勢。*車輛研測專刊*，19-28。
- 曾倦賢（2017）。ESC及BAS自民國107年起納入車輛安全檢測基準。財團法人車輛研究測試中心網站。[https://www.artc.org.tw/chinese/03\\_service/03\\_02detail.aspx?pid=3074](https://www.artc.org.tw/chinese/03_service/03_02detail.aspx?pid=3074)
- 黃羿馨（2019）。全台首例特斯拉自駕撞毀警車 公共危險、妨害公務均不起訴。蘋果日報。<https://tw.appledaily.com/local/20191023/BXQ5Y3CMU36TWEZRH5EKLNEQTY/>
- 劉靜怡（2018）。人工智慧潛在倫理與法律議題鳥瞰與初步分析——從責任分配到市場競爭。載於：劉靜怡主編，*人工智慧相關法律議題芻議*（頁1-45）。元照。
- 蔡智明（2020）。特斯拉國道直撞翻覆貨車 駕駛誤認會自動煞車。中央社。<https://www.cna.com.tw/news/asoc/202006010318.aspx>

- 戴志揚、吳侑縈、陳科廷（2019）。陳建州偕友玩命 高速公路自動駕駛吃牛肉麵挨轟。中時新聞網。 <https://www.chinatimes.com/realtimenews/20191129001503-260402?chdtv>
- 謝煜偉（2012）。交通犯罪中的危險犯立法與其解釋策略。 *月旦法學雜誌*，210，107-130。

## 二、德文文獻

- Beck, Susanne (2017). Das Delimma-Problem und die Fahrlässigkeitsdogmatik. In Eric Hilgendorf (Hrsg.), *Autonome Systeme und neue Mobilität* (S. 117-142). Nomos. <https://doi.org/10.5771/9783845281667>
- Beck, Susanne (2020). Selbstfahrende Kraftfahrzeuge – aktuelle Probleme der (strafrechtlichen) Fahrlässigkeitshaftung. In Bernd H. Oppermann/Jutta Stender-Vorwachs (Hrsg.), *Autonomes Fahren: Technische Grundlage, Rechtsprobleme, Rechtsfolgen*, 2. Aufl. (S. 439-454). C.H.Beck.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015). *Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren*.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017). Bericht der Ethik-Kommission: Automatisiertes und Vernetztes Fahren.
- Burmans, Michael/Heß, Rainer/Hühnermann, Katrin/Jahnke, Jürgen (2020). *Straßenverkehrsrecht*, 26. Aufl. C.H.Beck.
- Duttge, Gunnar (2014). Wider die Palmströmsche Logik: Die Fahrlässigkeit im Lichte des Bestimmtheitsgebotes. *JZ*, S. 261-270. <https://doi.org/10.1628/002268814X13909182092672>
- Hilgendorf, Eric (2018). Automatisiertes Fahren und Recht – ein Überblick. *JA*, S. 801-807.

- Hilgendorf, Eric (2015). Teilautonome Fahrzeuge: Verfassungsrechtliche Vorgaben und rechtspolitische Herausforderungen. In Eric Hilgendorf/Sven Hötzsch/Lennart S. Lutz (Hrsg.), *Rechtliche Aspekte automatisierter Fahrzeuge* (S. 15-32). Nomos. <https://doi.org/10.5771/9783845261638>
- Hilgendorf, Eric (2012). Können Roboter schuldhaft handeln? Zur Übertragbarkeit unseres normativen Grundvokabulars auf Maschinen. In Susanne Beck (Hrsg.), *Jenseits von Mensch und Maschine: Ethische und rechtliche Fragen zum Umgang mit Robotern, Künstlicher Intelligenz und Cyborgs* (S. 119-132). Nomos. <https://doi.org/10.5771/9783845237527>
- Hsu, Heng-da (2009). *Zurechnungsgrundlage und Strafbarkeitsgrenze der Fahrlässigkeitsdelikte in der modernen Industriegesellschaft*. Peter Lang.
- Janiszewski, Horst (2004). *Verkehrsstrafrecht*, 5. Aufl. C.H.Beck.
- Joerden, Jan C. (2013). Strafrechtliche Perspektiven der Robotik, In Eric Hilgendorf/Jan-Phillip Günther (Hrsg.), *Robotik und Gesetzgebung* (S. 195-209). Nomos. <https://doi.org/10.5771/9783845242200>
- Roxin, Claus/Greco, Luis (2020). *Strafrecht: Allgemeiner Teil: Bd. I, Grundlagen: Der Aufbau der Verbrechenslehre*, 5. Aufl. C.H.Beck.
- Roxin, Claus (2020). Handlung. In Eric Hilgendorf/Hans Kudlich/Brian Valerius (Hrsg.), *Handbuch des Strafrechts*, Bd. 2, Strafrecht Allgemeiner Teil I (S. 39-67). C.F. Müller.
- Sander, Günther M./Hollering, Jörg (2017). Strafrechtliche Verantwortlichkeit im Zusammenhang mit automatisiertem Fahren. *NStZ*, S. 193-206.
- Schönemann, Bernd (1975). Moderne Tendenzen in der Dogmatik

der Fahrlässigkeits- und Gefährdungsdelikte. *JA*, S. 435-444, 511-516, 575-584, 647-656, 715-724, 787-798.

- Staub, Carsten (2019). Strafrechtliche Fragen zum Automatisierten Fahren. Der Hersteller als strafrechtlicher Verantwortlicher der Zukunft? Umfang der Sorgfaltspflicht – Datenschutz versus Aufklärungspflicht. *NZV*, S. 392-398.
- Valerius, Brian (2017). Sorgfaltspflichten beim autonomen Fahren. In Eric Hilgendorf (Hrsg.), *Autonome Systeme und neue Mobilität* (S. 9-22). Nomos. <https://doi.org/10.5771/9783845281667>