

信賴原則的適用範疇與界限

林東茂*

目次

- 壹、前言
- 貳、超越容許的危險，才有過失
- 參、信賴原則的概念及其適用範疇
- 肆、信賴原則的界限
- 伍、我國實務意見
- 陸、結語

壹、前言

刑法上「信賴原則」(Vertrauensschutzgrundsatz)概念的提出，應該是德國聯邦最高法院一九三五年的原創。這個概念的提出，主要是為了解答交通事故上，遵行交通規則的人與不遵交通規則的人發生車禍時的刑事責任。信賴原則是「容許危險」概念的應用，所以，在說明信賴原則之前，本文將對於容許危險的概念先做解釋。信賴原則在適用上有其界限，本文也將一併說明。國內刑法實務對於信賴原則的接納情形，將於本文最末，略做交代。

* 德國慕尼黑大學法學博士，中央警察大學法律系教授兼系主任，東海大學法律系兼任教授

貳、超越容許的危險，才有過失

一個行為超出「容許危險」（註一）的界限（從另一個角度看，就是製造了不被容許的危險），才有過失的問題。在現代的工業科技社會，其實處處都有危險，我們生活上的許多方便，就是這些危險換來的。動力機械的使用，是最典型的例子。只要汽車上路，對他人或是對自己的危險，就跟著出現了。醫藥的使用也是一個例子。任何藥品，只要不恰當的使用，就可以算是毒藥。日常生活上有許多帶有危險性的活動，只要危險不超越一定的範疇，這些活動就應被社會所容許。如果社會不容許這些危險存在，那麼，有許多社會制度或是活動，便成為多餘。例如，許多激烈的運動，像拳擊，跆拳道，足球比賽，賽車等等，如果選手在比賽時，還要特別顧慮可能的危險性，那麼，這種運動不但無法進行，而且也沒有存在的意義。所以，合乎運動規則的行為，即使造成對手的傷害，或者死亡，也不可以把這個死傷的結果，歸責到危險的運動行為上。甚至輕微違反運動規則的行為，在激烈比賽上是無法避免的，所以，即使因而造成傷亡，也不可歸責（註二）（傷害或殺人的客觀構成要件並不該當）。

從上面的敘述，我們大致可以了解，一個行為有沒有製造不被容許的危險，是

（註 一） 什麼是容許的危險（*erlaubtes Risiko*），不易說清楚。詳細說明，可以另外參考：Jakobs, aaO., *Strafrecht AT*, 2. Aufl., 1992, 7/35 ff. 「容許的危險」在許多地方被提到，有時候被當作是「社會相當性」（Welzel 的看法），有時被認為是不同阻卻違法事由的共通概念。本文認為，「容許的危險」是排除「行為不法」的要素。參考：Roxin, *Strafrecht AT*, 1992, S. 237. 對於這一點，有些德國刑法學者不同意。例如，Kindhäuser 認為，「容許的危險」排除過失犯的責任，但不排除「行為的不法」。Kindhäuser, *Erlaubtes Risiko und Sorgfaltswidrigkeit-- Zur Struktur strafrechtlicher Fahrlässigkeitshaftung*, GA 1994, S. 197 ff.（在 Kindhäuser 文章中的第 223 頁的結論，清楚的指出這個看法）。關於容許危險的其他詳細問題，請參閱：林東茂，從客觀歸責理論判斷交通事故的刑法責任，*刑事法雜誌*，第 39 卷第 3 期，1995 年，第 19 至 59 頁。

（註 二） 當然，如果是嚴重違反運動規則的行為（例如，拳擊手已經將對手擊倒，未聽裁判制止繼續出拳打死對手），則很清楚的是製造危險的行為。

要經過評價的。評價的標準，有的比較具體，有的比較抽象。比較具體的評價標準，例如，違反運動規則、違反交通規則（註三）、違反其他專業上的規範（像是醫事規則或商品製造規則）。比較抽象的標準，例如，「利益與風險的衡量」，「過度承擔」，或是「違反查詢義務」。

「利益與風險的衡量」（註四）是指，是否屬於不被容許的危險，要依照行為的社會意義加以判斷。社會所非難而且無益的行為，可以被判斷為有危險，如飆車（不但違反交通規則，也沒有任何社會利益）；有社會利益的行為，行為的危險性要從寬認定，如激烈的運動比賽。所以，比賽時，即使輕微的犯規，也被認為是正常的。至於像救護車或消防車的存在，有其更重要的社會利益，所以，被容許的危險更大。因此，當救護車執行救護工作，或消防車執行救火勤務的時候，超速、闖紅燈、行駛路肩、逆向行駛，都被我們的社會容許（註五）。即使出車禍，通常不被認為可以歸責救護車或消防車。巡邏警車的情況，也必須做類似的理解。尤其是，當警車鳴警笛閃警示燈，依法追逐犯罪嫌疑人或交通違規人的時候（註六）。

「過度承擔」（註七）是指：（能力上）有所不能，就應放棄（行為）；若不放棄，即是製造不被容許的危險，因而有過失。例如，過度疲勞而仍開車；生病反應不佳而仍開車；新手卻行駛特別困難的路段。「違反查詢義務」（註八）是指：

（註 三） 遵守交通規則的人，原則上沒有製造危險。即使是開車前去行竊的人，只要遵守交通規則，這個開車的行為，還是被容許的（指如果發生車禍，不可歸責於這個準備行竊之人）。

（註 四） 這裡參考：Roxin, aaO., S. 689.

（註 五） 請看道路交通管理處罰條例第四十五條第十一款的規定：「汽車駕駛人，聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號，不立即避讓或在後跟隨急駛…，處二百元以上六百元以下罰鍰。」

（註 六） 請看道路交通管理處罰條例第六十條第一款：「汽車駕駛人，駕駛汽車，不服從執行交通勤務之警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮或稽查者，處一百元以上四百元以下罰鍰。」依照這個規定，法律顯然要求交通警察對於違規人，在必要時，可以尾追取締。因為，如果任由違規人逃去，交通法規只適合用來對付乖順的違規人。果若如此，交通警察大概也沒有存在的必要了。所以，被追趕的違規人，如果肇事，或者自己發生事故，都不可歸責交通警察。

（註 七） 這裡參考：Roxin, aaO., S. 688.

（註 八） 這裡參考：Roxin, aaO., S. 688.

有所不知或懷疑，就應查詢；若不查詢，即是製造不被容許的危險，因而有過失。例如，當病患告訴醫生，他的心臟有點問題，醫生若不做更詳細的檢查，就施以麻醉，即製造了一個不該有的危險。如果竟而發生病患死亡，醫生的行為是業務過失致死的構成要件該當。

在容許危險的範圍內，行為人基本上是沒有注意義務的。換言之，行為超越了容許危險的界限，才可以把一個不幸的結果，算成這個危險行為的作品（構成要件該當），也才会有過失的問題（註九）。

參、信賴原則的概念及其適用範疇

信賴原則是「容許危險」概念的運用（註一〇）。一個合乎信賴原則的行為，被認為沒有製造任何危險；一個不幸的結果的發生，不能責備沒有製造危險的行為。

信賴原則主要適用於交通領域上。交通上的信賴原則，最普遍的意義是指（註一一）：「在交通上，合乎規定行車的人，可以信賴其他人也會同樣的合乎規定；除非有特殊的情況，必須作相反的認定。」（或者這麼說：一個小心謹慎的人，可以相信其他參與道路交通的人，也會同樣的小心謹慎；如果因為他人的不小心謹慎而發生事故，基本上，是這個不謹慎的人負完全的責任）（註一二）。

舉例來說，有先行權的汽車駕駛人，在幹道上行駛間，遇上支線的車輛，可以

（註九） 激烈運動以外的行業，也常有危險性。這裡僅以買賣業為例，像是加油站賣汽油、藥房賣藥、五金行賣刀具、雜貨店賣繩鎖、瓦斯行賣瓦斯等等，都無法仔細考慮顧客的動機，所以，顧客一旦以購得之物行兇，一概與店家無關。這種行業通常的販賣活動，本就帶有一定的危險，這是社會所容許的。

（註一〇） 這是德國學說與實務上相當一致的看法，Roxin, aaO., 1992, S. 684; Jakobs, aaO., 7/51.

（註一一） Roxin, aO., S. 684.

（註一二） 關於信賴原則在我國、日本與韓國的實務運用以及學說發展，詳細討論請參閱：崔永哲，刑法上信賴原則之研究--以交通事故為主，中央警官學校警政研究所碩士論文，1994年。

相信支線車輛會退讓；如果支線車輛居然不退讓，而衝撞幹道車輛，對於發生的傷亡，完全由支線車輛負責（少許例外，見下面說明）。理由是：如果有先行權的人，遇上支線出口，還要猶豫等待，那麼，先行權就是一個多餘的概念，順暢的交通，就不可能出現。（如果這個簡單的先行權的意義，都無法被認同，那麼，其他交通規則也會成爲多餘，甚至所有的實證法，都沒有存在的意義。）

其他的例子，如：後車相信前車會打方向燈，然後轉彎。又如：開車的人有權相信，不會有人像小偷一樣突然插入自己的車道（尤其是在交通流量大的狹路上）（註一三）；看見綠燈號誌前行的人，相信不會有人闖紅燈；看見交通警察做手勢放行的人，相信其他人不會有違反警察處分的行爲。因此，當公車司機看到警察的放行手勢，發動車子，撞上違反警察指揮的行人，對於行人的死傷，是不可歸責的（註一四）。如果交通警察的處分行爲，不能被信賴，交通警察就幾乎沒有存在的必要。

信賴原則也適用於其他需要分工合作的職業活動上（註一五），例如，醫療工作或手術工作。在醫療工作上，護士信賴藥劑處給藥沒有問題，藥劑處信賴醫師開出的處方沒問題，彼此信賴而且不會過問他人的專業職責。因此，假如醫師開錯藥方，護士拿這個藥給病患吃，病患竟因而死亡，此一死亡的結果只能歸責於醫師。手術小組的情形相同。小組成員信賴其他人會依照醫事規則行事，所以，各人

（註一三） 本人之見，正常超車以外，無故插入別人車道的行爲，基本上，是路上的小偷。這種行爲是在竊取他人的時間。在現代社會，時間常常是有經濟價值的。使用動力機械應有基本的倫理，路上之賊是違反了這種倫理。此外，胡亂插入他人車道，容易引起碰撞，所以，這樣的行爲是有社會危險性的。使用安非他命的行爲，就是因其社會危險性而被犯罪化（立法的正當性如何，這裡不討論）；同樣具有社會危險性的開車插隊行爲（還加上反社會倫理），是很有理由被否定的。

（註一四） 二十四年上字第一六九六號的刑事判決認爲，這個情況下的公車司機有過失。這個判決的意見，在今天的科技社會，必須加以變更。法律的生命如同一個人的生命，都是不斷在演化的。過往的生命，我們無法再用過往的眼睛去觀察；新的生命，應當用新的評價標準去環視。

（註一五） 這裡參考：Roxin, aaO., S. 685. 不過，依照 Jakobs 的看法，信賴原則能否適用於其他生活領域，在細節上是有爭論的，爭論的原因是：參與交通的人，彼此之間並沒有控制和指揮的權限；可是，在其他需要分工合作的領域，通常有控制和指揮者。參閱 Jakobs, aaO., 7/51, Fn.93.

只有在自己的專業範圍內，承擔過失的責任。因此，如果開刀房的醫生使用未經護士仔細消毒的手術刀，以致病患感染細菌死亡，這個死亡結果只能歸責護士，而不能算在醫生的手術行為上。

肆、信賴原則的界限

前面提到，遵守交通規則的人，有時不能主張信賴原則（少許的例外）。這少許的例外，像是：遵行綠燈號誌的駕駛人，發現有人闖紅燈，在仍然來得及煞車時，還是要避開，不可與之衝撞。正的行為，有時要適度迴避不正的行為（註一六）。又例如，幹道行駛間，發現前方支線出口有玩耍的小孩，或前方有騎單車的小孩或老人，都應特別提高警覺。因為，小孩或老人或是醉漢等，無法清楚理解先行權的觀念，也無法清楚知道自己違規行為的危險性。理性之人，有時要適度迴避不理性之人。

應該注意的是，違反交通規則的人，有時也可以主張信賴原則。例如，酒醉駕車或無照駕駛的人，也享有不被無故衝撞的權利（例如，在自己車道開車，不被越線的對方來車衝撞）。如果他人不注意酒醉駕車者或無照駕車者的這個權利，而發生車禍，此一車禍的發生，即使是清醒的司機也無法避免，那麼，這個車禍不可以歸責酒醉或無駕照的司機（註一七）。理由是：法律禁止酗酒駕車或禁止無照駕駛，是要防止這類駕駛人的危險行為直接造成他人的侵害，而不是過分地要求這類駕駛人，不讓他們信賴別人的遵守交通規則的行為。

（註一六） 這和正當防衛的觀念有些類似。基本上，正當防衛的合法化事由，不要求正義在不正義之前迴避；不過，對於很輕微的不法攻擊，還是不可以主張正當防衛。因為，權利是不可濫用的（正當防衛是一種權力）。

（註一七） Roxin, aaO., S. 685.

伍、我國實務意見

信賴原則於 1935 年，由德國的帝國法院創用；「第二次世界大戰後，日本始漸受德國之影響，發展信賴原則」（註一八）。我國實務界，較早期的看法，明顯的是反對信賴原則的。例如，1935 年最高法院的一項判例（24 年上字 1696 號）認為：十字路口上，看見交通警察做放行手勢的公車司機，撞上不遵警察指揮交通的人，這個司機仍然有過失。

隨著動力機械使用的頻繁，實務界的意見逐漸轉變；大約在 1970 年代，接納了信賴原則。最先採用信賴原則的是，各檢察署的檢察官與下級審的法院（註一九）。最高法院的判決，最先出現「信賴」的字語，應該是 1981 年的一項判決（70 年台上 6963）。這個判決如是說：「汽車駕駛人應可信賴參與交通行為之對方，亦將同時為必要之注意，相互為遵守交通秩序之適當行為，而無考慮對方將有偶發的違反交通規則之不正當行為之義務。」

其後，最高法院陸續出現引用信賴原則的判決。我們可以說，國內實務已經接受了信賴原則。這對於交通正義，有非常重要的意義。製造不被容許的危險的人，才有過失；不遵交通規則的人，才必須負刑法上的過失責任，並且損害賠償！

陸、結語

信賴原則於一九三五年被德國聯邦最高法院創用，大約二十年之後，逐漸被日本學界與實務接納。我國最高法院大約在一九八零年，在判決書上開始明確使用信賴原則的字語。

信賴原則的使用，應該可以相當程度的確立交通倫理。我國習俗上認為，交通

（註一八） 廖正豪，過失犯論，1993 年，第 200 頁。

（註一九） 較詳細的檢察官不起訴處分書以及法院判決意見，可以參閱：廖正豪，前揭書，第 206 頁的附註第 12。

事故發生後，被害者總有值得同情的地方。例如，行人被車輛撞傷，小汽車被大貨車撞上，行人與小汽車無論如何必須獲得一些賠償；至於被害人發生死亡，則更應獲得理賠；肇事者總被認為，應該承擔一些刑事責任。這樣的習俗，多少讓人有了法的確信。這對於完全依照交通法規行車的人，是非常不公道的，對於正確的交通倫理的建立並無幫助。信賴原則的採用，可以革除此種不當的認知，並且有助於交通秩序的建立。