



由臺鐵太魯閣號事故 談〈刑法〉修法應符合當下時空

◆ 空中大學兼任助理教授 — 趙萃文

臺鐵太魯閣號事故釀禍，工程車駕駛一個行為造成多人死傷亡，依〈刑法〉過失致死罪之結果，法院最重也僅能處有期徒刑 5 年，刑度太低，不符社會觀感，〈刑法〉過失致死罪修法聲浪再起。

加重過失致死罪之處罰刑度

臺鐵太魯閣號事故釀成重大災害，工程車駕駛李義祥一個行為造成多人死傷亡，適用現行〈刑法〉第 276 條過失致死罪之結果，法院最重也僅能處有期徒刑 5 年，未能符合罪刑相當原則，法務部已積極修正中。行政院會於 4 月 22 日通過法

務部擬具的〈刑法〉第 183 條、第 276 條修正草案，將函請司法院會銜送請立法院審議。此次修法，區分犯罪情節輕重及侵害法益結果程度，加重過失致死罪之處罰刑度，最高可處 10 年以下有期徒刑，俾與殺人罪之最低 10 年以上有期徒刑，彌合銜接。

（圖片來源：行政院，<https://www.ey.gov.tw/Page/9277F759E41CCD91/1d255c43-72c1-43d3-b396-e7cfa663359>）



臺鐵太魯閣號因工程車滑落釀成 49 人死亡的重大災害事故，工程車駕駛刑責備受關注。（圖片來源：國家運輸安全調查委員會，<https://www.tsb.gov.tw/1133/1178/1179/29524/post>）

此外，對傾覆或破壞現有人所在之交通工具的犯罪行為，因而導致死亡或重傷結果者，亦增訂加重結果犯處罰之必要，以符合罪刑相當原則。

〈刑法〉修正後條文

第 183 條傾覆破壞現有人所在交通工具罪：傾覆或破壞現有人所在之車、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 5 年以上有期徒刑。犯前項之罪，因而致人於死者，處無期徒刑或 10 年以上有期徒刑；致重傷者，處無期徒刑或 7 年以上有期徒刑。因過失犯第 1 項之罪者，處 3 年以下有期徒刑、拘役或 30 萬元以下罰金；其情節重大者，處 5 年以下有期徒刑、拘役或 50 萬元以下罰金。

第 276 條過失致死罪：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。犯前項之罪，其情節重大者，處 1 年以上 7 年以下有期徒刑；其情節重大且因而致三人以上於死者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑。

本案刑責 難以平復國人之道德義憤

太魯閣出軌意外鑑定報告認係工程車未拉手煞車釀禍，造成慘重傷亡。本案工程車駕駛應注意、能注意卻不注意，可能構成〈刑法〉過失犯；但若其忘記或未拉好手煞車，預見工程車可能自邊坡滑落，肇生事故，而主觀上仍抱持無所謂，即可論以故意殺人罪。故行為人當下的內心心理情狀為何？至關重大，需要檢察官精密偵查才能認定。

本案駕駛係一行為同時觸犯〈刑法〉第 183 條傾覆現有人所在交通工具罪第 2 項過失犯，及第 276 條之過失致死罪。依第 55 條想像競合規定，從一重論以過失致死罪，最重亦僅能處 5 年有期徒刑，顯然難以平復國人之道義憤。

現行〈刑法〉同樣造成被害人死亡，嫌犯主觀上出於故意成立殺人罪，法定刑為 10 年以上、無期徒刑或死刑；若主觀上出於過失，則依過失致死罪處 5 年以下、拘役或罰金，對行為人影響極大。然而行為人主觀上預見可能發生不幸結果，而其

發生並不違背其本意，甚或心存任其發生者，論以「間接故意」；但若行為人主觀上雖然預見構成要件之實現，卻樂觀認為不至於發生，則構成「有認識過失」。行為人一念之別，刑罰對待即天差地別。

本件，法界雖曾認為，其刑責恐由過失致死推升為「不作為殺人」，惟檢方針對所有犯罪事實進行評斷，僅能以過失致死等罪嫌起訴，故現行過失致死罪之上限有必要修法適度提高，拉近與殺人罪的刑度，才能滿足國人對公平正義的法律情感。



為避免重大公眾運輸及公安事故有情重法輕之情形，將進行〈刑法〉條文修正。（圖片來源：行政院，<https://www.ey.gov.tw/Page/9277F759E41CCD91/c055b9c6-f5d5-4676-9c49-297db88d5260>）

吊卡大貨車墜落鐵軌前



- ◆ 8時55分18秒至9時10分18秒：李姓被告指示華姓被告至案發地點旁工地現場丟置輪胎
- ◆ 9時12分42秒至9時14分9秒許：李姓被告駕駛吊卡大貨車搭載華姓被告，行經施工便道下坡處，因右前車頭超出施工便道卡住邊坡植物，無法順利過彎導致車輛熄火
- ◆ 9時23分許：李姓被告指揮華姓被告將挖土機駛近
- ◆ 9時24分許：李姓被告以環狀布帶在吊卡大貨車車斗左前方立柱打結，另一端以挖土機挖斗鉤環勾住後拖拉，以右手對挖土機示意後，走向挖土機

吊卡大貨車墜落鐵軌後

李姓被告手機

手機通訊軟體LINE對話紀錄

時間	通話對象
1 4月2日9時29分12秒 (通打數通未撥通)	林○清
2 4月2日9時30分34秒	熊○育
3 4月2日9時35分25秒	林○仁
4 4月2日9時36分12秒	熊○育
5 4月2日9時37分48秒	林○清
6 4月2日9時38分40秒	賴○榮
7 4月2日9時47分6秒	沈○平
8 4月2日9時47分26秒 (於數秒後方撥通)	093-XXXX-XXXX
9 4月2日9時51分22秒	熊○育
10 4月2日9時54分46秒	黃○利

手機通訊軟體LINE對話紀錄

時間	通話對象
1 4月2日9時34分	林○正
2 4月2日9時37分	林○正 (傳送訊息詢問狀況如何後撥通)
3 4月2日9時42分	潘○益 (未撥通)
4 4月2日10時21分	潘○益
5 4月2日10時24分	潘○益

檢方針對犯罪事實進行評斷，因工程車駕駛於事發前後有「吊車」與「打電話」等客觀事實的作為，僅能以過失致死等罪嫌起訴。（圖片來源：臺灣花蓮地方檢察署）

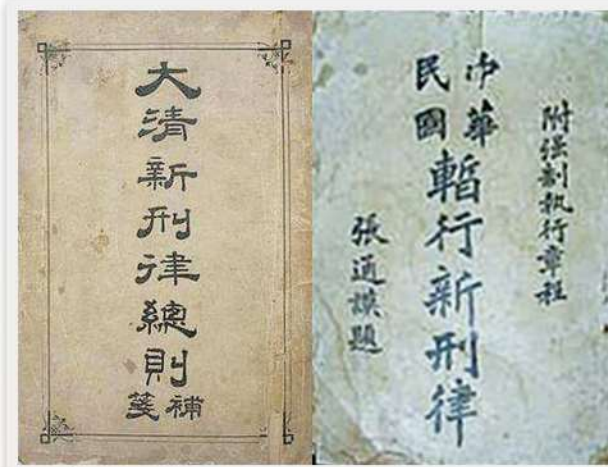
現行〈刑法〉無加重結果犯 國人搭乘大眾交通工具安全未獲保障

審視本次事故原因，研判大抵因輕忽未作防範，看似並無犯罪動機或能量，卻釀成人間悲劇。經此事件，國人搭乘交通工具之潛在不安全感勢必上升。

現行〈刑法〉公共危險罪章第 183 及 184 條，於 1911 年《欽定大清新刑律》第 212 條即已存在，當時處 5 年以上至無期徒刑，因而致人於死或多人受傷者，處 10 年以上、無期徒刑或死刑；然現行〈刑法〉第 183 及 184 條竟然無加重結果犯規定，法益侵害相對較輕微之〈刑法〉第 185 條妨害公眾往來安全罪卻設有加重結果犯處罰規定，體例上尚不及清末完整，尤其現行第 183、184 及 185 條構成要件文義多所重複，均亟需適切統整。唯有建構更完備法律規制及相關行政措施，建立安全至上、生命至上的信念，才能減少交通安全事故之發生，以慰亡者並安生者。

現行〈刑法〉立基於清末時空背景

現行《中華民國刑法》承繼自 1911 年《欽定大清新刑律》，歷經民初《暫行新刑律》、1928 年《舊刑法》，到 1935 年南京國民政府制定現行《中華民國刑法》，其所立基之經濟發展水準，雖不能謂仍停

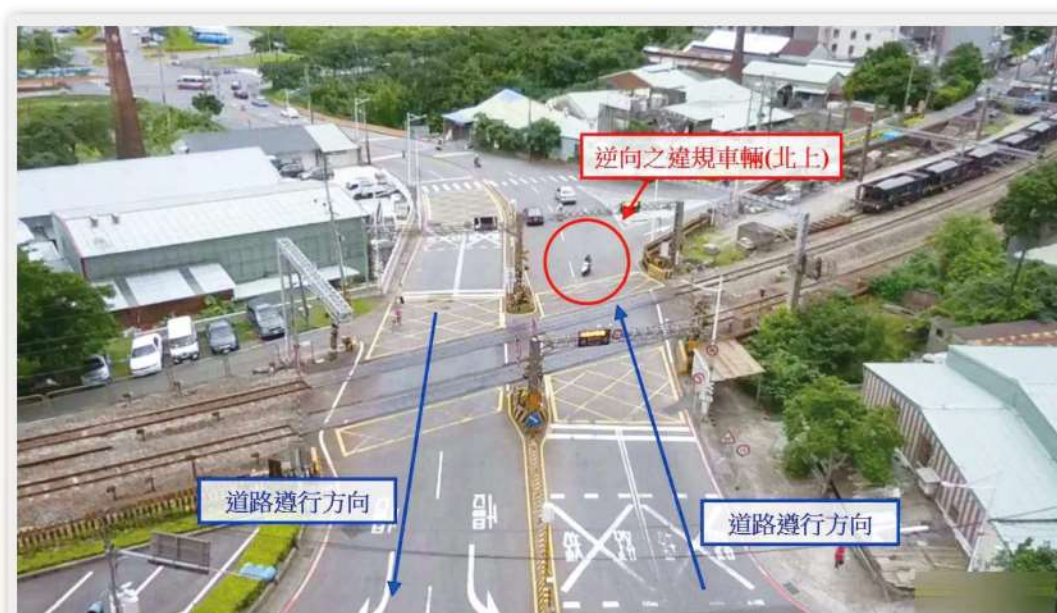


現行〈刑法〉立基於清末時空環境，不符當代所需。

留石器時代，卻並不符合當今科技發展，更不可能於未來超前部署，大致上還維持在二次大戰前之科技水平。按晚清當時立法者，根本無法預見或想像一過失行為能釀成如此重大傷亡。此從 2019 年〈刑法〉才修法將第 276 條過失致死罪法定刑最高上限 2 年拉高為 5 年即可得知。但受限於罪刑法定主義，只要立法者沒修法，法官亦僅能忠實地依法裁判。

拿明朝的劍 斬清朝的官？

〈刑法〉是與人民生活最密切相關的法律，隨著人類犯罪工具、犯罪手段快速變動與發展，〈刑法〉就要隨時變動修正，否則會不敷實際需要。我國〈刑法〉自 2005 年全面修正後，就很少大幅度修正。比如邇來新聞上常見汽機車逆向行駛，甚



近年來汽機車逆向行駛事件頻傳，此類違規稍有不慎易造成多人傷亡，罰則應隨時變動修正。
 (圖片來源：鐵路警察局臺北分局樹林派出所 FB 粉絲專頁，<https://www.facebook.com/railwaypolice.shulin/posts/923981604390495>)

或機車騎上國道、在國道逆向行駛等；類此行徑，稍有不慎即可能造成數十輛甚或百輛汽車擦撞毀損、車毀人亡。然現行〈刑法〉第 185 條妨害交通罪卻只能處違規者 5 年以下有期徒刑、拘役或 1 萬 5,000 元以下罰金。本條與 1911 年《欽定大清刑律》第 210 條，處 4 等以下有期徒刑（1 年以上 3 年未滿）、拘役或 9,000 元以下罰金，相隔百年，彼此法定刑卻相距不大，即是一明顯例證。



法與時轉則治 治與世宜則有功

明朝名相張居正有言：「天下之事，慮之貴詳，行之貴力，謀之於眾，斷之在獨。」我們必須承認，以晚清時代之刑法和刑法理論，來處理太空時代之刑法問題，難以想像其適格性。在臺灣，〈刑法〉修正往往要靠一些重大傷亡案件為契機，民氣固然好用，但立委諸公之目光更應穿透個案，看到現行〈刑法〉背後之時空因素，為整體性思考；文末，徒法不足以自行，只有當大多數交通參與人員堅守交通安全規制，一個平和有序之交通秩序才會產生，然後，交通安全之落實保障才有可能。