

國立臺灣大學法律學院科際整合法律學研究所

碩士論文

Graduate Institute of Interdisciplinary Legal Studies

College of Law

National Taiwan University

Master's Thesis



論盜伐林木犯罪中職業司機擔任運輸角色之處罰

The Penal Consequences for Professional Drivers Acting
as Transporters in the Crime of Illegal Logging

蕭育涵

Yu-Han Hsiao

指導教授：王皇玉博士

Advisor: Huang-Yu Wang, Ph.D.

中華民國113年7月

July, 2024



謝辭



讀研究所期間人生經歷太多事情，終於要完成論文了。

首先最要感謝的，是我的指導教授王皇玉老師，謝謝老師在我跌跌撞撞的論文撰寫過程中，不厭其煩的指導我，每次找老師 Meeting 總是能感覺到老師的忙碌，一邊討論、一邊還要處理各種大大小小的行政事務，但老師卻還是一字一句的幫我看論文，仔仔細細幫我寫下要改進的地方，真的非常感謝老師。

謝謝口試委員李聖傑老師、蘇凱平老師。李聖傑老師給予許多論文架構的寶貴意見，讓我思考現行森林法沒收制度的問題；蘇凱平老師提供許多盜伐林木犯罪的實務經驗，讓我有了更多的靈感。非常感謝兩位老師詳細惠賜的寶貴意見和經驗分享。

謝謝我的同學玟潔，沒有妳我真的沒辦法完成論文，我就像在運動場上累得快跑不動想要放棄的選手，妳就這樣拖著我的肩膀，拉著我一步一步衝過終點線，終於，我們都可以好好地專心進入人生下一個階段了。謝謝長官、旺庭都已經離校那麼久了，還特地撥空來參加論發，真的太感謝了。

謝謝科法所的同學潔西卡、少彥、小宏和科法所的大家，就讀科法所期間真是既高壓又充實的一段時光，工作了一陣子再回到學校當學生，跟來自各行各業的大家當同學，真的非常有趣，看著大家各自朝著目標前進，也很開心。謝謝我工作上的貴人，杰緯哥、廖律師、梁總經理，謝謝你們在職場上幫助我、信任我，讓我的職場生涯順遂愉快，沒有你們就沒有現在的我。

最重要的是，謝謝我親愛的家人。謝謝我的媽媽，妳總是可以給我最棒的意見，也總是心疼著我是不是過於操勞，謝謝妳，在我人生的旅途中，一直作我最溫暖的依靠。謝謝我的哥哥，在研究所就讀期間，我們一同經歷了父親重病，每日往來醫院、學校、公司，焦頭爛額的日子中，還得煩惱看護費用，我永遠都不會忘記，當時你一肩扛下，告訴我說：「錢的事我會處理，妳不用擔心，好好準備律師考試就好。」真的非常感動，也非常感謝。

謝謝我的先生三益，你是最強奶爸，在我全力衝刺論文的時候，安頓好我們的寶貝女兒，讓我無後顧之憂。謝謝我的寶貝女兒，謝謝妳願意溜滑梯下來讓我當妳的媽媽，媽咪寫完論文了，有更多時間好好抱抱妳了。我也要跟天上的老爸說，你女兒的論文終於寫完了呢。



要感謝的人太多了，謝謝一路走來我遇到的所有貴人，謝謝這一切。

蕭育涵 2024年7月

於 自宅

摘要



盜伐林木犯罪為長期存在於臺灣之問題，民國 101 年間，位於宜蘭大同鄉的南山神木群遭盜伐集團大規模盜伐，此事件震驚社會大眾，稱為「南山神木盜伐案」，此事件促使立法院於民國 104 年大幅修正森林法盜伐林木犯罪之法定刑度，修法前，盜伐林木犯罪宣告刑度多為 1 年以下有期徒刑，且近半數為 6 個月以下有期徒刑，修法後，盜伐林木犯罪宣告刑度大幅增加至 1 到 2 年。民國 104 年之修法加入絕對沒收之規定，不論犯罪工具屬於何人，皆可沒收，租賃小客車之車行為免其車輛遭使用作為犯罪工具，對於租車者之審查越趨嚴格，盜伐集團原本常使用租賃之小客車作為犯罪工具，即使該車輛被沒收也無妨，不會增加犯罪成本，但於民國 104 年修法後，盜伐集團難以再利用租賃車輛作為運輸工具，盜伐集團似乎轉而誘騙、吸收計程車司機或白牌車司機加入犯罪集團擔任運輸角色，如此，盜伐集團則無須負擔車輛之犯罪成本。

隨著立法者對盜伐林木犯罪之態度趨嚴，司法體系也因立法者強烈打擊此類犯罪之意圖，傾向於寬泛地將這些司機視為竊取森林主副產物罪之共同正犯，在森林法針對盜伐林木犯罪重刑化及沒收的規定下，這些司機一旦涉入盜伐林木犯罪，所付出之代價極大。

上述現象使筆者欲深入探討這些職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色究竟是否應認定為共同正犯？首先，本文考察實務判決，發現實務判決大多以職業小客車司機單向知悉其他行為人之犯罪計畫，便認定與其他行為人具犯意聯絡，亦即，認為具備單獨正犯之「故意」即表示具備共同正犯之「犯意聯絡」，此與共同正犯須具備相互為用之共同性要求相違背，此外，實務判決認定職業小客車司機之理由亦有不充分之處，例如，實務判決經常以職業小客車司機於夜半、人煙稀少之山區載運乘客，以此認定職業小客車知悉其他行為人之犯罪計畫，具備犯意聯絡，然而，在職業小客車司機執業過程中，乘客於深夜、人煙稀少之處叫車並非顯見，實務判決以此理由認定職業小客車司機知悉乘客之犯罪計畫，過於牽強。

因此，本文自實務見解與學說見解釐清共同正犯之要件，並以此檢視現今實務判決針對職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色之法律評價。本文首先爬梳實務見解，發現實務見解之所以會將行為人單向知悉犯罪計畫，便認定具備犯意聯絡，主要是因實務見解採用「犯意聯絡」用語作為共同正犯主觀要件，無法體現共同性之要求，導致實務見解大多省略共同性之審酌。此外，實務見解採用主客觀標準擇一說，亦導致部分實務見解僅偏重審酌主觀或客觀要件，在盜伐林木案件中，職業小客車司機載運乘客即具備客觀行為分擔，部分實務見解便以寬鬆方式認定司機之主觀犯意。

接著，本文透過分析實務及學說見解，析出共同正犯成立要件，並著重探討共同正犯之主觀內涵為何，檢視現今實務判決，本文認為，單獨正犯之「故意」不等同於共同正犯之「犯意聯絡」，共同正犯除須具備犯罪行為之知與欲以外，還須具備其他行為人相互利用之意思，否則無法解釋為何共同正犯之行為人未完成所有構成要件，卻須承擔整個犯罪之全部責任，本文期許實務能重新審視對於盜伐林木犯罪共同正犯之寬鬆解釋，希冀本論文能對實務評價盜伐林木犯罪之處罰提供些許貢獻。

關鍵字：森林法第 50 條、第 52 條、盜伐林木、司機、運輸、共同正犯

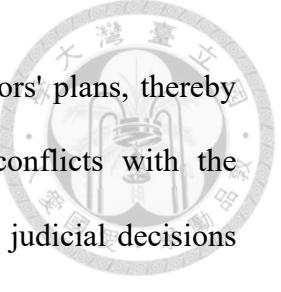
Abstract



Illegal logging has long been a significant issue in Taiwan. In 2012, the Nan Shan Sacred Tree Group in Datong Township, Yilan County, fell victim to a large-scale illegal logging operation, known as the "Nan Shan Sacred Tree Logging Case," which shocked the public. This event prompted the Legislative Yuan to substantially amend the penalties for illegal logging under the Forestry Law in 2015. Prior to the amendment, penalties for illegal logging typically resulted in less than one year of imprisonment, with nearly half of the cases resulting in sentences of less than six months. Post-amendment, penalties for illegal logging increased significantly to one to two years of imprisonment. The 2015 amendment also introduced provisions for absolute confiscation, allowing for the confiscation of vehicles regardless of ownership. Previously, criminal groups often used leased minibuses as tools for their crimes, making confiscation inconsequential to their operational costs. However, following the amendment, criminal groups found it difficult to utilize leased vehicles, prompting them to recruit taxi or unlicensed drivers to transport their illegal goods. Thus, criminal groups avoided bearing the cost of vehicle confiscation.

As legislative measures against illegal logging became stricter, the judiciary increasingly treated these drivers as accomplices to the crime of stealing forest products. Under the heightened penalties and confiscation provisions of the Forestry Law, these drivers faced significant consequences if implicated in illegal logging.

This paper aims to delve into whether professional minibus drivers involved in transporting illegally logged timber should be considered accomplices to the crime. Firstly, the study examines practical judicial decisions, finding that they often attribute

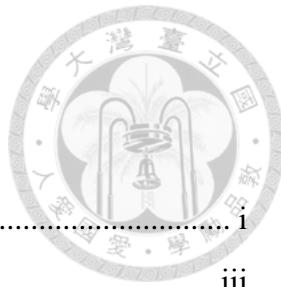


criminal intent to drivers who were merely aware of other perpetrators' plans, thereby establishing a culpable mental state connection. This approach conflicts with the requirement for mutual use inherent in joint perpetration. Moreover, judicial decisions frequently find insufficient grounds for considering professional minibus drivers complicit, such as assuming drivers knowingly participated in criminal activities simply because they operated in remote areas late at night, where passenger requests are not uncommon but not necessarily suspicious. Such reasoning stretches the boundaries of liability.

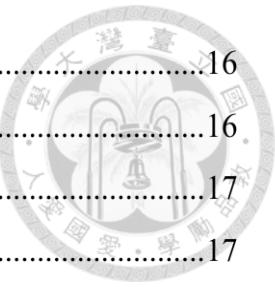
Therefore, this paper clarifies the elements of joint perpetration based on practical and theoretical perspectives and scrutinizes the legal evaluation of professional minibus drivers' roles in illegal logging cases. By analyzing practical and theoretical insights, this paper argues that intent for joint perpetration requires more than mere knowledge and intent to commit the crime; it necessitates mutual exploitation among co-perpetrators. The paper urges a reconsideration of lenient interpretations of joint perpetration in illegal logging cases and aims to contribute to practical assessments of penalties for illegal logging in legal discourse.

Keywords : Forest Act Article 50 、Forest Act Article 52 、Timber illegal-logger 、
driver 、transportation 、joint principal offenders

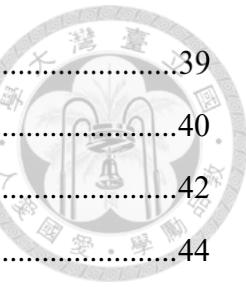
目次



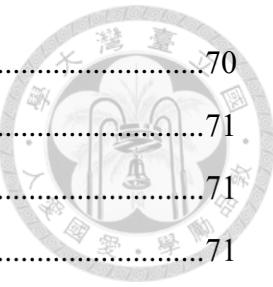
謝辭	1
摘要	iii
Abstract	v
目次	vii
第一章 緒論	1
第一節 前言與研究動機	1
第二節 問題意識	3
第三節 研究方法	4
第四節 研究範圍	5
第五節 論文架構	5
第二章 森林法之犯罪態樣	7
第一節 前言	7
第二節 森林法修法之過程與轉變	7
第一項 忽視期	8
第二項 地位提升期	9
第三項 地位再度提升期－增訂森林竊佔罪	9
第四項 保育精神萌芽期	10
第五項 覺醒期	10
第一款 提高刑罰效果	11
第二款 針對「竊取」與「贓物」行為制定獨立處罰條文	12
第三款 增訂「窩裡反」條款	13
第四款 制定沒收之規定	13
第六項 小結	13
第三節 盜伐集團組織與現況	14
第一項 盜伐集團組織分工	15
第一款 尋找組	15
第二款 把風、巡邏組	15



第三款 砍伐搬運組	16
第四款 運輸組	16
第五款 銷贓組	17
第六款 加工組	17
第二項 近期盜伐集團現況	18
第一款 前言	18
第二款 外籍移工漸成為盜伐主力	18
第三款 職業小客車司機加入盜伐集團	19
第四款 小結	20
第四節 盜伐林木行為之處罰規定	21
第一項 森林法第 50 條—盜伐林木犯罪之基本條款	21
第一款 竊取	22
第二款 森林	23
第三款 林產物	23
第二項 森林法第 52 條第 1 項—盜伐林木犯罪之加重條款	24
第一款 加重態樣—結夥二人以上或僱使他人犯之	25
第二款 加重態樣—為搬運贓物使用車輛	26
第三項 森林法第 52 條第 5 項—沒收規定	27
第四項 通訊保障及監察法第 5 條第 17 款	28
第五節 小結	29
第三章 實務判決研析	31
第一節 前言	31
第二節 判決概覽	31
第一項 判決蒐集方法	31
第二項 統計結果	32
第三節 實務判決對犯罪參與之分析	33
第一項 成立加重竊取森林主副產物罪之共同正犯	33
第一款 主觀犯意聯絡之認定	34
第二款 犯意聯絡之方式	36
第三款 相續共同正犯	37



第四款 盜伐林木犯罪完成時點認定	39
第二項 成立加重竊取森林主副產物罪之幫助犯	40
第三項 成立加重搬運森林主副產物罪之正犯或共同正犯	42
第四項 無罪	44
第四節 判決分析	45
第一項 職業小客車司機之主觀犯意認定	45
第一款 具備「單獨正犯故意」+「行為分擔」即可成立共同正犯	46
第二款 具備「自己犯罪意思」+「行為分擔」即可成立共同正犯	47
第三款 寬鬆認定「默示、間接犯意聯絡」+「行為分擔」即可成立共同正犯	47
第二項 盜伐林木行為完成時點	48
第三項 職業小客車司機與其他行為人犯意聯絡之範圍	50
第五節 實務判決針對犯意聯絡之審酌要素	50
第一項 司機知悉其他行為人為盜伐林木行為	51
第二項 車資	53
第三項 多次載運	56
第四項 有聞到木頭香	57
第五項 載運時點	59
第六項 職業小客車司機自白或其他共犯指證	61
第七項 是否使用自己所有車輛運送	63
第八項 行車紀錄器畫面	64
第六節 本文見解	64
第一項 司機「知悉其他行為人從事盜伐林木行為」	65
第二項 司機載運之行為是否「違反常情」	65
第三項 共同被告或司機自白	66
第七節 小結	67
第四章 共同正犯之成立	69
第一節 前言	69
第二節 共同正犯之基本概念	69
第三節 共同正犯成立之本質	70



第一項 前言	70
第二項 日本學說	71
第一款 犯罪共同說	71
第二款 行為共同說	71
第三項 德國學說	72
第一款 客觀理論	72
第二款 主觀理論	73
第三款 犯罪支配理論	73
第四項 我國實務見解	75
第一款 主客觀擇一標準說	76
第二款 近期採納犯罪支配理論之實務判決	76
第四節 共同正犯成立要件	77
第一項 前言	77
第二項 我國實務見解	77
第一款 主觀要件—犯意聯絡	78
第一目 犯意聯絡之內涵	79
第二目 犯意聯絡方式	80
第三目 犯意聯絡產生時點	81
第四目 與單獨正犯「故意」要件之關係	81
第二款 客觀要件—行為分擔	82
第三款 小結	85
第三項 學說見解	85
第一款 主觀要件—共同行為決意（犯意聯絡）	86
第一目 共同行為決意（犯意聯絡）之內涵	86
第二目 共同行為決意（犯意聯絡）方式	90
第三目 共同行為決意產生時點	90
第四目 與單獨正犯「故意」構成要件之關係	90
第二款 客觀要件—共同實行犯罪	92
第一目 參與構成要件行為	92
第二目 參與構成要件以外行為者	92



第三目 參與犯罪實行的策劃、準備或資助行為者	93
第四項 小結	93
第五項 本文見解	95
第一款 單獨正犯主觀故意與共同正犯之犯意聯絡要件內涵差異 ...	95
第二款 實務主客觀標準擇一說是否仍須符合「共同性」之要求 ...	96
第三款 默示形成犯意聯絡之內涵	97
第五章 結論與建議	99
參考文獻	105



第一章 緒論



第一節 前言與研究動機

盜伐林木犯罪乃長期存在於臺灣之問題，大眾時有所聞，此種偷採、盜取具經濟或公益價值貴重樹木之人，俗稱為「山老鼠」。民國 101 年 2 月間，位於宜蘭大同鄉的南山神木群遭山老鼠集團大規模盜伐，神木群內近超過半數巨木遭鋸倒、切割樹頭，遭鋸之神木群總樹齡超過 8 千年，最大棵扁柏甚至有 2 千年樹齡，珍貴的世界遺產被短視的盜伐者「集體屠殺」，此事件震驚社會大眾，稱為「南山神木盜伐案」¹。該案促使立法院修正森林法盜伐林木相關犯罪，即民國 104 年森林法第 50 條及第 52 條修正案，此修正案大幅提高盜伐林木犯罪之法定刑度²，除此之外，因盜伐林木犯罪之行為人常以租賃或借用車輛等方式進行犯案，該等犯罪工具經常為租借而來，若無法沒收將使行為人得一再使用，增加犯罪機會，故民國 104 年修正案修法將「絕對沒收」原則納入，所謂「絕對沒收」，即是指供盜伐林木犯罪所用之車輛，不問屬於犯罪行為人與否，皆沒收之³。民國 110 年再度加重處罰，

¹ 自由時報（2012），〈山老鼠橫行宜蘭南山 2000 歲神木遭「砍殺」〉，
載於：<https://news.ltn.com.tw/news/focus/paper/574601>（最後瀏覽日：2023/12/29）

² 民國 104 年修正前之森林法針對盜伐林木行為係依刑法規定論處，例如竊取森林主副產物者，依刑法規定論處法定刑度為「五年以下有期徒刑、拘役或五十萬元以下罰金。」，民國 104 年森林法修正後，森林法針對盜伐林木行為之法定效果已然獨立，一般盜伐林木行為之刑度提高為「六年以上十五年以下有期徒刑，併科新臺幣三十萬元以上三百萬元以下罰金。」，如有森林法第 52 條之加重情形，刑罰效果提高為「一年以上七年以下有期徒刑，併科贓額五倍以上十倍以下罰金」，若竊取紅檜、扁柏及牛樟等珍貴木種，依森林法第 52 條第 3 項之規定，加重其刑至二分之一，併科贓額十倍以上二十倍以下罰金。參黃鏡諺（2005），〈森林法第五十條及第五十二條修正介紹〉，《農政與農情》，第 276 期，載於：<https://www.moa.gov.tw/ws.php?id=2503032>（最後瀏覽日：2024/07/01）

³ 民國 104 年修正森林法第 52 條第 5 項之修法理由指出：「依刑法第三十八條規定，供犯罪所用之物以屬於犯罪行為人所有者為限，予以沒收，惟考量現行實務與查緝現況，犯罪行為人常以租賃或借用車輛、器具等方式進行犯案，該等犯罪工具，因非屬犯罪行為人所有，致無法沒收而使行為人得一再使用，造成再次犯罪之機會大增；復衡諸森林為臺灣之命脈，占國土面積達百分之五十九，具有國土保安、水土保持、涵養水源、調節氣候、生物多樣性保育、林產經濟等多種公益及經濟效用，且近年來極端氣候影響，天災頻仍，使保育森林資源與自然生態之「環境法益」觀念，成為國人普遍之共識，一旦森林資源遭竊取，其效用將消失殆盡；考量採絕對沒收，雖有侵害第三人財產權之虞，但能使第三人對於出借或租用器具予犯罪行為人，須承擔遭沒收之風險，因而有所警惕，進而促使犯罪行為人無法利用此一途徑規避責任，使國有森林資源受到保護，有助於立法目的之達成，至於第三人與犯罪行為人之間之權利義務仍得透過民事訴訟請求損害賠償，依比例原則及法益權衡原則，依刑法第三十八條第三項規定以法律特別規定，並參酌動物用藥品管理法第四十三條第一項、環境用藥管理法第四十五條及毒品危害防制條例第十八條第一項等規定，採「絕對沒收」原則，明確規範犯本條之罪者，其供竊取之器材及第一項第六款之牲口、船舶、車輛，或有搬運造材之設備，不問屬於犯人與否，沒收之。」民國 105 年，針對森林法中沒收相關規定，參考刑法第 38 條第 2 項沒收之規定，再度修正森林法第 51 條第 6 項規定為「犯本條之罪者，其供犯罪所用、犯

將盜伐林木犯罪中的竊取森林主副產物行為併科罰金上限，由新臺幣 300 萬元提高為 600 萬元。



隨著立法者對於森林法盜伐林木犯罪一連串大刀闊斧的修法，相關質性研究發現，租賃小客車之車行為免其車輛遭使用作為犯罪工具，對於租車者之審查趨嚴格⁴，盜伐集團原本使用租賃之小客車或贓車作為犯罪工具，即使該車輛被沒收也無妨，不會增加犯罪成本，但於民國 104 年修法後，盜伐集團難以再利用租賃車輛作為運輸工具，盜伐集團似乎轉而誘騙、吸收計程車司機或白牌車司機加入犯罪集團擔任運輸角色⁵，這些職業小客車司機往往自備車輛，不須由盜伐集團提供，集團不必負擔車輛之犯罪成本⁶。

然而，這些職業小客車司機一旦涉入盜伐林木犯罪，所付出之代價極大。職業小客車司機在盜伐林木犯罪中大多從事運輸盜伐人員或林木之角色，這些第一線人員往往是最易被查察、定罪者，在森林法針對盜伐林木犯罪重刑化及沒收的規定下，擔任運輸角色之職業小客車司機大多被評價為盜伐林木罪之共同正犯，這些職業小客車司機於盜伐林木犯罪中獲利多為協助載運之車資，付出之代價卻是賴以為生之車輛遭受沒收，還須面對鉅額罰款及重刑，幾乎是整個集團中受到最嚴厲懲罰的角色，相較之下，盜伐集團之上層所受處罰極少，且若未遭查緝，集團上層僅須再吸收下一批職業小客車司機即可再為盜伐林木犯罪，幕後首腦與金主則因難以查緝而能逍遙法外。

罪預備之物或犯罪所生之物，不問屬於犯罪行為人與否，沒收之。」及森林法第 52 條第 5 項規定為「犯本條之罪者，其供犯罪所用、犯罪預備之物或犯罪所生之物，不問屬於犯罪行為人與否，沒收之。」

⁴ 參龔建瑞（2017），《盜伐林木犯罪模式之研究》，頁 134，國立中正大學犯罪防治碩士在職專班碩士論文。受訪者針對盜伐犯罪載運工具之敘述：「車喔！剛開始是用租車，後來車行都不太想租給我問一大堆，換人去租嘛系一樣，曾經車行直接問我是不是要去載柴，可能我長得像山老鼠ㄟ面（笑）人不要租給我。後來沒法度，就叫其少年仔去租，不然去跟親戚朋友借車，再沒辦法就去別縣市租車。」

⁵ 本文所指之「白牌車」為白底黑字車牌之自用車，未依法向政府機關申請運輸業登記，以私下載運攬客方式計費營業之違法白牌車。依公路法第 37 條及汽車運輸業管理規則第 4 條規定，經營「小客車租賃業」（租賃車）及「計程車客運業」（多元化計程車）應向公路主管機關申請核准始得為之，關於違法白牌車、合法租賃車及多元化計程車之區別，可參立法院網站（2020），〈白牌車攬客營運取締規範之研析〉，載於 <https://www.ly.gov.tw/Pages/Detail.aspx?nodeid=6590&pid=205434>。（最後瀏覽日：2024/07/11）。另為使定義明確，本文將計程車司機及違法白牌車司機統稱為「職業小客車司機」。

⁶ 例如臺灣南投地方法院 109 年度訴字第 194 號刑事判決中，計程車司機之車輛即遭宣告沒收。

上述現象使筆者欲深入探討計程車及白牌車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色究竟是否應認定為共同正犯？為使定義明確，本文將計程車司機或白牌車司機統稱為「職業小客車司機」，而本文關注研究職業小客車司機，是因職業小客車司機提供載運服務，大多為隨叫隨到、不會多過問客人搭乘目的，較容易遭盜伐林木集團利用，因而涉入盜伐林木犯罪。這些擔任運輸角色之職業小客車司機是否為犯罪支配者，足以受共同正犯嚴厲之刑罰及代價？若是職業小客車司機本即認知加入盜伐集團，成為盜伐林木犯罪之成員，接受共同正犯之評價並無疑問。較有疑問的是，若是職業小客車司機偶然隨機提供載運，或僅具有幫助之犯意，評價為共同正犯則有疑義。

第二節 問題意識

在研究動機中，本文希望探討盜伐林木犯罪中職業小客車司機擔任運輸角色是否應成立共同正犯，本文考察實務判決，發現實務對於評價職業小客車司機與盜伐集團成員是否具共同正犯犯意聯絡、行為分擔之要件，似有認定過於寬鬆、認定理由不充分之處，例如臺灣南投地方法院 107 年度訴字第 155 號判決【檢查行李案】之認定理由稱：「依一般計程車業者運作方式，司機至多僅會下車開啟後車廂並協助乘客搬運行李物品上車後，隨即搭載乘客離去…被告應係成熟、經驗豐富之計程車司機，則其面對所載運之物品顯與一般情狀有異時，衡情，應會要求『弟弟』等 3 人打開垃圾袋讓其確認內容物以求自保，避免載運違法之物，將自己暴露在成為共犯之風險，然被告卻供稱其沒有問『弟弟』是什麼東西云云，顯與常情不符。…被告既已知悉『弟弟』等 3 人係共同竊取上開國有林地內珍貴森林主產物等情，仍同意載運『弟弟』等 3 人，…被告自難辭共同正犯之罪責⁷。」該判決認為職業小客車司機若發覺載運物品有異時，應要求乘客打開確認，判決認為職業小客車司機未為此舉，應是知悉乘客為盜伐林木犯罪，進而認定職業小客車司機成立共同正犯。本文認為實務認定職業小客車司機是否應成立共同正犯有幾個問題，首

⁷ 此案二審臺灣高等法院臺中分院 108 年度上訴字第 1608 號刑事判決仍認為職業小客車司機與其他行為人具備犯意聯絡，成立竊取森林主副產物罪之共同正犯，但認為司機僅具備不確定故意，而非直接故意，因此撤銷一審判決，改判較低刑度，三審最高法院 109 年度台上字第 5595 號刑事判決亦肯認之。

先，該判決對於共同正犯犯意聯絡之認定似乎過於寬鬆，判決以職業小客車司機知悉其他行為人從事盜伐林木犯罪，便以此認定職業小客車司機符合共同正犯犯意聯絡之要件，成立共同正犯，然而，職業小客車司機單向知悉其他行為人之犯罪計畫，是否即表示具有共同正犯之主觀犯意聯絡？其次，實務判決以職業小客車司機未要求乘客打開行李為理由，認定其知悉其他人為盜伐林木犯罪，此認定理由似乎過於牽強，職業小客車司機於執業時，有何權利要求乘客打開行李供其檢查，又有何保護義務，須確認乘客有無從事犯罪行為？實務見解大量將盜伐林木犯罪中職業小客車司機從事運輸行為判定為盜伐林木犯罪之共同正犯，卻有認定主觀犯意聯絡過於寬鬆、認定理由不充分之情形，因此，本文欲探討二個問題：一、盜伐林木犯罪中職業小客車司機擔任運輸角色是否應成立共同正犯？職業小客車司機單向知悉其他行為人之犯罪計畫，是否即表示具有共同正犯之主觀犯意聯絡？二、實務判決認定職業小客車司機具備犯意聯絡之理由是否有理由不備之處？

本文希望透過爬梳學說見解及歸納實務判決，分析盜伐林木犯罪中職業小客車司機擔任運輸角色是否應成立共同正犯。本文首先介紹盜伐集團之現況，其次歸納實務判決對於職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色之處罰及認定理由，接著，透過學說、實務見解對於共同正犯要件檢視判定標準，最後，針對職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色是否應成立共同正犯，試圖提出較為合理之解釋。

第三節 研究方法

本文採文獻分析法及判決歸納分析法研究職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色是否成立共同正犯。

文獻分析法部分，本文檢視我國關於森林法盜伐林木犯罪期刊論文、碩博士論文、政府出版品，對現今盜伐林木犯罪狀況、修法歷程有全盤瞭解。其次，針對我國學說及實務見解共同正犯定義，探討各學說見解之差異，分析職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪之運輸角色是否成立共同正犯。

判決歸納分析法部分，本文主要就民國 104 年森林法修法後，職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色之地方法院判決加以歸納分析判決大致趨勢，並挑選判決理由敘述較為豐富之一審判決或一、二審結果認定歧異之判決詳細分析，瞭解實務判決對於職業小客車司機是否成立盜伐林木犯罪之共同正犯及評價理由，檢視實務判決之法律解釋及適用情形。

第四節 研究範圍

本文主要探討職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色是否應成立共同正犯，並以探討盜伐林木犯罪中，「擔任載運人員或林木下山之司機」是否成立盜伐林木犯罪之共同正犯為主軸，若是於盜伐林木犯罪中擔任砍伐、首腦或金主等其他角色非本文討論之範圍，又，本文係因觀察民國 104 年森林法修法後，職業小客車司機涉入盜伐林木案件擔任運輸角色之案件漸多，且職業小客車司機執業過程中，大多不過問乘客為何叫車、較不會選擇載運時間、地點，縱使夜間、偏遠地區亦可能提供載運等特色，較容易遭盜伐集團之利用，因而興起研究職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色之處罰，故若於盜伐林木案件中擔任運輸角色者並非職業小客車司機，則非本文主要研究之範疇。

第五節 論文架構

本文探討職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色之處罰，並將討論重點置於職業小客車司機是否成立竊取森林主副產物之共同正犯。

首先，本文第一章為緒論，說明本文研究動機，為何欲研究職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪之運輸角色之處罰，並說明本文之研究方法及架構。

第二章為森林法犯罪態樣之介紹，本章主要係建立盜伐林木犯罪之初步認識，主要分為三個部分，第一部分介紹森林法之修改過程與轉變，森林法為盜伐林木行為主要之處罰依據，森林法於初期修訂較未受重視，而後立法者注意到盜伐林木犯罪危害較一般竊盜為重，漸次將盜伐林木犯之刑度提高，至民國 104 年森林法大

幅修法，以往盜伐林木犯罪大多處 1 年以下有期徒刑，且近半數宣告 6 個月以下有期徒刑，民國 104 年修法後，盜伐林木犯罪大多處 1 年以上有期徒刑，罰金更高達 200 萬元⁸，隨著立法者對盜伐林木犯罪之態度趨嚴，司法體系也因立法者強烈打擊此類犯罪之意圖，對於職業小客車司機在盜伐行為中的角色認定，傾向於寬泛地將其視為竊取森林主副產物罪之共同正犯，這樣的認定是否妥適，則是本文後續討論之重點；第二部分將介紹盜伐集團犯罪組織現況，本文所探討之職業小客車司機於盜伐林木犯罪大多從事載運盜伐人員及贓木下山之角色，此部分可對盜伐集團運作方式具備初步概念，有利理解本文後續對於討論盜伐林木犯罪之處罰、實務判決理由之歸納及分析；第三部分介紹盜伐林木行為之處罰規定，建立對於盜伐林木犯罪處罰之整體認識。

第三章進入本文主要探討重點，本文是因觀察現今盜伐林木之實務判決，發現判決似乎有將職業小客車司機單向知悉其他行為人之犯罪計畫，即認為職業小客車司機具有共同正犯之主觀犯意聯絡，亦即，實務判決似乎認為具備單獨正犯之故意，即表示具備共同正犯之犯意聯絡，本文欲瞭解此種認定方式是否為實務判決針對盜伐林木犯罪之常態？若是，實務判決又是以哪些理由證明職業小客車司機知悉其他行為人之犯罪計畫呢？本章將整理實務判決對於職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪之運輸角色如何評價，並歸納實務判決審酌之要素，瞭解實務判決認定共同正犯之脈絡與理由。

第四章將透過我國學說、實務對於共同正犯之見解，將共同正犯之要件內涵析出，並以此檢視第三章歸納出之實務評價脈絡是否有不妥適之處。

第五章為結論與建議，將全文總結整理歸納重點，提出本文之看法與結論。

⁸ 參法務部（2023），〈違反森林法案件統計分析（PDF 檔）〉（內涵蓋民國 102 年至 112 年 6 月之統計），https://www.rjsd.moj.gov.tw/rjsdweb/news/News_Detail.aspx?news_id=258（最後瀏覽日：2024/7/18）

第二章 森林法之犯罪態樣



第一節 前言

本文討論之盜伐林木犯罪主要規範於森林法中，欲探討「職業小客車司機擔任運輸角色」首先須建立對盜伐林木犯罪之基礎認識，究竟職業小客車司機擔任運輸角色具體行為內容為何？可能成立哪些犯罪？本章除為本論文討論揭開序幕外，主要有以下目的：一、自森林法之立法沿革瞭解立法者對盜伐林木犯罪之態度。二、瞭解盜伐林木集團之運作模式，以理解本文研究之職業小客車司機所擔任之運輸角色具體內容為何。三、分析盜伐林木犯罪之處罰規定，作為後續探討「職業小客車司機擔任運輸角色」是否可成立盜伐林木犯罪之共同正犯之基礎。

第二節 森林法修法之過程與轉變

本文所探討之盜伐林木犯罪主要處罰規範為森林法第 50 條第 1 項「竊取森林主副產物罪」及森林法第 50 條第 2 項「搬運森林主副產物罪」，本文將前開兩犯罪合稱為「盜伐林木犯罪」。森林法竊取主副產物罪為刑法竊盜罪之特別法，依特別法優於普通法原則，應優先適用森林法⁹，盜伐林木犯罪與我國刑法竊盜罪、贓物罪之樣態類似，僅是犯罪行為之客體不同，刑法竊盜罪、贓物罪之客體為他人之動產¹⁰，森林法則將「森林主副產物」之客體為特別規定，亦即，竊取林木所構成之「竊取森林主副產物罪」與刑法普通竊盜罪相似，不同之處為竊取之客體是森林主副產物，於竊取林木後，搬運林木行為所構成之「搬運森林主副產物罪」，也與刑法贓物罪相似，僅是搬運贓物之客體為森林主副產物。我國於民國 21 年即訂定森林法規範盜伐林木行為，然早期就竊取森林主副產物行為及後續搬運森林主副產物行為，仍不脫刑法竊盜罪、贓物罪之解釋，於民國 21 年森林法訂定之初，盜伐林木犯罪之處罰甚至較刑法竊盜罪、贓物罪為輕，其後方才漸次加重，從修法歷程可見，我國最初並未意識盜伐林木行為之嚴重性，僅將盜伐林木行為視為侵害財產

⁹ 最高法院 95 年度台上字第 1451 號判決意旨參照。

¹⁰ 許澤天（2023），《刑法分則（上）：財產法益篇》，5 版，頁 6。臺北：新學林；林東茂（2022），《刑法分則》，3 版，頁 130。臺北：一品文化。

法益，將處罰重點著重在林業之經濟價值¹¹，因為森林法制定初期對於盜伐林木行為處罰輕微，盜伐案件層出不窮，甚至漸有集團化趨勢，隨著歷次修正，立法者逐漸將國土保安、水土保持之觀念納入立法理由，並加重刑罰，特別重要的是，於民國 104 年森林法大幅修正，立法者意識到盜伐林木犯罪所造成之環境影響甚鉅，故加重盜伐林木行為之刑罰，賦予森林法獨立的法律效果，並於立法理由中明文揭示保護環境法益之概念，本章概覽森林法之修法過程，並對照森林法盜伐林木犯罪與刑法竊盜罪、贓物罪之刑度差異，藉此觀察立法者對於盜伐林木犯罪態度轉變情形及歷次修法對盜伐林木犯罪所帶來之影響。

第一項 忽視期

森林法於民國 21 年 9 月 15 制定公布，於制定之初，僅視森林為財產的一種，當時的林業政策主要為經濟導向¹²，將竊取森林主副產物行為定義為森林竊盜¹³，由此可推知森林法立法之初認為盜伐林木犯罪之竊取行為與刑法竊盜罪相似，差別在於犯罪客體為森林主副產物，斯時對於竊取森林主副產物及後續銷贓行為皆較民國 24 年 7 月 1 日訂定之刑法竊盜罪為輕，竊取森林主副產物之刑期僅處「一年以下有期徒刑、拘役或贓額二倍以下罰金」¹⁴，刑法竊盜罪則為「五年以下有期徒刑、拘役或五百元以下罰金。」¹⁵；而搬運森林主副產物罪刑期為「三年以下有期徒刑，併科贓額二倍以下罰金。」¹⁶；刑法搬運贓物罪刑期則為「五年以下有期徒刑、拘役或科或併科一千元以下罰金。」¹⁷可知此時期尚未認知盜伐林木行為對

¹¹ 廖展毅（2017），《盜伐林木罪之法律問題研究》，頁 69，國立臺灣大學科際整合法律學研究所碩士論文。

¹² 江振源（2003），《論森林法之刑事制裁》，頁 26-28，國立政治大學地政研究所碩士論文。

¹³ 可自民國 21 年 9 月 15 制定公布之森林法條文用語得知，如第 60 條：「於森林竊取其主副產物者，為森林竊盜，處一年以下有期徒刑、拘役或贓額二倍以下罰金。」、第 61 條：「森林竊盜，有左列各款情形之一者，處六月以上，三年以下有期徒刑，併科贓額二倍以下罰金…。」、第 62 條「知為森林竊盜之贓物，而收受搬運寄藏收買或為牙保者，處三年以下有期徒刑，併科贓額二倍以下罰金。」

¹⁴ 民國 21 年 9 月 15 日公布施行之森林法第 60 條：「於森林竊取其主副產物者，為森林竊盜，處一年以下有期徒刑、拘役或贓額二倍以下罰金。」

¹⁵ 民國 24 年 7 月 1 日公布施行之刑法第 320 條第 1 項：「意圖為自己或第三人不法之所有，而竊取他人之動產者，為竊盜罪，處五年以下有期徒刑、拘役或五百元以下罰金。」

¹⁶ 民國 21 年 9 月 15 日公布施行之森林法第 62 條：「知為森林竊盜之贓物，而收受搬運寄藏收買或為牙保者，處三年以下有期徒刑，併科贓額二倍以下罰金。」

¹⁷ 民國 24 年 7 月 1 日公布施行之刑法第 349 條：「收受贓物者，處三年以下有期徒刑、拘役或五百元以下罰金。搬運、寄藏、故買贓物或為牙保者，處五年以下有期徒刑、拘役或科或併科一千元以下罰金。因贓物變得之財物，以贓物論。」

於環境造成之影響嚴峻，甚至認為盜伐林木行為較普通竊盜之惡性較低，訂定較低之處罰。



第二項 地位提升期

森林法於民國 34 年 2 月 6 日全文修正公布後，將盜伐林木犯罪之「竊取森林主副產物罪」及「搬運森林主副產物罪」與刑法等同視之，斯時森林法第 49 條規定：「竊取森林主副產物，收受搬運寄藏，故買贓物，或為牙保者，依刑法之規定處斷。」針對此條之構成要件解釋，實務上以刑法之竊盜罪、贓物罪判定之，最高法院 81 年度第 8 次刑事庭會議刑六庭提案決議就森林法所規定之盜伐林木行為是否得適用斯時刑法第 61 條免除其刑規定時，則認：「如因該法條本身並無『刑』之規定，並非完備之刑罰法規，僅係說明有上開犯罪行為者，均依刑法之規定處罰。因之行為如符合刑法上之普通竊盜罪者，即依普通竊盜罪論罪科刑，符合贓物罪者，即依贓物罪論罪科刑，亦即森林法第五十條所指之犯罪即係刑法上之普通竊盜罪或贓物罪，並有刑法第六十一條規定之適用，不能割裂。¹⁸」可見此時期雖將盜伐林木行為之刑度提升，但仍將盜伐林木行為視為與刑法之竊盜罪相似，以刑法規定論處。

第三項 地位再度提升期—增訂森林竊佔罪

民國 61 年 5 月 27 日立法增列第 49 條第 2 至第 5 項¹⁹，明定森林竊佔罪之刑事制裁規定。此時期之立法者意識到林地遭濫墾濫伐之情形漸次嚴重，因而立法理

¹⁸ 最高法院 81 年度第 8 次刑事庭會議刑六庭提案：「違反森林法第五十條竊取森林主副產物，搬運、寄藏、收買贓物或為牙保者之罪，是否屬於刑法第六十一條之案件？採修正後甲說之二：森林法第五十條規定『竊取森林主副產物，搬運、寄藏、收買贓物或為牙保者，依刑法規定處斷』。因該法條本身並無『刑』之規定，並非完備之刑罰法規，僅係說明有上開犯罪行為者，均依刑法之規定處罰。因之行為如符合刑法上之普通竊盜罪者，即依普通竊盜罪論罪科刑，符合贓物罪者，即依贓物罪論罪科刑，亦即森林法第五十條所指之犯罪即係刑法上之普通竊盜罪或贓物罪，並有刑法第六十一條規定之適用，不能割裂。又刑法第三百二十條第二項規定『意圖為自己或第三人不法之利益而竊佔他人之不動產者，依前項之規定處斷』。本身亦無『刑』之規定，而係依前項（第一項之竊盜罪）之規定處斷，此與森林法第五十條『依刑法規定處斷』之情形完全相同。刑法第三百二十條第二項所規範之犯罪行為，一般稱之為竊佔罪，但刑法第六十一條第二款所指『犯竊盜罪』，均包括竊佔罪在內（前者未將第二項排除在外，後者見本院二十六年上字第二二九九號判例）。足見竊佔行為為竊盜罪之一種。因其為竊盜罪之一種，故依竊盜罪之規定處斷，森林法第五十條所規範應處罰之行為，可認為即係刑法上之普通竊盜減贓物罪，故亦有『依刑法規定處斷』之規定，其理正同。」

¹⁹ 民國 61 年 5 月 27 日公布施行之刑法第 49 條：「竊取森林主副產物，收受、搬運、寄藏、故買贓

由指出：「鑑於近年來臺灣濫墾林地之風甚熾，影響國土保安及水土保持，而現行森林法對濫墾林地又缺乏適當之處罰，為求有效防止林地濫墾，藉以保土減災及維護國家資源，修正森林法第四十九條條文…增列第二項：『於他人森林內擅自墾植或設置工作物者，處六個月以上五年以下有期徒刑。得併科五千元以下罰金。』俾使濫墾者所知戒懼，而收嚇阻作用。並增列第三項：『前項之罪於保安林犯之者，得加重其刑至二分之一。』及第四項：『前二項之未遂犯罰之。』以資適應。關於濫墾物經取締後之處理問題，亦復增列第五項：『犯本條之罪者，其墾植物及工作物沒收之。』以利執行。」此時期雖可見立法者逐漸意識盜伐林木造成環境、國家資源之損害，惟修法方向僅將盜伐林木態樣增加，就森林竊取行為、贓物行為之刑度仍與刑法規定相同，未有修正²⁰。

第四項 保育精神萌芽期

民國 74 年 12 月 13 日森林法大幅翻修，加入環境保育之精神，並將立法目的規定於第 1 條：「為保育森林資源，發揮森林公益及經濟效用，制定本法。」並揭示修法意旨為：「保育森林資源為本法之重點，更將發揮森林的公益效用至於經濟效用之前，此乃我國由農業社會進入工業社會，並由開發中國家進入已開發國家的緣故。」然而，此次修法「竊取森林主副產物罪」及「搬運森林主副產物罪」仍依刑法規定處斷，「森林竊佔罪」構成要件仍採取與刑法竊佔罪相類之解釋，可知此時仍僅將森林資源視為財產權之性質，亦未就森林法相關特殊犯罪手法與刑法作區分，訂立不同預防犯罪規範，雖立法意旨宣示森林法具有環境保育精神，然對於盜伐林木行為之認定與處罰，仍未與刑法脫鉤。

第五項 覺醒期

民國 104 年 5 月 6 日公布之森林法大幅修正，針對盜伐林木犯罪特殊犯案模式量身訂定處罰條文，賦予森林法獨立法律效果，與刑法徹底脫鉤，除提高刑度外，

物或為牙保者，依刑法之規定處斷。於他人森林內擅自墾植或設置工作物者，處六個月以上五年以下有期徒刑，得併科五千元以下罰金。前項之罪於保安林犯之者，得加重其刑至二分之一。前二項之未遂犯罰之。犯本條之罪者，其墾植物及工作物沒收之。」

²⁰ 李桃生（1994），《森林法實務問題之研究》，頁 31，國立中興大學森林學研究所碩士論文。

亦增加絕對沒收之規定²¹。民國 105 年 11 月 30 日，為使森林法沒收之規定一致，再次完善沒收相關規定，民國 110 年 5 月 5 日，將「竊取森林主副產物罪」與「搬運森林主副產物罪」分列規定於森林法第 50 條第 1 項及第 2 項，並提高「竊取森林主副產物罪」併科罰金之上限。此幾次修法，可說是立法者覺醒盜伐林木犯罪行為之認定與處罰所造成之損害遠大於一般財產法益之損害，將森林法盜伐林木犯罪與刑法脫鉤，並針對盜伐林木犯罪具有集團性之特殊犯罪手法，訂立特殊規範。此時期之重大變革詳述如下：

第一款 提高刑罰效果

過去森林法盜伐林木犯罪皆是以刑法處斷，民國 104 年 5 月 6 日修正後直接以森林法論罪科刑，凸顯森林法特別法之性質，並將盜伐林木犯罪之刑度提高為「六月以上五年以下有期徒刑，併科新臺幣三十萬元以上三百萬元以下罰金。」，如有森林法第 52 條之加重情形，刑罰效果提高為「一年以上七年以下有期徒刑，併科贓額五倍以上十倍以下罰金」，若竊取紅檜、扁柏及牛樟等珍貴木種，依森林法第 52 條第 3 項之規定，加重其刑至二分之一，併科贓額十倍以上二十倍以下罰金。依修法理由所示：「一、考量拘役或罰金，行為人因未受一定程度之自由刑而未知警惕，常有再犯之虞；又考量森林資源具有國土保安、水土保持、涵養水源、調節氣候、生物多樣性保育、林產經濟等多種公益及經濟效用，為保土減災及維護

²¹ 民國 104 年 5 月 6 日公布施行之森林法第 50 條立法理由指出：「一、原條文前段規定，有關竊取森林主、副產物者，係依刑法規定處斷，該當於第三百二十條第一項普通竊盜罪，處五年以下有期徒刑、拘役或五百元以下罰金。考量拘役或罰金，行為人因未受一定程度之自由刑而未知警惕，常有再犯之虞；又考量森林資源具有國土保安、水土保持、涵養水源、調節氣候、生物多樣性保育、林產經濟等多種公益及經濟效用，為保土減災及維護國家森林資源，確有將竊取森林主、副產物案件之刑罰級距提高，並處以有期徒刑之必要性。二、有鑑於市面上奇木、藝品店販賣貴重木之木製品情形大增，恐有竊取林木集團與幕後銷贓集團間，進行收受、搬運、寄藏、故買或媒介等不法銷贓之行為，間接助長竊取林木歪風，使贓物價格奇貨可居，且查緝困難；衡諸原條文規定，係依刑法規定處斷，但刑法之普通竊盜罪刑責重於贓物罪，導致查獲竊取林木集團時，僅由一至二人就實際施行竊取林木行為予以認罪，其他多數人則陳稱僅施行收受、搬運、寄藏、故買或媒介等行為。又刑法第三百四十九條第一項收受贓物與第二項搬運、寄藏、故買或媒介贓物者，依其情節程度分別處罰，惟在違反本法之犯罪態樣上，往往以借貸、受贈或租賃等方式，於藝品店等第三地點擺設進行販售，俟牟利後再行分贓等情事發生，此等收受贓物之行為，就整個作業分工，同屬侵害森林所有人財產權之違法態樣，在刑罰上實應給予相同之評價。而不法銷贓行為，係屬對竊盜之事後加工行為，與竊取森林主、副產物者，均為對於被害人財產權之侵害，在法益侵害及保護上，並無明顯輕重差異，爰於第一項明定竊取森林主、副產物，收受、搬運、寄藏、故買或媒介贓物者，刑度為六月以上五年以下有期徒刑，以遏阻不法。」

國家森林資源，確有將竊取森林主、副產物案件之刑罰級距提高，並處以有期徒刑之必要性。」可知立法者欲藉提高刑度，達到嚇阻盜伐林木犯罪之效果。



第二款 針對「竊取」與「贓物」行為制定獨立處罰條文

民國 104 年 5 月 6 日大幅修正森林法，森林法「竊取森林主副產物罪」與「搬運森林主副產物」不再規定依以刑法論處，而是針對此等行為制定獨立的處罰規定。此乃考量竊取森林產物較為特殊之犯罪手法，因而量身訂定獨立的刑罰標準。依民國 104 年 5 月 6 日森林法第 50 條之修法理由：「二、衡諸原條文規定，係依刑法規定處斷，但刑法之普通竊盜罪刑責重於贓物罪，導致查獲竊取林木集團時，僅由一至二人就實際施行竊取林木行為予以認罪，其他多數人則陳稱僅施行收受、搬運、寄藏、故買或媒介等行為。又刑法第三百四十九條第一項收受贓物與第二項搬運、寄藏、故買或媒介贓物者，依其情節程度分別處罰，惟在違反本法之犯罪態樣上，往往以借貸、受贈或租賃等方式，於藝品店等第三地點擺設進行販售，俟牟利後再行分贓等情事發生，此等收受贓物之行為，就整個作業分工，同屬侵害森林所有人財產權之違法態樣，在刑罰上實應給予相同之評價。而不法銷贓行為，係屬對竊盜之事後加工行為，與竊取森林主、副產物者，均為對於被害人財產權之侵害，在法益侵害及保護上，並無明顯輕重差異，爰於第一項明定竊取森林主、副產物，收受、搬運、寄藏、故買或媒介贓物者，刑度為六月以上五年以下有期徒刑，以遏阻不法。」「五、刑法第三百二十條第三項針對普通竊盜罪亦處罰未遂犯，爰新增第二項，針對竊取森林主、副產物之未遂犯罰之。」上開規定將森林法「竊取森林主副產物罪」之竊取行為與「搬運森林主副產物」之贓物行為作相同之評價，並增訂未遂之規定。

惟民國 110 年 5 月 5 日再度修正森林法，考量竊取行為與贓物行為於體例上仍有所不同，故將兩種行為態樣分列兩項，並提高「竊取森林主副產物罪」併科罰金之上限²²，可知立法者近期見解似有認「竊取森林主副產物罪」之惡性較「搬運森林主副產物」為重，故訂定較嚴厲之處罰。

²² 參民國 110 年 5 月 5 日公布施行之森林法第 50 條修法理由：「原條文第一項對於『竊取森林主、副產物』與『收受、搬運、寄藏、故買或媒介贓物』，即『竊盜』與『贓物』二種行為均以相同罪

第三款 增訂「窩裡反」條款



在盜伐林木犯罪之偵查方面，立法者考量盜伐林木犯罪有集團化之趨勢，於森林法第 52 條第 7 項增訂「第 50 條及本條所列刑事案件之被告或犯罪嫌疑人，於偵查中供述與該案案情有重要關係之待證事項或其他正犯或共犯之犯罪事證，因而使檢察官得以追訴該案之其他正犯或共犯者，以經檢察官事先同意者為限，就其因供述所涉之犯罪，減輕或免除其刑。」其立法意旨為參考證人保護法之規定，增列第 7 項，藉減輕或免除其刑之誘因，俾犯罪嫌疑人於偵查中供述更多事證，以利森林保護，增加查緝此類犯罪之可能性。

第四款 制定沒收之規定

民國 104 年 5 月 6 日修正之森林法，將「絕對沒收」原則納入，亦即，不論沒收物是否屬犯罪行為人所有，皆可沒收，由於此類盜伐林木犯罪所使用之車輛經常為租借而來，修法後，不論該車輛是否為犯罪行為人所有，皆得沒收²³，民國 105 年 11 月 15 日再度完善修正森林法沒收規範，參考刑法第 38 條之規定，修正森林法第 51 條，將沒收範圍修正為「供犯罪所用、犯罪預備之物或犯罪所生之物，不問屬於犯罪行為人與否，沒收之。」增加違犯盜伐林木犯罪所需之成本，藉以嚇阻犯罪²⁴。

第六項 小結

森林法於民國 21 年制定初期，立法者對於盜伐林木犯罪較為忽視，僅將盜伐林木犯罪視為財產犯罪，刑度亦較一般竊盜罪為低，而後，雖可見立法者漸次重視盜伐林木犯罪，將保育觀點納入森林法之立法理由，然而，森林法針對盜伐林木犯

行論處，與刑法將『竊盜罪』與『贓物罪』分列不同罪名之體例不同，爰參照刑法之體例，將其分別規定於第一項及第二項予以論罪科刑，並將第一項處罰『竊盜』行為併科罰金之上限，由新臺幣三百萬元提高為六百萬元。

²³ 參註 3。

²⁴ 參民國 105 年 11 月 30 日公布施行之森林法第 50 條立法理由：「考量擅自墾殖破壞森林環境之行為，對於國土保育之影響甚鉅且難以回復，實務上常發生行為人因僥倖心理，利用租賃、借貸等方式，規避原以屬於犯罪行為人所有之物始得沒收之規定，致使難以達本法立法之目的。爰修正擴大沒收之範圍，並配合現行第五十二條第五項有關竊取森林主、副產物，收受、搬運、寄藏，故買或媒介贓物罪之沒收規定，已採絕對沒收制度，為使本法沒收之規定一致，復參考刑法第三十八條第二項沒收之規定，修正第六項規定為『犯本條之罪者，其供犯罪所用、犯罪預備之物或犯罪所生之物，不問屬於犯罪行為人與否，沒收之。』」

罪之法律效果仍依刑法論罪，可見立法者並未意識盜伐林木犯罪與刑法之竊盜罪、贓物罪於犯罪手法、保護法益有所不同，至民國 101 年 2 月發生「南山神木盜伐案」，給予立法者當頭棒喝，立法者方才意識到盜伐林木犯罪之集團化犯罪模式與一般竊盜犯罪不同，其對於生態保育造成之巨大損害亦非一般竊盜罪所能比擬，故於民國 104 年後大幅修正森林法，使盜伐林木犯罪得與刑法脫鉤，增加處罰刑度及加入絕對沒收之規定。

立法者對於盜伐林木犯罪之態度影響犯罪手法之變遷，相關質性研究指出，民國 104 年修法後，對於盜伐林木犯罪確實產生嚇阻之效果，盜伐集團於犯罪時會考量載運贓木車輛恐遭沒收之成本²⁵，然而，盜伐集團似乎又衍生出新的犯罪手法，吸收職業小客車司機加入盜伐集團以為因應，也因此，職業小客車司機涉入盜伐林木之案件漸次增加，隨著立法者對於盜伐林木犯罪態度趨嚴，職業小客車司機若涉入盜伐林木犯罪，所受到之處罰較民國 104 年修法前嚴格許多，司法體系也因立法者強烈打擊此類犯罪之意圖，對於職業小客車司機在盜伐行為中的角色認定，傾向於寬泛地將其視為共同正犯。

第三節 盜伐集團組織與現況

本節介紹盜伐集團之組織分工及現況，本文主要探討職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色之處罰，因此，需先瞭解盜伐林木犯罪集團組織為何、角色分工為何、本文所探討的運輸角色在盜伐林木犯罪中又是如何進行，本節第一項首先介紹盜伐集團組織分工及盜伐模式，第二項則介紹近期外籍移工及職業小客車司機漸次加入盜伐集團之現況，以利建立本文後續探討職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色之理解。

²⁵ 江威興（2016），《盜伐林木犯罪偵防策略之研究》，頁 156，國立中正大學犯罪防治碩士在職專班碩士論文。

第一項 盜伐集團組織分工



盜伐林木犯罪模式，依文獻之研究，雖有以個人為之，但因需有人分擔探路、把風、砍伐等工作，故較常以犯罪集團之模式進行²⁶，人數大多為4人以上最多10人至20人，具有一定分工之盜伐模式，利用多階段式之分工設立斷點，常由盜伐集團統一調度人力，並指派另一組人員作為內應或監控²⁷。盜伐集團分別為如下分工：

第一款 尋找組

尋找組之工作為確認要盜伐之林木樹種、地點。盜伐集團多選擇非封閉型原住民部落之山區進行盜伐，因封閉型部落具有地域性，進入不易，故盜伐集團選擇盜伐林木之地點多為開放式地區²⁸，尋找組大多由具地緣關係或熟悉區域環境成員擔任此分工角色²⁹。

第二款 把風、巡邏組

把風組於盜伐人員砍伐林木時，守住重要路口，避免遭查緝，巡邏組則於盜伐即將完成時，於下山必經道路上進行掃街、巡邏、開道等任務，發覺警方查緝或埋伏地點³⁰，把風巡邏組常以自小客車為主要工具，扮演「前導車」或「巡邏車」之

²⁶ 相關統計可參吳名哲（2019），《以法院裁判書探討林木盜伐之影響因素—以臺灣北部地方法院為例》，頁41-42，國立嘉義大學森林暨自然資源學系研究所碩士論文。此外，臺灣高等法院109年度上訴字第4515號刑事判決對於盜伐集團之分工模式有所論述：「共犯阮○明所組成之盜伐集團，其成員均以砍伐盜取國有林地有價值之樹種銷售獲利為宗旨，有固定掮客接受買家下訂單，於阮○明接單後指派背工每次約5人，負責自盜伐地點砍伐、背運木頭下山，再由安排之車手駕車分別載運木頭及背工離開，再於掮客銷贓後分配獲利，…盜伐集團有一定之分工模式（分別負責：接單聯絡、上山找尋樹種砍伐、上山背運木頭、載運木頭至指定地點、銷贓後分配贓款）」

²⁷ 巍建瑞，前揭註4，頁50；黃振倫（2014），〈福爾摩沙，牛樟的美麗與哀愁—偵辦森林法案件心得分享〉，《檢協會訊》，第104期，頁9；周詩涵、蔡博雅、劉大維（2020），〈國有林盜伐現況及查緝措施〉，《臺灣林業》，第46卷第3期，頁8。

²⁸ 巍建瑞，前揭註4，頁51。

²⁹ 江威興，前揭註25，頁50。

³⁰ 參臺灣高等法院112年度上訴字第2號刑事判決，對盜伐集團組織有詳細敘述：「…由羅永健、賴世和、盧聖凱擔任盜伐並搬運國有林地貴重木至車輛可至處所之背工（俗稱砍伐背工），李明來親自或交由羅永健調度指派邱丞逸、黃昭榮、羅宏禎、邱民璋、萬承孝、張穎賢、彭龍增、赫榮宗（本院另案審理）等8人擔任載運砍伐背工及貴重木之司機（俗稱『車手』…負責載運砍伐背工上山前往本件國有林地，…且為躲避查緝，更以不同組車手將砍伐背工及贓木分車裝載先後載送下山，或安排前導車在前護航（俗稱掃路），前導車一旦遭警攔檢，馬上通知後方載有贓木的車手迴轉躲避，以此方式避免遭人贓俱獲…。」



角色，具體執行方式為於盜伐人員砍伐林木時，守住重要路口，發現異狀時通知成員躲避，通報方式可能使用無線電、手機，然而，在通訊保障及監察法實施後，盜伐林木罪列入得監聽之範圍內，盜伐集團為了降低被查獲之風險，於盜伐當下常以無線電做為主要通訊聯絡工具³¹。

第三款 砍伐搬運組

砍伐搬運組主要工作為砍伐林木及將盜伐完之林木搬運至便於開車載運之處，載運砍伐人員之車輛會開到盜伐入口處附近，成員下車後車輛立即離開現場，砍伐後，集團會事先聯絡搬運人員到現場附近等候，待約定時間到達後立即將林木搬運上車離開，伐木人員與載運贓木車輛常採人、贓分離方式，盜伐人員與盜伐之贓木不會於同一台車內，視現場狀況決定何者先行離開³²。

第四款 運輸組

運輸組之工作為盜伐林木後，將盜伐人員及贓木載運下山，本文討論主軸之職業小客車司機大多擔任運輸組之角色，負責載運人員及贓木下山。盜伐完成後，運輸贓木下山風險最高，無論何種規模的盜伐行動，最終須使用中小型汽機車、貨卡載運贓木下山，載運路徑大多以產業道路上中、小型車輛可通行之近山區域為主³³。早期有關盜伐林木犯罪之質性研究指出，盜伐集團運輸贓木大多以卡車、3.5 噸帆布貨車或九人座廂型車作為運輸工具，並以廂型車或小貨車為主要工具，因為車輛體積較小，較不易被查緝人員發現³⁴，近年來盜伐集團認為警方大多會注意廂型車輛，轉而以轎車或休旅車為盜伐後運輸工具，以少量多次搬運方式進行³⁵，本文初步統計近 5 年盜伐林木犯罪使用之運輸工具，發現盜伐集團運輸工具主要以小

³¹ 龔建瑞，前揭註 4，頁 38、51-52。

³² 龔建瑞，前揭註 4，頁 52。

³³ 許銘修（2010），《臺東地區林木盜伐問題之研究》，頁 41，國立臺東大學區域政策與發展研究所公共事務管理在職專班碩士論文。

³⁴ 呂叔瑋（2011），《盜伐集團的組織與運作模式》，頁 67-68，國立臺北大學犯罪學研究所碩士論文。

³⁵ 龔建瑞，前揭註 4，頁 53。本文推測可能是因現今採用高科技查緝方式，利用空拍機、影像即時監控等方式，提升人贓俱獲之機率，若盜伐林木者使用較大之卡車、3.5 噸以上之貨車載運贓木，可能較易遭空拍機拍攝查獲。關於盜伐林木犯罪之科技查緝方式，可參洪寶林、黃俊明（2020），〈2019 年「0529 專案」查緝盜伐案〉，《臺灣林業》，第 46 卷第 3 期，頁 17。

貨車、小客貨車為主，較少以大貨車直接運輸贓木下山³⁶，若是大貨車涉入盜伐林木犯罪，通常為不知情之大貨車司機受雇上山載運贓木³⁷，或是盜伐集團於下山後之銷贓階段，方才使用大貨車將贓木運送至銷贓地點³⁸。民國 104 年森林法修法，加入沒收盜伐林木犯罪載運工具之規定，盜伐者為降低成本，變更其犯罪手法，改為向合法租賃業者租賃車輛或竊取車輛懸掛偽（變）造及報廢車輛車牌以躲避查緝、降低犯罪成本³⁹，實務判決亦有提及盜伐集團轉而使用營業用計程車作為載運盜伐贓木下山之工具，認為較不易被警方攔檢⁴⁰。

第五款 銷贓組

銷贓組主要工作為將盜伐之贓木銷售處理，銷售贓木者為盜伐較高階者，多為領導地位，具體工作內容為負責接洽購買贓物者，銷贓領導者多以通訊軟體與仲介或地區性盤商接洽，不會知道對方真實身分，交易時會將盜伐林木載運到指定地點，將車子、鑰匙放在指定位置後離開，由第三人前來開車並將行車紀錄器、GPS 拆除，製造斷點，增加偵辦困難⁴¹。

第六款 加工組

加工組之工作為將盜伐林木進行加工變為藝術品，以合法掩護非法⁴²。

³⁶ 本文以關鍵字「森林法第 52 條&貨車」搜尋近 5 年地方法院之判決結果共計 341 筆，其中提及「大貨車」之判決為 25 筆，扣除不同案號併案審理重複者 2 則，裁定 3 則，最終得到 22 則判決，其餘 316 則判決內容大多提及使用「小貨車」或「小客貨車」作為運輸贓木之車輛，惟因本文研究之重點為職業小客車司機，故此部分僅作初步統計，以瞭解盜伐林木運輸工具之大致情況，未作細部的篩選與排除。

³⁷ 臺灣屏東地方法院 111 年度原訴字第 16 號刑事判決、臺灣屏東地方法院 108 年度簡上字第 84 號刑事判決、臺灣苗栗地方法院 112 年度訴字第 94 號刑事判決、臺灣屏東地方法院 108 年度原訴字第 7 號刑事判決、臺灣屏東地方法院 108 年度簡字第 589 號刑事判決、臺灣屏東地方法院 106 年度原訴字第 3 號刑事判決參照。

³⁸ 臺灣橋頭地方法院 109 年度訴字第 275 號刑事判決、臺灣苗栗地方法院 111 年度訴字第 610 號刑事判決、臺灣臺南地方法院 109 年度簡上字第 231 號刑事判決參照。

³⁹ 龔建瑞，前揭註 4，頁 133-134。

⁴⁰ 參臺灣宜蘭地方法院 110 年度原訴字第 4 號刑事判決：「證人即共同被告萬 o 孝於警詢時經警提示其於 109 年 7 月 16 日所使用門號 0000000000 號行動電話與被告李 o 來所使用門號 0000000000 號行動電話之通訊監察譯文內容後，證稱：這通電話是李 o 來主動打給伊，他出 15000 元，要伊早上 6 點或 6 點半，去往宜蘭 60.1K 處載運木頭到李 o 來家，李 o 來也教導伊說萬一在台 7 線被警方攔檢時，就說不知道要將木頭載給誰，也說找營業計程車來載木頭，比較不會被警方攔檢等語…」

⁴¹ 龔建瑞，前揭註 4，53 頁。

⁴² 龔建瑞，前揭註 4，53 頁。



第二項 近期盜伐集團現況

第一款 前言

在研究職業小客車司機涉及盜伐林木案件時，常見實務判決圍繞討論職業小客車司機是否於載運逃逸移工乘客時，知悉這些逃逸移工參與盜伐林木犯罪行為，例如臺灣南投地方法院 107 年度訴字第 267 號判決稱：「況且當時被告（職業小客車司機）車上之外籍勞工於石股盤大橋另一側見有警攔查，隨即下車逃逸，僅被告駕駛甲車過橋經員警攔檢、盤查，是被告於斯時起自應有所知悉，其所載運之越南籍勞工顯涉違法情事。準此，被告林○賢於 105 年 11 月 16 日該次載運外籍勞工而遭警方臨檢盤查後，已有知悉越南籍外勞經常出沒於山區從事不法，然仍於本案案發之日夜間上山，並載送數名越南籍外勞下山，且山上尚有其餘越南籍人，顯有可疑。」主要是因近年盜伐集團普遍以外籍移工擔任主要盜伐人力，因為外籍移工多為職業小客車司機之熟客，經常互相介紹加入盜伐集團，形成關係緊密，接下來將詳細介紹外籍移工為何成為盜伐的主力，以及職業小客車司機如何加入盜伐集團之情況。

第二款 外籍移工漸成為盜伐主力

相關研究指出，近幾年犯罪集團的成員多以逃逸外籍移工為砍伐主力⁴³，因砍伐林木時需要大量勞力，進入深山砍伐後，還須背負沉重的林木徒步行走至車輛可接應處，臺灣本地人較不願從事此種工作，盜伐集團看上年輕力壯、又急於賺錢的逃逸外籍移工，藉著移工群體相互牽線，移工們便紛紛加入此類高報酬的工作⁴⁴，盜伐集團主謀可能為臺灣人，透過招攬越南逃逸外籍移工，並提供住處及日常生活所需，吸收移工成為盜伐人力⁴⁵，甚至有部分移工隨著盜伐經驗之累積及人脈的拓展，漸漸擺脫以往盜伐林木受雇者之角色，開始自組盜伐集團，取代臺灣人成為盜伐主謀⁴⁶，相關質性研究也顯現出，民法 104 年修法後，收押機率提高、交通工具沒收、罰金加重、刑罰多為 1 年起跳等改變，確實使盜伐林木情形減少許多，但盜

⁴³ 黃振倫，前揭註 27，頁 10。

⁴⁴ 莊明憲（2020），〈國際移工涉入盜伐問題探討〉，《臺灣林業》，第 46 卷 3 期，頁 37-38。

⁴⁵ 黃嘉生（2020），〈嚇阻盜伐，千年神木別哭〉，《臺灣林業》，第 46 卷第 3 期，頁 26。

⁴⁶ 莊明憲，前揭註 44，頁 38。



伐集團轉型新的犯罪手法，例如改為由外籍移工作為第一線人員，擔任載運贓木之工作，待載運到達山下安全地方時再由第二線的臺灣人接手，因外籍移工語言不通，較不可能將其他集團人員供出⁴⁷。

第三款 職業小客車司機加入盜伐集團

盜伐之林木重量重，勢必須有車輛載運，本文使用司法院裁判書系統，輸入關鍵字「森林法第 52 條&計程車」、「森林法第 52 條&白牌車」、「森林法第 52 條&營業小客車」等字串，觀察民國 104 年 5 月 6 日森林法修正施行前後 8 年職業小客車涉入盜伐林木犯罪之趨勢，統計之判決罪數數量如下⁴⁸：

日期區間	罪數數量
民國 96 年 5 月 6 日至民國 104 年 5 月 5 日	5 筆 ⁴⁹
民國 104 年 5 月 6 日至民國 112 年 5 月 5 日	59 筆 ⁵⁰

表 1 職業小客車司機涉入盜伐林木犯罪之數量（筆者自製）

由上表可知，民國 104 年森林法大幅修法後，職業小客車司機涉入盜伐林木犯罪擔任載運角色之數量有增加趨勢，本文推論應是民國 104 年森林法修法加入沒收犯罪工具之規定，載運贓木下山之車輛恐遭沒收，盜伐集團除了使用租賃之小客車或贓車作為犯罪工具⁵¹，盜伐集團也樂於使職業小客車司機加入犯罪集團，如此，盜伐集團便不須承擔車輛遭沒收之犯罪成本⁵²，而由職業小客車司機承擔之。

⁴⁷ 龔建瑞，前揭註 4，頁 143-145。

⁴⁸ 詳細統計方式及判決採擇方式，參本文第三章第二節。

⁴⁹ 本文以關鍵字「森林法第 52 條&計程車」、「森林法第 52 條&白牌車」、「森林法第 52 條&營業小客車」搜尋之判決結果共計 20 筆，經人工扣除不符本文需求之案件，例如：一、不同案號併案審理重複者 2 則，二、裁定 1 則，三、於判決中僅是提到「計程車」等關鍵字，但實際上並非職業小客車參與盜伐林木犯罪 12 則，最終得到 5 則判決，因同一判決不同被告共犯一罪，判決對於每個參與者之評價可能有所不同，本文認為仍應依「罪數」作為研究基礎，故最終經筆者統計，此 5 則判決中共計亦為 5 筆罪數。

⁵⁰ 詳細判決採擇方式，參本文第三章第二節。

⁵¹ 龔建瑞，前揭註 4，頁 134。

⁵² 例如臺灣高等法院臺中分院 108 年度上訴字第 2486 號刑事判決中，盜伐集團成員即自陳誘騙職業小客車司機擔任載運角色：「另案被告陳○○於 107 年 11 月 27 日偵訊時以證人身分證稱：我在（107 年）7 月 31 晚上跟黃○瑞碰面有告知黃○瑞要載外勞，有可能是逃逸外勞，我有引誘他，說木材在我車上，說他那邊不會有事，想要讓他答應一起幫忙載，因為紅毛（鄭○維）臨時沒有車子可以上去載外勞等語」及臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 997 號刑事判決：「證人黃○韁證稱：

盜伐集團是藉由何種方式吸收職業小客車司機加入？前述外籍移工加入盜伐集團之情形，與盜伐集團吸收職業小客車司機有關，有研究指出，外籍移工會與職業小客車司機相互配合從事盜伐林木行為⁵³。這必須更進一步的說明職業小客車司機之營業模式，在都會區以外的計程車司機，多以叫車方式作為主要載客模式，也有以經營固定熟客作為穩定的收入來源，白牌車司機更是因為屬於非法營業模式，常以熟客為主要客群，這些職業小客車具有發車時間彈性、可預約、隨叫隨到之特性，對於逃逸移工之安全性甚高，逃逸移工因為害怕查緝，較不以大眾運輸工具為主要移動方式，往往以計程車為主要代步工具，便與計程車司機或白牌車司機建立起相互依賴之關係⁵⁴，這些司機可能由熟悉的外籍移工至上班之工廠發放名片，透過外籍移工間口耳相傳互相推薦，經營之客源多為工廠之外籍移工⁵⁵，司機與外籍移工互相熟稔之情況下，若有外籍移工加入盜伐集團，而該盜伐集團有僱用司機擔任運輸角色之需求，可能會透過外籍移工牽線吸收職業小客車司機。又或者，職業小客車司機本有兼做協助載運盜伐林木之工作，當盜伐集團需要砍伐工人時，便會介紹外籍勞工加入，成為交織的犯罪網絡⁵⁶。

第四款 小結

盜伐林木犯罪近年以大量逃逸外籍移工為主要人力，這些移工大多擔任「砍伐搬運組」之角色，主要工作為盜伐林木，並將砍伐完成之林木搬運至易於載送之道路旁。職業小客車司機則因與逃逸外籍移工熟稔，與移工相互介紹，擔任盜伐林木

伊於大溪工作站擔任技士之經驗中，加起來承辦盜伐林木之案件差不多將近 60 件，過去案件載運木頭者亦有計程車與背運者有相互配合，否則一般人不會深夜往深山去；且盜伐集團也會有把木頭與人分兩車的情況」。

⁵³ 龔建瑞，前揭註 4，頁 66-67、136，受訪者敘述外籍移工與白牌車司機之配合情形：「講外勞拿柴籠是都越南天下，其他國家的很少，越南比較年輕、骨力、體力好，我們台灣人都很喜歡雇用越南逃逸外勞。他們去拿柴，薪水就看怎麼談，算材數、算重量、趟數都不一定。現在他們越南人很精明，整套學會了拿柴的過程不少越南人就全部自己來，找自己同鄉越南人一起做，沒車就打電話去叫白牌仔（白牌計程車）載他們去山上拿柴，載柴車會僱用我們台灣人去開車或是他們越南來台的外籍配偶自己開車載柴……。」

⁵⁴ 逃逸移工經常以計程車作為主要交通工具，與計程車司機建立緊密之關係。可參聯合報專題報導(2019)，〈小黃運將變失聯移工密友協助自首「過三關」〉，載於 <https://visionproject.org.tw/story/2557> (最後瀏覽日：2023/12/25)、中國時報 (2012)〈300 公尺也搭小黃 運將：外勞很敢花錢〉，載於 <https://www.chinatimes.com/newspapers/20121012000874-260102?chdtv> (最後瀏覽日：2023/12/25)

⁵⁵ 參臺灣高等法院臺中分院 108 年度上訴字第 2059 號刑事判決提及：「依被告自陳其係因至外籍勞工上班之工廠發放名片，於外籍勞工間口耳相傳互相推薦，足見其客源多為工廠之外籍勞工。」

⁵⁶ 龔建瑞，前揭註 4，頁 67

犯罪中擔任「運輸組」之角色，主要工作為載運盜伐人員及贓木下山，職業小客車司機如遭查緝，所受之處罰規定為何，本文於下節析述之。



第四節 盜伐林木行為之處罰規定

在理解盜伐集團之運作後，則須瞭解盜伐林木行為之處罰規定為何，本文聚焦於「職業小客車司機擔任盜伐林木罪運輸角色」之法律評價，職業小客車司機之行為態樣為「於盜伐人員砍伐林木後載運盜伐人員或贓物下山」，所涉條文為森林法第 50 條第 1 項「竊取森林主副產物罪」、第 2 項「搬運森林主副產物贓物罪」，本文將前述 2 條文合稱為「盜伐林木犯罪」。

如有結夥二人犯之、使用車輛等方式搬運贓物或盜伐客體為貴重木等情形，再以森林法第 52 條加重條款第 4 款「結夥二人以上」或「僱使他人」犯之、第 6 款「使用車輛搬運竊取森林主副產物」加重處罰。另盜伐林木案件之偵查涉及通訊保障及監察法，影響盜伐林木犯罪之偵查手法，本文將一併介紹之。

第一項 森林法第 50 條—盜伐林木犯罪之基本條款

森林法第 50 條為盜伐林木犯罪之基本條款，本條第 1 項為針對森林竊取行為所為之規定，即「竊取森林主副產物罪」，其內容為：「竊取森林主、副產物者處六月以上五年以下有期徒刑，併科新臺幣三十萬元以上六百萬元以下罰金。」。本條第 2 項為針對搬運森林贓物行為所為之規定，即「搬運森林贓物罪」，其內容為：「收受、搬運、寄藏、故買或媒介前項贓物者，處六月以上五年以下有期徒刑，併科新臺幣三十萬元以上三百萬元以下罰金。」森林法第 50 條第 3 項為針對前 2 項竊取行為、贓物行為之加重規定，盜伐林木客體若為珍貴林木則加重處罰，其內容為：「前二項之森林主產物為中央主管機關公告之具高經濟或生態價值樹種之貴重木者，加重其刑至二分之一。」，森林法第 50 條第 4 項：「第一項及第二項之未遂犯罰之。」為針對前 2 項竊取行為、贓物行為未遂行為之處罰規定。以下就本條之構成要件析述之。

第一款 竊取



實務對於第 1 項「竊取」與第 2 項「贓物」行為構成要件之解釋與刑法竊盜罪、贓物罪相同，亦即，「竊取」行為是指未經本人同意或違反本人意思，破壞該人對物之持有，建立新的持有關係⁵⁷；「贓物」行為是指取得贓物持有、移動贓物位置、受託寄存贓物並為藏匿、以有償交換取得贓物之占有、居間介紹買賣贓物等行為⁵⁸。實務認為森林法並未對竊取行為、贓物行為之構成要件另為特別規定，應回歸刑法予以涵攝，例如臺灣高等法院臺南分院 106 年度上訴字第 1043 號刑事判決：「森林法第 50 條第 1 項規定：竊取森林主、副產物，收受、搬運、寄藏、故買或媒介贓物者，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑，併科（新臺幣）30 萬元以上 300 萬元以下罰金；同法第 52 條第 1 項則規定犯同法第 50 條之罪的加重條件，別無對竊取行為、贓物行為另為特別規定，自應回歸刑法予以涵攝，認定被告行為的法規範評價。是以，森林法關於竊取森林主、副產物，及收受、搬運、寄藏、故買、媒介森林主、副產物之贓物者，明顯有別，且其竊盜與贓物之行為態樣與刑法規定無異，自應受實務前述慣行已久之竊盜罪、贓物罪見解拘束。」

在盜伐林木犯罪案件中，職業小客車司機若是擔任前導車之工作，車上無載運盜伐人員或贓木，雖未實行本條構成要件之行為，但實務多以職業小客車司機與其他盜伐林木之行為人具有犯意聯絡、行為分擔，認定成立森林法第 50 條第 1 項竊取森林主副產物之共同正犯⁵⁹；若職業小客車司機載運贓木下山，則可成立森林法第 50 條第 2 項搬運森林主副產物罪⁶⁰，另有實務則認定職業小客車司機與其他行為人成立森林法第 50 條第 1 項竊取森林主副產物之共同正犯，後續搬運森林主副產物為不罰後行為，不另論罪⁶¹；少部分判決則認為職業小客車司機若是在盜伐行為已完成後協助搬運贓物，僅得成立森林法第 50 條第 2 項搬運森林主副產物罪，且惡性較竊取森林主副產物罪為輕，量刑應較輕⁶²。

⁵⁷ 盧映潔（2022），《刑法分則新論》，18 版，頁 659。臺北：新學林。

⁵⁸ 盧映潔，前揭註 57，頁 806-807。臺北：新學林；許澤天（2017），《刑法各論（一）：財產法益篇》，1 版，頁 344。臺北：新學林。

⁵⁹ 最高法院 111 年度台上字第 2080 號刑事判決參照。

⁶⁰ 臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 997 號刑事判決參照。

⁶¹ 臺灣高等法院 109 年度上訴字第 4515 號刑事判決參照。

⁶² 參臺灣高等法院臺南分院 106 年度上訴字第 1043 號刑事判決：「原判決量刑未審酌陳 o 榮之犯



第二款 森林

依森林法第3條之定義：「森林係指林地及其群生竹、木之總稱。依其所有權之歸屬，分為國有林、公有林及私有林。」、「森林以國有為原則。」目前實務對於「森林」之定義分為三種⁶³，第一，為須於行政管制上編訂為林業用地或地目屬於林地者⁶⁴，第二，僅需事實上林木叢聚之土地即屬之，第三⁶⁵，綜合前兩要件，除須符合行政管制之編定外，事實上也須有林木叢聚⁶⁶。

第三款 林產物

盜伐林木罪之行為客體所稱之「森林主副產物」之定義為何？司法實務對於森林主副產物之範圍採取較為寬鬆之定義，如果樹、枯木皆認屬森林主副產物之範疇，例如臺灣高等法院臺中分院96年度上更（一）字第467號刑事判決認為：「衡諸國有林區內當地居民有採取雜草、枯枝、落葉之地方習慣，均不能於91年森林法施行細則及森林法立法時予以通過，足見政府嚴防任何人竊取森林主副產物之決心，連採取雜草、枯枝、落葉之地方習慣，均不被准許，被告及其辯護人辯稱被告所取者係腐朽之牛樟樹頭，屬枯木，無竊取森林主產物之意云云，與事實不符，不足採信。」。

意乃未必故意，惡性較輕，又林○言、張○旭、白○昆均係搬運貴重木贓物，並非竊取貴重木之共同正犯，情節較輕，原審對其均量處較重之刑度，與刑法第57條規定之審酌事由自有不合，判斷被告之責任，容有錯誤。」

⁶³ 廖展毅，前揭註11，頁10-11。

⁶⁴ 臺灣屏東地方法院103年度訴字第310號刑事判決：「森林法關於『森林』、『林地』既有詳細定義，則通常社會大眾所認知之『森林』、『山林』、『山地』、『林地』等山林地區，自非得逕與森林法所規範之對象同視，尚應依循法定定義以為判別；而查附表所示林木既已難認定係出產自屏東林管處所轄林班地，此經本院說明如前，且核檢察官復未於起訴書援引或於本院審判時進一步提出，該等林木即係來源於森林法施行細則第3條各款所定土地，或其餘足資反面排除係來源於各款以外土地之積極證據併聲請調查，則附表所示林木縱非不得認係出產於山林地區，仍要與森林法所稱之『森林』係屬二事；是故，附表所示林木究否出產自森林法所定之『森林』而得認屬『森林主產物』，依現有事證仍非明確，基於罪疑惟輕、事實有疑惟利被告之原則，本院自應為被告有利，亦即附表所示林木俱係出產於森林法所稱『森林』以外地域之認定。」

⁶⁵ 最高法院76年度台上字第925號刑事判決要旨：「森林法第三條第一項規定：森林，係指林地及群生竹木之總稱，依其所有權之歸屬，分為國有林、公有林及私有林。別無其他關於森林範圍之限制。至於同法第三十九條第一項關於森林所有人應檢具森林有關資料向主管機關申請登記之規定，乃為行政上對森林經營之監督及獎勵而設，與森林之本體無關。故凡林地及其群生竹木，皆為森林，如對之竊取、竊佔，自均有森林法有關規定之適用。」

⁶⁶ 最高法院84年度台上字第2719號刑事判決：「森林法第五十一條第一項之於他人森林內擅自墾植或設置工作物罪，所稱之『森林內』，係指在森林之內，亦即土地上已有森林存在者而言，故地目雖為林地，如實際上尚無森林存在，仍無該條項規定之適用。」

實務亦認為，若他人先行砍伐後棄置之林木仍屬森林主副產物之範疇，例如最高法院 93 年度台上字第 860 號判例之意旨：「森林係指林地及其群生竹、木之總稱。而所謂森林主產物，依國有林林產物處分規則第 3 條第 1 款之規定，係指生立、枯損、倒伏之竹木及餘留之根株、殘材而言。是森林主產物，並不以附著於其生長之土地，仍為森林構成部分者為限，尚包括已與其所生長之土地分離，而留在林地之倒伏竹、木、餘留殘材等。至其與所生長土地分離之原因，究係出於自然力或人為所造成，均非所問。他人盜伐後未運走之木材，仍屬於林地內之森林主產物。森林法第 50 條所定竊取森林主、副產物之竊取云者，即竊而取之之謂，並不以自己盜伐者為限，縱令係他人盜伐而仍在森林內，既未遭搬離現場，自仍在管理機關之管領力支配下，如予竊取，仍為竊取森林主產物，應依森林法之規定論處⁶⁷。」

第二項 森林法第 52 條第 1 項—盜伐林木犯罪之加重條款

森林法第 52 條第 1 項為森林法第 50 條之加重條款，若行為人無森林法第 50 條之竊取、贓物行為，不得依森林法第 52 條第 1 項規定論處⁶⁸。

森林法第 52 條第 1 項規定：「犯第五十條第一項、第二項之罪而有下列情形之一者，處一年以上七年以下有期徒刑，併科新臺幣一百萬元以上二千萬元以下罰金：一、於保安林犯之。二、依機關之委託或其他契約，有保護森林義務之人犯之。三、於行使林產物採取權時犯之。四、結夥二人以上或僱使他人犯之。五、以贓物為原料，製造木炭、松節油、其他物品或培植菇類。六、為搬運贓物，使用牲口、船舶、車輛，或有搬運造材之設備。七、掘採、毀壞、燒燬或隱蔽根株，以圖罪跡

⁶⁷ 另可參最高法院 105 年度台上字第 858 號刑事判決、最高法院 105 年度台上字第 1785 號刑事判決。

⁶⁸ 臺灣高等法院臺南分院 100 年度上訴字第 644 號刑事判決：「再竊取森林主副產物，為搬運贓物，使用牲口車輛者，始有森林法第 50 條（本條現已移至同法第 52 條）第 1 項第 6 款之適用，如無竊取行為，則不能構成該條之罪（最高法院 47 年台上字第 1116 號判例、54 年台上字第 824 號判例意旨參照）。則森林法第 52 條之罪，係以行為人有竊取森林主、副產物之行為，並有該條所列各款加重事由為構成要件。如行為人並無竊取森林主、副產物之犯行，縱有為該條各款所列之行為，亦不得依森林法第 52 條規定論處。」及臺灣高等法院臺中分院 104 年度上訴字第 404 號刑事判決「再森林法第 52 條第 1 項第 6 款以「為搬運贓物，使用牲口、船舶、車輛或有搬運造材之設備者」為加重條件，考其立法旨趣，乃在防止或預防使用動力設備之大規模盜伐林木之行為，因而擴大對自然生態之破壞。」

之湮滅。八、以贓物燃料，使用於礦物之採取，精製石灰、磚、瓦或其他物品之製造。九、以砍伐、鋸切、挖掘或其他方式，破壞生立木之生長。」



因本文主要探討職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色之情形，故僅介紹相關之加重態樣，即森林法第 52 條第 1 項第 4 款結夥二人以上或僱使他人犯之、同條第 6 款為搬運贓物，使用牲口、船舶、車輛，或有搬運造材之設備，以下分述。

第一款 加重態樣—結夥二人以上或僱使他人犯之

森林法第 52 條第 1 項第 4 款結夥二人以上或僱使他人犯之，此款加重情形又可分為結夥二人以上及僱使他人兩種態樣。「結夥二人」之判定，實務認為須有共同犯罪之故意而結為一夥始能成立⁶⁹，針對結夥二人所作之解釋，有認此款之結夥二人以上犯之者，仍屬共同正犯範疇，僅因「結夥」當然含有共同正犯性質，且因其已表明為結夥二人以上，故判決主文欄之記載並無加列「共同」之必要⁷⁰，針對此款結夥二人之解釋，須符合共同正犯之要件，亦即須有犯意聯絡使足當之，且若有結夥二人之情形，即須論以此條加重條款，不得僅論一般竊取森林主副產物之共犯⁷¹。此外，須在場實施之共犯二人以上方得成立，若非在場實施或分擔犯罪行為之一部者，不得算入結夥二人之人數⁷²。須注意的是，若是基於幫助故意，使其他共犯得以遂行結夥二人竊取森林主副產物之犯罪，仍得成立森林法第 52 條第 1 項第 4 款之幫助犯⁷³。

⁶⁹ 參最高法院 44 年度台上字第 43 號判決：「(修正前) 森林法第五十條第一項第四款所謂結夥，須有共同犯罪之故意而結為一夥，始能成立，上訴人甲與乙僅一起出門，如無犯意之聯絡，仍難視為結夥。」

⁷⁰ 最高法院 106 年度台上字第 648 號刑事判決參照。

⁷¹ 參最高法院 44 年度台非字第 65 號刑事判決要旨：「結夥二人以上竊取森林主副產物，森林法第五十條第一項第四款既有特別規定，自不得以同法第四十九條之共犯論處。原判決認定被告甲乙二人，於民國四十一年一月十日，共同在某事業區內盜伐森林二枝，意圖運回修建房屋，竟不依森林法第五十條第一項第四款論科，而以共犯同法第四十九條、刑法第三百二十條第一項之規定，各處拘役五日，適用法律，顯有違誤。」

⁷² 參最高法院 88 年度台上字第 5159 號刑事判決要旨：「森林法第 52 條第 1 項第 4 款所稱結夥二人以上，其實施犯行之共同正犯人數，係採實施共同正犯說，亦即指實施中之共犯二人以上者而言。其非在場實施或分擔行為之一部者，不得算入結夥人數之內。」。

⁷³ 臺灣高等法院臺南分院 105 年度上訴字第 690 號刑事判決、臺灣高等法院臺中分院 108 年度上訴字第 966 號刑事判決。

「僱使他人犯之」之態樣，實務中常是行為人先有僱使他人竊取森林主副產物之行為，後來又親自參與犯罪，行為同時結夥二人及僱使他人二樣態，實務認僱使他人行為應被結夥二人行為所吸收，而以結夥二人行為處斷⁷⁴。



第二款 加重態樣一為搬運贓物使用車輛

森林法第 52 條第 1 項第 6 款規定為：「六、為搬運贓物，使用牲口、船舶、車輛，或有搬運造材之設備。」行為人只要參與盜伐行為或明知係盜伐所得贓物，並以搬運贓物之目的而使用車輛，即符合此條加重條款⁷⁵。

此條款於實務上有一爭議：若車輛僅為代步而非搬運贓物之用，是否適用此條款？有自立法旨趣探討者，認為此加重條款在防止使用動力設備較具規模之竊取行為，避免擴大森林資源遭受之損害，考其立法旨趣，乃在防止或預防使用動力設備之大規模盜伐林木之行為，因而擴大對自然生態之破壞，故應衡酌行為人所使用之車輛種類、其所竊取之森林主副產物之體積、數量、價值，判斷是否使用車輛之主要目的在搬運贓物，而致森林法所欲保護森林資源之立法目的有因此擴大遭受損害之虞為判定⁷⁶，若車輛是用於搬運贓物，則該當此加重要件，若所竊取之森林主副產物體積、數量、價值極微，而對森林之損害甚輕，顯然車輛使用僅係供代步為主要目的，即難遽以該款之罪相繩⁷⁷。

另有見解認為，此條款旨在阻止宵小利用易於搬移、運送之設備，助益其搬運贓物脫離現場，以遂其盜取森林產物之目的，資以杜絕森林之濫採行為，其所處罰

⁷⁴ 參最高法院 47 年台上字第 1580 號刑事判決、最高法院 77 年台上字第 4182 號刑事判例：「森林法第五十二條第一項第四款後段所謂僱使他人犯之者，係指僅有僱使他人竊取森林主副產物，而未直接參與竊取行為而言，若僱使他人而與之夥同竊取森林主副產物，則其僱使他人之行為已為實施竊取行為所吸收，即應依結夥二人以上竊取森林主副產物罪論處，不能併論以僱使他人竊取森林主副產物罪。」

⁷⁵ 參最高法院 111 年度台上字第 2080 號刑事判決：「森林法第 52 條第 1 項第 6 款係以犯同法第 50 條第 1 項之竊取森林主、副產物、第 2 項收受、搬運、寄藏、故買或媒介贓物者，為搬運贓物而使用車輛為其要件；該法藉此作為加重刑罰之條件，旨在遏阻盜採或知贓者利用易於搬移、運送之設備，助益其搬運贓物脫離現場，以杜絕森林之盜採行為，防止更大範圍之森林之破壞。從而，只要行為人有盜伐行為或明知係盜伐所得贓物，並以搬運贓物之目的而使用車輛，即與加重構成要件相當。」

⁷⁶ 司法院〈74〉廳刑一字第 452 號研究意見、臺灣高等法院 107 年度上訴字第 2732 號刑事判決參照。

⁷⁷ 臺灣高等法院臺南分院 108 年度上訴字第 1064 號刑事判決參照。



者，係竊取森林主副產物，而利用設備載運贓物脫離現場之行為，故舉凡足供助益行為人搬移、運送贓物之牲口、車船等一切設備，均屬該條文規範之範疇，縱車輛僅為代步之用，亦會構成此條款⁷⁸。

第三項 森林法第 52 條第 5 項—沒收規定

森林法第 52 條第 5 項：「犯本條之罪者，其供犯罪所用、犯罪預備之物或犯罪所生之物，不問屬於犯罪行為人與否，沒收之。」為關於沒收之規定，本項採取義務沒收主義，只要符合本項之規定，不論沒收物之所有人是否知悉或參與犯罪，法院即應諭知沒收，本項亦採絕對沒收原則，不論沒收物是否屬犯罪行為人所有，皆可沒收，使第三人出借或出租器具予犯罪行為人，須承擔器具遭沒收之風險，此舉雖有侵害第三人財產權之疑慮，但可使盜伐林木者無法利用借用、租賃方式規避犯罪成本，以達抑制盜伐林木犯罪之目的。最高法院 107 年度台上字第 514 號刑事判決對於本項所採取之義務沒收主義及絕對沒收原則有詳細說明：「森林法第 52 條第 5 項規定『犯本條之罪者，其供犯罪所用、犯罪預備之物或犯罪所生之物，不問屬於犯罪行為人與否，沒收之』，係採義務沒收主義，祇要合於前述規定，法院即應為相關沒收之諭知，與沒收物之所有人是否知悉或參與犯罪無涉。而此項沒收規定係為配合刑法第 38 條修正規定所新增。蓋依刑法第 38 條規定，供犯罪所用之物以屬於犯罪行為人所有者為限，予以沒收，惟考量現行實務與查緝現況，犯罪行為人常以租賃或借用車輛、器具等方式進行犯案，該等犯罪工具，因非屬犯罪行為人所有，致無法沒收而使行為人得一再使用，造成再次犯罪之機會大增；復衡諸森林為臺灣之命脈，占國土面積達 59%，具有國土保安、水土保持、涵養水源、調節氣候、生物多樣性保育、林產經濟等多種公益及經濟效用，且近年來極端氣候影響，天災頻仍，使保育森林資源與自然生態之環境法益觀念，成為國人普遍之共識，一旦森林資源遭竊取，其效用將消失殆盡；考量採絕對沒收，雖有侵害第三人財產權之虞，但能使第三人對於出借或租用器具予犯罪行為人，須承擔遭沒收之風險，因而有所警惕，進而促使犯罪行為人無法利用此一途徑規避責任，使國有森林資源受到保護，有助於立法目的之達成，至於第三人與犯罪行為人之間之權利義務仍得透

⁷⁸ 最高法院 100 年度台上字第 1368 號刑事判決、臺灣高等法院臺中分院 108 年度上訴字第 984 號刑事判決參照。



過民事訴訟請求損害賠償。」該判決考量盜伐林木犯罪手法之特性，常以租賃或借用車輛之方式進行犯案，闡釋森林法採取義務沒收主義及絕對沒收原則有助於使國有森林資源受到保護。

本項所謂「供犯罪預備之物或犯罪所生之物」，可參最高法院刑事判決 106 年度台上字第 1374 號刑事判決：「所謂『供犯罪所用之物』，乃指對於犯罪具有促成、推進或減少阻礙的效果，而於犯罪之實行有直接關係之物而言。由於供犯罪所用之物與犯罪本身有密切關係，透過剝奪所有權的沒收宣示，除能預防再以相同工具易地反覆非法使用之外，亦能向社會大眾傳達國家實現刑罰決心的訊息，對物之所有權人濫用其使用權利也產生更強烈的懲戒作用，寓有一般預防與特別預防之目的。」

第四項 通訊保障及監察法第 5 條第 17 款

通訊保障及監察法雖非森林法中盜伐林木行為之處罰規定，但於現今盜伐林木犯罪之偵查具有重要性。通訊保障及監察法第 5 條第 17 款規定：「有事實足認被告或犯罪嫌疑人有下列各款罪嫌之一，並危害國家安全、經濟秩序或社會秩序情節重大，而有相當理由可信其通訊內容與本案有關，且不能或難以其他方法蒐集或調查證據者，得發通訊監察書。…十七、森林法第五十二條第一項、第二項之罪。」森林法相關犯罪原無列入通訊保障及監察法得監聽之範圍，於民國 103 年修法時，立法者將森林法第 52 條第 1 項、第 2 項納入可監聽之範圍內，改變森林法盜伐林木相關犯罪之偵辦模式，在此條款修法前，偵查盜伐林木犯罪過程中常因偵查工具不足，而有查緝困難、取證不易之問題，對幕後金主、首腦與收贓者定罪率極低，獲利最高者反而最不易受制裁，修法後，於偵查時可將所有集團成員納入監聽對象，更可了解所有成員之角色分工⁷⁹，應可改變以往實務判決大量依賴共犯自白作為共同犯罪決意之證據⁸⁰，以客觀之監聽譯文作為證據，對於成員間是否形成犯意聯絡之判定，具極大的功能。但學者也觀察到，盜伐集團對通訊監察保障法之修法有相對因應的措施，為了降低被查獲之風險，改為使用持他人名義申請人頭電話、

⁷⁹ 江威興，前揭註 25，頁 33-40。

⁸⁰ 臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 889 號刑事判決、臺灣南投地方法院 108 年度訴字第 318 號刑事判決參照。

無線電做為主要通訊聯絡工具⁸¹，又因通訊監察大部分都是以傳統的語普通話為主要方式，隨科技發展盜伐集團也常透過臉書（facebook）、Line 等通訊軟體進行聯繫，又增添掌握通訊內容之困難度⁸²。



第五節 小結

自森林法之立法沿革可知，立法者對於盜伐林木犯罪之態度經歷「忽視期」、「地位提升期」、「地位再度提升期」、「保育精神萌芽期」及「覺醒期」，從修法歷程可見，我國最初並未意識盜伐林木行為之嚴重性，僅將盜伐林木行為視為侵害財產法益，將處罰重點著重在林業之經濟價值，因為森林法制定初期對於盜伐林木行為處罰輕微，盜伐案件層出不窮，甚至漸有集團化趨勢，隨著歷次修正，立法者逐漸將國土保安、水土保持之觀念納入立法理由，並加重刑罰，特別重要的是，於民國 104 年森林法大幅修正，立法者意識到盜伐林木犯罪所造成之環境影響甚鉅，加重盜伐林木行為之刑罰，賦予森林法獨立的法律效果，並於立法理由中明文揭示保護環境法益之概念，隨著立法者對於盜伐林木犯罪的態度趨嚴，職業小客車司機若涉入盜伐林木犯罪，所受到之處罰較民國 104 年修法前嚴重許多，司法體系似乎也隨著立法者欲根除山老鼠之態度，採取較寬鬆方式認定盜伐林木犯罪之犯罪參與，因而將涉入盜伐林木犯罪之職業小客車司機大多認定為共同正犯，然而，司法體系在針對盜伐林木犯罪轉向嚴刑峻罰的趨勢下，對於盜伐林木犯罪參與之認定是否有過度評價或漏未評價之問題，則是本文接下來欲深入探討之問題。

自盜伐林木集團之運作模式可知，盜伐林木犯罪近年以大量逃逸外籍移工為主要人力，與逃逸外籍移工熟稔的職業小客車司機順勢於盜伐林木犯罪中擔任運輸之角色，職業小客車司機大多於盜伐林木犯罪中從事「載運人員及贓木下山」之角色，職業小客車司機之行為所涉條文為森林法第 50 條第 1 項「竊取森林主副產物罪」、第 2 項「搬運森林主副產物贓物罪」，因本文所探討主題為職業小客車司機於盜伐林木犯罪中擔任運輸角色之情形，故行為態大多符合森林法第 52 條加重條款第 4 款「結夥 2 人以上」，以及同條第 6 款「使用車輛搬運竊取森林主副產物」

⁸¹ 龔建瑞，前揭註 4，頁 51-52。

⁸² 龔建瑞，前揭註 4，頁 131-133。

之加重情形，如判決認為職業小客車司機於盜伐林木犯罪中擔任運輸角色，屬於竊取森林主副產物之共同正犯，職業小客車司機大多會成立森林法第 52 條第 4 款、第 6 款之「加重竊取森林主副產物罪」；若判決認為職業小客車司機僅涉及搬運贓木行為，則可能成立森林法第 50 條第 2 項「搬運森林主副產物贓物罪」之正犯或共同正犯。

一旦職業小客車司機被認定成立盜伐林木犯罪，其所受之處罰結果可能為：須面臨長達 1 至 2 年之刑期、高達 200 萬之罰金以及失去作為生財工具之車輛，這對許多經濟弱勢之職業小客車司機是重大打擊。從實務見解來看，職業小客車司機擔任運輸角色大多被認定為共同正犯，相較於幕後之集團首腦，職業小客車司機所面臨的風險及付出之成本卻更高，究竟這些擔任運輸角色之職業小客車司機在盜伐林木犯罪中是否具有支配地位，而足以承受高於集團首腦之處罰？值得進一步討論。此外，針對盜伐林木犯罪之偵查，通訊保障及監察法既已修法將盜伐林木案件納入可監聽之範圍，實務應有能力取得較直接、確切之證據，證明職業小客車司機與其他行為人是否具備犯意聯絡。

因此，下一章本文將分析實務判決，探討實務判決針對職業小客車司機擔任運輸角色究係成立共同正犯、幫助犯，若判決認為職業小客車司機為盜伐林木犯罪之共同正犯，認定職業小客車司機主觀犯意所參酌之事實要素為何，是否有認定過於寬鬆、理由不備之情形，因為，若將過度之刑責加諸於職業小客車司機身上，並非刑法本旨，亦未能達根除盜伐林木犯罪之效果。

第三章 實務判決研析



第一節 前言

由於職業小客車司機若擔任盜伐林木之運輸角色，客觀上通常有協助載運人員或贓木之行為，即可符合共同正犯之客觀上行為分擔或幫助犯客觀上之幫助行為，而職業小客車司機主觀認知究竟為何，則是影響職業小客車司機究竟成立盜伐林木罪之共同正犯、幫助犯或無罪之重要問題。本章分析之重點主要有二：第一，分析實務判決針對職業小客車司機擔任運輸角色犯罪參與型態之評價，探究職業小客車司機究係成立共同正犯、幫助犯抑或有其他評價，藉以瞭解實務見解之態度。第二，歸納實務判決認定職業小客車司機主觀犯意所參酌之事實要素，例如所獲車資多寡、載運之時間地點是否符合常情等，瞭解實務判決之趨勢。

第二節 判決概覽

為大致瞭解近期職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色於實務上之處罰，本文蒐集民國 104 年 5 月 6 日森林法修法後，針對職業小客車司機擔任運輸角色之判決共計 68 筆進行分類，以瞭解實務見解對於職業小客車司機參與盜伐林木犯罪之評價，接著再對判決統計結果進行分析。

第一項 判決蒐集方法

本文使用司法院裁判書系統，於資料庫中選擇「刑事類」當中全部地方法院之判決，搜尋審級限定於地方法院是因地方法院案件數量較為豐富，觀察之範圍較為全面，可瞭解實務判決之主要趨勢，但本文後續就實務見解進行案例討論時，則不限於地方法院之判決，例如歷審見解不同之判決，對於觀察實務判決之爭點極其重要，本文亦會納入討論。

本文將裁判日期設定自民國 104 年 5 月 6 日修正施行後，至民國 112 年 5 月 5 日止，接著，因職業小客車司機擔任盜伐林木之運輸角色皆會成立森林法第 52 條

第 1 項第 6 款使用車輛之加重要件，故本文分次以「森林法第 52 條&計程車」、「森林法第 52 條&白牌車」、「森林法第 52 條&營業小客車」為關鍵字，搜尋地方法院之判決，分別得到 94 則、18 則及 13 則，共計 125 則判決。經人工扣除不符本文需求之案件，例如：一、不同案號併案審理重複者 23 則，二、裁定 7 則，三、於判決中僅是提到「計程車」等關鍵字，但實際上並非職業小客車參與盜伐林木犯罪 27 則，四、判決雖有職業小客車司機擔任運輸角色，但僅以「不知情之計程車司機」等語帶過之判決 8 則，五、公訴不受理之判決 1 則，最終得到 59 則判決作為本研究之樣本，然因同一判決不同被告共犯一罪，判決對於每個參與者之評價可能有所不同，本文認為仍應依「罪數」作為研究基礎，故最終經筆者統計，此 59 則判決中共計有 68 筆資料（罪數）為本文統計之基礎。

第二項 統計結果

就上述蒐集之 68 筆資料，實務判決對於職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色之評價，本文歸納四種類型，分別為：一、成立森林法第 52 條第 1 項加重竊取森林主副產物罪之共同正犯。二、成立森林法第 52 條第 1 項加重竊取森林主副產物罪之幫助犯。三、成立森林法第 52 條第 1 項加重搬運森林主副產物罪之正犯或共同正犯。四、無罪。統計結果如下：

類型	數量
第一類 加重竊取森林主副產物罪之共同正犯	49 筆
第二類 加重竊取森林主副產物罪之幫助犯	8 筆
第三類 加重搬運森林主副產物罪之正犯或共同正犯	5 筆
第四類 無罪	5 筆
其他 緩起訴	1 筆

表 2 地方法院對於職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色之判決結果
(筆者自製)

由上表可知，地方法院對於職業小客車司機擔任盜伐林木運輸角色之評價，以第一類成立森林法第 52 條第 1 項加重竊取森林主副產物罪之共同正犯數量最多，亦即，實務判決大多認為職業小客車司機成立森林法第 50 條第 1 項竊取森林主副

產物之基本條款之共同正犯，又符合森林法第 52 條第 1 項第 6 款「為搬運贓物，使用車輛」之加重要件，本文於下節深入探討實務見解產生四種評價類型之原因。



第三節 實務判決對犯罪參與之分析

根據本文第二章所介紹盜伐集團之分工，盜伐林木行為大致可分為兩個階段：首先為前階段由盜伐人員進行砍伐林木，接著為後階段由職業小客車司機負責載運人員或贓木下山。實務上的判決對於職業小客車司機載運行為評價不一，部分判決將整體盜伐林木的行為一併考慮，並將重點放在整個「竊取森林主副產物」的犯罪行為上，認定職業小客車司機之載運行為是對整體犯罪的行為分擔。部分判決則將盜伐林木的行為分成前後兩階段，認為職業小客車司機在其他行為人盜伐林木後才進行「搬運贓物行為」，並將評價的重點放在後續的「搬運贓物行為」上，影響判決評價之結果。

此外，實務判決針對職業小客車司機擔任運輸角色參與型態之評價，亦影響判決認定職業小客車司機成立共同正犯或幫助犯，若職業小客車司機客觀上具有行為分擔，主觀上與其他行為人具有犯意聯絡，則成立共同正犯；若職業小客車司機客觀上具有幫助行為，主觀上具備幫助意思，則成立幫助犯。

本節針對實務判決評價職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色犯罪歸納之四種類型，詳細分析之。

第一項 成立加重竊取森林主副產物罪之共同正犯

此類判決內容多援引司法院釋字第 109 號之見解，將職業小客車司機認定為加重竊取森林主副產物罪之共同正犯，亦即：「以自己共同犯罪之意思，參與實施犯罪構成要件以外之行為，或以自己共同犯罪之意思，事先同謀，而由其中一部分人實施犯罪之行為者，均為共同正犯。」因而，大多數實務判決將是否有「以自己共同犯罪之意思」，作為判定共同正犯之標準。例如臺灣宜蘭地方法院 104 年度訴字第 321 號刑事判決中，職業小客車司機抗辯其擔任運輸角色應評價為幫助犯，該判決即引用釋字第 109 號解釋，認為職業小客車司機「知道其他被告可能為偷

砍木頭之行為，為謀生計及賺取較高之利潤，仍為之載送，主觀上有以共同犯罪之意思而為犯行，故非幫助犯。」該判決先以職業小客車司機知悉其他行為人可能為盜伐林木行為，推論司機具有「共同犯罪之意思」，再以司機為賺取較高之車資利潤，推論其係「以自己犯罪之意思」，成立共同正犯。



第一款 主觀犯意聯絡之認定

此類判決針對共同正犯主觀犯意聯絡之認定，經常出現單獨正犯主觀要件「故意」用語，行為人若具備故意之「知」與「欲」，判決可能逕行認定行為人具有共同正犯主觀犯意聯絡，成立共同正犯。例如臺灣高等法院 110 年度上訴字第 1641 號刑事判決：「被告魏 o 利自 108 年 12 月 27 日某日前起，即應阮 o 明邀請，參與竊取搬運森林主產物（貴重木）臺灣扁柏之犯行，並長期擔任載運揹工下山之司機或前導車及交贓等工作，足以認定被告魏 o 利清楚知悉阮 o 明等人竊取森林主產物之整體犯罪計畫及手法…被告魏 o 利先前已多次參與由阮 o 明所謀議之竊取搬運森林主產物（貴重木）臺灣扁柏犯行之經驗，其主觀上就阮 o 明租借車輛後拆卸車輛座椅目的，係因需要充足車輛載貨空間以放置載運遭竊盜之臺灣扁柏，即難推諉不知。…是被告魏 o 利載運阮 o 明前往租車並協助處理拆卸車輛後座之行為，均屬竊取搬運森林主產物（貴重木）整體犯罪計畫及方式之一部，並與阮 o 明等人之竊取森林產物（貴重木）之犯行間，亦有相互之認識，且存在相互利用、補充關係，即屬參與構成要件行為之實行，而屬正犯，自難謂被告魏 o 利僅基於幫助之意思，所為僅屬單純服務客人行為，並僅成立幫助犯，尚非可採。」該判決通篇理由皆為涵攝職業小客車司機何以「知悉」其他行為人之犯罪計畫，逕以認定司機與其他行為人具有犯意聯絡，成立共同正犯，顯然是以單獨正犯之主觀「故意」之知與欲為要件判定是否符合共同正犯主觀「犯意聯絡」，然而，共同正犯主觀「犯意聯絡」之內涵是否即等於單獨正犯主觀「故意」之知與欲？此則是本文後續深入探討之問題。

此外，此類判決亦認為具有「不確定故意」即得成立共同正犯，而且不以行為人彼此之間的故意樣態相同為必要，若共同正犯中部分行為具備「確定故意」，部分行為人僅具備「不確定故意」，各行為人間仍可具備犯意聯絡，成立共同正犯，例如臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 997 號刑事判決：「共同正犯之意思聯絡，

不以彼此間犯罪故意之態樣相同為必要，…不論『明知』或『預見』，僅係認識程度之差別，不確定故意於構成犯罪事實之認識無缺，與確定故意並無不同，進而基此認識『使其發生』或『容認其發生（不違背其本意）』，共同正犯間在意思上乃合而為一，形成意思聯絡（最高法院 103 年度台上字第 2320 號判決）。是以『行為人分別基於直接故意與間接故意實行犯罪行為，自可成立共同正犯…被告阮 o 映、梅文勇與『阿鐵』將扁柏揹負至車輛接運贓木地點時，固已成立竊盜森林主產物貴重木罪，但於使用車輛將扣案臺灣扁柏搬離森林地之前，彼等所犯竊盜貴重木罪，仍屬犯罪行為之繼續。則被告黃 o 林基於事實欄所載之事前犯意聯絡，與武 o 戰此際先後抵達、共同使用車輛搬運本案扁柏，且因本案扁柏切割大小差異甚大，足見彼等必須要將本案扁柏適當分配放置於車輛，則被告武 o 戰於此係以既成條件續行共同犯罪。是應認被告黃 o 林於事前、武 o 戰於事中為合同之意思，而參與上開行為，亦均成立上開森林法竊盜犯罪之共同正犯關係，而非僅單純搬運贓物。」又如臺灣南投地方法院 109 年度訴字第 154 號刑事判決：「被告黃 o 霖至少有預見且不違反其本意之不確定故意共犯本案，堪認被告黃 o 霖所為係以共同竊取森林主副產物之不確定故意載 6 名越南籍人士在上開國有林地竊取體積重量龐大之森林主產物貴重木，其等所為均係在共同竊取森林主產物貴重木意思範圍內，各自分擔犯罪行為之一部，相互利用他人之行為，以達其犯罪之目的，被告黃 o 霖就前揭保安林內竊取森林主產物貴重木及以車輛搬運贓物犯行，與周 oo、甲男、謝 oo 及朱庭寶等 5 人相互之間顯有犯意聯絡或行為分擔甚明，被告黃 o 霖自難辭共同正犯之罪責。」。

此類判決亦經常以寬鬆之方式認定不確定故意，再以行為人具有不確定故意，推論行為人具有犯意聯絡，成立共同正犯，例如臺灣南投地方法院 107 年度訴字第 267 號刑事判決：「被告前於 106 年 8 月 22 日本院羈押訊問中自承：上去那邊有採茶、種菜、做木頭的，我載他們就算知道，他們也不會告訴我。我說的『做木頭』是指他們說的山老鼠，猜想的到他們有可能是山老鼠，但我不敢確定等。堪認被告明知時常出沒該山區之人即有可能為山林盜伐集團成員，是其辯稱僅係單純載運乘客，不知其所涉不法，顯有矛盾。」該判決除將前述單獨正犯之主觀要件「故意」與共同正犯主觀要件「犯意聯絡」混用外，更進一步以「不確定故意」擴張共同正犯成立之範圍，該判決理由甚至以職業小客車司機明知「時常出沒該山區之人



即有可能為山林盜伐集團成員」，「可能預見」乘客為盜伐林木犯罪，便以此認定司機與其他行為人具有不確定故意，又混用單獨正犯故意之概念，認為司機具備故意即具有共同正犯之犯意聯絡，成立共同正犯⁸³。

第二款 犯意聯絡之方式

就犯意聯絡之方式，此類判決多有引用最高法院 34 年上字第 862 號判例、77 年台上字第 2135 號判例、73 年台上字第 1886 號判例、92 年台上字第 2824 號判決意旨，認為行為人間若具有「間接的犯意聯絡」，亦可成立共同正犯，例如臺灣南投地方法院 107 年度訴字第 155 號刑事判決稱：「共同正犯之意思聯絡，原不以數人間直接發生者為限，若有間接之聯絡者，亦包括在內，如甲分別邀約乙、丙犯罪，雖乙、丙間彼此並無直接之聯絡，亦無礙於其為共同正犯之成立…本案雖無證據證明被告與『弟弟』等 3 人有事前謀議如何竊取系爭貴重木，及被告有親自下手實施竊取系爭貴重木犯行，惟本案結夥竊取系爭貴重木之犯行，各階段均需有人分工，方能遂行竊取系爭貴重木犯罪目的，而依前述，被告於 107 年 1 月 25 日 19 時 30 分許進入園區後，既已知悉『弟弟』等 3 人係共同竊取上開國有林地內珍貴森林主產物等情，仍同意載運『弟弟』等 3 人，以及其等搬運至乙車後車廂及後車座之系爭貴重木，可知被告與「弟弟」等 3 人係分別擔任不同工作，對於本案竊取系爭貴重木犯行均係不可或缺之重要行為分擔角色，堪認被告所為，係以自己共同竊取系爭貴重木之意思負責駕車，『弟弟』等 3 人則在上開國有林地竊取體積重量龐大之系爭貴重木，其等所為，均係在共同竊取系爭貴重木意思範圍內，各自分擔犯罪行為之一部，相互利用他人之行為，以達其犯罪之目的，被告就前揭竊取系爭貴重木及以車輛搬運贓物犯行，與『弟弟』等 3 人相互之間顯有犯意聯絡或行為分擔甚明，被告自難辭共同正犯之罪責。」該判決承認共同正犯之犯意聯絡可以間接的方式形成，然如何認定行為人間具有間接犯意聯絡？該判決以職業小客車司機具備「客觀上之行為分擔」、「主觀上知悉其他行為人為盜伐林木犯罪」，推論司機主觀上與其他行為人具有間接犯意聯絡，成立共同正犯。

⁸³ 相類判決可參臺灣南投地方法院 109 年度訴字第 72 號刑事判決。

實務判決亦承認「默示之犯意聯絡」，認為犯意聯絡不以明示為必要，可以默示之方式為之，判決多引用最高法院 102 年度台上字第 709 號刑事判決之意旨：「犯意聯絡表示之方法，亦不以明示通謀為必要，即相互間有默示之合致，亦無不可」⁸⁴。須進一步探討的是，實務如何認定職業小客車司機與其他行為人具有默示犯意聯絡？例如臺灣宜蘭地方法院 104 年度訴字第 321 號刑事判決稱：「又數共同正犯之間，原不以直接發生犯意聯絡者為限，即有間接之聯絡者，亦包括在內；其表示之方法，不以明示通謀為必要，即相互間有默示之合致，亦足以構成共同正犯。…被告江○和駕駛計程車負責載送載送外勞下山外，並有載闕○瞻、陳○鑫掃路、把風，且次數達 5 次，足見其非僅單純之載客。…於偵查中亦稱：其雖未親見闕○瞻他們砍木頭或是搬木頭，但以其社會經歷判斷，他們顧請外勞半夜在山上工作，上下山又需小心不能被人（或警察）發現，下山又有俗稱掃路車前導探路，且其載外勞從山上下來時，他們身上都有檜木的香味等等，其知他們是在拿木頭等，於偵查中亦稱：知道闕○瞻等人可能去偷砍木頭，但闕○瞻叫車不好拒絕，且也要生活故仍為之載送，而闕○瞻給其之車資比外面高 2、3 成左右等語。是被告江○和知被告闕○瞻在從事盜伐之事，為謀生計及賺取較高之利潤，仍為之載送，主觀上有以共同犯罪之意思而為上開犯行，至為明確，故非幫助犯。」可知實務對於默示犯意聯絡之判定極為寬鬆，該判決甚至以「職業小客車司機縱未親自見聞，但應可從種種跡象知悉載運之人員係從事盜伐犯罪卻仍為載運」，藉此推論司機與其他行為人間具有間接、默示之犯意聯絡，成立共同正犯。如此寬鬆之認定，將導致職業小客車司機只要對於乘客「可能」、「應該」有為盜伐林木犯罪卻仍載運，即會被認定與乘客具有主觀上默示犯意聯絡，而職業小客車司機載運之行為本即符合客觀上行為分擔，即成立共同正犯。

第三款 相續共同正犯

對於參與犯罪之階段，實務判決大多肯認相續共同正犯之概念，認為毋須每一階段皆參與，多數判決引用最高法院 101 年度台上字第 6487 號判決、101 年度台上字第 6640 號、102 年度台上字第 5175 號及 103 年度台上字第 1874 號判決意旨，認為：「共同實行犯罪行為之人，在合同意思範圍以內，各自分擔犯罪行為之一部，

⁸⁴ 臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 997 號刑事判決參照。

相互利用他人之行為，以達其犯罪之目的者，即應對於全部所發生之結果，共同負責，不問犯罪動機起於何人，亦不必每一階段犯行，均經參與。又關於犯意聯絡，不限於事前有所協議，其於行為當時，基於相互之認識，以共同犯罪之意思參與者，亦無礙於共同正犯之成立」。且按：「相續共同正犯，係指後行為者於先行為者之行為接續或繼續進行中，以合同之意思，參與分擔實行，其對於介入前先行為者之行為，苟有就既成之條件加以利用而繼續共同實行犯罪行為之意思，應負共同正犯之全部責任。」（最高法院 105 年度台上字第 1475 號判決。同旨：105 年度台上字第 2430 號、109 年度台上字第 1501 號判決）。」⁸⁵由前開實務判決可知，實務判決廣泛使用相續共同正犯之概念認定犯罪之成立。以本論文所要探討之盜伐林木犯罪，以下這則臺灣嘉義地方法院 106 年度訴字第 375 號關於盜伐林木之刑事判決，即引用最高法院 34 年上字第 862 號判例意旨：「按共同正犯之成立，祇須具有犯意之聯絡及行為之分擔，既不問犯罪動機起於何人，亦不必每一階段犯行，均須參與，若在合同意思範圍內，相互利用他人之行為，以達其犯罪之目的，且分擔犯罪行為之一部，即應對於全部所發生之結果共同負責。本件被告王○發受被告陳○順委託載運上開越南籍 3 名被告上山盜伐，及於盜伐後載運贓物與上開越南籍 3 名被告下山，另上開 3 名越南籍被告則負責盜伐及將竊得之臺灣扁柏搬運至上開藏贓地點藏放，是被告 4 人顯就竊取臺灣扁柏犯行，形成共同之犯罪意思，並據而分工共同實行無訛，揆諸上開說明，被告 4 人就本件結夥竊取上開木材及載運下山犯行，相互之間即有犯意聯絡及行為分擔，為共同正犯無疑。」該判決認定其他行為人盜伐後，載運贓物及盜伐人員下山之職業小客車司機係利用其他行為人先前盜伐之行為繼續實行犯罪，仍成立共同正犯⁸⁶。

⁸⁵ 臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 997 號刑事判決、臺灣高等法院 110 年度上訴字第 1641 號判決、臺灣高等法院 110 年度上訴字第 1768 號刑事判決參照。

⁸⁶ 臺灣嘉義地方法院 106 年度訴字第 375 號刑事判決之案例事實為：陳○順於 106 年 3 月 7 日聯繫職業小客車司機王○發載送逃逸外勞陳○順、阮○孝、阮○東等人前往林班地。陳○順、阮○孝、阮○東等人則留在林班地盜伐林木，隔二日，陳○順、阮○孝、阮○東等人 3 人將本件贓物置放於揩架，以人力方式搬運下山，置放偏僻山壁旁隱匿處藏放，再由陳○順於 106 年 3 月 11 日聯繫王○發，以 3 萬元之代價，載回本件贓物。

第四款 盜伐林木犯罪完成時點認定



針對盜伐林木犯罪完成時點之判定，實務判決則有三種不同之見解，亦即「砍伐倒地說」、「搬離森林說」與「計畫完成說」。以下進一步說明：

第一種「砍伐倒地說」之見解為，林木遭「砍伐倒地」後盜伐林木行為即已完成，若職業小客車司機於盜伐之林木遭砍伐倒地後到達載運處，方才知悉乘客先前為盜伐林木行為，僅為事後幫助，無罪⁸⁷，然須特別注意的是，若職業小客車司機於到達載運處前即已對前階段之砍伐行為與其他行為人具犯意聯絡，則成立盜伐林木犯罪之共同正犯。

第二種「搬離森林說」之見解認為，「須使盜伐之林木搬離森林地」方屬既遂，職業小客車司機於事前、事中參與行為，皆成立共同正犯，臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 997 號刑事判決對此有詳細說明：「於使用車輛將扣案臺灣扁柏搬離森林地之前，彼等所犯竊盜貴重木罪，仍屬犯罪行為之繼續。則被告黃○林基於事實欄所載之事前犯意聯絡，與武○戰此際先後抵達、共同使用車輛搬運本案扁柏，且因本案扁柏切割大小差異甚大，足見彼等必須要將本案扁柏適當分配放置於車輛，則被告武○戰於此係以既成條件續行共同犯罪。是應認被告黃○林於事前、武○戰於事中為合同之意思，而參與上開行為，亦均成立上開森林法竊盜犯罪之共同正犯關係，而非僅單純搬運贓物。」，在臺灣高等法院臺中分院 110 年度上訴字第 288 號判決中，有更進一步之敘述，該判決中，司機主張其係於盜伐行為既遂後方才協助載運，應僅成立搬運森林主產物之贓物罪，然判決認為「被告於案發前即與其他盜伐林木之被告已就彼此分工有所商議並均瞭解其等所為係屬何事，而有相互配合之默契，並於實行犯罪之『中途』發生共同犯意聯絡，被告載運贓物及人員之地仍屬南投縣仁愛鄉之保留地，則國家對上開貴重木之支配管領力既仍存在，且被告係就其他共犯既成條件加以利用而繼續共同實行犯罪之意，故認被告司機成立結夥二人以上竊取森林主產物貴重木，且為搬運贓物而使用車輛之罪。」可知該判決認為盜伐林木犯罪既遂時點應為林木搬運下山時，職業小客車司機於此之前加入

⁸⁷ 臺灣高等法院臺南分院 106 年度上訴字第 1043 號刑事判決、臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 792 號刑事判決參照。

協助載運盜伐贓木，仍成立竊取森林主副產物之共同正犯，而非搬運森林主副產物罪。

第三種「計畫完成說」之見解，則以「竊盜計畫是否完成」作為共同犯罪參與時點之判定，例如臺灣高等法院 109 年度上訴字第 4515 號判決：「查被告阮○城、阮○非、陳○勝、阮○心、黎○雄在第 32 林班地竊取扣案之臺灣扁柏，並背運至登山口附近，固已成立竊盜既遂，惟被告阮○城等 5 人之竊盜計畫，原本包括將扣案之臺灣扁柏搬運至指定地點，在未載運至最終目的地前，其等竊盜計畫尚未完成，應認仍在竊盜行為繼續進行中，被告癸○○主觀上知悉被告阮○城等 5 人竊取森林主產物欲搬運下山至特定地點，而各該臺灣扁柏體積非小、重量非輕，不會因與原生長之土地分離，即達到可將之任意攜離處分之程度，仍需待被告癸○○配合駕車載運始能完成，被告癸○○於竊取臺灣扁柏之犯罪計畫進行中，基於共同犯罪之意思參與其事，核屬相續之共同正犯，應與被告阮○城等 5 人共負竊取森林主產物貴重木之全部責任。」該判決認為行為人將盜伐之林木背運至登山口雖已竊盜既遂，然就竊盜計畫觀之，應載運至指定地點方算完成，故司機於登山口之接贓點駕車將贓木載運至指定地點之行為仍可成立共同正犯。

第二項 成立加重竊取森林主副產物罪之幫助犯

此類判決與前述第一項見解不同處在於對犯意聯絡之判定較為嚴謹，此類判決大多認為職業小客車司機若僅單向知悉其他行為人為盜伐林木犯罪，不能符合共同正犯之犯意聯絡之要件，例如臺灣嘉義地方法院 104 年度原訴字第 14 號刑事判決：「至公訴意旨稱：被告詹○勳於本次犯行係有共同之犯意聯絡等語。然查：被告詹○勳雖係知悉本次所要載運之外勞係要盜伐扁柏一情，業如上述。然查：同案被告黃家鳳於本院審理中陳稱：被告詹○勳是之前有一次去嘉義市區沒有車子所以就去問檳榔攤小姐，小姐給我名片叫的，第一次 8 月 17 日下山是 3,500 元，第二次上下山共 7,000 元，就跟司機說什麼時間、地點去載；被告詹○勳第一次即 8 月 17 日去載完並沒有跟我抱怨任何奇怪的事等語，可見同案被告黃○鳳並不知悉被告詹○勳知悉其等係要上山盜伐扁柏之情，且所獲得之酬金亦為車資，而尚乏證據證明有犯意之聯絡，而僅屬於幫助一情應可認定，公訴意旨此部分容有誤認。」該判決認為，雖然職業小客車司機知悉其所載運之人員為從事盜伐林木之移



工，然同案之其他行為人並不知悉職業小客車知悉其等之犯罪計畫，犯意聯絡應為雙向，若職業小客車僅是單向知悉乘客之犯罪計畫，則與其他行為人並無犯意聯絡，不成立共同正犯，僅成立幫助犯。

較特別者如臺灣高等法院臺中分院 111 年度上訴字第 474 號刑事判決，涉案之職業小客車司機三人經營計程車行，知悉所載運之移工欲上山盜伐林木，不僅多次載運移工下山，更有為盜伐人員載送釘鞋、盜伐人員亦有將盜伐工具暫放司機車上等行為，然判決認職業小客車司機三人僅為幫助犯，惟該判決未對何以未認定為共同正犯有進一步之說明⁸⁸。

而另一案例為一審認定職業小客車司機載運盜伐人員之行為成立竊取森林主副產物罪之共同正犯⁸⁹，二審撤銷改判，認定司機成立竊取森林主副產物罪幫助犯⁹⁰。一審判決認為職業小客車司機賴 o 諭夜間上山，並與乘客於停車場等候長達 1 小時之久，此舉與一般司機載運乘客之常情不符，推論職業小客車司機知悉其他行為人為盜伐行為，仍予以載送，具備犯意聯絡，成立共同正犯。然二審判決則認：「被告賴 o 諭、黃 o 傑雖輪番駕駛車輛搭載被告賴 o 強，俾便被告賴 o 強得以遂行其沿途警戒及帶領他車上山之任務，惟被告賴 o 諭、黃 o 傑單純駕駛車輛之行為，並不等同於有共同竊取森林主產物之犯行，被告賴 o 諭、黃 o 傑既始終否認有與賴 o 強、周 o 呈等人共犯之意，復查無其他積極證據足資證明被告賴 o 諭、黃 o 傑有參與竊取扁柏犯行之構成要件行為，自難逕認被告賴 o 諭、黃 o 傑有自己參與犯罪之意，應認被告賴 o 諭、黃 o 傑係對於賴 o 強、周 o 呈等人遂行竊取森林主產物貴重木之犯行資以助力，故應僅成立幫助犯。」該判決對於職業小客車司機與其他行為人是否具有犯意聯絡採取嚴謹之檢視，認為客觀上職業小客車司機確實

⁸⁸ 臺灣高等法院臺中分院 111 年度上訴字第 474 號刑事判決事實概述：「吳 o 謂、吳 o 軍為父子，經營日益計程車行，柯 o 勳為吳 o 謂之女婿，駕駛白牌計程車為業…，詎吳 o 軍、吳 o 謂及柯 o 勳竟各基於幫助結夥二人以上竊取森林主產物貴重木之犯意，載送裴 o 選及其他 4、5 名不詳外籍移工至南投縣仁愛鄉法治村栗柄溪溪谷旁某處下車，…，吳 o 軍並載送釘鞋上山予裴 o 選或其他 4、5 名不詳外籍移工搬運木材使用；吳 o 謂，欲載送裴 o 選及其他 4、5 名不詳外籍移工上山時，因雨勢大未成行而折返，改由吳 o 軍駕駛車輛載送返回裴 o 選上址住處；吳 o 謂、柯 o 勳載送裴 o 選及其他 4、5 名不詳外籍移工下山或返回裴 o 選上址住處。…被告 3 人上開載送裴 o 選及其他 4、5 名不詳外籍移工上山、下山或載運代購釘鞋上山之行為，均係出於幫助裴 o 選等人接續結夥二人以上竊取森林主產物貴重木之目的，自亦應視為數個舉動之接續實行，均為接續犯，各論以一幫助犯結夥二人以上竊取森林主產物貴重木罪。」

⁸⁹ 臺灣臺中地方法院 107 年度訴字第 946 號刑事判決參照。

⁹⁰ 臺灣高等法院臺中分院 108 年度上訴字第 966 號刑事判決參照。



有為駕駛車輛載運盜伐人員之行為分擔，但不得以司機具備行為分擔逕行推論其具有主觀犯意連絡，認為本件並無積極證據證明司機有以自己共同參與犯罪之意思，僅成立幫助犯。

又如臺灣高等法院 106 年度上訴字第 816 號刑事判決一審認定職業小客車司機與其他行為人間具犯意聯絡，成立共同正犯⁹¹，二審撤銷改判，認定職業小客車司機為幫助犯，其理由為「被告葉 o 賢、謝 o 丞就犯罪事實一至四所示部分，只有僱使逃逸外逃盜伐之行為，並未參與實行盜伐，依上開說明，只能論以僱使他人犯竊取森林主產物罪。被告鄒 o 全、游 o 濱與逃逸外勞並不認識，依上開事證，其等均係受被告葉 o 賢、謝 o 丞指示而為上開載送、引導等行為，所為應係出於幫助被告葉 o 賢、謝 o 丞完成僱使他人竊取森林主產物之意思，而參與竊取森林主產物罪構成要件以外之行為。…被告鄒 o 全、游 o 濱就犯罪事實一所為，均係犯刑法第 30 條第 1 項前段、104 年 5 月 6 日修正前森林法第 52 條第 1 項第 4 款之僱使他人犯竊取森林主產物罪之幫助犯。被告鄒 o 全、游 o 濱搬運贓物部分，為不罰後行為，均不另論罪。起訴書認被告鄒 o 全、游 o 濱此部分所為，均係涉犯 104 年 5 月 6 日修正前森林法第 52 條第 1 項第 4 款、第 6 款結夥二人以上為搬運贓物使用車輛竊取森林主產物罪，容有未洽，惟因二者之社會基本事實同一，應由本院變更起訴法條。」該判決認為職業小客車司機係受主要領導者指揮，協助載運人員及贓物，與其他行為人並不相識，亦無犯意聯絡，認為司機僅具有幫助意思，此外，該判決將評價重點置於整個盜伐行為，認為司機就盜伐之行為成立僱使他人犯竊取森林主產物罪幫助犯，後續駕車搬運贓物之行為係不罰後行為，不另論罪。

第三項 成立加重搬運森林主副產物罪之正犯或共同正犯

此類判決認定職業小客車司機成立森林法第 50 條第 2 項搬運森林主副產物之基本條款，又符合森林法第 52 條第 1 項第 6 款「為搬運贓物，使用車輛」之加重要件，因此成立加重搬運森林主副產物罪之正犯或共同正犯。

⁹¹ 臺灣宜蘭地方法院 104 年度訴字第 320 號刑事判決參照。

此類判決認為職業小客車司機事前並不知悉犯罪計畫，毋須對前階段之盜伐行為負責，司機僅於盜伐林木後，參與後段之載運人員、贓木犯罪階段，故僅就載運行為成立搬運森林主副產物罪之共同正犯，例如臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 997 號刑事判決：「認定被告武○戰參與犯罪階段之理由：公訴意旨雖認被告武○戰事前業已知情，因而參與犯罪。惟依據本案積極事證，僅能認定其所具備之駕車技術、能力並不遜於黃○林，且於載送人員、木頭下山時，對於本案犯罪具備故意。再被告武○戰係為被告黃○林覓得，但黃○林未對武○戰為不利證述，本案其餘證人亦未有不利武○戰事前知悉或參與之證詞。且卷查被告武○戰是否『事前』知悉乙節，仍欠缺明確之積極事證，亦無法推論得知。是本件僅能認定被告武○戰至現場接運贓木地點、載送木頭及人員時，對本案犯罪事實具備故意（及關於貴重木之未必故意），並於法律評價上構成共同正犯，但無從推論其事前均已知悉。」該判決認為，職業小客車司機到達現場載運贓物前並不知悉盜伐集團之犯罪計畫，到達現場後方才對其他行為人前階段盜伐林木之行為有所知悉，僅就後續載運行為成共同正犯⁹²。

較特別之案例如最高法院 111 年度台上字第 2080 號歷審判決，該案一審認職業小客車司機成立竊取森林主副產物之共同正犯⁹³，二審認定職業小客車司機為竊取森林主副產物之幫助犯⁹⁴，三審撤銷發回，指出：「然查，賴○諭幫助賴○強擔任前導任務沿途警戒及帶領他車上山，對周○呈等人僱使他人犯竊取森林主產物貴重木之犯行，究竟予以何種助力？又周○呈於 105 年 12 月 14 日 21 時至 23 時之某時間，指示賴○強等人駕車前往林班地載運贓木下山時，其等僱使他人犯竊取森林主產物貴重木之犯行是否已完成？若是，賴○諭縱有上開行為，亦無由成立僱使他人犯竊取森林主產物貴重木之幫助犯。」三審認該案主要爭點有二，其一，職業小客車司機是否有就僱使他人盜伐林木之犯行提供助力？其二，職業小客車司機駕車下山時，盜伐林木之犯行是否已完成？若已完成，則不成立竊取森林主副產物之幫助犯。細究該案三審之見解，似乎是認為職業小客車司機不成立竊取森林主副產物共同正犯，而討論是否成立竊取森林主副產物幫助犯，然若職業小客車司

⁹² 相似見解如臺灣高等法院臺南分院 109 年度上訴字第 884 號刑事判決。

⁹³ 臺灣臺中地方法院 107 年度訴字第 946 號刑事判決參照。

⁹⁴ 臺灣高等法院臺中分院 108 年度上訴字第 966 號刑事判決參照。

機係於盜伐林木行為已完成方才載運，盜伐林木行為既已完成，後續載運行為屬於事後幫助，不成立幫助犯。然而，本案發回後更一審並未就前開爭點論述，而是認定職業小客車司機成立森林法第 52 條第 1 項第 6 款搬運森林主產物貴重木之贓物之正犯，最高法院亦肯認之。亦即，本案一、二審皆在爭論職業小客車司機究竟屬於竊取森林主副產物之共同正犯亦或幫助犯，將職業小客車司機搬運行為認定為整個竊取行為之一部分，僅是對於職業小客車司機之主觀犯意究竟是與其他行為人具有犯意聯絡，或是僅具有幫助意思，然而，本案發回後更一審不再將職業小客車司機搬運行為認定為整個竊取行為之一部分，僅單就職業小客車司機載運贓木之行為成立搬運森林主副產物之贓物罪。

第四項 無罪

此類判決大多認為職業小客車司機載運完成盜伐之人員僅成立事後幫助，無罪，此類判決與其他判決具有不同結論，主要原因在於盜伐林木既遂時點判定之差異，此類判決認為前階段盜伐行為已完成，後階段司機載運人員下山已無法加入犯罪行為，司機載運之行為僅屬事後幫助，無罪，例如臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 792 號刑事判決：「證人陳 o 勝提及 109 年 3 月 27 日將扁柏藏於被告辛 oo 駕駛之租賃自小客車後，其等背工身上沾有木頭香氣，導致車內均有木頭味，然斯時阮 o 城、阮 o 非、阮 o 心、陳 o 勝、黎 o 雄之竊取行為早已完成，縱使被告范 o 煌於 109 年 3 月 27 日上午搭載渠下山時，已從身上散發之木香懷疑渠等上山原在竊取木材，其駕車搭載之舉亦無法便利竊盜犯行之實施，充其量屬事後幫助，非法律所處罰之行為。」該判決認為盜伐人員已砍伐完成，並將贓物藏於另輛車中，載運盜伐人員下山之司機未與其他行為人就整個犯罪計畫具犯意聯絡，縱使於載送人員下山之時點知悉其等先前為盜伐林木行為，僅為事後幫助，無罪。此外，該判決亦注意到計程車司機確實有遭盜伐集團利用為工具之可能，判決內容指出：「證人黃 o 韓於偵查中證稱：以山老鼠的心理，他們不會找不認識或沒搭配過的人，他們也會怕被告發、被檢舉，所以通常他們找的司機都已經知情、有配合過等，此雖為黃 o 韓依據其承辦案件之經驗為基礎，所作之推測或意見，具有證據能力，然犯罪人利用不知情之人實施犯罪（間接正犯），或便於實施犯罪，所在多有，例如運送毒品者利用不知情之航空業者、詐騙集團車手搭載不知情之司機駕車前往向被害

人取款，凡此均無法認航空業者或司機知情，故於具體案件中仍須依相關證據為認定，本案卷內事證既無法認為被告范○煌參與竊取森林主產物行為，無從單以案件承辦人黃○麟之意見為不利被告范○煌認定。末以，被告范○煌既未參與阮○城等人竊取森林主產物行為，自難認其有參與犯罪組織之認識與行為。」該判決謹守無罪推定原則，未如其他判決以寬鬆方式認定擔任載運之職業小客車司機必與盜伐集團有所配合而有犯意聯絡，值得肯認。

此外，本文歸納實務判決發現，部分判決認定載運盜伐人員上山或下山之司機為不知情，無罪⁹⁵，惟多數判決僅於犯罪事實中以「不知情之司機」簡單帶過，無法從中得知判決以何原因認定職業小客車司機未參與犯罪，上開臺灣高等法院109年度上訴字第4515號判決就司機涉入盜伐林木犯罪可能之情境有較仔細之審酌，可自此略知判決對於職業小客車司機與是否參與盜伐集團之心證決定過程。

第四節 判決分析

實務評價職業小客車司機擔任運輸角色之差異主要可從三個重點分析：一、職業小客車司機之主觀犯意為何？職業小客車司機單向知悉犯罪計畫是否即具有犯意聯絡？此關乎職業小客車司機成立共同正犯或幫助犯。二、盜伐林木行為完成時點為何？前階段之盜伐林木行為是否已完成，關乎職業小客車司機載運人員或贓木下山之行為是否有加入犯罪之可能，而有成立相續共同正犯之空間。三、職業小客車司機與其他行為人犯意聯絡之範圍為何？是否包含前階段竊取森林主副產物行為，抑或僅有後階段載運贓木行為？此關乎職業小客車司機可成立竊取森林主副產物犯罪亦或僅成立搬運森林主副產物罪。以下詳細討論之。

第一項 職業小客車司機之主觀犯意認定

職業小客車司機若擔任載運人員或贓物下山之工作，客觀上既可符合共同正犯「行為分擔」，亦可符合幫助犯「存在幫助行為」之要件，究竟職業小客車司機係成立共同正犯或幫助犯，取決於職業小客車司機主觀上是否與其他行為人具備

⁹⁵ 臺南地方法院刑事判決105年度訴字第32號刑事判決、臺灣桃園地方法院105年度審原訴字第85號刑事判決、臺灣嘉義地方法院106年度訴字第375號刑事判決參照。

犯意聯絡，若具備犯意聯絡，則成立共同正犯，若僅具備幫助犯意，則成立幫助犯，故探究職業小客車司機之主觀犯意如何判定即屬重要。



本文歸納實務判決發現，實務認定職業小客車司機是否成立共同正犯之主觀要件認定大多採取較寬鬆方式，實務多認為職業小客車司機僅須單向知悉其他行為人之犯罪計畫，即可推論與其他行為人具犯意聯絡，成立共同正犯，經過種種寬鬆認定及共同正犯之要件省略，實際上已將共同正犯審酌要件操作改變，主要操作方式有三種：第一，具備「單獨正犯故意」+「行為分擔」即可成立共同正犯、第二，具備「自己犯罪意思」+「行為分擔」即可成立共同正犯、第三，寬鬆認定「默示、間接犯意聯絡」+「行為分擔」即可成立共同正犯，以下析述之。

第一款 具備「單獨正犯故意」+「行為分擔」即可成立共同正犯

此類判決混用單獨正犯主觀故意要件於共同正犯之主觀犯意聯絡要件中，認為具備單獨正犯故意即符合犯意聯絡之要件。此類判決審酌重點聚焦於「職業小客車司機主觀上是否具備犯罪之故意」，若職業小客車司機對於其他行為人之犯罪計畫有所知悉或可預見，具備犯罪之知與欲，判決即推論職業小客車司機與其他行為人具有犯意聯絡，成立共同正犯，且司機所具備之故意不限於直接故意，若僅具間接故意，亦可能被認定具有犯意聯絡，成立共同正犯⁹⁶。例如前述臺灣宜蘭地方法院 104 年度訴字第 321 號刑事判決，該判決先以職業小客車司機知悉其他行為人可能為盜伐林木行為，推論司機具有「共同犯罪之意思」，因此認為司機具有犯意聯絡，再以司機為賺取較高之車資利潤，推論其係「以自己犯罪之意思」，成立共同正犯。然而，「知悉」其他行為人為犯罪行為，是否就等於與其他行為人具有「共同犯罪意思」？當然不是，是否「知悉」犯罪為單獨正犯主觀要件故意之內涵，且必須在行為人認知所有客觀構成要件的情狀之下，實現構成要件犯罪事實之意欲⁹⁷。「共同犯罪意思」則為共同正犯主觀要件之內涵，必須與其他行為人具備共同

⁹⁶ 臺灣宜蘭地方法院 104 年度訴字第 321 號刑事判決、臺灣南投地方法院 107 年度訴字第 155 號刑事判決、臺灣臺中地方法院 107 年度訴字第 946 號刑事判決參照。

⁹⁷ 林鈺雄（2021），《刑法總則》，9 版，頁 187。臺北：元照。

的「知」與「欲」，亦即具備知且欲的相互作用⁹⁸，方屬有犯意聯絡，兩者並不相同。

第二款 具備「自己犯罪意思」+「行為分擔」即可成立共同正犯

此類判決表面上是以實務主流見解「主客觀擇一標準說」審酌共同正犯之成立要件，著重認定職業小客車司機是否具有「自己共同犯罪意思」，然卻直接省略「共同」之審酌，僅將重點置於是否有「自己犯罪意思」，忽略「共同犯罪意思」之要求，此類判決大多以職業小客車司機知悉犯罪計畫並收取報酬，再將其收取報酬之行為解讀為「為自己犯罪之意思」，加上職業小客車司機客觀上具行為分擔，符合共同正犯之客觀要件⁹⁹。此種認定之結果，將使職業小客車司機一旦涉入盜伐林木案件，大多會成立共同正犯，因職業小客車司機載運乘客必定會收取車資，而收取車資之行為將被認定為「為自己犯罪之意思」，而載運乘客也必定符合「客觀行為分擔」，因而認定成立共同正犯。

第三款 寬鬆認定「默示、間接犯意聯絡」+「行為分擔」即可成立共同正犯

此類判決雖非如上述第一類判決直接以是否具備單獨正犯之故意判定行為人是否具有主觀犯意聯絡，而是以寬鬆認定行為人具有「默示的犯意聯絡」或「間接的犯意聯絡」，進而成立共同正犯。其操作方式為若職業小客車司機「主觀上單向知悉犯罪計畫」，則因此認定司機與其他行為人具有「默示的犯意聯絡」或「間接的犯意聯絡」，如符合客觀上之行為分擔，則可成立共同正犯¹⁰⁰。

⁹⁸ 林鈺雄，前揭註 97，頁 447。

⁹⁹ 臺灣宜蘭地方法院 104 年度訴字第 321 號刑事判決、臺灣南投地方法院 108 年度訴字第 318 號刑事判決、臺灣高等法院 105 年度上訴字第 3148 號刑事判決、臺灣高等法院 109 年度上訴字第 4515 號刑事判決參照。

¹⁰⁰ 臺灣高等法院臺中分院 108 年度上訴字第 2486 號刑事判決。此外，臺灣南投地方法院 107 年度訴字第 155 號刑事判決及臺灣宜蘭地方法院 104 年度訴字第 321 號刑事判決不僅混用單獨正犯故意之概念，亦以寬鬆方式認定職業小客車司機與其他共犯具有間接之犯意聯絡，成立共同正犯。

相較於多數判決以寬鬆方式認定職業小客車司機之主觀犯意聯絡，認定職業小客車司機僅成立幫助犯之判決則較嚴謹，該類判決多著重檢視是否有積極證據證明職業小客車司機與其他行為人具有共同犯罪意思，認為縱使職業小客車司機單向知悉犯罪計畫不必定符合共同正犯之主觀犯意聯絡之要件，此類判決提到「職業小客車司機單純駕駛車輛之行為，並不等同於有共同竊取森林主副產物之犯行。¹⁰¹」可見此類判決並未以客觀上之行為分擔逕反推職業小客車司機與其他共犯具備犯意聯絡，值得肯認。

第二項 盜伐林木行為完成時點

因職業小客車司機之角色大多係於其他行為人砍伐林木後，載運人員及贓物下山，此種後續載運之行為是否可認定為相續共同正犯與盜伐林木行為完成時點有關，若認為盜伐林木之犯罪尚未完成，則職業小客車司機搬運贓物之行為仍可加入成為共同正犯¹⁰²，依本章歸納實務判決對於盜伐林木行為完成時點，盜伐林木完成時點之判定由嚴而寬分別為「砍伐倒地說」、「搬離森林說」及「竊盜計畫完成說」，對於盜伐林木行為完成時點之認定影響職業小客車司機載運贓物之行為應成立竊取森林主副產物之共同正犯或搬運森林主副產物罪之正犯。

若採最嚴格之「砍伐倒地說」則職業小客車司機於其他行為人砍伐完成後方才協助載運，已無法加入犯罪，不成立相續共同正犯，僅為事後幫助，不成立犯罪，對此，臺灣高等法院臺南分院刑事判決 106 年度上訴字第 1043 號刑事判決有詳細解說：「本案因公訴檢察官爭執被告所為之搬運行為均屬竊盜行為之一環，非搬運贓物行為，本院應予釐清如下：最高法院 49 年臺上字第 939 號判例見解則表示：『上訴人所竊之樹木，既經砍伐倒地，不得謂非已移入於自己實力支配之下，其竊盜行為即已完成，自難因其贓木尚未搬離現場，而謂為竊盜未遂。…森林法關於竊取森林主、副產物，及收受、搬運、寄藏、故買、媒介森林主、副產物之贓物者，明顯有別，且其竊盜與贓物之行為態樣與刑法規定無異，自應受實務慣行已久之竊

¹⁰¹ 嘉義地方法院 104 年度原訴字第 14 號刑事判決、臺灣高等法院臺中分院 108 年度上訴字第 966 號刑事判決參照。

¹⁰² 此爭點與詐欺集團車手究竟屬於刑法第 339 條之 4 第 2 款「三人以上共同犯之」的加重詐欺罪共同正犯、幫助犯或僅成立贓物罪之問題類似，相關討論可參陳子平（2019），《刑法各論》，4 版，頁 748。臺北：元照。

盜罪、贓物罪見解拘束。…再就共同正犯之見解而論，林○言、張○旭、白○昆在當天行為前已知外勞竊取檜木，但除非能證明林○言、張○旭、白○昆事前或事中與外勞及陳○榮謀議竊盜，且外勞之竊盜行為並未既遂完成，否則不應就陳○榮之連貫話語予以割裂判斷，置其聯繫載人、載貨之任務分配及報酬等重要事項於不顧，認林○言、張○旭、白○昆於 17 日知悉外勞竊取檜木，其後的行為都是基於竊盜犯意而為搬運之行為。」可知該判決對於森林法竊取森林主副產物之竊取行為既遂時點以「砍伐倒地」為準，認為職業小客車司機所為僅係後階段搬運贓木行為，與其他行為人之協議內容亦僅就後續搬運贓木之任務為角色之分配，故成立搬運森林主副產物罪之共同正犯而非竊取森林主副產物之共同正犯，該判決亦認職業小客車司機係「搬運」貴重木贓物，並非「竊取」貴重木之共同正犯，情節較輕，就量刑部分應依刑法第 57 條之規定予以減輕¹⁰³。

若採「搬離森林說」或「竊盜計畫完成說」，職業小客車司機於盜伐人員盜伐林木後載運贓木或人員，斯時盜伐行為尚未完成，司機仍可加入成立竊取森林主副產物之共同正犯。

若職業小客車司機成立竊取森林主副產物之共同正犯，後續搬運森林主副產物罪應如何認定？有見解認為，職業小客車司機於盜伐行為完成後，後續搬運森林主副產物為不罰後行為，不另論罪。例如臺灣高等法院 109 年度上訴字第 4515 號刑事判決：「起訴書雖認被告阮○城、阮○非、陳○勝、阮○心、黎○雄、癸○所為尚構成『搬運』主產物貴重木罪；然竊盜搬運贓物，為竊盜罪之當然結果，故竊取後之搬運行為屬不罰之後行為，自無另構成犯罪，況森林法第 52 條第 1 項第 6 款所稱『為搬運贓物，使用牲口、船舶、車輛，或有搬運造材之設備』係加重要件，在犯罪態樣為竊取森林主產物之場合，主要犯罪行為仍為竊取，縱使為搬運竊取之贓物而使用車輛，僅係對此種竊取行為加重處罰，非謂『搬運』本身為處罰之列，起訴書此部分記載容有誤會。」¹⁰⁴。

¹⁰³ 臺灣高等法院臺南分院 106 年度上訴字第 1043 號刑事判決原文：「又林○言、張○旭、白○昆均係搬運貴重木贓物，並非竊取貴重木之共同正犯，情節較輕，原審對其均量處較重之刑度，與刑法第 57 條規定之審酌事由自有不合，判斷被告之責任，容有錯誤。」

¹⁰⁴ 相同見解如臺灣高等法院 106 年度上訴字第 816 號刑事判決。

第三項 職業小客車司機與其他行為人犯意聯絡之範圍

職業小客車司機擔任運輸角色時，可將犯罪過程區分為前階段砍伐人員伐木行為及後階段職業小客車司機載運人員、贓木下山行為。若判決認為職業小客車司機與其他行為人之犯意聯絡範圍包含前階段之砍伐林木，則可成立竊取森林主副產物之共同正犯，若判決認為職業小客車司機與其他行為人之犯意聯絡範圍僅及於後階段之搬運贓木，則僅成立搬運森林主副產物罪之正犯或共同正犯。觀察實務判決，若職業小客車司機到達載運現場後方才知悉載運乘客前階段為盜伐林木行為，有判決認司機仍得成立竊取森林主副產物罪之相續共同正犯¹⁰⁵，另有判決則認僅就後階段之搬運森林主副產物罪成立共同正犯¹⁰⁶。

此外，另有實務見解認為，搬運森林主副產物罪之惡性較竊取森林主副產物罪低，量刑部分應依刑法第 57 條之規定予以減輕¹⁰⁷。又須注意的是，若職業小客車司機與其他行為人就前階段之盜伐林木行為並無犯意聯絡，且於後階段僅有載運盜伐人員下山而未載運贓木，自不符合搬運森林主副產物罪之要件，其載運盜伐人員下山之行為，僅為事後幫助，無罪。

第五節 實務判決針對犯意聯絡之審酌要素

承續上節之討論，職業小客車司機擔任載運人員或贓物下山之角色，客觀上既可符合共同正犯「行為分擔」或幫助犯之「提供幫助行為」，但究竟評價為共同正犯或幫助犯，須探討其主觀上之犯意為何，然行為人主觀內心狀態較為隱蔽，難以透過直接證據證明行為人主觀上是否與其他行為人具有犯意聯絡，往往須綜合其他間接證據、情況推論觀察，本節試圖歸納實務判決之趨勢，將實務判決認定主觀犯意時審酌之事實要素整理如下。

¹⁰⁵ 臺灣高等法院臺中分院 110 年度上訴字第 288 號刑事判決參照。

¹⁰⁶ 臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 997 號刑事判決參照。

¹⁰⁷ 臺灣高等法院臺南分院刑事判決 106 年度上訴字第 1043 號刑事判決參照。

第一項 司機知悉其他行為人為盜伐林木行為

職業小客車司機是否知悉其他行為人為盜伐林木行為是實務判決判定其主觀犯意之重要考量，幾乎所有判決皆會審酌此要素。



若職業小客車司機單向知悉其他行為人為盜伐林木行為仍答應載運，多數判決會認定職業小客車司機具有犯意聯絡，成立共同正犯。例如臺灣宜蘭地方法院 104 年度訴字第 321 號刑事判決：「惟被告闕 o 瞭於偵查中證稱：其與江 o 和認識 20 餘年，他是開計程車。104 年 5 月 2 日其有聯絡江 o 和載 5 名外勞下山，足見被告江 o 和知悉闕 o 瞭打電話給其，目的是要載送盜伐林木之外勞下山之事實。」又例如臺灣南投地方法院 107 年度訴字第 155 號判決：「被告於 107 年 1 月 25 日 19 時 30 分許進入園區後，既已知悉『弟弟』等 3 人係共同竊取上開國有林地內珍貴森林主產物等情，仍同意載運『弟弟』等 3 人…」；臺灣高等法院 109 年度上訴字第 4515 號刑事判決：「被告癸 oo 主觀上知悉被告阮 o 城等 5 人竊取森林主產物欲搬運下山至特定地點，…仍需待被告癸 oo 配合駕車載運始能完成，被告癸 oo 於竊取臺灣扁柏之犯罪計畫進行中，基於共同犯罪之意思參與其事，核屬相續之共同正犯。」；臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 1114 號刑事判決：「被告魏 o 利先前已多次參與由阮 o 明所謀議之竊取搬運森林主產物（貴重木）臺灣扁柏犯行之經驗，其主觀上就阮 o 明租借車輛後拆卸車輛座椅目的，係因需要充足車輛載貨空間以放置載運遭竊盜之臺灣扁柏，即難推諉不知。」；臺灣南投地方法院 107 年度訴字第 267 號判決：「況且當時被告車上之外籍勞工於石股盤大橋另一側見有警攔查，隨即下車逃逸，僅被告駕駛甲車過橋經員警攔檢、盤查，是被告於斯時起自應有所知悉，其所載運之越南籍勞工顯涉違法情事。準此，被告林 o 賢於 105 年 11 月 16 日該次載運外籍勞工而遭警方臨檢盤查後，已有知悉越南籍外勞經常出沒於山區從事不法，然仍於本案案發之日夜間上山，並載送數名越南籍外勞下山，且山上尚有其餘越南籍人，顯有可疑。」此類判決皆是以職業小客車知悉乘客為盜伐林木仍為載運，進而認定司機成立共同正犯。

同樣將職業小客車是否知悉乘客為盜伐林木犯罪作為審酌要素之判決，有部分判決則採較為嚴格之認定，認為職業小客車司機若僅為單向知悉其他行為人為盜伐行為，不必然具有犯意聯絡，亦可能僅具幫助犯意，成立幫助犯。例如臺灣嘉

義地方法院 104 年度原訴字第 14 號刑事判決中，雖然職業小客車司機載運前即知悉載運之外勞係要上山盜伐扁柏，該判決仍僅將其行為評價為盜伐林木之幫助犯，其理由為：「被告鄭 o 玉並交代被告吳 o 仁要告知車上人員要過十字派出所時要準備逃等情相符，顯見被告吳 o 仁確實知悉所搭載之人為盜伐扁柏之外勞。…而被告吳 o 仁雖知悉所載運之外勞係要盜伐扁柏，然被告吳 o 仁本就以開計程車為業，且本次收取報酬僅為車資，況依目前卷附證據，並無其他證據足以證明被告吳 o 仁有就竊取森林主產物犯行，有為構成要件行為或分得額外之金錢，是尚難認此部分有與被告鄭 o 玉等人有犯意之聯絡或行為之分擔。」該判決雖有將職業小客車司機是否知悉乘客為盜伐林木犯罪作為審酌因素之一，但認為職業小客車司機雖知悉乘客為盜伐林木犯罪，然其收取之報酬僅為一般行情車資，應僅具有幫助犯意，成立幫助犯。

少數判決則認為縱使職業小客車司機知悉其他行為人為盜伐林木行為，但於盜伐行為完成後方才載運盜伐人員下山，僅為事後幫助，無罪。例如臺灣宜蘭地方法院 104 年度訴字第 320 號判決：「同案被告謝 o 丞於檢察官偵訊時證稱；第 2 次有叫洪 o 堅（職業司機）開計程車載外勞，洪 o 堅負責載外勞下山而已，這是葉 o 賢叫來的等…洪 o 堅應該不算是盜伐集團的人，他只是我們叫開計程車的人等語…被告洪 o 堅這 2 次載運外勞之行為，均是森林法第 52 條竊取森林主（副）產物罪構成要件以外之行為，自難認與同案被告葉 o 賢等人有成立共同正犯之餘地，且上開行為亦為被告葉 o 賢等人盜伐森林主產物犯行既遂後之事後幫助行為，而所謂幫助行為，既係以對正犯之犯罪行為提供助力，則幫助犯之幫助行為應以事前幫助及事中幫助為限，對於犯罪行為完成後給予助力之事後幫助行為，除法律別有規定外，不成立幫助犯。是被告洪 o 堅駕駛計程車載運外勞之行為，並不成立森林法第 52 條第 1 項第 4 款、第 6 款之竊取森林主產物罪，亦不成立該罪之幫助犯。公訴人認被告洪 o 堅與同案被告葉 o 賢等人共同成立前揭犯行，容有違誤。」於該判決中其他行為人稱職業小客車司機雖知悉其他人為盜伐林木行為，但並無參與計畫，僅是協助載運移工下山及返回住宿點，故判決認定司機僅為「事後幫助」，此亦可見雖然判決會將職業小客車司機是否知悉其他行為人為盜伐行為作為主觀犯意之審酌要素，但同案被告之自白對於法院判定職業小客車司機主觀犯意亦有極大之影響。

由上開判決歸納可知，職業小客車是否知悉其他行為人為盜伐林木犯罪雖是實務認定職業小客車司機主觀犯意之重要考量，但並非一旦職業小客車司機知悉乘客為盜伐林木犯罪，即可直接認定司機與乘客具有盜伐林木之犯意聯絡，仍應審酌其主觀犯意之內容，認定究為共同正犯、幫助犯或事後幫助。



第二項 車資

在職業小客車司機參與盜伐林木犯罪案件中，職業小客車司機多以「其僅為一般職業司機，因乘客叫車前往載運，不知乘客為盜伐林木犯罪」為抗辯，對於此抗辯，實務則常以職業小客車司機載運乘客所收取之車資是否符合一般行情作為是否與其他行為人具有犯意聯絡之重要參考，若收取之車資相當於一般行情，實務判決可能認定司機僅是基於幫助犯意為幫助行為，成立盜伐林木罪之幫助犯，而非共同正犯，甚至有判決將車資要素視為即其重要，審酌司機收取僅為一般行情之車資，因而認定無罪。相對的，收取高於一般行情車資，常為判決認定司機與其他行為人具有犯意聯絡理由之一，進而認定司機成立共同正犯。

例如臺灣高等法院 106 年度上訴字第 816 號判決中，其他行為人供稱職業小客車司機所得車資與一般計程車無異，判決因此認定職業司機並無共同犯罪之意思，與其他行為人無犯意聯絡，進而認定其無罪，判決引用之筆錄稱：「(問：你事先有無跟被告洪 o 堅說他載的外勞是要上山砍木頭？) 沒有，我是說他們要上山工作，山上有採梨子或種菜。(問：…你在 104 年 6 月 12 日訊問時所言『我只有告訴他說這些都是逃逸的外勞，這些外勞都是上山去盜伐林木，103 年 12 月我們在聊天時有告訴他我有參與盜伐林木的事情』。對你之前所言，有何意見？) …我是有跟被告洪 o 堅聊過這些事情，但是請被告洪 o 堅載的這幾次，當下我沒有跟他講。我認為被告洪 o 堅不知道，他若知道應該不會幫忙，因為他跟我拿的車資就是一般的車資，若他知道我犯罪的話，應該會多要一點錢。…(問：你請被告洪 o 堅是把他當一般的計程車司機使用？) 對」等語。」此外，該判決對於審酌職業小客車司機是否成立共同正犯有較嚴謹之論述：「又檢察官上訴指稱證人即同案被告葉 o 賢於原審羈押訊問時證稱伊有告訴被告洪 o 堅這些外勞都是上山去盜伐木材的逃逸外勞，足認被告洪 o 堅係以參與盜伐林木之意思而參與犯罪，縱被告洪 o 堅所參與為犯罪構成要件以外之載外勞運行為，仍屬竊取森林主產物之共同正犯等

語，無視證人即同案被告葉○賢於原審審理時業說明其係先前於 103 年 12 月間向被告洪○堅談及參與盜伐林木之事，但本件上開時間僱請被告洪○堅載送外勞時，並未告知上情，僅摘取不利被告洪○堅之片面供述而為評價，證據取捨難認允當。」該判決中，縱使職業小客車司機知悉其他行為人有為盜伐林木行為，但於載運「當次」其他行為人並未告知當次有從事盜伐林木行為，再加上職業小客車司機收取之車資僅為一般計程車行情車資，故不認司機與其他行為人具有犯意聯絡，亦不認為職業小客車司機有幫助犯意，最終認定其無罪。

相似見解又如臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 792 號刑事判決，考量職業小客車司機收取與一般行情相同車資，認定司機無罪，判決內容指出：「被告范○煌前往多處接人，行車距離遠多於 70 餘公里，則以臺北市或新北市各行政區前往桃園國際機場之計程車單趟距離約 30 至 40 餘公里，車資即約 1,000 餘元為評估標準，被告范○煌駕車距離超過 70 餘公里，可獲取單趟 3,000 元車資並未悖於合理行情，則其不致懷疑此次載送恐涉及不法亦屬合理。」該判決認為職業小客車司機收取之車資合於行情，司機不致懷疑此趟運送為不法，進而認定司機應無犯罪故意，且該判決對於司機是否具備盜伐林木犯罪主觀犯意審酌有詳細論述：「再者，縱使阮○非、阮○心、陳○勝、黎○雄等人為逃逸外勞，一般人難以相信渠等上山目的在從事合法聘僱之勞務，惟逃逸外勞亦有可能從事所謂『打黑工』之舉，類似早期無居留權限之中國人為取得居留權而在美國從事非法聘僱勞務，然『打黑工』僅係無法經雇主合法聘僱，且無法享有加入勞保、休假年資等權利，或受最低薪資等保障，不當然等同從事犯法行為，則被告范○煌縱使知悉載運之人多數為逃逸外勞，其亦有可能認為阮○城等人僅前往山區「打黑工」，豈有僅認為渠等目的在竊取森林主產物一途爾。」該判決注意到職業小客車司機涉及盜伐林木犯罪之特殊樣態，因現今盜伐林木之砍伐人員多為逃逸移工，有躲避警方查緝之必要，故載運之司機如得知乘客為逃逸移工，可能僅認知其上山從事「打黑工」情事，有躲避警方之需求，故會協助藏匿、繞路，惟不必然認知乘客上山係從事盜伐林木，有別於其他判決常以司機躲避警方查緝作為其知悉乘客為盜伐林木行為之依據，值得肯認。

但職業小客車司機若收取一般行情之車資，判決不必然認定無罪，例如臺灣嘉義地方法院 104 年度原訴字第 14 號刑事判決，則認定職業司機成立幫助犯，其理由為：「被告吳○仁確有於本次犯行中負責載運盜伐扁柏之外勞上下山，且於載運前即知悉載運之外勞係要上山盜伐扁柏，另係被告鄭○玉聯絡其載運等情…然被告吳○仁本就以開計程車為業，且本次收取報酬僅為車資，況依目前卷附證據，並無其他證據足以證明被告吳○仁有就竊取森林主產物犯行，有為構成要件行為或分得額外之金錢，是尚難認此部分有與被告鄭○玉等人有犯意之聯絡或行為之分擔。」細究該判決可發現雖然收取一般行情車資不一定表示司機對於犯罪計畫毫不知情，仍應視其他要素判定司機之主觀犯意，但於該案中，亦可發現車資是判斷司機是否具有共同正犯之犯意聯絡極大要素，該案之職業小客車司機經由其他行為人調度載運盜伐人員上山及下山，且於載運前即知悉乘客係上山從事盜伐林木犯罪，但判決認其收取車資僅為一般行情，因而認定職業小客車司機與其他行為人無犯意聯絡，僅具有幫助意思，成立幫助犯。

相反的，若職業小客車司機收取高於一般行情之車資，判決則易認定司機與其他行為人具有犯意聯絡，成立共同正犯，例如臺灣南投地方法院 107 年度訴字第 155 號判決中，：「而經本院以網路查詢估算車資結果，從杉林溪至臺中市約 82.7 公里，夜間車資約 2,115 元至 2,750 元，有車資估算網路列印資在卷可憑，又或許程車業者就車資計算略有不同，但較之被告此趟可得 8,000 元之代價，與一般行情顯不相當，由此益徵被告雖知悉其所載運之物品為『弟弟』等 3 人在上開國有林地竊取之貴重森林主產物，然其為賺取高額車資，甘冒風險而為前述載運行為，從而，被告辯稱不知悉其載運係何物，又或可能是載運之物為『石頭』云云，均難採信。」該判決詳細計算職業小客車司機收取之車資是否高於一般行情車資，認為職業小客車司機收取之車資與一般行情顯不相當，用以佐證司機知悉乘客為盜伐林木犯罪，為賺取高額車資，方才甘冒風險而為載運行為。

然而應注意的是，車資要素於大部分判決中通常僅作為輔助判定職業小客車司機主觀犯意之要素，多數判決仍有以各情況為綜合評估，而非僅以車資作為唯一判定。



第三項 多次載運

職業小客車司機是否多次載運相同乘客、多次載送乘客至相同地點或是與叫車者熟識，常為實務判決認定職業小客車司機是否知悉其他行為人為盜伐林木犯罪之重要參考要素，若是職業小客車司機非偶然接到叫車電話前往載運，而是與叫車者熟識，叫車者無明確告知載運之地點，職業小客車司機即知悉地點而前往載運，實務常以此叫車方式與常情不符，藉此推論司機必定與其他行為人具有犯意聯絡。

例如臺灣高等法院 105 年度上訴字第 1347 號刑事判決中，認為職業小客車司機與叫車之人認識 20 餘年，叫車之人之前亦曾有聯絡該司機載運移工下山，且於該案中，叫車之人並無明確指出地點，職業小客車司機即可知悉前往何處載運，便可推定職業小客車司機與其他行為人具有犯意聯絡，該判決稱：「而被告江 o 和參與犯行乙節，被告闕 o 瞻於偵查中證稱：其與江 o 和認識 20 餘年，他是開計程車，104 年 5 月 2 日其有聯絡江 o 和載 5 名外勞下山等語，足見被告江 o 和知悉闕 o 瞻打電話給其之目的是要載送盜伐林木之外勞下山之事實。於被告闕 o 瞻說：『晚上再拜託，1 點』時，被告江 o 和即詢問地點，且於闕 o 瞻僅講出『橋那裡、加油站那裡』時，被告江 o 和即能知悉闕 o 瞻所述地點，並為答應，足見被告江 o 和與闕 o 瞻間已有默契，而非首次與闕 o 瞻合作載運。且被告江 o 和於警訊時稱：該通電話是闕 o 瞻撥打其電話，要其於 5 月 2 日 1 時開車前往大同鄉泰雅大橋中油大同加油站找他，雖然闕 o 瞻並未表示他們要去幹什麼事，但隱約知道他們是要去山上盜伐竊取林木，因為其曾在載過的外勞時，車上會聞到檜木的香味等語…被告江 o 和並非偶然接到電話即不知情地前往載運外勞，而係事前已與被告闕 o 瞻對於載運盜伐林木之外勞乙事，係有計劃之犯罪分工之說明，足見被告江 o 和確知所載運者為盜伐林木之外勞，是其上開所辯不足採憑。」該判決以「職業小客車司機並非偶然接到電話即不知情地前往載運外勞」，且以前曾於載運外勞時，在車上聞到檜木香味等，認定職業小客車司機該次載運與其他共犯具有盜伐林木之犯意聯絡¹⁰⁸。

¹⁰⁸ 相似認定可參臺灣高等法院臺中分院 108 年度上訴字第 530 號刑事判決，因職業小客車司機多次載運盜伐林木之移工，判決認定其與其他共犯具有犯意聯絡，成立共同正犯而非幫助犯。

同樣以職業小客車司機與乘客熟識而認定其知悉乘客為盜伐行為之判決如臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 997 號刑事判決：「再就阮○映與黃○林上開通訊軟體對話內容所顯示，黃○林所為之對話足以顯示彼等之關係並不陌生，也不是純粹僱用、受僱者之間的勞務指示狀況，亦非只是一般『叫白牌計程車』的乘客司機關係。」將職業小客車司機與乘客熟識作為認定職業小客車司機與其他行為人具有犯意聯絡理由之一。

較特別的是，雖然職業小客車司機是否有多次載運之情況常為判決審酌要素，但同樣有多次載運之情形，仍有判決認定職業小客車無罪，例如臺灣高等法院 106 年度上訴字第 816 號判決中職業小客車司機洪○堅與其他行為人配合多次，但判決理由認為其他行為人並未告知當次為行盜伐林木犯罪行為，即未認定職業小客車司機與其他行為人具有犯意聯絡。

第四項 有聞到木頭香

實務判決常以職業小客車司機載運乘客途中是否有聞到乘客身上或所攜帶之行李具有木頭香，藉以認定其主觀是否知悉乘客為盜伐林木行為，亦有判決將此要素作為是否具森林法第 52 條第 3 項加重要件之主觀認知，作為是否「能預見其所載運之木頭為高經濟價值之貴重木」之判定。

例如臺灣嘉義地方法院 108 年度訴字第 331 號刑事判決：「在此車內之密閉空間當會瀰漫木頭香，被告 2 人已可知悉其所載送之物可能為貴重木塊，且來源不明，應屬違法贓物，其 2 人仍均未對陳○等人加以詢問，猶依陳○之指示欲將之連同該 4 名外籍移工載往陳○提供之南投處所，足認被告 2 人此行上山主觀上確實具有容任縱係搬運贓物也無所謂之不確定故意無訛。」該判決認為，職業小客車司機聞到乘客攜帶之物瀰漫木頭香卻未加以詢問，因而認定司機知悉乘客為搬運贓物行為，以此認定司機具有搬運贓物之不確定故意。

再參臺灣南投地方法院 108 年度訴字第 318 號刑事判決，該判決內容極簡，僅條列出所有引用之證據資料，雖較無法院判斷之論理過程，然細觀該判決所採之起訴書，其中記載職業小客車司機張○傑自白「伊載阮○勤、黃○全及梅○黃去

杉林溪工作，伊不知道是什麼工作，開車時有聞到木頭芬多精的味道云云。」可知該判決以職業小客車司機於載運乘客時聞到木頭味道，藉以推論司機與其他行為人具有犯意聯絡。又如臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 997 號刑事判決：「該等木頭既然重量、體積不小，其搬運入車、移動置放車內之過程，既僅有一般黑色塑膠袋裝套，客觀上仍可溢出特殊氣味…故作為司機之被告黃 o 林、武 o 戰，對其車內載運木頭並『無』毫不知情之理。是被告黃 o 林、武 o 戰 2 人辯詞，均難採信。」該判決對於木頭香味之判斷有非常詳細之敘述，判決中說明該案所盜伐之扁柏為新切之木頭，香味濃郁，且因該案所鋸木頭重量極重，一般人以自身體力搬運之可能方式、限度必會沾染氣味，以此佐證職業小客車司機具有對竊取森林主副產物罪之主觀認知。

然而，縱使職業小客車司機有聞到木頭香，仍有判決仍認定無罪，例如臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 792 號判決中提到：「范 o 煌走到後車廂旁邊看我們拿後車廂的背架。3 月 27 日上車前，才在藏木頭的地方套塑膠袋、搬上車，後來搭車下山時，車上都是木頭的味道。我不知道阮 o 城或阿明有沒有跟范 o 煌說上山背木頭的事等語。」於該案中，司機載運乘客時車上都是木頭的味道，然而判決則認：「證人陳 o 勝、阮 o 心、黎 o 雄雖提及被告范 o 煌曾幫忙開啟後車廂，親見置於後車廂內之背架，然背架能裝載任何大小合適之物品，用途絕非僅止於裝載木頭，縱算被告范 o 煌獲悉阮 o 城等人攜帶背架上山，僅就阮 o 城等人於清晨時分攜帶背架及食物前往山區乙節觀之，亦難認被告范 o 煌可憑此聯想到阮 o 城等人攜帶背架係為搬運所竊取之森林主產物。…證人陳 o 勝提及 109 年 3 月 27 日將扁柏藏於被告辛 oo 駕駛之租賃自小客車後，其等背工身上沾有木頭香氣，導致車內均有木頭味，然斯時阮 o 城、阮 o 非、阮 o 心、陳 o 勝、黎 o 雄之竊取行為早已完成，縱使被告范 o 煌於 109 年 3 月 27 日上午搭載渠下山時，已從身上散發之木香懷疑渠等上山原在竊取木材，其駕車搭載之舉亦無法便利竊盜犯行之實施，充其量屬事後幫助，非法律所處罰之行為。」認定其他行為人並未告知司機關於盜伐事宜，司機實難自乘客攜帶背架上山因此聯想乘客從事盜伐林木犯罪，況且，縱使乘客身上有木頭香，判決認盜伐林木之舉已完成，司機充其量僅為事後幫助。

實務除將職業小客車司機是否於載運乘客時聞到木頭香作為審酌司機主觀犯意判定要素外，亦有將此要素作為森林法第 52 條第 3 項加重要件主觀認知之判定，例如臺灣高等法院 109 年度上訴字第 4515 號判決則是將是否聞到木頭香作為是否「能預見其所載運之木頭為高經濟價值之貴重木」，判決稱：「共犯阮 o 明雖證稱伊找被告癸 oo 載運木頭時，並未告知所載運之木頭種類等；惟證人即林務局承辦人王 oo 於偵查中證稱：汽車空間屬密閉環境，扁柏木頭香氣是比較嗆鼻的檸檬香味，我們查獲到的國有林地剛盜伐的扁柏，切口都是新鮮的，香氣特別濃郁，就算以黑色大塑膠袋包裹，香氣也會由縫隙透出，白車照片裡面係將木頭放在後座，前座味道一定超濃，司機一定聞得到等語；而依據警方查獲時所拍攝之照片，扣案之木頭雖以黑色塑膠袋包裹，但塑膠袋已有多處破損，破損處清楚可見裸露之木頭，難認被告癸 oo 對其所載運之木頭為高經濟價值之貴重木乙節，毫無所悉；且被告癸 oo 於警詢、偵訊、羈押訊問時均一致供承：我因為生活困難，就答應載木頭，事成之後阮 o 明答應給我 2 至 3 萬元；今日上拉拉山載運的木頭很香，我在市場有聞過這個味道，我知道載運的是有價值的木頭，我知道一趟給我 2 至 3 萬元報酬，可能是珍貴的木頭，但我不知道事情會這麼嚴重等語，顯然其對所載運之木頭為貴重木已有所預見及認識。」。

第五項 載運時點

實務判決常以載運時點是否符合常情，作為認定職業小客車司機主觀犯意之判定，若司機載運乘客時間點為深夜或凌晨，實務往往以該載運情形與常情不符，因此推論職業小客車司機與其他行為人具有犯意聯絡，例如臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 997 號判決詳細說明載運時點：「查獲之地點前後路況為山路、查獲時間為凌晨 4 時 40 分、50 分許，而當時天氣為陰天、查獲後有飄雨、天色昏暗、並無路燈…被告黃 o 林、武 o 戰既為越南籍移工，運駛上開相當重量之人、物於本案山區路線之上，顯然非比空車於一般市區或鄉野道路之安全、平穩或順暢。且被告黃 o 林、武 o 戰還遠自雲林、彰化前往本案山區，除必須先前往接運贓木之外，尚且必須再於凌晨時分自接運贓木處至攔檢地點載運扣案木頭或工具。則依照本案載運的時間、地點、氣候等外部環境，或載運之路線、照明設備，抑或重量之載運狀況來看，都相當地異常；被告黃 o 林、武 o 戰如何能對該等特殊情狀絲毫無

感、進而一概不知其所載運之物件情狀，甚而誤認為被告阮○映、梅○勇係上山採茶，顯然難以採信。」該判決認定職業小客車司機載運時間、地點、氣候等皆相當異常，認為職業小客車司機不可能不知其所載之物為贓木，藉以推論職業小客車司機知悉其他行為人為盜伐林木犯罪。



又如臺灣臺中地方法院 107 年度訴字第 946 號判決，該判決將載運乘客時點視為極重要考量因素，縱使其他共犯證稱職業小客車司機並未參與盜伐林木犯罪，該判決仍認為司機成立共同正犯，該判決內容為：「衡情夜間長途行駛山路相當危險，一般人均會避免夜間行駛山路以免發生不測，則被告賴○諭、黃○傑自當會先向被告周○呈確認其等夜間急需上山之原因及目的，豈有可能不明究理即應被告周○呈之請求駕車上山；…又被告賴○諭、黃○傑與賴○強隨後將 E 車停在德基派出所附近之停車場長達 1 小時之久，衡情倘被告賴○諭、黃○傑事先並不知悉上山之目的，豈有可能未生懷疑而完全配合被告賴○強指示之理，益徵被告賴○諭、黃○傑駕車上山之前，即已知悉係為載運贓木甚明。」該判決中，職業小客車司機於羈押訊問時自承與其他行為人通話內容為協助把風等事，而共同被告之一具結證稱職業小客車司機並無參與盜伐林木犯罪，另一共同被告亦稱與職業小客車司機為第一次見面，然此判決對於其他共犯證稱職業小客車司機並未參與犯罪之言詞並未採信，反而將職業小客車司機載運時點作為判斷是否與其他行為人具有犯意聯絡之重要因素，認為職業小客車司機夜半上山載客未詢問乘客原因，並與乘客於停車場等候一小時，再接受乘客指示下山等情形與常情不符，認為職業小客車司機知悉其他行為人為盜伐行為，為共同正犯。

就地點的部分，若載運地點地屬偏僻，或為盜伐林木熱門接送地點，實務判決便可能以此認定職業小客車司機與其他行為人具有犯意聯絡，例如臺灣南投地方法院 109 年度訴字第 23 號判決即以巡山員之證詞，認定職業小客車司機知悉其他行為人為盜伐林木行為，並擔任把風之工作，該判決內容引述證人之證詞稱：「『證人戊○○（巡山員）於審理中證稱略以，案發時伊就看到甲、乙 2 車停在土地公廟斜對面空曠的地方，停好後就約有 4、5 人出現在路旁，把木頭、背包及背架放上黑車後車廂，然後人就上去白車，黑車（即乙車）是載貨，白車（即甲車）是載人，…伊僅記得白車駕駛有下車，且有看往乙車的方向，因為一般遊客是不會進到案發地

點的，且案發時已經夜間、有下雨且路面泥濘，白車駕駛可以看見有人搬貨上黑車的過程，所以依照伊的經驗判斷，伊會認為白車駕駛在把風等語。』…被告駕車於雨夜深入山區，該地非遊客前往之處所，且依其所辯，其事前就前往載客之時間、搭載何人、搭載幾人、車資若干、搭載前往何處均無所悉，顯與一般載客賺取車資之司機迥異。」該判決以職業小客車司機載運人員之時間、地點不符常情，佐以巡山員依其經驗，認為司機係在把風等理由，認定職業小客車司機與其他行為人具有共同犯罪之意，成立共同正犯。

由上述判決可知載運時點為判決認定職業小客車司機是否知悉犯罪計畫之重要審酌因素，然須注意的是，載運時點通常僅為補充判定之標準，縱使載運之時點、方式與常情有異，亦有判決認為職業小客車司機與其他行為人不具犯意聯絡，例如臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 792 號刑事判決中，職業小客車司機於 109 年 3 月 19 日晚間 11 時 36 分至同年 3 月 20 日凌晨 2 時 17 分期間，分別在桃園市大園區、桃園市蘆竹區、桃園市龜山區、新北市泰山區、新北市新莊區、新北市土城區、新北市鶯歌區、桃園市大溪區、桃園市復興區等處接送其他共犯至接贓點，職業小客車司機於凌晨於多點接送載運多位共犯，判決結果仍認司機無罪。

第六項 職業小客車司機自白或其他共犯指證

實務判決極為偏重職業小客車司機或其他共同被告之自白，不論職業小客車司機是於審理時方才自白或是偵查階段即自白，只要職業小客車司機或其他共犯自白，判決常常因此認為事實明確，未有詳細針對行為人客觀事實上何以具有犯意聯絡之論理，即將職業小客車司機判定為共同正犯¹⁰⁹，例如臺灣桃園地方法院 107 年度原訴字第 27 號判決中，職業小客車司機於偵查中即自白，判決及全數引用起訴書內容，判決理由也極簡單。

共同被告之供述在實務判定職業小客車司機之主觀犯意佔有非常大之影響，若共同被告皆稱職業小客車司機並不知悉盜伐林木計畫，縱有其他不利因素，判決仍有可能認定職業小客車司機無主觀故意，例如臺灣桃園地方法院 109 年度訴字

¹⁰⁹ 臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 889 號刑事判決、臺灣南投地方法院 109 年度訴字第 194 號刑事判決、臺灣南投地方法院 106 年度訴字第 119 號刑事判決參照。

第 792 號判決：「依照證人阮○城、阮○非所述，渠等或阮○心、陳○勝、黎○雄在車內未提及上山之目的，面對被告范○煌詢問亦三緘其口，審酌阮○城等人意在從事竊取木材之不法舉措，被告范○煌又非渠等所招募之司機，渠等對於阮○明有無將實情告知被告范○煌一無所知，故渠等與被告范○煌顯不具備信賴關係，則阮○城等人未將上山目的、細節透露予被告范○煌知悉亦無違常理，是證人阮○城、阮○非上開證述應屬可信。」該判決中，共同被告證稱不確定載運人員下山之職業小客車司機是否知悉其他行為人為盜伐行為，且共同被告於車內未向司機提及上山目的，該判決因此認定司機與其他行為人並無犯意聯絡，特別的是，該判決符合多項實務認定司機與其他行為人具有犯意聯絡之審酌要素，例如該案發生時間為凌晨，司機至人煙稀少之接駁點載運盜伐人員、司機遭查獲時車內有背架、車內瀰漫木頭香以及司機遇警查緝時，似有欲逃離之情狀等等不利因素，判決仍認司機與其他行為人不具備犯意聯絡。

另一例臺灣高等法院 106 年度上訴字第 816 號判決中，縱使職業小客車司機知悉載運之人員為盜伐林木行為，其他共犯供述該次載運司機為不知情，該判決亦認定無罪，此參該判決中，共犯於羈押訊問時供述：「（問：洪○堅於盜伐森林主產物是參與哪個部分？）洪○堅是開計程車為業，…104 年 5 月初那次，洪○堅是從 8 號王國民宿載外勞回臺中，第 2 次是 104 年 5 月 8、9 日，洪○堅將外勞從宜蘭縣○○鄉○○○區○○○○○○○號王國民宿。（問：有無告知洪○堅盜伐森林主產物的事情？）沒有，我只有告訴他說這些都是逃逸的外勞，這些外勞都是上山去盜伐木材。103 年 12 月我們在聊天時有告訴他我有參與盜伐林木的事情」等語」然又於審理時供述：「…我是有跟被告洪○堅聊過這些事情，但是請被告洪○堅載的這幾次，當下我沒有跟他講。我認為被告洪○堅不知道，他若知道應該不會幫忙，因為他跟我拿的車資就是一般的車資，若他知道我犯罪的話，應該會多要一點錢。…（問：你請被告洪○堅是把他當一般的計程車司機使用？）對。」該判決則認「即同案被告葉○賢於原審審理時業說明其係先前於 103 年 12 月間向被告洪○堅談及參與盜伐林木之事，但本件上開時間僅請被告洪○堅載送外勞時，並未告知上情。」該判決認為，其他行為人證稱當次載運只是把職業小客車司機當作一般計程車司機，並未告知其乘客為盜伐林木犯罪，認定司機與其他行為人無犯意聯絡。

相反的，若其他共犯自白職業小客車司機有知悉犯罪計畫，判決即逕為認定職業小客車司機與其他行為人具有犯意聯絡，成立共同正犯，例如臺灣南投地方法院 108 年度訴字第 318 號刑事判決，共同被告於起訴時稱職業小客車司機張○傑對渠等竊取木頭知情之事實，判決採用該案起訴書之事實，認定職業小客車司機與其他行為人具有犯意聯絡成立共同正犯，然細觀該案歷程，可發現職業小客車司機並非一開始即自白，而係於審理中方才自白，且司機與其他擔任砍伐工作之被告係以 LINE 通訊軟體叫車聯繫，與盜伐集團常見以無線電聯繫，作為前導車、把風或是方便載運人員下山遇警查緝時可機動反應之情形有所不同，且該案中，職業小客車司機使用其賴以維生的生財工具車輛作為載運工具，司機需承擔遭查獲判刑後車輛沒收的風險，此風險顯與司機所賺取車資利益不相當，很難想像司機若為盜伐集團的一員，會甘心以自有營業車輛作為犯罪工具，然該判決因職業小客車司機已自白，判決理由極為簡略，未對上開疑點著墨，本文無法得知。

第七項 是否使用自己所有車輛運送

一般常情認為若參與犯罪，因擔心車輛遭沒收，應不會使用自身車輛作為犯罪工具，惟自實務判決觀之，使用自有車輛並非構成有無犯罪故意之判定標準，如臺灣南投地方法院 108 年度訴字第 318 號刑事判決、臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 997 號刑事判決職業小客車司機皆使用自己所有之生財工具作為運送之車輛，而臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 997 號刑事判決則認：「武○戰既屬合法來台工作、居留，並自陳才剛買 BES-8386 號車 1 個月、想兼差白牌車等，那麼武○戰應該會愛惜自己新買的生財工具，不至於無端涉及不法。然而，暫且不論武○戰從彰化長途跋涉到桃園市復興區後，於夜深、凌晨之森林山區，聲稱對其載送之物件完全不聞不問，已經相當不尋常；武○戰卻更於自稱並無不法的駕駛車輛載運過程中，於警方在前開臺七線 26.2 公里處對其攔檢時，不惜衝撞『警車』、並一度棄愛車於不顧而向外逃跑，還導致自己剛買的車輛爆胎毀損。則綜合上情，除得以積極證實被告武○戰已認知自己從事不法行為外，亦足證其所辯不清楚載運何物之辯詞，要難採信。」可見實務判決似認為縱使職業小客車司機使用自己所有之車輛為犯罪工具，仍不足以認定其無犯罪之故意。

第八項 行車紀錄器畫面



前述審酌要素皆為實務判斷職業小客車司機是否與其他行為人具有犯意聯絡之理由，而本項所稱行車紀錄器畫面，為職業小客車司機載運贓木或人員之車輛，於犯案時之行車紀錄器畫面。本文研究發現，不少盜伐案件扣押之證據包含載運贓木車輛的行車紀錄器，令本文不解的是，若職業小客車司機與其他行為人具犯意聯絡，豈會於載運時將行車紀錄器開啟，紀錄整個犯罪過程？此舉似乎與常情不符，然而，不同於前幾項審酌要素，「犯案時是否開啟行車紀錄器」並非實務用以審酌司機與其他行為人是否具有犯意聯絡之要素，實務常常直接將行車紀錄器畫面作為證物，以該畫面內容認定職業小客車司機與其他行為人具犯意聯絡，為共同正犯¹¹⁰，例如臺灣南投地方法院 109 年度訴字第 23 號刑事判決：「另本院依職權勘驗甲車行車記錄器畫面，顯示甲、乙 2 車於案發在土地公廟旁暫停時，土地公廟旁路燈燈光明亮，足以照明甲車及乙車周圍環境等情…綜合上開證據所示，被告駕駛甲車於土地公廟旁接送其他共犯及搬運贓物時，土地公廟旁路燈燈光明亮，足以照明甲車及乙車周圍環境，且被告亦自承與乙車會車後，有於停車時下車抽煙約 5 分鐘，在場證人亦證述被告有往乙車方向察看，顯見被告當時應已知悉其他共犯先於山上砍伐木頭之後再搬運下山，而被告仍與乙車駕駛『XUCU』分工接送其他共犯及贓物下山，足認被告確有違反森林法之犯意聯絡及行為分擔，被告前開所辯，顯係卸責之詞，不足採信。本案事證明確，被告之犯行堪以認定，應予依法論科。¹¹¹」可知現行實務並未認為犯案時全程開啟行車紀錄器可因此認定司機與其他行為人不具犯意聯絡。

第六節 本文見解

觀察實務判決認定主觀犯意時審酌之事實要素，可發現實務判決認定職業小客車司機為共同正犯之主要理由可區分為三類：一、職業小客車司機「知悉其他行為人從事盜伐林木行為」、二、職業小客車司機載運之行為「違反常情」：例如司機

¹¹⁰ 臺灣南投地方法院 109 年度訴字第 72 號刑事判決參照。

¹¹¹ 同樣以行車紀錄器畫面作為判定職業小客車司機具有犯意聯絡之判決另可參臺灣南投地方法院 109 年度訴字第 72 號刑事判決、臺灣南投地方法院 110 年度訴字第 325 號刑事判決及臺灣高等法院臺中分院 110 年度上訴字第 288 號刑事判決。

收取之車資過高、多次載運同一客人、同一地點或與乘客熟識、載運乘客時有聞到木頭香、於特殊時點載運。三、共同被告或職業小客車司機自白，以下詳細探討之。

第一項 司機「知悉其他行為人從事盜伐林木行為」

實務判決常以職業小客車司機「知悉其他行為人從事盜伐林木行為」之理由，逕行推認與其他行為人具有犯意聯絡，成立共同正犯，本文認為此種推論過於恣意，因為，在職業小客車司機「知悉其他行為人從事盜伐林木行為」的情況下，司機載運人員或贓木下山之行為可以詮釋為具幫助故意所為之幫助行為，亦可透過共同正犯之概念詮釋為基於與其他行為人之犯意聯絡而實施的行為分擔，亦即，單純僅是「知悉其他行為人從事盜伐林木行為」可能成立幫助犯，亦可能成立共同正犯，區分幫助犯與共同正犯之主要理由，並非以是否「知悉其他行為人從事盜伐林木行為」，而是在於職業小客車司機「是否具有與其他行為人相互利用為用之共同性」¹¹²，以現今通說之行為支配理論作為標準，應以行為人對於整體犯罪有無支配力作為判斷共同正犯之依據，若職業小客車司機擔任載運角色時與其他行為人處於相同地位而具支配力，方得認符合要件，成立共同正犯；若職業小客車司機擔任載運角色時處於聽命行事，不具備相互利用補充之共同性，則僅成立幫助犯。然而，多數實務判決抽換共同正犯與幫助犯之基準，將審酌重點放置於職業小客車司機是否「知悉其他行為人從事盜伐林木行為」，再以此推論職業小客車司機具有犯意聯絡，成立共同正犯，忽略行為人相互利用補充之共同性要求，顯然不妥。

第二項 司機載運之行為是否「違反常情」

實務判決經常審酌職業小客車司機載運之行為是否「違反常情」，用以判斷司機是否為一般載運乘客之行為，而具體要素往往以載運車資過高、司機多次載運乘客或與乘客熟識、司機載運乘客時有聞到木頭香、於特殊時點載運，因此認定職業小客車司機與乘客之關係與一般情形不同，進而認定職業小客車司機與其他行為人具有犯意聯絡，然而，本文認為實務判決大多立於事後及一般人之立場檢視職業小客車司機之行為，未考量職業小客車司機以載運乘客為職業活動之特別情狀，若自一般人之角度，他人於特殊時點要求載運或上車時身上瀰漫木頭香等情形，一般

¹¹² 林鈺雄，前揭註 97，頁 447。

人自然會有所疑慮，然而，實務忽略考量職業小客車司機於執業時，乘客願給付較高車資、於深夜或偏僻地點叫車或乘客身上瀰漫各種氣味等情形亦非鮮見，此外，司機為穩定客源，亦可能藉由經營熟客之方式進行職業活動因而與乘客熟識，若以前開理由認定職業小客車司機與其他行為人具有犯意聯絡，可能課予職業小客車司機過大之注意義務，其結果可能導向要求職業小客車司機執業時，若乘客給予超乎行情之報酬或於特殊時點叫車、乘客身上瀰漫特殊氣味等，便應拒絕載運，以免淪為犯罪行為之共犯，實務判決亦無法提出論點說服何謂「常情」，此自同樣的車資、與乘客熟識、載運時點要素在不同判決中有不同之結論，可見各判決對於這些要素是否屬於常情已有不同之見解。

此外，若職業小客車司機從事盜伐林木犯罪時無懼車輛遭沒收之結果，而以自己賴以維生之車輛作為犯罪工具、或於載運過程中全程開啟行車紀錄器似乎皆有違常情，然而，實務判決卻未有將此等要素作為職業小客車有無犯意聯絡之考量，反而逕行以行車紀錄器畫面作為定罪之證據，可見實務就違反常情之論述，常流於例稿式、推論式說理，未考量職業小客車司機執業情形與一般人協助載運他人之情形有所不同，有悖於經驗法則。

第三項 共同被告或司機自白

實務極為偏重共同被告或職業小客車司機自白要素，只要職業小客車司機自白其參與盜伐集團，判決往往不再論述其他何以判定職業小客車司機與行為人具有犯意聯絡之客觀事實，直接以例稿式套用判定職業小客車司機為共同正犯。共同被告之自白也具有決定性之影響，若有共同被告指稱職業小客車司機知悉犯罪計畫，實務判決往往逕行認定職業小客車司機與其他行為人具有犯意聯絡，成立共同正犯，相反的，若其他共犯指稱職業小客車司機不知悉犯罪計畫，縱有其他不利之要素存在，實務判決仍可能認為職業小客車與其他行為人不具犯意聯絡，可見實務將共同被告或職業小客車司機自白作為重要證據，忽略審酌其他客觀因素，與補強證據法則中以被告自白以外之證據擔保自白內容之法理相違，在實務極度偏重其他共犯自白之趨勢下，盜伐林木犯罪恐將導向無須蒐證其他補強之客觀證據，只須於偵查過程中取得被告或共犯之自白，即得直接判定共犯間是否具有犯意聯絡，是否成立共同正犯。

本文認為，既然盜伐林木犯罪已納入通訊監察保護法，屬於可監聽之範疇，判定職業小客車司機是否具有犯意聯絡時，應盡可能就職業小客車司機與其他行為人之對話紀錄、監聽譯文及客觀往來互動，具體說明行為人如何形成犯意聯絡，對於共犯自白之使用應限縮其證據價值，避免以他人主觀供述作為認定犯罪事實之主要依據，方為嚴謹。

第七節 小結

本章歸納實務判決之現況，實務評價職業小客車司機擔任運輸角色之犯罪參與型態結果之差異主要在於以下三個爭點之見解不同：「職業小客車司機之主觀犯意認定」、「盜伐林木行為完成時點」及「職業小客車司機與其他行為人犯意聯絡之範圍」。本文認為，「盜伐林木行為完成時點」及「職業小客車司機與其他行為人犯意聯絡之範圍」爭點本即可能因各判決所採取之見解而有認定差異，並無疑問。然而，「職業小客車司機之主觀犯意認定」之爭點有深入探討之必要，實務判決多以職業小客車司機單向知悉其他行為人從事盜伐林木行為仍同意載運，認定職業小客車司機具備故意或具備不確定故意，進而認為職業小客車司機與其他行為人具有犯意連絡及行為分擔，成立共同正犯¹¹³，但仍可見部分實務採不同見解，認為職業小客車司機雖單向知悉乘客上山盜伐林木而載運，但無積極證據證明具有犯意之聯絡，僅認定為幫助犯¹¹⁴，亦有部分實務見解認為職業小客車司機載贓木時，盜伐行為已完成，司機僅為事後幫助，無罪¹¹⁵。從實務判決來看，評價之差異主要在於對職業小客車司機是否具備共同正犯之主觀要件「犯意聯絡」認定有所分歧，若認定職業小客車司機是否成立共同正犯之判決，對於共同正犯之主觀要件大多採取較寬鬆方式，認為職業小客車司機僅須單向知悉其他行為人之犯罪計畫，即可推論與其他行為人具犯意聯絡，成立共同正犯，並以下列三種方式操作：第一，具備「單獨正犯故意」+「行為分擔」即可成立共同正犯、第二，具備「自己犯罪意思」+「行為分擔」即可成立共同正犯、第三，寬鬆認定「默示、間接犯意聯絡」+「行

¹¹³ 臺灣高等法院臺南分院 105 年度上訴字第 690 號刑事判決、臺灣宜蘭地方法院 104 年度訴字第 321 號刑事判決、臺灣南投地方法院 107 年度訴字第 155 號刑事判決、臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 997 號刑事判決、臺灣嘉義地方法院 106 年度訴字第 375 號刑事判決參照。

¹¹⁴ 臺灣嘉義地方法院 104 年度原訴字第 14 號刑事判決參照。

¹¹⁵ 臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 792 號刑事判決參照。

為分擔」即可成立共同正犯，職此，深入探討職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色之行為究竟是否成立共同正犯，實有討論之必要性，本文接著將透過共同正犯之學說理論及實務見解概念，詳細檢視前開三種操作方式是否妥適。



此外，實務判決認定職業小客車司機主觀犯意所參酌之事實要素，偏重自白作為認定共同正犯之主要證據，而以例稿式套用判定司機為共同正犯，將導向僅須取得被告或共犯自白，即得直接判定是否具備犯意聯絡，是否成立共同正犯，與補強證據法則中以被告自白以外之證據擔保自白內容之法理相違，本文於下一章亦會透過梳理學說見解，試圖尋求對於實務判斷共同正犯主觀犯意聯絡之具體指引。

第四章 共同正犯之成立



第一節 前言

本文於第三章歸納實務判決對於盜伐林木犯罪中職業小客車司機擔任運輸角色參與型態之評價，發現實務判決有將職業小客車司機評價為幫助犯及共同正犯之差異，而大多數實務判決將職業小客車司機評價為共同正犯，前開評價之差異，主要是在於實務對於職業小客車司機之主觀犯意認定有所分歧，因為大多實務判決認為職業小客車司機僅須單向知悉其他行為人之犯罪計畫，即可推論與其他行為人具犯意聯絡，成立共同正犯，亦即，行為人似乎僅需具備單獨正犯之故意，即可成立共同正犯，然而，此種實務見解是否妥適？共同正犯之主觀犯意聯絡內涵究竟為何？本章將透過分析實務與學說見解，分析共同正犯之要件，並深入探討共同正犯之主觀內涵及共同正犯「犯意聯絡」與單獨正犯「故意」之差異。

第二節 共同正犯之基本概念

「共同正犯」為二人以上共同實現不法構成要件，但每個共同正犯之本質仍為「正犯」¹¹⁶，「共同正犯」可拆解為「共同」及「正犯」概念，探究共同正犯的基礎概念，須先從正犯的概念說明。所謂「正犯」，我國刑法學說就行為人一人單獨實現構成要件行為者，定義為「單獨正犯」，就行為人親自實行構成要件行為定義為「直接正犯」¹¹⁷，自責任歸屬來看，得以將整個犯罪事實歷程直接歸責於特定人¹¹⁸。所謂「共同」，依我國刑法第28條「二人以上共同實行犯罪之行為者，皆為正犯。」即是指若二人以上以共同犯罪決意，各自分擔犯罪計畫之一部，共同實現犯罪之人則成立共同正犯，共同正犯是相對於前述單獨、直接正犯，為二人以上具有「共同」關係始能成立，若不具「共同」關係，只能分別檢視是否成立單獨正犯¹¹⁹。

¹¹⁶ 王皇玉（2022），《刑法總則》，8版，頁425。臺北：新學林。

¹¹⁷ 王皇玉，前揭註116，頁425。

¹¹⁸ 甘添貴（2003），〈正犯與共犯：第二講—正犯與共犯的界線〉，《月旦法學教室》，第11期，頁84；游明得（2011），《共同正犯概念之重塑》，頁31-33，輔仁大學法律學系博士論文。

¹¹⁹ 甘添貴（2003），〈共同正犯的本質〉，《月旦法學教室》，第6期，頁133-134。

從犯罪支配理論的觀點來看，即使行為人之行為非犯罪構成要件行為，但從整體犯罪過程觀之，行為人所扮演的角色若有犯罪支配的可能，犯罪的結果，也應由數人共同承擔¹²⁰。在責任之認定上，有學者將共同正犯之責任稱為「一部行為全部責任」，抵觸了對於構成要件的原始預設¹²¹，然而，何以行為人僅分擔某一階段之行為，卻要負擔全部之責任呢？主要是因共同行為人彼此主觀上具有意思聯絡，提供彼此強化、促進之行為動機，形成共同意思的主體，對於法益侵害產生心理因果性，在客觀上，共同行為人各自分擔某一階段之行為，將他人行為視為自己行為相互利用補充，對法益侵害具備直接的物理因果性，各共同行為人應就共同體內個別行為人之行為一起負責¹²²。共同正犯來自犯罪的分工需求，若無分工行為，整體行為也無法被完成，犯罪參與者藉由自己負責之部分追求自己利益，也追求團體利益，因此共同正犯的責任無法分割計算¹²³。

第三節 共同正犯成立之本質

第一項 前言

成立共同正犯者，其本質皆為正犯，而共同正犯是僅就自己成立正犯的行為負責，或是就他人成立正犯之行為也需一併負責？此須自共同正犯成立之本質探究¹²⁴。共同正犯本質之理論，我國早期受日本學說之影響，自共同實行之共同性觀之，有「犯罪共同說」、「行為共同說」；近來受德國學說見解之影響，自正犯與共犯之區分問題觀之，則採用「客觀理論」、「主觀理論」及「犯罪支配理論」等理論以說明共同正犯之本質。本文以下先將日本學說進行理論之概覽，亦即犯罪共同說及行為共同說。

¹²⁰ 王皇玉，前揭註 116，頁 455。

¹²¹ 游明得（2016），〈刑法共同正犯概念之理解新義—第 28 條的現在與未來〉，《國立高雄大學法學論叢》，第 11 卷第 2 期，頁 161。

¹²² 甘添貴，前揭註 119，頁 141-142。

¹²³ 蔡蕙芳（2006），〈P2P 網站經營者與其會員成立共同正犯之可能—ezPeer 與 Kuro 案之分析與檢討〉，《科技法學評論》，第 3 期，頁 57。

¹²⁴ 甘添貴，前揭註 119，頁 133-134。



第二項 日本學說

第一款 犯罪共同說

「犯罪共同說」從客觀立場觀之，將共同正犯之共同關係解釋為共同實施一定之犯罪者，亦即，共同正犯為數人共同實現特定之犯罪，可理解為數人共犯一罪，各共同者間之「集團性合同行為」¹²⁵，此說對於行為人主觀意思之內涵，認為所謂共同實施之意思指二人以上之行為人對於實施某特定犯罪時，彼此認識對方行為，且有互為利用或補充之意思，且雙方必須具有意思聯絡，此說否定過失共同正犯或片面共同正犯之概念¹²⁶。

第二款 行為共同說

「行為共同說」從主觀立場觀之¹²⁷，將共同正犯關係解釋為共同實施一定的行為者，亦即，共同正犯乃數人共同行為遂行各自犯罪（即數人共同犯數罪），為各共同者間之「個別性利用關係之行為」，各共同者為實現各自之目的而相互利用集合體力量的一種現象，在各自犯罪之遂行上，以協力強化之¹²⁸，此說對於行為人主觀意思之內涵之詮釋，認為所謂的共同實施的意思，即指行為人將自己行為與他人行為的因果結合而惹起犯罪的事實預見或是預見可能性，而共同實施並非指意思的相互聯絡，不須有實現犯罪之明確意思，亦不須存在於各行為人間，承認有過失共同正犯或片面共同正犯之概念¹²⁹。

採日本刑法理論者，認為我國刑法採用犯罪共同說之主張，實務判決對於共同正犯之主觀要件，均認為須有意思聯絡方得成立，例如最高法院 28 年上字第 3242 號判例要旨：「共同正犯之要件，不僅以有共同行為為已足，尚須有共同犯意之聯絡。刑法對於無責任能力者之行為，既定為不罰，則其加功於他人之犯罪行為，亦

¹²⁵ 甘添貴，前揭註 119，頁 133-134；陳子平（2004），〈犯罪共同說與行為共同說〉，《月旦法學教室》，第 26 期，頁 16；張麗卿（2022），《刑法總則理論與運用》，10 版，頁 412。臺北：五南。

¹²⁶ 甘添貴，前揭註 119，頁 138。

¹²⁷ 張麗卿，前揭註 125，頁 412。

¹²⁸ 甘添貴，前揭註 119，頁 135-136；陳子平，前揭註 125，頁 16；陳子平（2008），《刑法總論》，10 版，頁 474。臺北：自版。

¹²⁹ 甘添貴，前揭註 119，頁 138。

應以其欠缺意思要件，認為無犯意之聯絡，而不算入於共同正犯之數。」可見我國實務與犯罪共同說之主張相符¹³⁰。



第三項 德國學說

德國刑法理論針對共犯與正犯之區分，主要有以下幾種見解，亦即客觀理論、主觀理論及犯罪支配理論，以下分別概述之。

第一款 客觀理論

「客觀理論」著重於行為人之外在行為，又可區分為形式客觀理論及實質客觀理論。形式客觀理論主要以構成要件所描述之行為作為認定標準¹³¹，親自實行一部或全部犯罪構成要件行為之人為正犯，對構成要件提供支持或幫助行為者為共犯¹³²。然而，此說對於間接正犯認定具有缺陷，僅得將未親自實施構成要件卻利用他人實現犯罪之間接正犯認定為共犯。此說對於共同正犯之認定有缺陷，如行為人參與犯罪之策畫、成員招募與訓練，對於犯罪具有全部的支配力，由於未親自實行構成要件之一部或全部，因此不會成立正犯，例如，詐欺集團之首腦負責編寫詐騙劇本、訓練行騙人員、安排取款車手等，若採客觀說之標準，首腦因未親自為詐騙或取款行為，即不成立正犯¹³³，若將形式客觀理論用於本文所探討之盜伐林木犯罪，盜伐集團首腦通常居於幕後調度第一線砍伐及載運人員，具有全部的犯罪支配力，卻因未親自實施盜伐林木行為，不成立正犯。實質客觀理論為解決前述缺陷而生，主張以行為的危險性及行為與結果在客觀上的因果關係的方式與程度作為正犯及共犯的區分標準，須就參與者對於整體犯罪計畫觀之，然而實質客觀理論亦遭受批評，因為行為的危險性並無法從外觀上判斷，實質客觀理論仍無法改善形式客觀說之缺點¹³⁴。

¹³⁰ 甘添貴，前揭註 119，頁 138-139。

¹³¹ 柯耀程（2008），〈參與論（一）—犯罪參與的基礎概念〉，《月旦法學雜誌》，第 158 期，頁 255。

¹³² 王皇玉，前揭註 116，頁 432。

¹³³ 王皇玉，前揭註 116，頁 432。

¹³⁴ 林山田（2008），《刑法通論（下冊）》，增訂 10 版，頁 38。臺北：自刊；黃惠婷（2000），〈共同正犯與幫助犯之區別〉，《台灣法學雜誌》，第 17 期，頁 143。



第二款 主觀理論

「主觀理論」認為應從行為人內在心理因素考量，也就是行為人的主觀意思為判斷，如行為人之意思、動機意圖，若行為人以「為自己犯罪的意思」有所行為，即為正犯¹³⁵，亦即，行為人是以正犯意思犯罪，並且將犯罪當作自己的犯罪¹³⁶；若行為人以參與他人犯罪意思或為他人犯罪之意思而有所行為，則為共犯¹³⁷，亦即，行為人以共犯意思犯罪，對於犯罪欲加以誘發或協助發生，將犯罪當作他人之犯罪¹³⁸。

行為人究出於正犯意思或共犯意思犯罪，德國實務見解大多以行為人參與犯罪的利益程度，從事犯罪意思的判斷，即是所謂「利益理論」，若正犯對於犯罪之結果有直接之自己利益，即為正犯¹³⁹。然而，主觀說最大之批評為內涵空洞，過於重視行為人主觀層面，完全忽視行為人是否實施客觀構成要件行為，為自己犯罪或為他人犯罪的主觀意思難以證明，可能淪為法官恣意操縱結果之學說¹⁴⁰，因為若是結合訴訟上證據法之觀點來看，主觀說幾乎無可資證明之標準，是否為正犯皆由法官隨意判斷¹⁴¹，例如，若行為人出於為他人犯罪之意思殺人，且已實現全部構成要件，若採此說，則仍僅成立殺人罪之幫助犯，如此將使正犯與共犯之認定，違反犯罪之解釋原則，現已無學說採之¹⁴²。

第三款 犯罪支配理論

德國目前主要居於通說地位者為 Roxin 教授所主張之犯罪支配理論，以行為人犯罪行為的主客觀面綜合為客觀評價，判斷於犯罪行為中是否居於核心角色之支配，亦即，對整個犯罪過程具有操縱性犯罪支配地位之人，即為正犯，縱使行為人形式上未實行構成要件該當行為，但其所分配之角色對於整個犯罪計畫為不可

¹³⁵ 王皇玉，前揭註 116，頁 432。

¹³⁶ 林山田，前揭註 134，頁 38-39。

¹³⁷ 王皇玉，前揭註 116，頁 432。

¹³⁸ 林山田，前揭註 134，頁 38-39。

¹³⁹ 林山田，前揭註 134，頁 38-39。

¹⁴⁰ 游明得（2012），〈共同正犯正當化論據的檢視——從正犯的判斷談起〉，《玄奘法律學報》，第 18 期，頁 68。

¹⁴¹ 林鈺雄，前揭註 97，頁 419。

¹⁴² 王皇玉，前揭註 116，頁 433。

或缺，仍為正犯¹⁴³，在主觀面上，正犯可依據其主觀意思，決定實現、阻止或繼續不法構成要件之完成，共犯在犯罪過程中對於是否實行或如何實行構成要件，僅取決於他人意思決定，屬於邊緣地位¹⁴⁴。共同正犯的成立基礎，在於功能支配觀點的分工合作與角色分配關係，在共同知與欲相互作用範圍內的犯罪貢獻，都適用「直接的交互歸責原則」¹⁴⁵，欲將犯罪結果歸責於所有的參與者，前提是受歸責之參與者對犯罪實現具有支配力，否則無法解釋何以將原本僅是幫助或教唆地位之共犯皆論以正犯¹⁴⁶。犯罪支配理論學者 Roxin 進一步提出三種犯罪支配類型，分別是：行為支配、意思支配以及功能行支配。

一、 行為支配

行為人以自己之行為，單獨且直接的實行犯罪行為¹⁴⁷。亦即，行為人完全由自己獨立實現不法構成要件者，稱之為單獨正犯，行為人以自己之行為直接實現不法構成要件者，稱之為直接正犯¹⁴⁸。若是二人以上各自獨立違犯同一犯罪，但彼此間對於其行為之結果的共同作用並無認識及意欲，有學者將此稱之為平行正犯，本質上仍屬單獨正犯或直接正犯¹⁴⁹。

二、 意思支配

行為人不親自實施犯罪構成要件，而係隱身於幕後居於優勢支配地位，將別人充當工具，藉由錯誤、利用優勢知識或組織型態，操縱支配被利用者之意思決定與意思活動¹⁵⁰，間接遂行自己犯罪意思，對犯罪之實現具有意思支配力，多用於解釋間接正犯¹⁵¹。惟間接正犯之支配與教唆犯仍有所區別，從支配理論觀點來看，被教唆者之犯意雖是受教唆者所惹起，但被教唆者後續是否實行犯罪、如何實行犯罪，

¹⁴³ 游明得，前揭註 118，頁 31-33。

¹⁴⁴ 王皇玉，前揭註 116，頁 434。

¹⁴⁵ 林鈺雄，前揭註 97，頁 447。

¹⁴⁶ 古承宗（2018），〈論「車手」作為詐欺罪之共同正犯〉，《犯罪支配與客觀歸責》，2 版，頁 43，元照。

¹⁴⁷ 王皇玉，前揭註 116，頁 434。

¹⁴⁸ 林山田，前揭註 134，頁 44。

¹⁴⁹ 林山田，前揭註 134，頁 43-44。

¹⁵⁰ 林山田，前揭註 134，頁 44；柯耀程（2011），〈支配理論的緣起與發展〉，《月旦法學教室》，第 100 期，頁 212。

¹⁵¹ 林山田，前揭註 134，頁 44；王皇玉，前揭註 116，頁 432；林鈺雄，前揭註 97，頁 419。

即已跳脫教唆者之支配範圍，故教唆犯之成立，乃被教唆者未達到意思支配程序，方屬之。



三、功能性支配

多數人出於共同犯罪意思，共同實現犯罪行為，彼此間雖對於分配之行為與角色各不相同，但對構成要件之實現各自皆具有功能性之支配力，多用於解釋共同正犯。當多數人出於共同犯罪意思，彼此分工，依其所分配之行為及角色實現共同犯罪行為，各行為人對於整個犯罪計畫之實施皆屬不可或缺之部分工作分配，則屬功能性支配，此種支配多用於解釋共同正犯，此概念下，所有犯罪成員之責任應「直接交叉歸屬」於彼此¹⁵²。

兩個以上的行為人中，若行為人在共同犯罪中經由符合犯罪目的的角色分配，對整個犯罪計畫為不可或缺的工作分配，例如計畫、考核犯罪實行之犯罪首腦，或參與犯罪但僅於現場通風報信者，雖於客觀上未參與構成要件行為之實行，主觀上具有共同行為決意，且是在共同行為決意下的角色分工，亦屬功能性支配，為共同正犯，須與區辨的是，幫助犯與其所幫助的正犯間並無共同行為決意，對整個犯罪過程亦無功能性支配¹⁵³。

第四項 我國實務見解

我國實務見解針對共同正犯之判定有採客觀說¹⁵⁴、主觀說¹⁵⁵、主客觀擇一標準說，以主客觀擇一標準說為通說，近期則有實務見解採納犯罪支配理論之觀點，以下分別概述之。

¹⁵² 林山田，前揭註 134，頁 45-46。王皇玉，前揭註 116，頁 435-436。

¹⁵³ 林山田，前揭註 134，頁 45-46。

¹⁵⁴ 20 年台非字第 137 號刑事判例要旨：「共同正犯，必以共同實施或分擔實施一部之人為限，所謂實施，即實行犯罪構成要素之行為，已達於著手之程度而言，若僅於事前參與計劃，而予以相當之助力者，祇應論以事前幫助之從犯。」

¹⁵⁵ 29 年院字第 2030 號刑事判例要旨：「事前同謀，事後分贓，並於實施犯罪之際，擔任在外把風，顯係以自己犯罪之意思而參與犯罪，即應認為共同正犯。」



第一款 主客觀擇一標準說

我國實務通說採取「主客觀擇一標準說」，實務自最高法院民國 24 年刑庭總會決議提出區分正共犯之標準為：「以自己犯罪之意思而參與犯罪構成要件之行為者為正犯；以幫助他人犯罪之意思而參與犯罪構成要件之行為者為正犯；以幫助他人犯罪之意思而參與，其所參與之行為，為犯罪構成要件以外之行為者，為從犯；以自己犯罪之意思而參與，其所參與之行為，為犯罪構成要件以外之行為者，為正犯。」

自前開決議後，主客觀擇一標準說成為最具代表性之見解，實務將此奉為圭臬¹⁵⁶，此說為極度寬鬆認定正犯之理論，將正犯之成立擴張到只需主觀上有為自己犯罪之意思或客觀上有為構成要件行為時，即屬於正犯¹⁵⁷。

第二款 近期採納犯罪支配理論之實務判決

雖然主客觀擇一標準說為歷年通說，但近年亦可見實務見解，似有採納「犯罪支配理論」之觀點，例如最高法院 101 年度台上字第 5199 號刑事判決：「(一) 多數人出於自己共同犯罪之意思，彼此分工協力共同實現犯罪行為，互為補充而完成犯罪，即多數行為人基於犯意聯絡與行為分擔者，為共同正犯，學說上稱之為『功能性的犯罪支配』；在功能性犯罪支配概念下，多數人依其角色分配共同協力參與構成要件的實現，其中部分行為人雖未參與構成要件行為之實行，但其構成要件以外行為對於犯罪目的實現具有不可或缺之地位，仍可成立共同正犯。」有關盜伐林木犯罪案例亦可見部分實務見解採取犯罪支配之概念，例如最高法院 110 年度台上字第 1897 號刑事判決內容稱：「刑法之共同正犯，其正犯性理論係一部行為全部責任原則，依一般採用之犯罪共同說，共同正犯之成立，各參與犯罪之人，在主觀上具有明示或默示之犯意聯絡（即共同行為決意），客觀上復有行為之分擔（即

¹⁵⁶ 最高法院 95 年第 22 次刑事庭會議決議重申之，近期類似之見解可參最高法院 109 年度台上字第 4494 號刑事判決。

¹⁵⁷ 林鈺雄，前揭註 97，頁 420。

功能犯罪支配，於同謀共同正犯場合，某程度上亦有此情），即可當之。」¹⁵⁸，由此可見，實務似乎有部分見解漸向學說通說支配理論靠攏之趨勢。



第四節 共同正犯成立要件

第一項 前言

區分何人為正犯是共同正犯成立的關鍵門檻，上節釐清共同正犯之本質，瞭解正犯與共犯之區別後，若確認行為人為正犯，方可再行討論行為人是否符合共同正犯之要件。本文透過前述討論，發現盜伐林木犯罪之實務見解多以「行為人是否認知其他行為人之犯罪計畫」或「行為人是否認知自己之行為有助於目的之達成」作為判定犯意聯絡依據，此種判定方式近似以單獨正犯主觀構成要件之「故意」要件來判定犯意聯絡，然而，若將共同正犯之主觀犯意聯絡與單獨正犯之故意等同視之，則無法解釋何以令僅分擔部分行為之人須負全部之責任，共同正犯之主觀犯意聯絡內涵應與單獨正犯之故意內涵有所不同。又，若僅以行為人是否知悉其他行為人之犯罪計畫作為判定是否具有主觀犯意聯絡之依據，則與幫助犯之認定產生混淆，因為幫助犯具備之幫助故意即是行為人認知自己分配到之活動對其他人有促進作用，自然知悉其他行為人之犯罪計畫，認知自己是合作關係的一環¹⁵⁹，如此亦無法說明何以僅認知其他行為人之犯罪計畫即具備犯意聯絡而認定為共同正犯，基此，本節分別就實務與學說見解，針對共同正犯主觀要件、客觀要件之內涵分析，並釐清共同正犯主觀要件「犯意聯絡」與單獨正犯主觀要件「故意」差異為何。

第二項 我國實務見解

針對共同正犯成立之要件，我國實務認為必須具備主觀「犯意聯絡」及客觀「行為分擔」兩要件，此參最高法院 18 年上字第 673 號判例：「刑法上之共同正犯，以有意思之聯絡行為之分擔為要件，本案上訴人於他人之犯罪，既無聯絡之意思，又無分擔實施之行為，即不得以共犯論。」該判例現雖已停止適用，但仍影響實務見

¹⁵⁸ 另參最高法院 112 年度台上字第 42 號判決亦同。

¹⁵⁹ 徐偉群（2011），〈通往正犯之路：透視正共犯區分理論的思路〉，《臺大法學論叢》，第 40 卷第 1 期，頁 383。

解深遠¹⁶⁰，又依最高法院 102 年度台上字第 1262 號判決：「共同實行犯罪行為之人，在合同意思範圍以內，各自分擔犯罪行為之一部，相互利用他人之行為，以達其犯罪之目的者，即應對於全部所發生之結果，共同負責。」前開實務見解認為，「犯意聯絡」是共同正犯應負部分行為之全體責任之基礎。

此外，釋字第 109 號擴張共同正犯之概念，認為：「按以自己共同犯罪之意思，參與實施犯罪構成要件以外之行為，或以自己共同犯罪之意思，事先同謀，而由其中一部分人實施犯罪之行為者，均為共同正犯。」前開解釋認為只要具備共同犯罪之意思，即使未親自實施構成要件行為，仍可成立共同正犯，亦即肯認共謀共同正犯之存在¹⁶¹。

從前開實務見解可知，我國實務認為一般共同正犯成立要件須具備主觀犯意聯絡及客觀行為分擔，並且肯認共謀共同正犯之存在，以下就一般共同正犯之主觀要件「犯意聯絡」及客觀要件「行為分擔」之內涵析述之。

第一款 主觀要件—犯意聯絡

如本章第一節所述，實務判決對於職業小客車司機於盜伐林木犯罪中擔任運輸角色之評價，大多認定為共同正犯，實務判決大多著重於認定職業小客車司機是否「知悉其他行為人之犯罪計畫」，若為肯定，即可推論司機與其他行為人具有犯意聯絡，此種操作方式，實際上是將單獨正犯「故意」要件之知與欲，運用於共同正犯「犯意聯絡」之要件中，本文此部分希望探討實務見解犯意聯絡之內涵為何？為何實務判決會有前開之操作方式？本文接下來將分析實務判決對於犯意聯絡內涵之詮釋，並爬梳實務判決將單獨正犯「故意」用語運用於共同正犯之歷程，以瞭解現今實務為何會有將單獨正犯「故意」混用於共同正犯「犯意聯絡」要件之情形。

¹⁶⁰ 最高法院 88 年度台上字第 4097 號刑事判決、最高法院 110 年度台上字第 4565 號刑事判決、最高法院 112 年度台上字第 42 號刑事判決、最高法院 107 年度台上字第 3561 號刑事判決、最高法院 106 年度台上字第 773 號刑事判決等相關森林法判決皆可見以犯意聯絡、行為分擔作為成立共同正犯之判定標準。

¹⁶¹ 陳志輝（2004），〈共謀共同正犯與共同正犯之參與行為－評最高法院九十二年度台上字第二八二四號判決〉，《月旦法學雜誌》，第 114 期，頁 32。

第一目 犯意聯絡之內涵



犯意聯絡之內涵可見最高法院 18 年上字第 119 號判例要旨：「共同謀殺，必須共同謀殺者均有殺人意思，若他方初無殺意，係由一方首先起意，囑令他方殺害者，即應負教唆殺人之責。」可知犯意聯絡須在數人均有意犯某罪，與他合作共同為犯罪行為方符合要件，若數人僅是互不干涉而同時在場犯該犯罪，僅就各自行為負責¹⁶²。

犯意聯絡是共同正犯需負「一部行為全體責任」之基礎，最高法院 92 年度台上字第 1799 號判決要旨對此有深入的解釋：「凡以自己共同犯罪之意思，參與實施某犯罪構成要件以外之行為，或以自己共同犯罪之意思，事先同謀，而由其中一部分人實施該犯罪行為者，均為刑法上之共同正犯。換言之，行為人如係以自己共同犯罪之意思參與犯罪，其所參與者縱非該犯罪構成要件之行為，仍無礙於共同正犯罪責之成立。至於立場對立之各行為人，如各有其目的，而各依其目的分別實施犯罪行為，致彼此間無所謂犯意聯絡者，各行為人固僅應就其實施之行為，分別負責。然立場對立之各個行為人間，若有共同之目的，並為達成此一共同目的，而基於彼此間共同犯意之聯絡，推由其中一部分人實施犯罪行為者，則仍屬共同正犯，應就彼此犯意聯絡範圍內之全部犯罪結果共負責任。」。

實務見解認為犯意聯絡之內涵須具「以自己共同犯罪之意思」，而所稱「以自己共同犯罪之意思」究竟指為何者？應與單獨正犯僅具「自己犯罪意思」和幫助犯僅具「幫助意思」有所區別。實務判決常以行為人是否知悉其他人之犯罪計畫作為認定是否具有犯意聯絡之基礎，此種認定方式似乎無法說明為何將行為人認定為共同正犯而非幫助犯，因為幫助犯對於正犯之犯罪計畫亦會有所認知，因此，細究犯意聯絡中以自己「共同」犯罪之意思所稱之「共同」之意義為何極為重要。

有學者以「共同性」解釋以自己「共同」犯罪之意思所稱之「共同」，「共同性」為行為人在進行犯罪計畫時，須與其他人進行犯罪之謀議，最後統合意見形成一致的犯罪意思，方才可謂符合自己「共同」犯罪意思，具備「共同性」，若無共同謀

¹⁶² 蔡蕙芳，前揭註 123，頁 51。



議過程，僅是單方對他人行為知悉，則不符合此要件，亦即，「以自己共同犯罪之意思」為二個以上的行為人主觀上之意思聯絡，具備直接使法益發生侵害或危險之意思，成立共同正犯¹⁶³。

若將實務上所稱「以自己共同犯罪之意思」拆解，可得出共同正犯必須滿足「共同犯罪意思」之主觀要件，以與單獨正犯僅是為「自己犯罪意思」相區別，此外，共同正犯亦必須滿足「自己犯罪意思」之主觀要件，以與幫助犯之「幫助他人犯罪意思」相區別，若行為人主觀上僅有幫助他人犯罪的意思，無直接實現構成要件的意思，則非屬之¹⁶⁴。

綜上，實務見解認為主觀犯意聯絡之內涵係行為人具備「自己共同犯罪」意思，行為人除須為自己利益犯罪之外，仍應與其他行為人具備共同犯罪之意思，亦即，行為人需與其他行為人具備共同性，方符合犯意聯絡之要件。

第二目 犯意聯絡方式

實務認為犯意聯絡之方式，不以明示為必要，縱為默示之犯意聯絡亦屬之，如最高法院 100 年台上字第 2833 號判決：「犯罪意思之聯絡並不限於事前有所謀議，即僅於行為當時有共同犯意之聯絡者，亦屬之，且其表示之方法，並不以明示通謀為必要，即相互間有默示之合致，亦無不可。」此外，犯意聯絡不論間接聯絡或直接聯絡皆可，縱使是間接的犯意聯絡亦包括在內，如最高法院 77 年台上字第 2135 號判例要旨：「共同正犯之意思聯絡，原不以數人間直接發生者為限，即有間接之聯絡者，亦包括在內。如甲分別邀約乙、丙犯罪，雖乙、丙間彼此並無直接之聯絡，亦無礙於其為共同正犯之成立。」最高法院 98 年度台上字第 7562 號判決意旨亦稱：「數共同正犯之間，原不以直接發生犯意聯絡者為限，即有間接之聯絡者，亦包括在內。」。

¹⁶³ 甘添貴，前揭註 118，頁 85-86。蔡蕙芳，前揭註 123，頁 57。

¹⁶⁴ 甘添貴，前揭註 118，頁 85-86。蔡蕙芳，前揭註 123，頁 57。

第三目 犯意聯絡產生時點



實務認為著手後仍可成立相續共同正犯，認為共同擬定犯罪計畫並非共同正犯成立的必要條件¹⁶⁵，共同正犯之成立無須每一階段皆參與，如 102 年度台上字第 5175 號及 103 年度台上字第 1874 號判決意旨：「共同實行犯罪行為之人，在合同意思範圍以內，各自分擔犯罪行為之一部，相互利用他人之行為，以達其犯罪之目的者，即應對於全部所發生之結果，共同負責，不問犯罪動機起於何人，亦不必每一階段犯行，均經參與。又關於犯意聯絡，不限於事前有所協議，其於行為當時，基於相互之認識，以共同犯罪之意思參與者，亦無礙於共同正犯之成立。」，亦可參最高法院 105 年度台上字第 1475 號判決：「相續共同正犯，係指後行為者於先行為者之行為接續或繼續進行中，以合同之意思，參與分擔實行，其對於介入前先行為者之行為，苟有就既成之條件加以利用而繼續共同實行犯罪行為之意思，應負共同正犯之全部責任」。

第四目 與單獨正犯「故意」要件之關係

實務在認定犯意聯絡時，有使用如單獨正犯之「故意」用語，實務對於共同正犯主觀要件「犯意聯絡」之認定，與單獨正犯主觀要件之「故意」之關係為何？爬梳實務將單獨正犯「故意」用語使用於「犯意聯絡」之歷程，早期判決可見最高法院 27 年度附字第 934 號刑事判例要旨，此判例於探討是否成立過失共同正犯時提到：「刑法第二十八條之共同正犯，以實施犯罪行為者有共同故意為必要，若二人以上共犯過失罪，縱應就其過失行為共同負責，並無適用該條之餘地。」自前開判決可見實務將「故意」用語用於判斷共同正犯，認為共同正犯必須具備「共同故意」，而共同故意之內涵為何？最高法院 30 年度上字第 2132 號刑事判決要旨則有深入之見解：「共同正犯，必須有意思之聯絡，如實施犯罪時，一方意在殺人，一方意在傷害，即不能以其同時在場而令實施傷害者，亦負共同殺人責任。」可知早期實務見解認為共同正犯需具備共同故意，而共同故意是指數人皆有故意，且故意的內容為一致。

¹⁶⁵ 蕭宏宜（2014），〈共同正犯的概念內涵與實務發展〉，《法令月刊》，第 65 卷第 2 期，頁 81。

實務除於判斷共同正犯時使用單獨正犯之故意用語外，亦使用單獨正犯故意要件之內涵，如直接故意、間接故意之概念，認為犯意聯絡之方式不論直接故意或間接故意皆可屬之，如最高法院 101 年第 11 次刑事庭決議：「共同正犯在主觀上須有共同犯罪之意思，客觀上須為共同犯罪行為之實行。所謂共同犯罪之意思，係指基於共同犯罪之認識，互相利用他方之行為以遂行犯罪目的之意思；共同正犯因有此意思之聯絡，其行為在法律上應作合一的觀察而為責任之共擔。至於共同正犯之意思聯絡，不以彼此間犯罪故意之態樣相同為必要，蓋刑法第十三條第一項、第二項雖分別規定行為人對於構成犯罪之事實，明知並有意使其發生者，為故意；行為人對於構成犯罪之事實，預見其發生而其發生不違背其本意者，以故意論。前者為直接故意，後者為間接故意，惟不論『明知』或『預見』，僅認識程度之差別，間接故意應具備構成犯罪事實之認識，與直接故意並無不同。除犯罪構成事實以『明知』為要件，行為人須具有直接故意外，共同正犯對於構成犯罪事實既已『明知』或『預見』，其認識完全無缺，進而基此共同之認識『使其發生』或『容認其發生（不違背其本意）』，彼此間在意思上自得合而為一，形成犯罪意思之聯絡。故行為人分別基於直接故意與間接故意實行犯罪行為，自可成立共同正犯。」可見實務於詮釋共同正犯之犯意聯絡內涵時，多與單獨正犯「故意」用語混用，採用直接故意、間接故意之解釋，判斷共同正犯之犯意聯絡時，部分見解有偏重涵攝行為人主觀是否有故意，對於行為人是否有「共同犯罪意思」，具備「共同性」，則較未著墨，採取寬鬆之立場審查。

第二款 客觀要件—行為分擔

實務針對共同正犯成立之客觀要件認為行為人須具備「行為分擔」，最高法院 109 年度台上字第 4494 號判決指出：「集團詐財之犯罪模式，須仰賴多人密切配合分工，共犯間高度協調皆具強烈之功能性色彩，犯罪結果之發生，並非取決於個別或部分共犯之單獨行為，而係連結於參與者各該分擔行為所形成之整體流程中。換言之，共同實行犯罪行為之人，在合同意思範圍以內，各自分擔犯罪行為之一部，相互利用他人之行為，以達其犯罪之目的者，即應對於全部所發生之結果，共同負責。而共犯之正犯性，在於共犯間之共同行為，方能實現整個犯罪計畫，即將參與犯罪之共同正犯一體視之，祇要係出於實現犯罪之計畫所需，而與主導犯罪之一方

直接或間接聯絡，不論參與之環節，均具共同犯罪之正犯性，共同正犯所參與者，乃犯罪之整體，已為犯罪計畫一部之『行為分擔』。」行為人或許基於技術不足、資源經費有限或藉由多人行為來分散犯罪壓力，對於犯罪的恐懼也會因為依賴同伴的存在而減低，數人間可能會以分工合作的方式進行犯罪計畫，最明確的方式即是針對犯罪構成要件作分配，每個謀議者都承擔一部分的犯罪構成要件的實行，在這樣的情況下，即滿足成立共同正犯的要件¹⁶⁶。

實務見解以主客觀擇一標準說認定共同正犯，行為人間只需具有「主觀之意思聯絡」或「客觀之共同實行行為」即成立共同正犯¹⁶⁷，導致部分實務有偏重主觀或客觀要件之情形。例如部分實務偏重客觀行為，認為只要參與構成要件實行行為即成立共同正犯¹⁶⁸；相對的，在行為人實行構成要件以外之行為的情況下，實務亦有僅就行為人之主觀面判定，認為行為人若係為自己犯罪的意思而在場把風，應構成共同正犯¹⁶⁹。

若只參與謀議而並未實行共同要件行為者應如何評價？實務認為即使無行為分擔，仍可能成立共同正犯，即共謀共同正犯。自前述釋字第 109 號解釋可知「以自己共同犯罪之意思」、「事前同謀，而由其中一部分人實施犯罪之行為者」，即事前參與謀議者，若有以自己共同犯罪意思，並與其他人同謀，實務則會將其評價為共同正犯。又僅是在場外進行把風或監視者實務如何評價？把風者或監視者為「以自己共同犯罪之意思」參與「犯罪構成要件以外之行為」，實務亦評價為共同正犯¹⁷⁰。

是否只須具備「行為分擔」即可符合共同正犯之客觀要件？應非如此，行為人所分擔之行為應具重要性，方符合共同正犯之客觀要件，有學者進一步解釋，認定共同正犯時，除滿足主觀要件「以自己犯罪之意思」，客觀要件亦須滿足「犯罪構

¹⁶⁶ 蔡蕙芳，前揭註 123，頁 54。

¹⁶⁷ 司法院大法官釋字第 109 號：「以自己共同犯罪之意思，參與實施犯罪構成要件以外之行為，或以自己共同犯罪之意思，事先同謀，而由其中一部分人實施犯罪之行為者，均為共同正犯。」

¹⁶⁸ 最高法院 103 年度台上字第 2570 號刑事判決：「所謂共同實行，只分擔實行行為之一部分即已足，故亦得謂有共同實行之事實，則後行為者亦應對於該犯罪，併負其共同正犯責任。」，林山田，前揭註 134，頁 91-92。

¹⁶⁹ 林山田，前揭註 134，頁 91-92。

¹⁷⁰ 蔡蕙芳，前揭註 123，頁 56。

成要件實行上的重要性」，此見解源於德國學者 Roxin 的犯罪支配理論，每個共同正犯與其他共同正犯在有共同犯罪計畫的基礎下，以自己部份的行為來支配整個犯罪構成要件行為，因為共同正犯成員所實行的行為並不必然與構成要件有直接相關，而其缺乏直接關係之處，需透過在犯罪構成要件行為實行上之重要地位補足，故其行為必須在構成要件實行上具有重要性¹⁷¹。我國實務雖未明示功能支配理論，但從相關判例及大法官解釋，可看出實務見解亦認為，分擔之行為須具備實行上之重要性，與功能支配理論採取之立場一致¹⁷²，例如最高法院 28 年上字第 3110 號判例要旨：「共同實施犯罪行為之人，在共同意思範圍以內，各自分擔犯罪行為之一部，相互利用他人之行為，以達其犯罪之目的者，即應對於全部所發生之結果，共同負責。」、釋字第 109 號¹⁷³：「共同正犯，係共同實施犯罪行為之人，在共同意思範圍內，各自分擔犯罪行為之一部，相互利用他人之行為，以達其犯罪之目的…。」及近期之實務判決可見以「是否支配事件流程」作為判定是否有「以自己犯罪之意思」¹⁷⁴。

而是否具有構成要件實行上的重要性，應由「事前觀點」判斷，例如，把風行為與構成要件雖無直接關係，但從事前觀點觀之，擔任把風可排除犯罪實行時遭發現之障礙，是不可或缺的一部分，若缺少，犯罪行為及不可能被順利實行，縱使犯罪實行完畢後才發現行為當時並無障礙，仍不影響把風行為在事前之重要性。反之，縱使有參與謀議，若行為人所實行的是微不足道的部分，屬於支援或補充性質，如端水或提供便當，亦僅成立幫助犯¹⁷⁵。

¹⁷¹ 蔡蕙芳，前揭註 123，頁 60。

¹⁷² 蔡蕙芳，前揭註 123，頁 62。

¹⁷³ 司法院大法官釋字第 109 號理由書：「共同正犯，係共同實施犯罪行為之人，在共同意思範圍內，各自分擔犯罪行為之一部，相互利用他人之行為，以達其犯罪之目的，其成立不以全體均行參與實施犯罪構成要件之行為為要件；參與犯罪構成要件之行為者，固為共同正犯；以自己共同犯罪之意思，參與犯罪構成要件以外之行為，或以自己共同犯罪之意思，事前同謀，而由其中一部分人實行犯罪之行為者，亦均應認為共同正犯，使之對於全部行為所發生之結果，負其責任。」

¹⁷⁴ 參最高法院 101 年度台上字第 2824 號刑事判決：「陳 o 蒼購買本案製造甲基安非他命所需之化學原料、器具之資金及租用製造甲基安非他命場地之租金，均係上訴人直接提供，陳 o 蒼除親自運送原料與器具至製造甲基安非他命之場地外，更居間擔任參與之各成員間之聯繫工作，而上訴人則對陳 o 蒼有所監控及指揮。就上訴人而言，雖未親自實行製造甲基安非他命之行為，惟上訴人係以自己犯罪之意思，而參與前揭行為，自屬本件製造第二級毒品甲基安非他命之共同正犯。」

¹⁷⁵ 蔡蕙芳，前揭註 123，頁 61。

第三款 小結

實務見解認定共同正犯之要件包含主觀犯意聯絡及客觀行為分擔，以主客觀擇一標準說為主流作為判定標準，行為人只要符合主觀上有為自己共同犯罪之意思或客觀上有為構成要件行為時，即會被認定為共同正犯。



共同正犯之本質為一部行為全部責任，然而，何以行為人未從事構成要件行為，須負擔全部責任？探究共同正犯主觀要件犯意聯絡之內涵，行為人需符合自己「共同」犯罪意思方得成立，因共同正犯之行為人僅為一部行為，卻需負擔全部責任，其正當化基礎在於與其他人具備與他人共同犯罪意思之「共同性」。認定共同正犯客觀要件行為分擔，所分擔之行為應具重要性，亦即，應審酌行為人是否對於犯罪具有支配力，在肯認未分擔任何構成要件行為之共謀共同正犯亦可成立共同正犯之前提下，此支配力不在於客觀上是否具有實質之行為分擔，而在於對整個犯罪行為之結果是否為不可或缺之一部分。

本文認為，即使實務以主客觀擇一標準說作為判定共同正犯之標準，仍需審查是否有自己「共同」犯罪之意思，並非得以捨棄檢視行為人與其他共犯間之共同性之要求。然而，現行實務判決偏離「自己共同犯罪意思」審查，僅以是否具有「自己犯罪意思」為審酌重點，著重認定行為人是否知悉其他行為人之犯罪計畫作為認定是否有犯意聯絡之標準，此舉幾乎是以單獨正犯之主觀故意作為認定共同正犯犯意聯絡之判定，忽略共同正犯主觀要件中「共同性」，如此判定無法說服何以僅知悉其他行為人之犯罪計畫即認定為共同正犯，而非幫助犯，又何以僅從事部分行為，卻須負全部責任，本文接續循著學說見解之脈絡，分析共同正犯之主客觀要件，並著重探討共同正犯主觀要件內涵究應為何。

第三項 學說見解

針對共同正犯成立之要件，我國學說見解認為必須具備主觀「共同行為決意」及客觀「共同實行犯罪行為」兩要件，就主觀要件而言，學說見解認為應以「共同行為決意」稱之，實務以「犯意聯絡」之用語不足以表示共同正犯之主觀要件之要求，因為教唆犯與幫助犯與正犯間也具有犯意聯絡，若僅用犯意聯絡作為共同正犯

之主觀要件則易產生混淆¹⁷⁶，惟為便於討論，本文接下來就共同正犯主觀要件以「共同行為決意（犯意聯絡）」稱之。學說就共同正犯之客觀要件，認為應具備「共同實行犯罪行為」，概念與實務之「犯意聯絡」相似，皆是指行為人承擔實現犯罪計畫之某些必要之犯罪貢獻¹⁷⁷，以下就學說針對一般共同正犯之主觀要件「共同行為決意」及客觀要件「共同實行犯罪行為」之內涵析述之。

第一款 主觀要件—共同行為決意（犯意聯絡）

本文第三章歸納發現，實務判決似乎有將行為人單向知悉其他行為人之犯罪計畫認定為具有共同正犯之主觀犯意聯絡，亦即，實務判決混淆單獨正犯主觀要件「故意」於判定共同正犯主觀要件「共同行為決意（犯意聯絡）」，故本文於此部分將深入剖析，探討學說對於共同正犯主觀要件「共同行為決意（犯意聯絡）」之內涵為何？共同正犯主觀要件「共同行為決意（犯意聯絡）」與單獨正犯主觀要件故意之有何不同？以下詳細分析之。

第一目 共同行為決意（犯意聯絡）之內涵

學說認為共同正犯之責任基礎，在於各行為人根據共同行為決意而分工合作，各行為人在犯罪計畫的實現上，均具有功能性的作用（功能性之犯罪支配），犯罪之結果可視為每個參與者的作品，每個參與者均為正犯，共同正犯之他人所分擔的行為，直接交叉歸屬於自己，而自己的行為也直接交叉歸屬於他人¹⁷⁸。亦即，共同行為決意為二人以上，出於違犯特定犯罪之故意，在有認識與有意欲的交互作用下，達成共同一致之犯意¹⁷⁹，此一相互歸責，使因果關係之判斷須從共同行為的角度思考，而非從個別行為人之行為，從而擴張結果歸責之範圍¹⁸⁰。

學者針對共同正犯之主觀要件「共同行為決意」內涵有詳細之解說，認為必須具備一、意思合致：二人以上行為人對於欲實現之構成要件之事實意思表示需合致。二、彼此知情：若行為人中有人不知犯罪之情，則不負共同正犯之責。三、共

¹⁷⁶ 林鈺雄，前揭註 97，頁 447。

¹⁷⁷ 林鈺雄，前揭註 97，頁 450。

¹⁷⁸ 王皇玉，前揭註 116，頁 455-456。

¹⁷⁹ 林山田，前揭註 134，頁 460。

¹⁸⁰ 許澤天（2022），《刑法總則》，3 版，頁 306。臺北：新學林。



同謀議：共犯之成立，需有意思聯絡。四、相互存在：犯罪意思應存在於各行為人間，各行為人需有互相利用及互為補充之意思，此種犯罪意思不限於各行為人均具備直接故意，縱使部分行為人具未必故意時亦可成立共同正犯¹⁸¹。

所謂「意思合致」，即指二人以上對於實現某構成要件之事實需意思表示一致，亦即，行為人在主觀上對其所欲為之犯罪行為須達成合意¹⁸²，若實施犯罪時，一方僅具傷害意思，一方則具殺人意思，則不能以二人同時在場之理由，令僅具傷害意思之行為人負共同殺人之責任¹⁸³。

所謂「彼此知情」，即是行為人除須對違犯特定犯罪有所認知之外，亦須對犯罪計畫有所認知¹⁸⁴，但對於行為人犯罪計畫之認知程度是否應認知到其他行為人於犯罪計畫中扮演之角色，抑或僅須認知自己於犯罪計畫中扮演之角色即可，學者則有不同看法。有學者認為，行為人僅需認識自己在犯罪實行所擔當之行為或扮演之角色、並認識自己所分擔之行為對其他共同正犯具有相互補充、補強之作用即可，或認識到數人有繫諸彼此協力才能完成犯罪即已足，並未強調行為人須知悉整個犯罪計畫，不一定要清楚劃分何人擔任何種角色或實行何種行為¹⁸⁵。換言之，此說認為，從支配理論角度觀之，行為人只需要明白自己在犯罪計畫中具有支配之功能，且與其他行為人具備相互協力，完成犯罪行為即足夠，無須確切知悉其他行為人究竟分擔何犯罪行為。此見解對於處理目前分工越趨細緻之集團犯罪有利，例如詐欺集團之第一線成員取款車手往往僅受集團成員一人指揮，對於其他集團成員擔任何種角色、分擔何種犯罪行為皆無所知，然取款車手僅需知悉其所分配之取款角色對於犯罪具有支配地位，且與集團之其他成員相互協力，完成詐欺行為即可認定為共同正犯。又如森林法盜伐林木犯罪，載運人員或贓木之職業小客車司機雖僅受其中一人指揮，不知其他人員所分配之犯罪角色為何，然其僅需認識自己擔任盜伐林木犯罪具有支配性之角色，並與其他成員相互協力完成盜伐行為即已足。然而，對於行為人犯罪計畫之認知程度，另有學者採取較嚴格之要求，認為行為人認

¹⁸¹ 甘添貴（1996），〈共同正犯之主觀犯意〉，《月旦法學雜誌》，第11期，頁41-42。

¹⁸² 柯耀程（2012），〈「車手」共同正犯的共同性研判——兼論最高法院一〇〇年度台上字第二八三三號刑事判決〉，《月旦裁判時報》，第17期，頁53。

¹⁸³ 甘添貴，前揭註181，頁41-42。

¹⁸⁴ 林山田，前揭註134，頁77-79。

¹⁸⁵ 王皇玉，前揭註116，頁460。

識之內容應包含參與者的角色定位、任務分配，以及行為分擔對於實現特定利益侵害意義之理解，方才達到共同正犯中溝通程序、資訊交換之要求¹⁸⁶。

所謂「共同謀議」，即指行為人間具有意思聯絡¹⁸⁷，行為人需與其他共犯具備交互作用，而非僅是單方面表示同意或支持，亦非僅是心理上有所連繫。行為人出於違犯特定犯罪之故意，彼此聯絡謀議或計畫，在有認識與有意願地交互作用下，所成立的共同一致的犯意，個別行為人之間必須有共同犯罪的認識，且有相互利用之意，若僅是對於他人計畫單方面的同意或支持，或僅有一個行為人有所認識與聯絡利用的意願，其他行為人並不知其意，則非屬共同的行為決意¹⁸⁸。亦即，故意犯之共同正犯，除須具備單獨故意犯之「知」與「欲」外，亦須具備「相互為用的共同性」，共同的犯罪決意之內涵應為具備共同的「知」與共同的「欲」¹⁸⁹。

學者進一步指出，實務將共同正犯主觀要件以犯意聯絡稱之，並未掌握個別行為人之間在主觀上共同從事犯罪行為，以及共同承擔刑責的主觀內涵，「犯意聯絡」一辭在字面上僅表示個別行為人之間心理上有所接觸與聯繫，教唆犯或幫助犯亦可能存有此類聯繫，用語上不精確¹⁹⁰。

所謂「相互存在」，則是各行為人需有互相利用及互為補充之意思，即前述所稱各行為人間需具備「相互為用的共同性」¹⁹¹。然而，應如何衡量共同正犯是否具備「相互為用的共同性」？有學者對此提出具體解釋，認為應基於客觀事實判斷之，行為人之主觀犯意聯絡應可解釋成共同行為人間的交互心理狀態，而非僅單純認知對方的存在或主張的內容而已，而此主觀要素不僅僅是各行為人心中的「心理事實」，在行為人間交互心理狀態之判定時，除主觀要素外，客觀上得觀察到的心理因果性亦為重要，共同正犯間之因果性應包含心理的因果性與物理的因果性，行為人參與犯罪行為時對結果產生之貢獻有程度之區別，可透過科學經驗法則測定或推測出行為人的心理性影響力，觀察到客觀上心理性交互影響的程度，若心理依賴

¹⁸⁶ 古承宗，前揭註 146，頁 47-48。

¹⁸⁷ 甘添貴，前揭註 118，頁 41-42。

¹⁸⁸ 林山田，前揭註 134，頁 77-79。

¹⁸⁹ 林鈺雄，前揭註 97，頁 447。

¹⁹⁰ 林山田，前揭註 134，頁 78；林鈺雄，前揭註 97，頁 447。

¹⁹¹ 林鈺雄，前揭註 97，頁 447。

達到互相拘束之程度，自然有可能成立共同正犯，若心理依賴程度不高，則為狹義共犯¹⁹²。主流判決於判斷共犯是否具因果性時，常「基於主觀事實」判斷之，然而，應「基於客觀事實」判斷之，亦即，應由共犯間謀議內容或犯罪遂行過程中之非實行行為所意涵的共犯因果性為判斷，何謂「基於客觀事實判斷」？學者舉出以下日本實務判決說明之：案例一、被告雖知犯罪計畫，但未參與事前謀議也未參與現場勘查，所受贓款不多，且在整體犯行僅為從屬地位，判決認定被告不成立共同正犯（千葉地松戶支判昭和 55.11.20 判時 1015,143）。案例二、被告雖然替正犯斡旋購買被竊試題的對象，也曾介入販賣的行為，不過就竊取之方法未受具體說明、無事前謀議，與正犯間無感受心理拘束力之親密人際關係，判決因此認定被告不成立共同正犯（札幌高判昭和 60.3.20 判時 1169,157），前開判決針對共犯因果性之認定方式，即是從偏重以「基於主觀事實」認定行為人間之心理交互狀態，轉向以「基於客觀事實」而為認定¹⁹³。

學者亦指出，於認定共同正犯時，應認定行為人是否具有產生結果的類型化物理以及心理因果性，而這些皆是需要經過嚴格證明的客觀事實，現今實務見解只著重於套用「為自己的犯罪=犯意聯絡」之主觀要素，且因主觀要素證明困難，判決經常偏重被告或共同被告之自白認定共謀共同正犯¹⁹⁴，學者再舉徐自強案提出批評，認為法院認定徐自強涉犯共同擄人勒贖並殺害被害人之犯罪事實，係以同案共同被告之自白為主要依據，並以主嫌之一曾與徐自強租屋共居，徐自強曾夥同其他共犯探查被害人生活起居，曾參與購買擄人及殺人用具等客觀事實作為補強證據，主觀認定具有共謀的存在，然而，這些客觀事實並不能證明徐自強於犯罪之地位已達重要的、不可或缺的程度，租屋共居之行為亦無法直接與其他共同被告之自白連結，因為其間充滿無數解釋可能性，該判決實際上是恣意的解釋主觀正犯犯意，顯示實務判決對於犯意聯絡認定有所缺失¹⁹⁵。

¹⁹² 李茂生（2003），〈徐自強擄人勒贖殺人案評析—評最高法院九十二年度台非字第二四二號等相關判決〉，《月旦法學雜誌》，第 102 期，頁 222-229。李茂生教授雖係於討論共謀共同正犯時提出犯意聯絡之內涵，惟李茂生教授於文章中指出此標準可作為（狹義）共犯與正犯間區別之理論，亦即，可作為區分行為人屬於共同正犯或教唆、幫助等狹義共犯之問題。

¹⁹³ 李茂生，前揭註 192，頁 226-227。

¹⁹⁴ 此情形與實務對於極為重視自白，並以此認定共同正犯之情形相同。

¹⁹⁵ 李茂生，前揭註 192，頁 222-225。

第二目 共同行為決意（犯意聯絡）方式



多數學說與實務見解相同，認為共同行為決意可為明示共謀，亦可能以默示認同方式為之，且不以全部行為人間彼此均有直接接觸聯絡者為限，即使部分行為人之間只有間接的接觸聯絡，亦可認定具有共同行為決意¹⁹⁶。

第三目 共同行為決意產生時點

學說與實務見解大致相同，認為即使在犯罪行為實行之際才形成共同意思，他人以共同犯罪決意加入犯罪行為之實行仍可成立共同正犯，學說稱為「相續共同正犯」¹⁹⁷。而加入成為共同正犯的最後時點，在原行為人實行行為「完成之前」即可，換句話說，若實行行為已完成且犯罪已既遂，則無法再行加入成為共同正犯¹⁹⁸。

第四目 與單獨正犯「故意」構成要件之關係

學者在解釋共同正犯主觀要件共同犯罪決意時，雖有使用與單獨正犯主觀故意要件「知」與「欲」之用語，但認為「共同行為決意」所認知的內容，應較單獨正犯主觀「故意」要件增加，行為人除須認知「違犯特定犯罪」、「犯罪計畫」，還需與其他共犯具備交互作用，而非僅是單方面表示同意或支持，亦非僅是心理上有所連繫¹⁹⁹，換句話說，共同正犯之主觀要件內涵除需具備單獨正犯之「知」與「欲」外，亦需具備「相互為用的共同性」²⁰⁰，須有對共同犯罪之認識²⁰¹。

針對單獨正犯之「故意」與共同正犯之「共同犯罪決意」內涵，有學者明確指出兩者並不相同，認為共同犯罪決意應為所有參與者透過組織和溝通程序的資訊交換，進而形成「共同行為目的」，共同犯罪決意可以透過直接或可推知的溝通方式形成，但無論何種方式，都應達到相互形成共識之效果²⁰²，「行為目的」與「故

¹⁹⁶ 林山田，前揭註 134，頁 78；王皇玉，前揭註 116，頁 460；林鈺雄，前揭註 97，頁 448。

¹⁹⁷ 王皇玉，前揭註 116，頁 462；林鈺雄，前揭註 97，頁 448-449。參 73 年台上字第 2364 號刑事判例：「意思之聯絡並不限於事前有所謀議，即僅於行為當時有共同犯意之聯絡者，亦屬之，且其表示之方法，亦不以明示通謀為必要，即相互間有默示之合致，亦無不可。」

¹⁹⁸ 林鈺雄，前揭註 97，頁 449；許澤天，前揭註 180，頁 311。

¹⁹⁹ 林山田，前揭註 134，頁 77-79。

²⁰⁰ 林鈺雄，前揭註 97，頁 447。

²⁰¹ 蔡墩銘（2009），《刑法總論》，8 版，頁 266。臺北：三民。

²⁰² 古承宗（2018），〈規範上之共同性與共同犯意聯絡——兼評台灣高等法院 98 年上訴字第 156 號

意」不同，行為目的為行為人於行為前資訊處理及形成意思決定，是個人內在自由意志轉變為具體行為處理的心理過程，屬於形成犯罪支配與客觀歸責的一般性要素，而「故意」則是行為人於行為時的心理認知與犯罪事實的對應關係，為主觀的歸責要件²⁰³。此外，依照同時性原則，客觀構成要件之故意與主觀故意必須同時存在，而共同行為決意雖可於著手前計畫階段形成，仍須於不法行為時刑之際存在²⁰⁴，學者批評實務見解，認為實務見解將行為人僅是單向地受他人指示，並參與犯罪之一環，即認定具有自己共同犯罪意思實有不妥。亦即，認為實務見解僅需一位行為人單方配合的心理認知狀態，便串起所有參與者之心理共識，係擴張解釋共同行為決意，例如詐欺車手的案例，實務判決多以詐欺車手「明知」其他共犯為詐欺集團成員，認識到他人詐欺的事實，並有後續提領款項行為，即認定與其他行為人具有犯意聯絡，認為實務見解始終圍繞「參與者對他人犯罪事實的故意性」，捨棄共同犯意聯絡的意思交換要求實有不妥²⁰⁵，實務上將共同犯意聯絡與故意等同視之，係誤解兩者概念內涵與體系功能不同，共同犯意聯絡不等於共同故意²⁰⁶。

對於實務見解寬鬆認定共同犯罪決意（犯意聯絡），有學者提出批評，認為若犯意聯絡不限於客觀上有聯絡（協議）的行為，而是單純「基於相互之認識，以共同犯罪之意思參與」即可構成共同正犯，一個人單純的心理狀態何以補充（替代）客觀要件之不足？若客觀上與其他行為人有所聯絡即得成立共同正犯時，則將造成以用客觀上的協議行為取代客觀上的構成要件，大幅放寬客觀構成要件²⁰⁷。是以，構成共同正犯的基本前提為行為人需通過一般正犯之檢驗，亦即，共同正犯個人行為對於全部不法構成要件之實現需有因果關係，且主觀上對於其行為可能導致實害結果之發生需有所認知，並且須以犯罪協議為基礎的不法行為分擔，亦即，不法行為分擔必須包括犯罪協議行為，而犯罪協議指的是一個行為，而非純粹主觀狀態²⁰⁸。

²⁰³ 判決》，《犯罪支配與客觀歸責》，2 版，頁 62，元照。

²⁰⁴ 古承宗，前揭註 146，頁 48。

²⁰⁵ 許澤天，前揭註 180，頁 310。

²⁰⁶ 古承宗（2012），〈共同犯意聯絡作為共同行為目的一兼評智慧財產法院 99 年度刑智上易字第 59 號判決〉，《台灣法學雜誌》，第 208 期，頁 5-6。

²⁰⁷ 古承宗，前揭註 146，頁 47-48。

²⁰⁸ 黃榮堅（2012），《基礎刑法學（下）》，4 版，頁 807-811。臺北：元照。

第二款 客觀要件—共同實行犯罪



共同正犯成立之客觀要件為行為人共同實行犯罪行為，不論是何種參與方式，前提皆須具備共同犯罪決意²⁰⁹。所謂共同行為，是指行為人依其共同行為決意之內容，彼此所謀議之計畫，而共同違犯特定行為而言，雖無須所有行為人皆達著手實行，但須至少有一人已達著手實行行為階段，方才符合共同行為的實現²¹⁰。且，分擔者之全部行為必須和整個犯罪實現具有因果關係，否則不能認定為共同實行犯罪行為²¹¹。學者依客觀上共同行為之貢獻方式，區分為下列幾種：

第一目 參與構成要件行為

各行為人皆親自參與構成要件之行為，行為人與他人在共同犯罪決意下，分擔實行構成要件全部或部分行為²¹²，不論學說或實務²¹³皆認為，縱使只參與一部行為，亦屬共同正犯，此種類型較無爭論²¹⁴。

第二目 參與構成要件以外行為者

在行為人實行構成要件以外之行為的情況下，究應如何區別行為人屬於幫助犯或共同正犯，學者多從犯罪支配之角度判定，若所為之行為與犯罪構成要件之實現有密不可分的功能支配關係，對犯罪之完成有所貢獻，就整個犯罪計畫屬於不可或缺之部分分工²¹⁵，實行行為者才能論以共同正犯，例如在犯罪現場擔任把風與接應工作之人，若其參與的是整個犯罪計畫的重要環節，與其他實行構成要件行為者構成分工合作的支配關係，則應成立共同正犯²¹⁶。

²⁰⁹ 林鈺雄，前揭註 97，頁 450。

²¹⁰ 林山田，前揭註 134，頁 83-84。

²¹¹ 王皇玉，前揭註 116，頁 466；林鈺雄，前揭註 97，頁 450。

²¹² 林書楷（2022），《刑法總則》，6 版，頁 364。臺北：五南。

²¹³ 參最高法院 100 年度台上字第 5773 號刑事判決：「共同正犯間，在合同意思範圍內，各自分擔犯罪行為之一部，相互利用他人之行為，以達其犯罪之目的者，原不必每一階段均參與，祇須分擔犯罪行為之一部，即應對於全部所發生之結果共同負責。是共同正犯之行為，應整體觀察，就合同犯意內所造成之結果同負罪責，而非僅就自己實行之行為負責。」。

²¹⁴ 林鈺雄，前揭註 97，頁 450；林山田，前揭註，頁 83。

²¹⁵ 盧映潔、李鳳翔（2022），《刑法概要——刑法總則》，增訂 2 版，頁 250。臺北：五南。

²¹⁶ 王皇玉，前揭註 116，頁 466；林鈺雄，前揭註，頁 451-452。

此外，具備共同犯罪決意為成立共同正犯之重要前提，例如在犯罪現場僅是負責開車，然若此行為是基於與其他行為人之間共同決意與行為分工，仍應成立共同正犯²¹⁷，又如把風者若有相互補充與共同負擔刑責的意願，把風行為屬於共同犯罪角色分配之分工行為，則成立共同正犯，然若把風者與其他行為人間無共同行為決意，對於犯罪之進行無支配力，僅是對於他人犯罪提供助力，則屬幫助犯²¹⁸。

第三目 參與犯罪實行的策劃、準備或資助行為者

若行為人與其他正犯具有共同犯罪決意，但僅參與事前準備、策畫、指揮或資助工作，於犯罪構成要件實行行為時並不在場，是否成立共同正犯？學說多以該行為人之客觀貢獻是否達功能支配之地步而定，只要該行為人基於先前的共同犯罪決意，其犯罪貢獻在其他行為人實行犯罪行為時仍繼續產生作用即為已足，如犯罪首腦若對犯罪產生主導之貢獻，不以實行行為時首腦在場為必要，首腦仍成立共同正犯²¹⁹，但仍應仔細評價行為人對整個犯罪貢獻上之意義，才能判斷是否與他人具備功能性支配，而得成立共謀共同正犯²²⁰。

第四項 小結

就共同正犯之成立要件，實務見解認為共同正犯需具備主觀「犯意聯絡」及客觀「行為分擔」，通說採取「主客觀擇一標準說」認定共同正犯，主觀要件「犯意聯絡」之內涵，則是行為人間需具備「自己共同犯罪意思」，亦即，行為人主觀上有為自己共同犯罪之意思或客觀上有為構成要件行為，即成立共同正犯；學說見解以「支配理論」為通說，認為對整個犯罪過程具有操縱性犯罪支配地位之人即為正犯，若行為人具備主觀「共同行為決意」及客觀「共同實行犯罪行為」，方可成立共同正犯。本文認為學說見解之支配理論較為可採，因為實務之「主客觀擇一標準說」中的「自己犯罪意思」定義過於模糊，是否為正犯皆由法官隨意判斷，例如本文所討論之職業小客車司機於盜伐林木犯罪中載運乘客收取車資之行為恐將被解釋為自己而犯罪，具備「自己犯罪意思」，進而遭認定為共同正犯。若採「支配

²¹⁷ 林山田，前揭註 134，頁 83-84。

²¹⁸ 林山田，前揭註 134，頁 90-92。

²¹⁹ 林鈺雄，前揭註 97，頁 453。

²²⁰ 許澤天，前揭註 180，頁 319。

理論」之見解，則可由職業小客車司機是否具備整個盜伐林木犯罪之操控性為標準判定，例如，司機若僅是單純受乘客指揮載運，不具整個犯罪過程之操控性，應非共同正犯，若司機可決定載運時點、載運方式、可建議盜伐林木之地點，甚至可指揮整個載運流程，立於控場地位，對整個犯罪過程具備支配力，則可認定為共同正犯。

而共同正犯主觀要件之內涵為何？從共同正犯責任本質「一部行為全部責任」探討，不論實務或學說見解，共同正犯主觀要件皆應具備「共同性」，即實務所稱之「共同犯罪意思」，學說所稱之「相互為用之共同性」，行為人須與其他人進行犯罪謀議，並有相互為用之意，亦即，行為人須為對整個犯罪過程具有操縱性犯罪支配地位之人，方符合共同正犯之主觀要件。

現今實務省略共同性之審酌，僅以行為人單方配合認知之心理狀態，便認定行為人與其他人具備主觀犯意聯絡，會形成此種結果，應係實務將共同正犯主觀要件以「犯意聯絡」稱之，此用語僅能表示個別行為人之間心理上有所連繫，然而，教唆犯、幫助犯亦可能存有此連繫，單純以心理上有所連繫無法區分共同正犯與教唆犯、幫助犯等從犯之概念²²¹。另一原因可能是主客觀擇一標準說之影響，認為行為人間只需具備主觀意思聯絡或客觀行為分擔即可成立共同正犯，部分實務見解因此僅偏重客觀行為或主觀犯意，當行為人具備客觀上之行為分擔時，便以寬鬆方式認定行為人之主觀犯意，在有罪心證的形成上，似乎是客觀主義的信仰者²²²，認為行為人僅需具備「自己犯罪意思」即可成立共同正犯，忽略共同性之要求²²³。

就共同行為決意（犯意聯絡）之方式，不論實務或學說見解，皆認為不論明示或默示、直接或間接方式皆可形成共同行為決意（犯意聯絡）；就共同行為決意（犯意聯絡）產生時點，實務或學說見解大致相同，認為在實行行為「完成」之前皆可加入成為共同正犯。

²²¹ 林山田，前揭註 134，頁 77-79。

²²² 林山田（2006），〈對「共犯」刑章之刑法修正的檢討〉，《月旦法學雜誌》，第 135 期，頁 161。

²²³ 林山田，前揭註 134，頁 91-92。

本章透過深入探討實務及學說見解，析出共同正犯之主客觀要件及內涵，接著，本文將以此深入檢視現今實務見解對於共同正犯認定之疑義。



第五項 本文見解

本文於第三章考察實務判決，發現實務判決對於共同正犯主觀要件犯意聯絡具體認定常有理由不充分或認定上之疑義，實務多認為職業小客車司機僅須單向知悉其他行為人之犯罪計畫，即可推論與其他行為人具犯意聯絡，並以以下三種操作方式認定共同正犯：第一，具備「單獨正犯故意」+「行為分擔」即成立共同正犯，亦即，混用單獨正犯主觀故意之要件於共同正犯之主觀犯意聯絡要件中。第二，認為具備「自己犯罪意思」+「行為分擔」即可成立共同正犯，亦即，將共同正犯審酌重點置於是否有「自己犯罪意思」，忽略共同性之要求。第三，寬鬆認定「默示、間接犯意聯絡」+「行為分擔」即可成立共同正犯。

本項綜合實務與學說見解，自共同正犯之基礎概念出發，分析上述三種操作方式是否符合共同正犯主觀要件之要求，將共同正犯主觀要件犯意聯絡分為下列三個重點詳細剖析：一、共同正犯之主觀要件犯意聯絡與單獨正犯之主觀要件故意內涵差異為何？二、實務之主客觀標準擇一說是否仍需符合「共同性」之要求？三、默示形成犯意聯絡之內涵為何？以下分述。

第一款 單獨正犯主觀故意與共同正犯之犯意聯絡要件內涵 差異

依學說與實務見解，共同正犯成立的基礎是共同謀議者需有犯罪實行上「相互利用意思」，學說上以「有意識、有意願地交互作用」來說明²²⁴。而「相互利用意思」，不論學說或實務皆認為必須在具有「認識」的前提下，共同正犯對於他人所實行的行為，需有直接故意或間接故意，如最高法院 82 年度台上字第 5141 號判決要旨：「共同正犯之所以應對其他共同正犯所實施之行為負其全部責任者，以就其行為有犯意之聯絡為限；若他犯所實施之行為，為其所不及知或難予預見者，自未可概以共同正犯論。」須注意的是，單純認識並不等於具有相互利用的意思，而

²²⁴ 蔡蕙芳，前揭註 123，頁 59。

是認定具有相互意思前，至少需具備認識之前提²²⁵，如何證明有相互利用之意思，可從事前同意計畫或事後參與所得分配作為判斷依據²²⁶。

實務見解多有將犯意聯絡與故意等同視之，然而，自上開學說之見解，縱使學者有使用「故意」之用語描述犯意聯絡（共同犯罪決意），然皆須於故意要件再加入行為人是否與其他行為人具備交互作用、相互謀議等共同性之審查，可見單獨正犯主觀故意之要件與共同正犯之主觀犯意聯絡要件內涵有所不同，兩者差異在於單獨正犯之「故意」為行為人客觀行為需符合刑法所有構成要件，主觀上須具備對於所有客觀不法構成要件之認知與實現法定構成要件之意欲²²⁷；共同正犯之「犯意聯絡」則為行為人客觀上無須符合刑法所有構成要件，主觀上除須「認識」其他行為人之犯罪計畫外，亦須與其他行為人具備相互利用之意思。

共同正犯的核心思維是一種特殊的歸責概念，讓無法適用單獨正犯歸責體系，卻已具備共同行為目的者對犯罪結果負責，使所有參與者視為正犯處罰之，多數犯罪參與者之邏輯與分則各罪行為主體不同，無須檢驗所有個別犯罪參與者的行為分擔是否具備條件是因果關係或主觀上構成要件故意的部分；共同犯意聯絡自然不可與單獨正犯之故意畫上等號²²⁸，兩者內涵不同，若等同視之，即是未完成所有構成要件之個別行為人，只要具備故意，即成立犯罪，無疑是擴張成罪之射程範圍。

第二款 實務主客觀標準擇一說是否仍須符合「共同性」之要求

實務見解之主客觀標準擇一說對於共同正犯之認定極為寬鬆，然而是否表示採取主客觀標準擇一說即無須審酌行為人是否與其他人具有共同之犯罪意思？應非如此。細究主客觀標準擇一說，所謂「以自己共同犯罪意思」之內涵，行為人除須「以自己之犯罪意思」，亦需具備「共同犯罪意思」，自學說見解解釋，則是行為人需具備「共同性」。共同正犯所須具備之共同性內涵為何？應以共同正犯間是否建立共同意思、共同行為及行為人是否屬於對等關係觀之，因為共同正犯責任的本

²²⁵ 蔡蕙芳，前揭註 123，頁 59。

²²⁶ 蔡蕙芳，前揭註 123，頁 59。

²²⁷ 林鈺雄，前揭註 97，頁 187。

²²⁸ 古承宗，前揭註 205，頁 12。

質為「一部行為全部責任」，如此方得使僅為部分構成要件者負擔全部犯罪責任正當化。實務於判決理由多未審酌共同性，大多僅以是否具有「自己犯罪意思」為審酌重點，如此判定無法說服何以僅以行為人知悉其他行為人之犯罪計畫即認定為共同正犯，而非幫助犯，又何以僅從事部分行為，卻須負全部責任，於本文所探討之職業小客車司機擔任盜伐林木運輸角色中，只要職業小客車司機有收取車資，即會被認定為「以自己之犯罪意思」，載運盜伐人員之行為將被認定符合「行為分擔」，因此成立共同正犯，此種認定幾乎使判決得恣意認定職業小客車司機之主觀犯意。

第三款 默示形成犯意聯絡之內涵

實務於認定共同正犯時，大多著重於說明「行為人對於犯罪計畫有所認識」，對於行為人如何與其他共犯形成意見交換、犯罪決意則少有著墨，甚至僅以行為人具備「默示犯意聯絡」略微帶過，儘管承認犯意聯絡得以默示方式為之，仍不可免除需檢視共犯間「如何以默示方式形成犯意聯絡」，否則易淪為以主觀知悉犯罪計畫加上客觀行為分擔直接推論具有默示犯意聯絡。

學說雖對於認定共同正犯成立要件之寬嚴見解有所不同，但皆強調對犯罪計畫之單純認識並非即構成犯意聯絡（共同犯罪決意），因為幫助犯對於正犯犯罪計畫亦具有認識，何以區別對於犯罪計畫認識之人究竟應成立幫助犯或是共同正犯，應審酌行為人與共犯是否具有雙向溝通意思，縱使行為人與其他共犯具備溝通方式為「默示之犯意聯絡」，亦須符合雙向溝通之要求。

而「默示犯意聯絡」之具體內涵為何？應指行為人雖沉默不語，但可由其行動在社會上之溝通意涵推斷其意向²²⁹，有學者針對默示犯意聯絡提出詳細分析，認為共同正犯之犯意聯絡並非以社會上認為「應該同意」之情境判定，例如認為只要行為不另行否決或繼續其他動作即認為符合默示同意，而應考量刑法具備應為（誠命）或不應為（禁止）的規範特性，以行為人對於法益「是否具備特殊保護義務」

²²⁹ 徐育安（2011），〈共同正犯之意思聯絡與加重結果－最高法院九十九年台上字第三四三〇號刑事判決〉，《月旦裁判時報》，第7期，頁100。

採取較嚴格之判定，限縮默示之適用，否則是增加一般社會對人民規範遵守之特別義務²³⁰。

在盜伐林木犯罪之判決中，實務偏重自白作為認定共同正犯之主要證據，再以客觀補強證據，推論司機與其他行為人具有默示犯意聯絡，成立共同正犯，甚至擴張至只要其他共犯指證職業小客車司機知悉犯罪計畫，即以職業小客車司機有為自己犯罪之意思，直接推論符合犯意聯絡，成立共同正犯²³¹。實務之具體操作方式為以自白作為主要證據，再輔以職業小客車司機有聞到木頭香、於深夜、偏僻地點載客、收取較行情為高之車資，作為職業小客車司機知悉犯罪計畫之客觀補強證據，推定職業小客車司機與其他行為人具有默示之犯意聯絡。然而，縱有上開情事，光以此認定職業小客車司機知悉犯罪計畫即已屬牽強，遑論以上開客觀情事推論職業小客車司機於盜伐林木犯罪之地位已達重要的、不可或缺的程度，職業小客車司機對於盜伐林木犯罪並無具備特殊保護義務，縱使於深夜、偏僻地點載客、收取較行情為高之車資於小客車司機執業過程中亦非顯見，又縱使職業小客車司機懷疑或知悉載運之乘客為盜伐林木犯罪，但司機並不具有法益保護義務，無須拒絕載運，否則是增加職業小客車司機對規範遵守之特別義務，實務以寬鬆方式認定默示犯意聯絡，實是對於主觀正犯犯意恣意認定，輕忽所有客觀物理因果性，應屬不妥，即使在具備被告或共犯自白之情況下，仍應透過科學經驗法則測定或推測出共謀者的心理性影響力，觀察到客觀上心理性交互影響的程度，並提出基於客觀事實判斷之補強證據，例如，隨著通訊保障及監察法將森林法納入可監聽之範圍，對於盜伐林木犯罪之判定，得以監聽譯文等較客觀、嚴謹之證據作為補強，基於客觀事實得以證明職業小客車司機與其他行為人之心理依賴達到互相拘束之程度，方才得以成立共同正犯。

²³⁰ 李聖傑（2019），〈靜靜都有事？〉，蕭宏宜、游明得、古承宗、李聖傑、黃惠婷、曾淑瑜、徐育安、高金桂、蔡蕙芳（著），《共同正犯專題（一）：基礎概念與案例》，頁 77-79，元照。。

²³¹ 如臺灣桃園地方法院 107 年度原訴字第 27 號刑事判決、臺灣南投地方法院 108 年度訴字第 318 號刑事判決。此外，李茂生教授亦指出，實務大量採用主客觀擇一標準說，不僅只著重「為自己犯罪=犯意聯絡」之主觀要素，更有偏重自白恣意認定共謀共同正犯之傾向，實務上認定主觀要素時，因為證明的困難性，經常容易偏向以被告或共同被告之自白作為主要認定之依據。參李茂生，前揭註 192，頁 222-229。

第五章 結論與建議



本文研究職業小客車司機擔任盜伐林木運輸角色之處罰，討論主軸為職業小客車司機究竟是否可成立盜伐林木犯罪之共同正犯？在第一章中，筆者勾勒盜伐林木犯罪之現況，盜伐林木犯罪現今已成為重要環境、國安問題，隨著犯罪手法之更新可見越來越多職業小客車司機涉入盜伐林木犯罪，也使筆者欲深入探討此現象及職業小客車司機可能面臨之處罰。

在第二章第一部分，本文介紹森林法修法之過程與轉變，從修法歷程可見，我國最初並未意識盜伐林木行為之嚴重性，僅將盜伐林木行為視為侵害財產法益，隨著歷次修正，立法者逐漸將國土保安、水土保持之觀念納入立法理由，並加重刑罰，於民國 104 年森林法大幅修正，立法者意識到盜伐林木犯罪所造成之環境影響甚鉅，故加重盜伐林木行為之刑罰，增加絕對沒收之規定，並賦予森林法獨立的法律效果。

在第二章第二部分，本文介紹盜伐集團之分工，主要分為尋找組、把風巡邏組、砍伐搬運組、運輸組及銷贓組。本文討論主軸之職業小客車司機主要擔任運輸組之角色，而近期盜伐林木犯罪現況則有兩個特色，其一為外籍移工漸成為盜伐主力，主因為外籍移工相較於臺灣本地人，較願意從事此種極耗費體力之工作，且盜伐林木為高報酬工作，因此吸引許多逃逸移工從事。其二為職業小客車司機加入盜伐集團之情形越漸顯著，主因為外籍移工與職業小客車司機熟識，相互牽線加入盜伐集團，而盜伐集團因森林法修法加入沒收犯罪工具之規定，也樂於職業小客車司機之加入，因為職業小客車司機往往自備車輛，盜伐集團上游無須承擔車輛遭沒收之犯罪成本。

在第二章第三部分，本文介紹盜伐林木犯罪之相關處罰規定，並就構成要件加以分析，盜伐林木犯罪主要涉及之條文為森林法第 50 條第 1 項「竊取森林主副產物罪」、第 2 項「搬運森林主副產物贓物罪」，而本文主軸討論之職業小客車司機參與盜伐林木犯罪，亦可能涉及森林法第 52 條有關「結夥 2 人以上」及「使用車輛

搬運竊取森林主副產物」加重條款，就盜伐林木犯罪之偵查面，則有通訊保障及監察法第5條第17款，將森林法納入可監聽之範圍，大幅提升森林法查緝之效果。

接著，在第三章中，本文進入主軸，歸納實務判決對於職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪運輸角色之處罰，實務之法律評價有四種類型，分別為：一、成立加重竊取森林主副產物罪之共同正犯。二、成立加重竊取森林主副產物罪之幫助犯。三、成立加重搬運森林主副產物罪之正犯或共同正犯。四、載運完成盜伐之人員僅成立事後幫助，無罪。而以第一類認定成立加重竊取森林主副產物罪之共同正犯為大宗，僅有少部分判決採取其他類型之評價。

第三章第一部分，本文首先探究實務評價職業小客車司機擔任運輸角色之犯罪參與型態結果之差異，主要有三個爭點：一、職業小客車司機之主觀犯意為何？職業小客車司機單向知悉犯罪計畫是否即具有犯意聯絡？此關乎職業小客車司機成立共同正犯或幫助犯。二、盜伐林木行為完成時點為何？前階段之盜伐林木行為是否已完成，關乎職業小客車司機載運人員或贓木下山之行為是否有加入犯罪之可能，而有成立相續共同正犯之空間。三、職業小客車司機與其他行為人犯意聯絡之範圍為何？是否包含前階段竊取森林主副產物行為，抑或僅有後階段載運贓木行為？此關乎職業小客車司機可成立竊取森林主副產物犯罪亦或僅成立搬運森林主副產物罪。

針對第一個爭點，若認為司機單向知悉犯罪計畫即具有犯意聯絡，判決則認定職業小客車司機成立共同正犯；若認為職業小客車司機需與其他行為人具有雙向溝通之互動，方才符合犯意聯絡之要件，職業小客車司機僅單向知悉犯罪計畫，判決則認定職業小客車司機僅具幫助意思，成立幫助犯。

針對第二個爭點，實務對於盜伐林木行為完成時點可分為「砍伐倒地說」、「搬離森林說」及「竊盜計畫完成說」。「砍伐倒地說」以林木遭「砍伐倒地」為盜伐林木行為完成時點，採此見解之判決，認為職業小客車司機於盜伐林木行為完成後方才載運贓木，僅為事後幫助，無罪。「搬離森林說」認為盜伐林木行為須使盜伐之林木搬離森林地方屬完成，職業小客車司機載運贓木時盜伐之林木若尚未搬離森林地，仍可成立竊取森林主副產物罪之相續共同正犯。「竊盜計畫完成說」將司機



可成立相續共同正犯之時點延伸至下山後，認為應以竊盜計畫是否完成判定，若竊盜計畫係將盜伐之林木載運之山下指定地點，司機於山下接應，將盜伐之林木載運之指定地點，仍可成立相續共同正犯。

針對第三個爭點，若判決認為職業小客車司機與其他行為人犯意聯絡之範圍包含前階段砍伐人員伐木行為，則會認定司機成立竊取森林主副產物之共同正犯，若認為職業小客車司機與其他行為人之犯意聯絡範圍僅及於後階段之搬運贓木，則僅成立搬運森林主副產物罪之正犯或共同正犯。

第三章第二部分，本文分析實務判決認定職業小客車司機擔任盜伐林木運輸角色主觀犯意時參酌之事實要素，發現實務判決主要理由可區分為三類：一、職業小客車司機「知悉其他行為人為盜伐林木行為」，二、職業小客車司機載運之行為「違反常情」：如車資過高、多次載運或與乘客熟識、載運乘客時有聞到木頭香、於特殊時點載運，三、共同被告或職業小客車司機自白。

第一類判決理由幾乎為所有實務判決皆會審酌之要素，但即便認定司機知悉其他行為人為盜伐林木行為，判決亦有認為成立共同正犯、幫助犯之不同結果，原因在於判決將司機「知悉其他行為人為盜伐林木行為」詮釋為犯意聯絡或是幫助故意。

第二類判決理由以職業小客車司機載運之行為是否「違反常情」判定，實務往往以車資過高、多次載運或與乘客熟識、載運乘客時有聞到木頭香、於特殊時點載運，認定職業小客車司機與乘客之關係與一般情形不同，進而認定職業小客車司機與其他行為人具有犯意聯絡，然而，本文認為實務判決未考量職業小客車司機於執業情形與一般人載運他人之情形不同，職業小客車司機於執業時，乘客願給付較高車資、乘客於深夜或偏僻地點、司機與經營熟客等皆非顯見，此外，本文亦發現，職業小客車司機以自己賴以維生之車輛作為犯罪工具、或於載運過程中全程開啟行車紀錄器似乎皆有違常情，然而實務並未將此兩事實作為判定職業小客車司機無主觀犯意之要素。

第三類則是本文發現，實務極為偏重共同被告或職業小客車司機自白要素，只要職業小客車司機自白其參與盜伐集團，判決往往不再論述其他何以判定職業小客車司機與行為人具有犯意聯絡之客觀事實，直接以例稿式套用判定職業小客車司機為共同正犯，此舉恐將導向在判定盜伐林木犯罪時，無須蒐證其他補強之客觀證據，只需於偵查過程中取得被告或共犯之自白，即得直接判定共犯間是否具有犯意聯絡，是否成立共同正犯。

藉由第三章之分析，本文發現實務大多將職業小客車司機擔任盜伐林木犯罪之載運角色認定為共同正犯之原因，為將司機「知悉其他行為人為盜伐林木行為」詮釋為犯意聯絡，認為職業小客車司機單向知悉犯罪計畫即具有犯意聯絡，實務似乎有將單獨正犯主觀要件「故意」中的知與欲直接運用於共同正犯主觀要件「犯意聯絡」當中，然而，司機單向知悉其他行為人之犯罪計畫是否即等同具有犯意聯絡，本文於第四章透過共同正犯之學說理論及實務見解概念，剖析共同正犯主觀犯意聯絡之內涵，本文認為，單獨正犯之「故意」不等同於共同正犯之「犯意聯絡」，共同正犯除須具備犯罪行為之知與欲以外，還須具備其他行為人相互利用之意思，否則無法解釋為何共同正犯之行為人未完成所有構成要件，卻須承擔整個犯罪之全部責任。實務判決雖以寬鬆的主客觀標準擇一說作為判定共同正犯之要件，但主客觀標準擇一說仍認為行為人必須「以自己共同犯罪意思」，亦即，行為人除須「以自己之犯罪意思」，亦須具備「共同犯罪意思」，主客觀標準擇一說並非捨棄之要求「共同性」，因為共同正犯責任的本質為「一部行為全部責任」，方得使僅為部分構成要件者負擔全部犯罪責任正當化。

此外，實務判決寬鬆認定默示犯意聯絡，將大量職業小客車司機參與盜伐林木犯罪之案件認定為共同正犯並不妥適，本文認為，應考量刑法具備誠命或禁止的規範特性，對於「默示」之解釋應採取較嚴格之判斷，應以行為人對於法益「是否具備特殊保護義務」判定，否則是增加一般社會對人民規範遵守之特別義務。

實務偏重自白作為認定共同正犯之主要證據，常以自白作為主要證據，再輔以職業小客車司機有聞到木頭香、於深夜、偏僻地點載客、收取較行情為高之車資，作為職業小客車司機知悉犯罪計畫之客觀補強證據，推定職業小客車司機與其他

行為人具有默示之犯意聯絡。本文認為，實務應嚴格限縮默示犯意聯絡之認定，以職業小客車司機對於法益「是否具備特殊保護義務」判定，而即使在具備被告或共犯自白之情況下，提出基於客觀事實判斷之補強證據，證明職業小客車司機與其他行為人之心理依賴達到互相拘束之程度，方得成立共同正犯。

若以本文之結論重新檢視問題意識之【檢查行李案】，該判決最終以職業小客車司機載運乘客時有聞到木頭香、車資高於一般行情、於夜間載運乘客及未命乘客打開行李供其檢查等理由認定職業小客車司機可能知悉乘客從事盜伐林木犯罪，具備竊取森林主副產物罪之不確定故意，並以此推論職業小客車司機與其他行為人間具備犯意聯絡，再加上職業小客車司機載運行為構成行為分擔，因此認為職業小客車司機成立竊取森林主副產物罪之共同正犯。本文認為，前開判決理由未考量職業小客車司機於執業時乘客願給付較高車資、於特殊時點叫車並非顯見，而職業小客車司機縱有聞到乘客行李傳出木頭香，又有何權力命令乘客打開行李供其檢查，判決以此認定職業小客車司機具備竊取森林主副產物罪之不確定故意已有可議，縱使認為前開判決理由已足證明職業小客車司機知悉犯罪計畫具備不確定故意，然而，職業小客車司機單向知悉犯罪計畫並不等於具備犯意聯絡，因為職業小客車司機單向知悉犯罪計畫既可解釋為具備幫助犯之幫助故意，亦可解釋為具備共同正犯之犯意聯絡，犯意聯絡除須具備故意之「知」與「欲」以外，仍需有「相互為用之共同性」，該判決應說明以何理由判斷司機與其他行為人具有相互為用之共同性，而有相互利用之意思，否則，僅是恣意判斷行為人之主觀犯意。

本文期許實務能重新審視對於盜伐林木犯罪共同正犯之寬鬆解釋，從結果看來，擔任盜伐林木載運角色之職業小客車司機為第一線人員，在整個盜伐林木犯罪中所得最少、風險最高，若職業小客車司機遭判定為盜伐林木罪之共同正犯，付出的代價也是最大的，職業小客車司機除須面臨刑期、上百萬的罰金，其賴以維生的車輛亦可能遭沒收，也因此，本文認為應嚴謹審酌盜伐林木犯罪之法律評價，本文認同若職業小客車司機確實是盜伐集團之一員，成立共同正犯並無不妥，但若職業小客車司機僅是具備幫助故意，甚至僅是不知情而遭盜伐集團利用，則應認定為幫助犯，甚至判決無罪。實務判決常因對於職業小客車司機常與盜伐集團配合之既定

印象²³²，以寬鬆之理由認定職業小客車司機成立共同正犯。此外，因為實務極度偏重自白，常有職業小客車司機在判決的不確定性與刑期壓力下，放棄無罪答辯，判決則常因職業小客車司機已自白，便草草結案，未見判決審酌具體犯罪事實。當筆者看見一則又一則例稿式的判決，著實心痛，筆者擔任執業律師期間，深刻感受到每一則判決都是一個人的人生，實務在狂亂追殺山老鼠的過程中是否忘了初衷，是否忘了謹守無罪推定原則，是否忽略了應以嚴謹的方式發現真實，筆者期許本論文能對實務評價盜伐林木犯罪之處罰提供些許貢獻，縱使綿薄，也已無愧於心。

²³² 例如臺灣桃園地方法院 109 年度訴字第 997 號刑事判決即採信證人之說法，認為職業小客車司機與盜伐集團配合：「證人黃 o 韓證稱：伊於大溪工作站擔任技士之經驗中，加起來承辦盜伐林木之案件差不多將近 60 件，過去案件載運木頭者亦有計程車與背運者有相互配合，否則一般人不會深夜往深山去；準此，據該證人之證詞，除對於查緝盜伐森林案件有過去相關的經驗之外，同時指出一般人以自身體力搬運之可能方式、限度，合於經驗法則；且其對於扣案樹種即臺灣扁柏之一般特色、可能沾染之氣味知之甚詳，並與前開證人江建德所證述一致。再者，該證人對於本案具體扣案扁柏之重量、大小形容、切口之描述亦合於客觀事證（前述他卷扣案木照片、檢尺明細表），足見該證人證述亦堪採信，並足以佐證被告黃 o 林、武 o 戰對犯罪之主觀認知。」

參考文獻



中文文獻（依姓氏筆劃排列）

一、 專書

1. 王皇玉 (2022), 《刑法總則》, 8 版。臺北：新學林。
2. 林山田 (2008), 《刑法通論（下）》, 增訂 10 版。臺北：自刊。
3. 林鈺雄 (2021), 《刑法總則》, 9 版。臺北：元照。
4. 林書楷 (2022), 《刑法總則》, 6 版。臺北：五南。
5. 林東茂 (2022), 《刑法分則》, 3 版。臺北：一品文化。
6. 陳子平 (2008), 《刑法總論》, 10 版。臺北：自版。
7. 陳子平 (2019), 《刑法各論》, 4 版。臺北：元照。
8. 許澤天 (2022), 《刑法總則》, 3 版。臺北：新學林。
9. 許澤天 (2023), 《刑法分則（上）：財產法益篇》, 5 版。臺北：新學林。
10. 許澤天 (2017), 《刑法各論（一）：財產法益篇》, 1 版。臺北：新學林。
11. 張麗卿 (2022), 《刑法總則理論與運用》, 10 版。臺北：五南。
12. 黃榮堅 (2012), 《基礎刑法學（下）》, 4 版。臺北：元照。
13. 蔡墩銘 (2009), 《刑法總論》, 8 版。臺北：三民。
14. 盧映潔、李鳳翔 (2022), 《刑法概要—刑法總則》, 增訂 2 版。臺北：五南。
15. 盧映潔 (2022), 《刑法分則新論》, 18 版。臺北：新學林。

二、 專書論文

1. 古承宗 (2018), 〈論「車手」作為詐欺罪之共同正犯〉, 收於：氏著, 《犯罪支配與客觀歸責》, 2 版, 頁 43-50, 元照。
2. 古承宗 (2018), 〈規範上之共同性與共同犯意聯絡—兼評台灣高等法院 98 年上訴字第 156 號判決〉, 收於：氏著, 《犯罪支配與客觀歸責》, 2 版, 頁 53-

62，元照。

3. 李聖傑 (2019)，〈靜靜都有事？〉，收於：蕭宏宜、游明得、古承宗、李聖傑、黃惠婷、曾淑瑜、徐育安、高金桂、蔡蕙芳（著），《共同正犯專題（一）：基礎概念與案例》，頁 75-79，元照。



三、期刊論文

1. 甘添貴 (1996)，〈共同正犯之主觀犯意〉，《月旦法學雜誌》，第 11 期，頁 41-42。
2. 甘添貴 (2003)，〈正犯與共犯：第二講—正犯與共犯的界線〉，《月旦法學教室》，第 11 期，頁 77-86。
3. 甘添貴 (2003)，〈共同正犯的本質〉，《月旦法學教室》，第 6 期，頁 133-143。
4. 古承宗 (2012)，〈共同犯意聯絡作為共同行為目的—兼評智慧財產法院 99 年度刑智上易字第 59 號判決〉，《台灣法學雜誌》，第 208 期，頁 16-27。
5. 李茂生 (2003)，〈徐自強擄人勒贖殺人案評析—評最高法院九十二年度台非字第 242 號等相關判決〉，《月旦法學雜誌》，第 102 期，頁 222-229。
6. 林山田 (2006)，〈對「共犯」刑章之刑法修正的檢討〉，《月旦法學雜誌》，第 135 期，頁 158-172。
7. 周詩涵、蔡博雅、劉大維 (2020)，〈國有林盜伐現況及查緝措施〉，《臺灣林業》，第 46 卷第 3 期，頁 5-14。
8. 洪寶林、黃俊明 (2020)，〈2019 年「0529 專案」查緝盜伐案〉，《臺灣林業》，第 46 卷第 3 期，頁 15-22。
9. 柯耀程 (2012)，〈「車手」共同正犯的共同性研判——兼論最高法院一〇〇 年度台上字第二八三三號刑事判決〉，《月旦裁判時報》，第 17 期，頁 50-58。
10. 柯耀程 (2011)，〈支配理論的緣起與發展〉，《月旦法學教室》，第 100 期，頁 206-213。
11. 柯耀程 (2008)，〈參與論（一）—犯罪參與的基礎概念〉，《月旦法學雜誌》，第 158 期，頁 249-261。



12. 陳子平（2004），〈犯罪共同說與行為共同說〉，《月旦法學教室》，第 26 期，頁 16-17。
13. 陳志輝（2004），〈共謀共同正犯與共同正犯之參與行為—評最高法院九十二年度台上字第二八二四號判決〉，《月旦法學雜誌》，第 114 期，頁 30-46。
14. 徐偉群（2011），〈通往正犯之路：透視正共犯區分理論的思路〉，《臺大法學論叢》，第 40 卷第 1 期，頁 351-392。
15. 徐育安（2011），〈共同正犯之意思聯絡與加重結果—最高法院九十九年台上字第三四三〇號刑事判決〉，《月旦裁判時報》，第 7 期，頁 97-105。
16. 莊明憲（2020），〈國際移工涉入盜伐問題探討〉，《臺灣林業》，第 46 卷 3 期，頁 37-46。
17. 游明得（2016），〈刑法共同正犯概念之理解新義—第 28 條的現在與未來〉，《國立高雄大學法學論叢》，第 11 卷第 2 期，頁 141-191。
18. 游明得（2012），〈共同正犯正當化論據的檢視—從正犯的判斷談起〉，《玄奘法律學報》，第 18 期，頁 59-96。
19. 黃振倫（2014），〈福爾摩沙，牛樟的美麗與哀愁—偵辦森林法案件心得分享〉，《檢協會訊》，第 104 期，頁 9-10。
20. 黃嘉生（2020），〈嚇阻盜伐，千年神木別哭〉，《臺灣林業》，第 46 卷第 3 期，頁 23-28。
21. 黃惠婷（2000），〈共同正犯與幫助犯之區別〉，《台灣法學雜誌》，第 17 期，頁 141-146。
22. 蔡蕙芳（2006），〈P2P 網站經營者與其會員成立共同正犯之可能性——ezPeer 與 Kuro 案之分析與檢討〉，《科技法學評論》，第 3 期，頁 51-62。
23. 蕭宏宜（2014），〈共同正犯的概念內涵與實務發展〉，《法令月刊》，第 65 卷第 2 期，頁 80-96。

四、 學位論文

1. 江威興（2016），《盜伐林木犯罪偵防策略之研究》，國立中正大學犯罪防治碩士在職專班碩士論文，嘉義。



2. 江振源（2003），《論森林法之刑事制裁》，國立政治大學地政研究所碩士論文，臺北。
3. 李桃生（1994），《森林法實務問題之研究》，國立中興大學森林學研究所碩士論文，臺中。
4. 吳名哲（2019），《以法院裁判書探討林木盜伐之影響因素—以臺灣北部地方法院為例》，國立嘉義大學森林暨自然資源學系研究所碩士論文，嘉義。
5. 呂叔瑋（2011），《盜伐集團的組織與運作模式》，國立臺北大學犯罪學研究所碩士論文，臺北。
6. 許銘修（2010），《臺東地區林木盜伐問題之研究》，國立臺東大學區域政策與發展研究所公共事務管理在職專班碩士論文，臺東。
7. 張究安（2006），《盜伐林木犯罪模式與防治對策之研究》，國立中正大學犯罪防治研究所碩士論文，嘉義。
8. 游明得（2011），《共同正犯概念之重塑》，輔仁大學法律學系博士班論文，臺北。
9. 廖展毅（2017），《盜伐林木罪之法律問題研究》，國立臺灣大學科際整合法律學研究所碩士論文，臺北。
10. 龔建瑞（2017），《盜伐林木犯罪模式之研究》，國立中正大學犯罪防治碩士在職專班碩士論文，嘉義。

五、 網路文獻

1. 中國時報（2012）〈300 公尺也搭小黃 運將：外勞很敢花錢〉，載於 <https://www.chinatimes.com/newspapers/20121012000874-260102?chdtv>
2. 立法院網站（2020），〈白牌車攬客營運取締規範之研析〉，載於 <https://www.ly.gov.tw/Pages/Detail.aspx?nodeid=6590&pid=205434>
3. 自由時報（2012），〈山老鼠橫行宜蘭南山 2000 歲神木遭「砍殺」〉，載於：
<https://news.ltn.com.tw/news/focus/paper/574601>
4. 黃鏡諺（2005），〈森林法第五十條及第五十二條修正介紹〉，《農政與農情》，第 276 期，載於：<https://www.moa.gov.tw/ws.php?id=2503032>

5. 聯合報專題報導 (2019),〈小黃運將變失聯移工密友協助自首「過三關」〉,載於 <https://visionproject.org.tw/story/2557>

