

大法官釋字 777 號解釋後刑法 肇逃罪之過失責任探討

林聖智

民國 88 年增訂的刑法第 185 條之 4 肇事逃逸罪規定：「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑。」，到了民國 102 年，因為肇事逃逸造成許多悲劇，立法院將法定刑提高到 1 年以上 7 年以下。肇事逃逸罪一共有四個要件：駕駛動力交通工具、肇事、致人死傷、逃逸，這次的釋憲標的就是肇事逃逸罪的「肇事」要件，有沒有符合法律明確性原則，刑度是否符合罪刑相當、比例原則。

司法院大法官於 108 年 5 月 31 日作成釋字第 777 解釋，宣告刑法 185-4：「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處 1 年以上 7 年以下有期徒刑」這條規定，有兩個部分違憲：

- 一、「肇事」文義指涉「非因駕駛人之故意或過失所致事故」部分，違反法律明確性原則，即日起失效；
- 二、上述刑度，於對情節輕微個案處罰過苛之範圍內，違反比例原則，至遲 2 年失效。

但是肇事如何認定，多數大法官認為「肇事」明確是指就事故之發生，應負故意或過失責任者，但少數大法官則認為「肇事」明確包括就事故負無過失責任者，故

本文就肇事逃逸之要件以及是否須具備過失責任和大法官釋字 777 號解釋後的刑法肇逃罪作相關論述。

壹、刑法肇事逃逸罪之構成要件

刑法 185 條之 4 之肇事逃逸罪係指「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處六月以上五年以下有期徒刑」，其構成要件為「致人死傷而逃逸」，因此若無人受傷或死亡，是不會構成肇事逃逸的，另所謂逃逸，係指避免刑事責任而逃離現場之意。但是在解釋上，逃逸行為應指對於被害人而言，而非專指逃避刑責；因此，縱使行為人於肇事後，立即向有關機關自首或到案，倘若對於被害人並沒有為任何救護之行為，仍然無礙於本罪之成立。

依本條的立法意旨，在行政院與司法院向立法院提出的刑法修正理由中，對肇事逃逸罪的說明是：一、為維護交通安全，加強救護，減少被害人之死傷，促使駕駛人於肇事後能對被害人及時救護，特增設本條關於肇事致人死傷而逃逸之處罰規定。二、本條之刑度參考刑法第 294 條第 1 項違背義務遺棄罪之規定。刑法 185 條之 4 之肇事致人死傷逃逸罪，則以處罰肇事後逃逸之駕駛人為目的，俾促使駕駛人

於肇事後能對被害人即時救護，以減少死傷，是該罪之成立祇以行為人有駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸之事實為已足，至行為人之肇事有否過失，則非所問，二者之立法目的及犯罪構成要件截然不同。且駕駛人之肇事逃逸，係在其過失行為發生後，為規避責任，乃另行起意之另一行為，故行為人之過失犯行與其肇事致人死傷而逃逸之行為，應屬併罰關係。而刑法第 185 條之 4 肇事致人死傷逃逸罪，並不以被害人為無自救能力人為必要，且在肇事致人死亡而逃逸之情形，無成立刑法第 294 條第 1 項遺棄罪餘地，兩相比較，刑法第 185 條之 4 肇事致人死傷逃逸罪之構成要件，較同法第 294 條第 1 項遺棄罪為寬，且前者之法定刑度係參考後者而定，立法目的似有意將駕駛動力交通工具肇事致人受傷而逃逸行為之處罰，以前者之規定取代後者之意，且就肇事致人死亡而逃逸者，亦依該罪科以刑責，俾促使駕駛人於肇事後能對被害人即時救護，以減少死傷。則在駕駛動力交通工具肇事，致人受傷，使陷於無自救能力而逃逸之情形，該法第 185 條之 4 固為同法第 294 條第 1 項之特別規定，而應優先適用。

有關肇事逃逸罪之「肇事」要件，是否以過失為限？在大法官釋字 777 號解釋前，學理上即有不同見解：一、肯定說—如果是無過失肇事，由於無過失者根本不會建構一個救助義務，並無科處刑罰的必要；如果是故意肇事，本來就不會期待行為人繼續留在現場，因此亦無法科處刑

罰。故肇事限於「過失肇事」之情形。二、否定說：因事故死傷者的死傷原因與行為人有關，無論在法律上或道義上，行為人皆應負救護之義務，倘若行為人不盡救護之義務而逃逸，即應依本罪處罰。故肇事行為可能出於故意犯罪行為或是過失犯罪行為，也可能是不成立故意或過失的單純事故行為。以往實務上多採取否定說之看法（最高法院 91 年台上 3776 號決參照與最高法院 98 年台上字第 7227 號判決參照），在大法官釋字 777 號解釋中認為 88 年暨 102 年系爭規定之構成要件有四：「駕駛動力交通工具」、「肇事」、「致人死傷」及「逃逸」。其中有關「肇事」部分，可能語意所及之範圍，包括「因駕駛人之故意或過失」或「非因駕駛人之故意或過失」（因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失）所致之事故，除因駕駛人之故意或過失所致之事故，依其文義及刑法體系整體關聯性判斷，為該條所涵蓋，而無不明確外，其餘非因駕駛人故意或過失所致事故之情形是否構成「肇事」，尚非一般受規範者所得理解或預見，於此範圍內，其文義有違法律明確性原則，此違反部分，應自解釋公布之日起失其效力。

貳、各國之立法例

依臺中地方法院蔡嘉裕法官的釋憲聲請書中之各國立法例如下：

一、概述

肇事逃逸之行為，有時可依遺棄罪處

斷。依我國刑法，汽車駕駛人肇事後，對於因此受傷而無自救力之被害人，違背依法令（道路交通管理處罰條例第 62 條）應予保護之作為義務而遺棄之，亦構成刑法第 294 條之遺棄罪，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑；因而致人於死者，處無期徒刑或 7 年以上有期徒刑；致重傷者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑。世界各國少有單純針對肇事逃逸之行為獨立入罪者，學者通常引以與我國刑法第 185 條之 4 比較者，首為德國刑法第 142 條，次為德國刑法第 323c 條。此外，各國相關條文，尚有德國刑法第 221 條之「遺棄罪」、日本刑法第 218 條之「保護責任者之遺棄罪」、中華人民共和國刑法第 133 條之「交通肇事罪」、澳門刑法第 194 條之「不提供必要幫助罪」、法國刑法第 223-6 條之「阻撓採取救助措施以及怠於給予救助罪」、瑞士刑法第 128 條之「被害人遺棄罪」、奧地利刑法第 94 條之「置被害人不顧罪」、俄羅斯刑法第 265 條之「逃離交通事故現場罪」、俄羅斯刑法第 125 條之「見危不救罪」、芬蘭刑法第 23 章第 11 條之「從交通事故現場逃逸罪」、加拿大刑法第 252 條之「肇事不為協助或救助罪」等。

二、德國刑法第 142 條

依德國刑法分則第 7 章「違反公共秩序罪章」第 142 條「無故離開事故現場罪」之條文如下：「Ⅰ 道路交通意外事故當事人，無下列情形而離開事故現場者，處 3 年以下有期徒刑或罰金：其為有利於事故

之對造及因而受傷害或損失之任何人，已致力於確認其身分、車輛及其所見被捲入事故之自然狀態，並聲明其被捲入事故；或於無人為上開確認時，依當時情況已等待一段適當時間。Ⅱ 意外事故當事人，依第 1 項第 2 款規定等待適當時間後，或有正當理由或情有可原之事由，而離開事故現場，但事後未及時（無不當延誤）使確認為可能者，仍依第 1 項規定處罰。Ⅲ 意外事故當事人，於合理期間內，將所涉事故關於第 1 項第 1 款之資訊告知有權知悉之人或附近警察機關，並陳明其住址、車牌號碼及車輛所在，可供即時查驗者，為已盡其事後使確認為可能之義務。但有故意妨礙確認之行為者，不在此限。Ⅳ 意外事故當事人，如犯第 1、2 項之罪，於事故後 24 小時內，主動依第 3 項規定使確認為可能，且該事故未致妨害交通，僅致輕微財產損失者，法院應減輕或免除其刑。Ⅴ 意外事故當事人，係指在意外事故當時，其行為有可能促成該事故之發生者。」

德國刑法第 142 條第 1 項揭示，道路交通意外事故當事人，負有一定之義務，不能無故離開事故現場，其主要義務係為有利於事故之對造及因而受傷害或損失之任何人，有第 1 項第 1 款之確認義務；於無人協力確認之場合，則依第 1 項第 2 款規定，衍生暫留事故現場之替代義務，於等待適當時間後，即可離去；如有正當理由或情有可原之事由者，亦得先行離去；但依第 2 項、第 3 項規定，尚有所謂事後及時確認之補充義務，並明定盡其事後確

認義務之履行方法；就情節輕微者，再予減免其刑之寬典（第 4 項）；就行為主體亦予立法解釋（第 5 項）。依德國文獻及判決實務主流見解認為，本條保護法益在確保民事損害賠償請求權，性質上屬抽象之財產危險犯；亦有認為，除確保民事損害賠償請求權外，一方面避免交通事故證據消失，另一方面為課予一種特殊義務或身為社會成員之責任，違反此等義務時，則科以刑罰（註 7）。故非難重點不在於「離開事故現場」之作為，而是在未盡「確認義務」之不作為，有稱之「偽裝之不作為犯」（verkapptes Unterlassungdelikt），其實為純正不作為犯。所謂純正不作為犯，亦即以刑法規範在特定情況下之人有一定之積極作為義務，而處罰其消極不作為者，其作為義務之內容及免責條件，自須具體明確，並有因應實際情況之彈性，方能合理期待一般人民均能善盡該義務。而就純正不作為犯之法律明確性，及兼顧實際情況之彈性而言，德國刑法第 142 條之立法技術足堪借鏡。

三、德國刑法第 323c 條

德國刑法分則第 28 章「公共危險罪章」第 323c 條「不為救助罪」之條文如下：「意外事故、公共危險或緊急狀態中，有救助之必要，依當時情況足以被期待而具可能性之任何人，其救助對自己不具相當危險，亦無其他重大義務衝突，卻不為救助者，處 1 年以下有期徒刑或罰金。」德國刑法第 323c 條之罪，亦屬於純正不作為

犯，揭示在「意外事故、公共危險或緊急狀態中，有救助之必要」之情境中，依當時情況，具有「足以被期待而具可能性之任何人，其救助對自己不具相當危險，亦無其他重大義務衝突」條件之人，有施以救助之作為義務，如違背此作為義務，將處以 1 年以下有期徒刑或罰金。本條乃要求有能力且無推卻理由之行為人應積極涉險救人之誠命，相較於德國刑法第 142 條所揭示「確認義務」之道德要求更高，是其期待可能性相對較低，故法定刑更低。又德國刑法分則第 28 章「公共危險罪章」，包括縱火、核爆、決水、放毒、危害交通、酒駕等公共危險類型之罪，第 323c 條為該罪章最後一條。德國刑法第 221 條另有遺棄罪之規定。從公共危險罪章體系之安排、意在救助及與遺棄罪並行之觀點而言，我國刑法第 185 條之 4 與德國刑法第 323c 條不無相仿之處。但德國刑法第 323c 條強調救助之必要、期待可能性，以限制其處罰要件，且法定刑不高，考慮顯較周延，亦足堪借鏡。

四、日本刑法之規定

在日本刑法中，逃逸行為一般是指車輛之駕駛人因駕車行為導致路人受傷或死亡，行為人雖已認識到這一點，仍然逃離現場之行為。它主要包含兩種情形，一種是棄被害人於現場而不顧，稱為「單純逃逸」，另一種是把被害人移置到他處後再逃逸，稱為「移動逃逸」。在上述行為中，就駕車使人受傷或死亡這一先行行為而言，如

有故意存在，則構成傷害罪、傷害致死罪、殺人罪；如僅有過失則構成「業務行為過失致人死傷罪」，日本刑法判例與理論對此均無特別異議。但就不救護被害人並棄被害人於現場而不顧，或者把被害人移至他處之後逃離這一後續行為而言，是判處行為人構成道路交通法上的「救護義務違反罪」。

參、大法官釋字 777 號解釋後的刑法肇逃罪

按大法官釋字 777 解釋意旨及精神，肇事逃逸罪日後可歸納如下：

- 一、「故意肇事」致人死傷而逃逸，有罪。
- 二、「無過失肇事」致人死傷而逃逸，無罪。
- 三、「逃逸」的解釋不及於任何作為義務之違反。
- 四、於「對情節輕微個案處罰過苛」之範圍內，停止訴訟程序，等修法。除此之外，依現行規定審判。

但是如果駕駛行為人於大法官釋字解釋後均辯稱他認為自己無過失，法官該如何認定，關於此部分有下列幾種見解，分述如下：

一、客觀構成要件說

蔡嘉裕法官認為要看客觀上有無過失，換言之有無違反注意義務，是評價問題，由司法官自行依證據判斷。而行為人是否需要主觀上對其過失有認識？依釋字 777 解釋精神認為「逃逸」就是躲避責任而離去，那應該是

要行為人對其過失有認識才行。那麼，會不會因此造成難以認定？蔡嘉裕法官認為駕駛人發生交通事故，如果司法官依現場情狀，採一般人的標準，足以認定駕駛人對於自己「可能有肇事責任」有所認識，這樣就夠了。此部分與最高法院 98 年台上字第 7842 號判決相同，該判決認為刑法第 185 條之 4 之肇事逃逸罪，其客觀構成要件為行為人駕駛動力交通工具肇事，且致人死傷而逃逸，主觀要件則須行為人對致人死傷之事實有所認識，並進而決意擅自逃離肇事現場，始足當之。另事實上，因《道路交通安全規則》第 94 條第 3 項規定駕駛人應注意車前狀況，駕駛人面前 180 度視野範圍內，都算車前狀況，一旦發生交通事故，原則上都很難說對於自己「可能有肇事責任」沒有認識。

二、客觀處罰條件說

最高法院 92 年台上字第 7328 號判決以為，刑法第 185 條之 4 之肇事逃逸罪，固以知悉肇事而故意逃逸為要件，惟對於致人死傷之事實，則祇要有該項結果之發生為已足。告訴人既有受傷之事實，則上訴人在原審辯稱不知告訴人受有傷害云云，縱令無訛，並不影響其犯罪之成立，學者林鈺雄教授亦採相同之見解。

三、綜上，如為了保護「生命、身體法益」，筆者以為應採客觀處罰條件說為宜，理由在於本罪在於保護他人之生命及

身體安全，故不論發生何種事故，行為人皆要下車察看，以確保該法益，否則易造成行為人以此為由，逃避該罪之責，筆者曾經為肇事逃逸之案件出庭做證，該案件為一機車騎士因變換車道未保持安全間距而導致該機車之車尾碰撞另一位騎乘機車之女士，導致該女士跌倒受傷，全程被筆者之行車記錄器錄下並提供給警方，後來檢察官開庭時肇事者即辯稱其不知道有人受傷，如採客觀構成要件說，則須行為人對致人死傷之事實有所認識，並進而決意擅自逃離肇事現場，始足當之，那豈不是鼓勵肇事者發生碰撞連頭也不回往前逃逸以逃避該罪之責，在開偵查庭時，檢察官亦舉自身也騎機車為例，如車尾碰撞他人勢必會影響平衡，實難諉為不知。

肆、結論

大法官釋字 777 號解釋，是創下最多意見書的紀錄，15 位大法官一共出具了 14 份意見書，那麼大法官在 777 號解釋有什麼爭議，如許宗力大法官的意見書提到的，這號解釋面臨前所未有的意見分歧（意見書第 1 頁），可知這號解釋的做成並不容

易，雖然 777 號解釋將對事故無故意過失的駕駛，排除肇事逃逸的範圍之外。但真的發生車禍，即便確信自己無過失，駕駛可能也不敢走、不能走。對車禍的發生有沒有責任，往往還是要經過事後的責任分析，萬一鑑定後有百分之一的過失，那就要背負刑責。對於駕駛而言，發生事故後，最好的策略還是留在現場，黃昭元（意見書第 7 頁）跟林俊益大法官（意見書第 17 頁）的意見書，都提到了這個問題。黃璽君大法官也提到，區分有無故意過失，來決定是否停留現場，執行上有困難（意見書第 7 頁）。然而有無故意過失真的影響本罪的成立嗎？吳陳鏗大法官認為從立法過程、道交條例及相關的行政命令、德國、日本、美國加州、紐約州、華盛頓州及加拿大的肇逃規定，都規定無論駕駛人，就事故有無故意過失，只要沒有採取應採取的措施而離開現場，就構成犯罪（意見書第 7 - 12 頁），故大法官 777 號解釋雖已作成，但是實務上如何開始執行才是挑戰的開始。

本文作者：

明台產物保險股份有限公司
法務暨法令遵循部資深經理

