

試析保險契約所約定事故後逃逸之範圍-兼論高等法院 108 年度保險上易字第 18 號判決

林聖智

男子駕車自撞快速道路匝道口護欄，價值不菲的超跑全毀，當時該男子認為自己沒撞到人、車，聯絡拖吊車來拖他的車和聯絡保險業者處理後，先離開現場，幾天後才報案和申請理賠。承保的保險公司以其「肇事逃逸」拒賠，但是就本案例而言，是否符合「肇事逃逸」之要件，本案當事人主張事故發生後，因現場車流往來危險，為告知拖吊業者事發地點，而走下橋，並未馬上離開現場，故非肇事逃逸。

上述男子的主張是否有理，近來相類似案例一再發生，大部份的駕駛均主張將事故車輛留置於現場，故無保險單條款所約定之被保險汽車發生承保之危險事故後肇事逃逸者之情事，本文茲就「肇事逃逸」之樣態作相關分析，依保險契約所約定之「肇事」者，即指發生事故而言，不限於致人死傷情形，即自撞車損亦包括在內，而「逃逸」乃逃離肇事現場而逸走之行為，就保險契約而言，為肇事後無正當理由離開現場，主觀上有避免不保事項之事實被認定之意圖（臺灣臺中地方法院 102 年度保險字第 21 號民事判決、臺灣新北地方法院三重簡易庭 103 年度重保險簡字第 1 號

民事判決、臺灣臺南地方法院臺南簡易庭 106 年度南保險簡字第 5 號民事判決參照）。本文就近來常發生之案例，汽車駕駛人均主張汽車留置在現場並非肇事逃逸之論點，由法規所規範之內容、定型化契約範本所約定之內容、金融消費評議中心以及法院實務見解等面向作相關論述。

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 號判決參照與最高法院 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、道路交通管理處罰條例第 62 條之相關規定

道路交通管理處罰條例第 62 條規定：「汽車駕駛人駕駛汽車肇事，無人受傷或死亡而未依規定處置者，處新臺幣一千元以上三千元以下罰鍰；逃逸者，並吊扣其駕駛執照一個月至三個月（第 1 項）。前項之汽車尚能行駛，而不儘速將汽車位置標繪移置路邊，致妨礙交通者，處駕駛人新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰（第 2 項）。汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即採取救護措施及依規定處置，並通知警察機關處理，不得任意移動肇事汽車及現場痕跡證據，違反者處新臺幣三千元以上九千元以下罰鍰。但肇事致人受傷案件當事人均同意時，應將肇事汽車標繪後，移置不妨礙交通之處所（第 3 項）。前項駕駛人肇事致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照；致人重傷或死亡而逃逸者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領（第 4 項）。第一項及前項肇事逃逸案件，經通知汽車所有人到場說明，無故不到場說明，或不提供汽車駕駛人相關資料者，吊扣該汽車牌照一個月至三個月（第 5 項）。肇事車輛機件及車上痕跡證據尚須檢驗、鑑定或查證者，得予暫時扣留處理，其扣留期間不得超過三個月；未經扣留處理之車輛，其駕駛人或所有人不予或不能即時移置，致妨礙交通者，得逕行移置之（第 6 項）。肇事車輛機件損壞，其行駛安全堪虞者，禁止其行駛（第 7 項）。」，另

道路交通事故處理辦法第 3 條規定：「發生道路交通事故，駕駛人或肇事人應先為下列處置：一、事故地點在車道或路肩者，應在適當距離處豎立車輛故障標誌或其他明顯警告設施，事故現場排除後應即撤除。二、有受傷者，應迅予救護，並儘速通知消防機關。三、發生火災者，應迅予撲救，防止災情擴大，並儘速通知消防機關。四、不得任意移動肇事車輛及現場痕跡證據。但無人傷亡且車輛尚能行駛，或有人受傷且當事人均同意移置車輛時，應先標繪車輛位置及現場痕跡證據後，將車輛移置不妨礙交通之處所。五、通知警察機關。但無人受傷或死亡且當事人當場自行和解者，不在此限。故依道路交通管理處罰條例之相關規定，「肇事逃逸」並不以致人死傷為構成要件。

參、汽車定型化契約範本所約定之內容

金融監督管理委員會於民國 107 年 12 月 21 日增訂自用汽車定型化契約範本車體損失保險甲式條款第四條第二項規定：「被保險汽車發生承保之危險事故後肇事逃逸者或肇事逃逸過程發生承保之危險事故者，本公司不負賠償之責。」以及車體損失保險乙式條款第四條第二項規定：「被保險汽車發生承保之危險事故後肇事逃逸者或肇事逃逸過程發生承保之危險事故者，本公司不負賠償之責。」，其增訂理由說明為：「五、考量肇事逃逸並非造成保險事故之主因，且保險公司為保全車禍證

據，作為判定是否符合保單承保範圍，故針對被保險汽車因承保之危險事故肇事逃逸或肇事逃逸過程發生承保之危險事故所致本車車體損失部分予以排除不保，爰將第一項第七款變更為第二項，並酌修部分文字。」，依據上開增訂理由說明將肇事逃逸列為除外不保之原因係為保全車禍證據，作為判定是否符合保單承保範圍。金融監督管理委員會保險局曾函詢中華民國產物保險同業公會有關「自用汽車保險定型化契約範本」所定不保事項「被保險汽車於發生肇事後逃逸，其肇事所致之毀損滅失」之制定目的，公會之回復如下：

- 一、有關自用汽車保險定型化契約範本約定「被保險汽車於發生肇事後逃逸，其肇事所致之毀損滅失」為不保事項，經查其制定目的主要係因肇事後逃逸行為有違反「道路交通管理處罰條例」第 62 條及「道路交通事故處理辦法」第 3 條等處理規定；及涉及刑法第 185 條之 4 規定之情事，有違反公序良俗之虞。
- 二、且為避免因駕駛人非屬被保險人身分、無照駕駛、酒後駕車等或其他符合兩造約定之追償事項或不保事項之事由及肇事責任釐清之事實認定困難等情，致衍生爭議；蓋因此將影響被保險人是否可請求保險給付(例如駕駛人非保險單所約定之駕駛人)以及保險人是否得向第三人求償之權利。
- 三、另考量保險公司為保全車禍證據，作為判定是否符合保單承保範圍，故針

對被保險汽車因承保之危險事故肇事逃逸或肇事逃逸過程發生承保之危險事故所致毀損失予以排除不保。另倘事故係列名被保險人於未經保險公司同意下許可第三人使用或管理被保險汽車而發生保險承保範圍內之毀損滅失時，保險公司於給付後，得於賠償金額範圍內向該使用人或管理人追償。

- 四、又駕駛人若經查酒後開車屬實者，保險公司原則上更可免除賠償責任，故乃藉由上開不保事項之明定，避免非承保對象或醉態之駕駛人行車所生意外，亦成為保險給付之保障範圍，而虛擲投保大眾集成之保費，並避免因駕駛人逃逸，致使無法釐清最終應負車禍責任者及無法確定是否應由保險公司負擔理賠責任，而對保險契約當事人間之權利義務關係為合理之調整及分配，以合乎不保條款「肇事逃逸」之規範意旨。
 - 五、最末，並為維護交通安全，加強救護，減少受害人之死傷，防止交通事故死傷或財物損失之擴大，促使駕駛人於肇事後能對被害人即時救護或其他必要損害防阻措施，以減少因延誤就醫致生無謂傷亡，爰將「肇事逃逸」列為不保事項。
- 綜上，將肇事逃逸列為除外不保之原因係為保全車禍證據，作為判定是否符合保單承保範圍。

肆、財團法人金融消費評議中心的評議見解

關於財團法人金融消費評議中心的評議見解，筆者至評議決定書查詢系統中以關鍵字「肇事逃逸」作內容檢索，總共有 40 筆評議書與肇事逃逸有關，其中大部分的評議判斷認為駕駛人於事故發生後未即時通知相對人或警察機關處理而離開現場之情，已屬系爭保險條款所約定之不保事項之範疇，是申請人請求相對人給付車體損失保險金，評議中心尚難為有利申請人之認定，惟其中較特別的為 103 年評字第 559 號評議書，該號評議書認為依保險法第 58 條及 63 條規定，要保人或被保險人違反通知義務者，僅係對於保險人依此所受之損害負賠償責任，而未規定保險人得免除保險責任。被保險人違反報警義務時，亦應類推適用該規定，認僅發生對保險人應否負賠償損失之問題，要不能因而免除其給付保險金之義務，如此解釋方與保險契約分散損失之旨相符。換言之，報警通知義務之違反，係保險人因其未即時報案對保險人所造成之損害，由被保險人負損害賠償責任，而非保險人得免除理賠責任；「肇事逃逸」不保事項除通知義務以外，還著重在肇事者有無為逃避肇事責任而未施予救護等必要措施即行逃離之行為及意圖。倘不論駕駛人是否有「逃逸」之意圖及行為，僅以未報警即認為構成「肇事逃逸」並免除保險人理賠責任，將使保險之機能喪失殆盡。另本件駕駛人即被保

險人○君離開事故現場，係為自己為必要之救護，而其至距離事故現場約○分鐘路程之住處休息，並無隱匿身分或逃避肇事責任之意圖。參酌前揭通知義務及不保事項條款訂立之目的及意旨，除有助於釐清責任外，駕駛人肇事後停留現場並報請警察單位協助處理，俾能有效確認保險公司之理賠責任。倘申請人雖停留現場，或離開現場但無逃逸之意圖，僅未通知警察機關到場處理，即認其符合「肇事逃逸」，而以保險公司單方面制定之定型化契約免除保險人責任，尚非合理，故評議中心依金融消費者保護法第 20 條第 1 項公平合理原則判定保險公司應給付申請人系爭車輛修理費用。該評議書認為要保人或被保險人違反通知義務者，僅係對於保險人依此所受之損害負賠償責任，惟因本案之保險單條款有附加限定駕駛人條款，如果駕駛人未報請警察單位協助處理且未停留於現場，保險公司即無法判定是否符合保單承保範圍，並非評議書中所言保險公司單方面制定之定型化契約免除保險人責任。

伍、臺灣高等法院 108 年度保險上易字第 18 號判決之內容

本案之駕駛人於凌晨 3 時 37 分許發生系爭事故後，將系爭車輛留置在事故現場自行離去，保險公司主張駕駛人之行為與車損險條款第 3 條第 7 款約定之「事故後逃逸」情形相符，屬不保事項而拒賠，但駕駛人主張系爭車輛在系爭事故後有留置在現場，足供警察機關調查系爭事故緣

由，駕駛人離開現場非屬肇事逃逸，作為抗辯。

本案高等法院針對駕駛人之主張做出下列幾點判斷：

（一）本案符合保單條款約定之不保事項

車損險條款第 1 條（承保範圍）第 1 項約定：「被保險汽車在本保險契約有效期間內，因與車輛發生碰撞、擦撞所致之毀損滅失，在確認事故之對方車輛後，對被保險人始負賠償之責。」、第 3 條（不保事項）第 7 款約定：「下列毀損滅失，本公司不負賠償之責：被保險汽車於發生汽車碰撞、擦撞事故後逃逸，其碰撞、擦撞所致之毀損行為」等語，有系爭車損險條款可按。查駕駛人在駕駛系爭車輛發生系爭事故後，僅將系爭車輛留置現場，並未報警處理，即逕行離去事故現場，與上開系爭車損險條款第 3 條第 7 款約定之「事故後逃逸」情形相符，屬保險公司不保事項，則保險公司依上開約定表示無庸負理賠之責，非屬無據。

（二）駕駛人主張非肇事逃逸部分

依系爭車損險條款第 2 條約定：「本保險所稱之被保險人，其意義包括列名被保險人及附加被保險人。…列名被保險人於未經本公司同意下，許可第三人使用或管理被保險汽車而發生本保險承保範圍內之毀損滅失時，本公司於給付後，得於賠償金額範圍內向該使用人或管理人追償。」，可見事故發生時，被保險車輛由何人駕駛

及駕駛人狀況，均影響保險理賠及被上訴人追償範圍之判斷，屬系爭車損險條款重要之點，故駕駛人於事故發生時自須在場，方能進行駕駛人身分及駕駛車輛原因之確認程序。足徵系爭車損險條款第 3 條第 7 款所約定「事故後逃逸」之範圍，係包括駕駛人不得於事故後逃逸，而非僅以車輛留置現場為限，方足以作為事故駕駛人及駕駛車輛原因之認定基礎，應可確定。

又系爭保險契約共同條款第 9 條第 3 款至第 7 款約定：「下列事項所致之賠償責任或被保險汽車毀損滅失，本公司不負賠償之責。…被保險人或被保險汽車所有人、使用人、管理人或駕駛人之故意或唆使行為所致者。被保險汽車因出租與人或作收受報酬載運乘客或貨物等類似行為之使用所致者。違反道路交通管理處罰條例第 21 條、第 21 條之 1 規定，駕駛被保險汽車所致者。被保險人因吸毒、服用安非他命、大麻、海洛因、鴉片或服用、施打其他違禁藥物，駕駛被保險汽車所致者。駕駛被保險汽車從事犯罪或逃避合法逮捕之行為所致者。」，係針對事故發生時，駕駛人當時使用車輛目的、精神狀況，供作保險人判斷是否為不保事項，若駕駛人未留在事故現場，就此部分根本無法進行判斷，益徵系爭車損險條款第 3 條第 7 款約定「事故後逃逸」之範圍，除被保險車輛於事故後應留在原地外，事故駕駛人亦不得逕行離開現場。況保險契約係屬最大善意契約，為避免道德風險，因而排除被保險人或車輛使用人等係故意致保險事

故發生，或是有無照駕駛、施用毒品或違禁藥物、從事犯罪或逃避合法逮捕所致保險事故者之保險金請求權，而此等事由則屬與被保險人或車輛使用人本身有關之事實，而此事實是否俱足，若未於保險事故發生當下即予確認或保全，日後易衍生爭議。

(三) 事故逃逸主體之認定

依系爭車損險條款之體系、約定目的及脈絡為解釋，關於事故逃逸主體之認定，自非以系爭車輛為限，應包含駕駛人在內。

(四) 駕駛人主張其僅違反通知義務

駕駛人主張未即時通知警方到場處理，僅係違反系爭保險契約共同條款第 13 條第 1 項、保險法第 63 條之通知義務，駕駛人至多對保險公司因此所受損害負賠償責任，而非使保險公司得拒絕給付保險金。高等法院認為系爭車損險既有不保事項之約定，於符合該約定時，保險公司即無給付保險金之義務，此觀諸上開系爭車損險條款約定至明，駕駛此部分主張，顯無足採。

關於高等法院此判決所採之觀點，筆者深表認同，就上開四點分述如下：

(一) 本案符合保單條款約定之不保事項部分

依金融監督管理委員會於民國 107 年 12 月 21 日增訂自用汽車定型化契約範本之內容約定，本案的確符合被保險汽車發

生承保之危險事故後肇事逃逸者之構成要件，且本案為自撞車損，亦包括在內肇事之定義內，另本案駕駛亦有逃離肇事現場而逸走之行為，就保險契約而言，為肇事後無正當理由離開現場，主觀上有避免不保事項之事實被認定之意圖，故符合保單條款所約定之不保事項。

(二) 駕駛人主張非肇事逃逸與事故逃逸主體之認定部分

此部分高等法院之見解與金融監督管理委員會保險局相同，保險局曾於民國 100 年 05 月 11 日金管保品字第 10002524220 號函中提到：「前開不保事項，經查其約定用意主要係因肇事後逃逸行為有違道路交通管理處罰條例第 62 條及道路交通事故處理辦法第 3 條等規定及涉及刑法第 185 條之 4 規定之情事，有違公序良俗，且為避免因駕駛人非屬被保險人身分、無照駕車、酒後駕車等保單條款約定追償事項或不保事項及肇事責任釐清之事實認定困難，致衍生爭議，並為維護交通安全，防止交通事故死傷擴大，爰將肇事逃逸列為不保事項；復依前揭法令規定，被課以義務或責任之行為主體為汽車之駕駛人，尚非肇事汽車。」，另所謂「逃逸」，為主動、積極之動詞，自係指有生命之自然人之行為，無生命之汽車車體不可能自行離開現場，故所謂「逃逸」乃是指駕駛人逃逸，故無論駕駛人是駕駛被保險車輛逃逸，或棄車獨自逃逸，均屬上揭條款所規範之範疇。

(三) 駕駛人主張其僅違反通知義務

此部分駕駛人與金融消費評議中心 103 年評字第 559 號評議書之主張相同，但依金融監督管理委員會保險局 102 年 26 日保局（產）字第 10200146020 號函之內容，該函指出「肇事逃逸」不保事項約定即在避免駕駛人非屬被保險人身分、無照駕車、酒後駕車等保單條款約定追償事項或不保事項及肇事責任釐清之事實認定困難，致衍生爭議，並為維護交通安全，防止交通事故死傷擴大。毋論係報警通知義務或「肇事逃逸」不保事項之約定，均係在防止保險人損害之擴大，故高等法院認為系爭車損險既有不保事項之約定，於符合該約定時，保險公司即無給付保險金之義務之見解應受到肯定，因定型化契約範本已有約定時，實難認定此條款為保險公司單方面制定之條款。

陸、結論

刑法第 185 條之 4 之構成要件及立法目的，與汽車定型化契約範本所約定要件及約定用意不同，故刑法第 185 條之 4 規定之「逃逸」與保險契約條款所約定之「逃逸」不能強為同一解釋。參酌保險契約約

定不保事項，目的在於控制與界定保險事故範圍，而駕駛人於肇事後逃逸，將使保險人無從確認被保險汽車於肇事當時是否由被保險人駕駛、駕駛人是否有飲酒、無照或其他符合兩造約定之不保事項之事由等情，將影響保險人是否給付保險金及是否得向第三人求償之權利，藉由上開不保事項之明定，得避免非保險對象或醉態之駕駛人行車所生意外，亦成為保險給付之保障範圍，而虛擲投保大眾集成之保費，並避免因駕駛人逃逸，致使無法釐清最終應負車禍責任者及無法確定是否應由保險公司負擔理賠責任，而對保險契約當事人間之權利義務關係為合理之調整及分配，是以保險契約所約定之「逃逸」應解為肇事後無正當理由離開現場，主觀上有避免不保事項之事實被認定之意圖，另保險契約所約定事故後逃逸之範圍，係包括駕駛人不得於事故後逃逸，而非僅以車輛留置現場為限，方足以作為事故駕駛人及駕駛車輛原因之認定基礎。

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

