

# 淺析新修之「刑法 185-4」 交通事故逃逸罪

林聖智

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。

大法官在釋字第 777 號指出，無過失之情形是否構成「肇事」，非一般受規範者所得理解或預見，其文義有違法律明確性原則，並宣告此一部分違憲並失其法律效力。此次修正條文之立法理由為鑑於司法院釋字第七七七號解釋，認為非因駕駛人之故意或過失所致事故之情形是否構成「肇事」，其文義有違法律明確性原則；且有關刑度部分，一律以一年以上七年以下有期徒刑為其法定刑，致對犯罪情節輕微者無從為易科罰金之宣告，對此等情節輕微個案構成顯然過苛之處罰，於此範圍內，不符憲法罪刑相當原則，與憲法第二十三條比例原則有違，此次刑法第一百八十五條之四之修正案，將所定「肇事」修

正為「發生交通事故」，以包含駕駛動力交通工具發生交通事故致人死傷係無過失之情形，期使傷者於發生交通事故之初能獲即時救護，並避免其他死傷擴大；另將處罰之刑度依其情節予以區分，以符憲法比例原則之要求。惟「致人死傷」要件之定性，學說實務向有爭論，此次修法將其定性為客觀處罰條件，為早期司法實務見解；修法內容仍維持以「逃逸」為構成要件，未參酌所欲保護之法益，訂定交通事故發生後之作為義務，與釋字第 777 號解釋之修法方向建議是否相符，本文作出相關論述。

## 壹、本罪所欲保護的法益為何

本罪之保護法益為何自立法之初即有許多爭議，按本罪之立法理由可知立法當時，立法者認為本罪係保護生命身體法益，然學者對此則有不同之見解，有認為係為保護公共安全之法益，有認為保護之法益為民事損害請求權之保障，更有認為係為協助確認事故與責任歸屬。而就實務見解方面，除了有採保障單一法益之見解外，亦有認為本罪為重疊性之保護法益之見解，參考馮婉琳所著「刑法肇事逃逸罪之研究以司法院釋字第 777 號解釋為中

心」之論文以及法制局吳欣宜所著之「中華民國刑法 185 條之 4 條文修正草案

評估報告」之內容，分別就各法益之代表性實務見解說明之。

## 一、單一性法益保障

### (一)保障生命身體法益

此說直接援引立法理由，認為本罪之規範目的係促使肇事者救助被害人，減少被害人之傷亡，是以，逃逸行為之不法內涵在於，肇事者未排除其對被害人造成之生命或身體重大危險。然而，此說之爭議有：1. 本罪之構成要件係禁止「逃逸」行為，只要肇事後不逃逸或留在現場，即無從成立本罪，法條文義無法導出肇事者有進一步救護被害人之作為義務。2. 被害人若已死亡或僅受極輕微傷害，即無即時救護之必要，此際處罰逃逸行為是過度入罪。3. 對於生命身體法益之保護，刑法已設有殺人罪、傷害罪及遺棄罪等足以適用，肇事逃逸罪是多餘的重複立法。

另由最高法院之判決中可以發現大多採保護生命身體法益，例如最高法院 98 年台上字第 7406 號判決：「刑法第一百八十五條之四規定肇事逃逸罪之立法意旨，係為維護交通安全，加強救護，減少被害人之死傷，促使駕駛人於肇事後，能對被害人即時救護，以處罰明知肇事致人死傷而未盡救護義務之責任及企圖脫免責任之人，足見所欲保護者惟被害人之生命身體法益，…」而採此項見解之判決多援引本

罪之立法理由，如最高法院 102 年台上字第 2225 號判決：「刑法第一百八十五條之四之駕駛動力交通工具肇事致人死傷而逃逸罪之立法目的，乃為維護交通，增進行車安全，促使當事人於事故發生時，能對被害人即時救護，減少死傷，以保護他人權益並維護社會秩序。而所謂『逃逸』係指逃離肇事現場而逸走之行為，故上開規定實揭禁駕駛人肇事致人死傷時，於確認被害人已經獲得救護前，不得離去。」亦有採保護生命身體單一法益之判決，如最高法院 107 年台上字第 599 號判決：「刑法第 185 條之 4 駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸罪，其立法意旨，係為維護交通安全，加強救護，減少被害人之死傷，促使駕駛人於肇事後，能對被害人即時救護，而增設關於肇事致人死傷而逃逸之處罰規定。」。

### (二)保護公共安全法益

此說乃依據本罪編排於公共危險罪章，並參酌立法理由「維護交通安全」之意旨，認為交通事故發生後常留下混亂現場，也會引發後續公共危險（如汽油外漏引燃、後車追撞），肇事者有義務防止這種公共危險狀態蔓延。因此，肇事者不留在事故現場採行適當處置防止危險發生，即該當本罪之逃逸。然批評此說者認為，本罪規定於公共危險罪章，應僅是立法者出於相同事物之便宜考量，再者肇事者是否逃逸，對於當下已發生之交通事故完全不生影響，至於對後續交通往來是否真會引

發危險，在經驗上亦缺乏實證依據，故逃逸行為對交通安全之威脅，無法構成肇事逃逸罪維護交通安全之基礎。

另如最高法院 96 年台上字第 813 號判決：「刑法第一百八十五條之四之駕車肇事逃逸罪，所侵害之法益，為社會之公共安全，其立法目的，係為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；至於行為人對於肇事有無過失，則非所問。」又或是最高法院 106 年台上字第 3554 號判決：「按刑法第 185 條之 4 駕駛動力交通工具肇事，致人受傷而逃逸罪，所保護者係社會公共安全法益，縱行為人因一次肇事而同時致多數人受傷，亦應僅論以單純一罪。」。且於肇事逃逸罪之立法理由中亦有提及維護交通安全之觀點，認為本罪具公共危險之性質，如最高法院 101 台上字 5358 號判決：「又刑法第一百八十五條之四規定，係為維護交通安全，加強救護，減少被害人死傷，促使駕駛人於肇事後，能對被害人即時救護，其保護法益為公共安全之社會法益。」

另外，可從最高法院判決中對於刑法第 185 條之 4 與刑法第 294 條第 1 項有義務遺棄罪之競合關係看出其所認為之法益保障為社會公共安全法益，如最高法院 99 年台上字第 4045 號判決：「又刑法第二百九十四條第一項之遺棄罪，必須被害人為無自救力之人，行為人又知被害人係屬無自救力之人，而積極遺棄之，或消極不為

其生存所必要之扶助、養育或保護者始足當之。換言之，以行為人主觀上有遺棄無自救力之人之犯罪故意為前提，犯罪主體亦不以駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸之人為限，如非對絕無自救力之人為積極或消極之遺棄行為，即不成立本罪；與刑法第一百八十五條之四之罪，其犯罪主體限於駕駛動力交通工具肇事致人死傷而逃逸者，且祇以行為人有駕駛動力交通工具，致人死傷而逃逸之事實為已足，並不以被害人必為無自救力之人，無自行維持生存所必要之能力為必要。所保護之法益，前者為個人之生命、身體安全，與後者係為促使駕駛人於肇事後能對被害人即時救護，以減少死傷，側重社會公共安全之維護，亦屬有間。二者並非特別法與普通法關係，故如一駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸之行為，同時符合上開二罪之犯罪構成要件時，即應成立一行為觸犯二罪名之想像競合犯。」

### （三）保障民事損害賠償請求權

此說係從比較法觀點，參考德國刑法第 142 條之不容許離開事故現場罪，主張我國肇事逃逸罪之保護法益為民事損害賠償請求權。為保護車禍事故之民事損害賠償請求權，德國刑法第 142 條規定明文要求，交通事故發生後，不論有無人傷，事故參與者均有留在現場以表明身分，始可離去之義務。然而我國肇事逃逸罪之構成要件與德國法畢竟不同，我國現行法對於僅有物損之事故，逃逸行為係被排除而不

用處罰，顯見以民事損害賠償請求權作為保護法益，有無法自圓其說之矛盾。另一方面，肇事逃逸罪之處罰尚僅是為保全私人財產上之利益，其法定刑卻比一般的竊盜、侵占、詐欺等財產犯罪還重，顯有罪刑輕重失衡之疑慮。

#### (四) 確保事故責任釐清

此說同樣係參考德國刑法第 142 條規定，主張將該規定中事故參與者應停留在事故現場以確認身分，或等候適當時間後始可離去之要求，視為肇事者應負有「協助確認事故發生與責任歸屬」之在場義務，並將此一在場義務及事故責任釐清之利益，視為我國肇事逃逸罪之保護法益。然而，以肇事逃逸罪來釐清事故原因及責任，等於是強迫有犯罪嫌疑之肇事者，必須透過在場之方式來協助釐清自己刑責，因而抵觸不自證己罪原則。

## 二、重層性法益保障

### (一) 生命身體與公共安全之雙重法益保障

實務判決亦有明確指出肇事逃逸罪所保護之法益，不僅有社會公共安全法益，更兼具個人生命身體安全之法益保障性質，最先提出此見解之判決為最高法院 99 年台上字第 7203 號判決：「為了維護交通安全，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即時救護而增訂之新條文。其所保護之法益係在於往來交通安全之維護，減少被害人死傷，以保護生命身體之安全，屬重層性法益之犯

罪，所著眼者，除公共交通安全之保障外，亦兼及使被害人獲得及時救護或其他必要措施而減少死傷之個人生命身體法益。」

### (二) 生命身體、公共安全、民事請求權與確認責任歸屬之重疊性法益保障

除了兼採生命身體與公共安全法益保障之見解外，亦有採生命身體、公共安全、民事損害賠償請求權及協助確認事故與釐清責任歸屬之多重法益保障之觀點，例如最高法院 96 年台上字 6831 號判決：「按刑法第一百八十五條之四之駕駛動力交通工具肇事致人死傷而逃逸罪之立法目的，乃為維護交通，增進行車安全，促使當事人於事故發生時，能對被害人即時救護，減少死傷，以保護他人權益並維護社會秩序。且其立法精神在於交通事故一旦發生，而有發生人員傷亡之情況下，不論是撞人或被撞，或是因其他事故而造成死傷，只要是在駕駛動力交通工具過程內所發生者，參與這整個事故過程的當事人皆應協助防止死傷之擴大，蓋如駕駛人於事故發生後，隨即駕車逃離現場，不僅使肇事責任認定困難，更可能使受傷之人喪失生命或求償無門。」以及最高法院 106 年台上字第 1216 號判決：「汽車駕駛人於肇事後，有停留現場採取救護或其他必要措施，並應向警察機關報告之法定義務，以防損害範圍之擴大（傷者因就醫延誤致生無謂傷亡）及維護其他用路人之交通安全，並明肇事之責任。如於肇事後，駕車逃離現場，不僅使肇事責任認定困難，更

可能使受傷之人喪失生命、求償無門，因此，肇事駕駛人應留置現場等待或協助救護，並確認被害人已經獲得救護、或無隱瞞而讓被害人、執法人員或其他相關人員得知其真實身分、或得被害人同意後，始得離去，方符肇事致人死傷而逃逸罪之立法目的。」均明確將釐清事故責任之觀點納入實務判決。

另最高法院 104 年台上字第 2570 號判決亦提及肇事逃逸罪所保護之法益為重疊性法益保障：「駕駛汽車，本屬具有一定危險的行為，但因在現代社會生活中，已經難以或缺，爰予容忍，乃設有種種汽車駕駛的交通規則，藉此遵守、產生互信，而能彼此安全，學理上稱為信賴保護原則。然而，人類雖是理性的動物，但不一定都完全依照邏輯過生活，違規者，依然所在多有，現實生活中，自不免發生車禍，滋生諸多社會問題，社會大眾對於駕車肇事逃逸，咸認「罪惡重大」，故於民國八十八年四月間，仿德國刑法第一百四十二條設計規範，增定刑法第一百八十五條之四「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸」罪，屬抽象危險犯，據立法說明，目的在於「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，能對被害人即時救護」，課以肇事者在場及救護的義務，既合情、合理，且有正當性，負擔也不重，尤具人道精神，復可避免衍生其他交通往來的危險，符合憲法第二十三條之要求和比例原則。可見本罪所保護的法益，除維護各參與交通的眾人往來安全、

避免事端擴大，和立即對於車禍受傷人員，採取救護、求援行動，以降低受傷程度外，還含有釐清肇事責任的歸屬，及確保被害人的民事求償權功能，兼顧社會與個人的重疊性權益保障。」近年來最高法院 105 年台上字第 783 號判決：「又刑法第一百八十五條之四肇事逃逸罪，屬抽象危險犯，據立法說明，其目的在於「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，能對被害人即時救護」，課以肇事者在場及救護的義務。可見所保護之法益，除維護參與交通的眾人往來安全，避免事端擴大，和立即對於車禍受傷人員，採取救護、求援行動，以降低受傷程度外，尚含有釐清肇事責任的歸屬，及確保被害人的民事求償權功能，兼顧社會與個人之重疊性權益保障。」以及最高法院 108 年度台上字第 1221 號刑事判決：「刑法第 185 條之 4 肇事逃逸罪，屬抽象危險犯，據立法說明，其目的在於『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，能對被害人即時救護』，課以肇事者在場及救護的義務。可見所保護之法益，除維護參與交通的眾人往來安全，避免事端擴大，和立即對於車禍受傷人員，採取救護、求援行動，以降低受傷程度外，尚含有釐清肇事責任的歸屬，及確保被害人的民事求償權功能，兼顧社會與個人之重疊性權益保障」。

### 三、小結

綜上所述，由上述各實務判決，可以

看出實務對於肇事逃逸罪之保護法益也是各有主張，早期多偏向單一法益之保障，即生命身體法益或是公共安全法益中擇一，而其立論基礎大多都來自立法理由；而後慢慢開始有兼採生命身體安全、社會公共安全等重疊性法益保障之見解，但仍脫離不了立法理由之依據。而近期實務判決為更完整評價肇事逃逸罪，則偏向重疊性保護法益之見解，惟新修正條文沒有釐清本罪保護的法益，試圖用處罰「逃逸」的無關手段來達到「加強救護」的目的，未參酌所欲保護之法益，訂定交通事故發生後之作為義務，與釋字第 777 號解釋之修法方向建議未符，有關刑法第 185 條之 4 之違憲爭議，除釋字第 777 號解釋所宣示「肇事」構成要件不夠明確，以及法定刑於部分個案過苛外，學說多認為最大問題在於系爭規定之規範目的及保護法益不明導致要求駕駛人「不逃逸」之內涵無法建構，大法官也注意到此問題，故在釋字第 777 號解釋理由書末段併予檢討部分特別指出：「關於停留現場之作為義務部分，參酌所欲保護之法益，訂定發生事故後之作為義務範圍，例如應停留在現場，並應通知警察機關處理、協助傷者就醫、對事故現場為必要之處置、向傷者或警察等有關機關表明身分等」。然而，本次修法仍援用原「逃逸」之構成要件，未釐明系爭規定之規範目的及保護法益並據以訂定交通事故發生後之作為義務，顯與釋字第 777 號解釋修法方向建議不符，並且造成新法不僅沒有解決舊法保護法益模糊不清的問

題，甚至將車禍造成的傷亡結果分處不同刑度。

## 貳、「致人死傷」之定性

關於刑法第 185 條之 4 駕駛動力交通工具肇事致人死傷而逃逸，行為人對於「致人死傷」之事實是否應有所認識，並進而決意擅自逃離肇事現場始足該當本罪？本問題之關鍵在於「致人死傷」之要件究為構成要件要素，抑或為客觀處罰條件？如為構成要件要素，行為人須對於該要素有所認識始足當之；若屬客觀處罰條件，則不論行為人是否認識該事實，均不影響本罪故意之成立。

### 一、構成要件要素說

從本罪之立法理由觀之，「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，能對被害人即時救護，特增設本條關於肇事致人死傷而逃逸之處罰規定」，本罪保護之法益包含對於被害人生命、身體之保護；易言之，本罪之處罰理由在於行為人知悉有「致人死傷」之結果仍然逃逸，致被害人未能即時救護。是以「致人死傷」之要件應屬於客觀構成要件要素，行為人應對「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構成本罪。採此見解有最高法院 98 年台上字第 7842 號判決，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《道路交通安全法規則》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

主張此見解係認為肇事逃逸罪之保護法益並非「個人生命身體安全」，而是「協助確認事故與責任歸屬」，行為人只要駕駛動力交通工具肇事而逃逸，即影響到國家執法人員對於肇事原因之確認以及責任歸屬之釐清。再者，即行為人肇事若致他人成無自救能力而不予救護，即可成立違背義務遺棄罪，若係肇事致人死傷，則可依過失致死罪或過失輕傷、重傷罪加上肇事逃逸罪論處。準此，「致人死傷」應屬客觀處罰條件，行為人對於駕駛動力交通工具肇事「致人死傷」部分，不必有所認識及意欲，只要有「致人死傷」之客觀事實存在，進而逃離現場不為肇事後之應為措施者，即可成立肇事逃逸罪，學者林鈺雄教授亦採此見解。

## 三、小結

肇事逃逸罪之行為人是否應對「致人死傷」有所認識？早期司法實務見解不一，有採構成要件要素說，認為行為人在客觀上有駕駛動力交通工具肇事，致人死或傷而逃逸之行為，而其主觀上對致人死

或傷之事實有所認識，並進而決意擅自逃離肇事現場，其犯罪即告成立最高法院 106 年度台上字第 1458 號判決意旨可參抑有採客觀處罰條件說，認為祇以行為人有駕駛動力交通工具肇事，致人死傷之客觀事實存在，及行為人主觀上有逃逸之故意與行為，即足成立本罪（最高法院 91 年度台上字第 5363 號判決、最高法院 92 年度台上字第 7328 號、106 年度台上字第 1233 號判決意旨（參照）。對此問題，臺灣高等法院暨所屬法院 106 年法律座談會刑事類提案第 9 號會議決議採構成要件要素說，是以，將「致人死傷」定性為客觀處罰條件乃早期之見解。值得注意者，本次行政院版草案之說明將發生交通事故「致人傷害」、「致人重傷」、「致人於死」作為客觀處罰條件，與實務長期見解不同，足見本次修法係採早期司法實務見解，將「致人死傷」之要件定性為客觀處罰條件，其結果將導致只要存在該法定之客觀事實，即應處罰，不以行為人是否有所認識為必要，此不僅與實務長期穩定之見解不符，且行為人不知交通事故有致人死傷而離去如仍構成本罪，可能違反「罪責原則」中之「無責任即無刑罰」原則（刑法第十二條第一項規定即寓此旨）。

## 參、修正條文仍未定義「逃逸」以及交通事故發生後之作為義務

修正條文仍然未定義「逃逸」，依最高法院 104 年度台上字第 2570 號刑事判決意旨：「…若未等待警方人員到場處理，或無

獲得他方人員同意，或不留下日後可以聯繫的資料，就逕自離開現場（含離去後折返，卻沒表明肇事身分），均屬逃逸的作為。」總而言之，逃逸指的是「未使自己之身分得以獲得確認而離開現場」，新法仍維持原本的「逃逸」二字作為構成要件，但卻不願意加以定義，除了未釐明系爭規定之規範目的及保護法益並據以訂定交通事故發生後之作為義務，顯與釋字第 777 號解釋修法方向建議不符。

#### 肆、結論

修正條文仍維持原本的「逃逸」二字作為構成要件，但對於「停留現場的肇事者是否需要呼救」、「留下有效聯絡方式後是否可先離開」、「留在現場是否需表明自己身分」等爭議仍未解決人民與法院的困擾，因汽車保險共同條款第 9 條不保事項中有約定：「駕駛被保險汽車從事犯罪之行

為所致」為除外不保事項，故如駕駛被法院依此條文科以刑責，將造成保險亦無法理賠。在新法實施後，民眾駕駛動力交通工具發生交通事故，如有致人死傷之情形，無論自認有無過失，均應留在現場，採取必要之救護措施，以降低傷亡，並等待警方到場調查肇事事實。又「逃逸」之禁止之態樣，除了未等待警方人員到場處理即離開現場，或不留下聯繫資料逕自離去外，亦包含了離去後折返卻未表明肇事身分。因此，交通事故發生時，務必停留現場表明身分，並為報警、叫救護車等必要處置，始無構成本罪之虞。

本文作者：

明台產物保險股份有限公司

風險管理部 風控長

