談修正後刑法第185條之4 發生交通事故逃逸罪實務運作問題 下

文／謝靜恒

（文接上期）

參 駕駛人「無過失」發生交通事故之實務問題

在第 777 號解釋前，實務上早認刑法第 185 條之 4 之肇事逃逸罪，只須有駕駛動力交通工具肇事，致人死傷，未下車救護而逃逸之事實，罪即成立，不以肇事之發生須有過失責任為要件[6]。但因關於「肇事」之解釋，依一般人理解及辭典上之定義，指「闖禍、『引起』事故」或「肇禍」，明顯帶有駕駛人「蓄意（故意）或不小心（過失）引發事故」之負面評價，在詮釋上不易將駕駛人之無過失行為包括在內。故經第 777 號解釋後，對於無過失發生交通事故逃逸行為，既經宣告立即失效，自此即不能再科以刑罰。然當交通事故發生時，不論有無死傷，均可能形成公共危險，甚至引發更嚴重之後續交通車禍，故任何駕駛動力交通工具者，既享受交通之便利性，無論對於所參與之交通事故有無過失，均有義務停留在現場，協助救護，使實際侵害不再發生或擴大；且因交通事故之責任歸屬，往往非可立即判斷，許多情形尚須經由相關機關鑑定始能釐清並確定最終責任，若任由駕駛人自行判斷其並無過失而離開事故現場，可能錯失被害人獲得及時救護之時機，不利於避免事故之擴大或再發生，與刑法第 185 條之 4 之立法意旨有違。此次新法修正將「肇事」改為「發生交通事故」，使其定義趨於中性，即為彌補原先法條文義不明確之缺憾，並將無過失發生交通事故逃逸罪明文化，使一般民眾「望文即能生義」，立法方向至為正確。

惟在司法實務運作上，將駕駛人「無過失」行為當作構成要件要素，又因可以減輕或免除其刑，可以預見在未來偵、審中，被告可能會在車禍案件中先抗辯係無過失責任，使調查重心由是否「無過失」而逃離現場，導向為發生車禍是否有過失而成立過失致死傷罪，頗值觀察[7]。

新法之無過失發生交通事故逃逸罪之規定，在刑事法規中並無立法體例可循，易使一般民眾誤以為刑法開始處罰無過失行為。其實本罪應處罰者乃逃逸行為，而非發生交通事故，故不應以刑法第 12 條：「行為非出於故意或過失者，不罰。」之責任思考，推論出本罪行為人對於交通事故之發生須具有故意或過失始能處罰。只是若不分情節凡與發生交通事故「有關」，但無明顯違規及過失責任之駕駛人，均認應成立發生交通事故逃逸罪，非無討論之空間。

關於無過失發生交通事故逃逸罪行為主體，有學者認為應以「事前之嫌疑判斷」為準，與行為人最終有無被確認與事故無關或不須賠償無涉，而須按情況判斷如下：當駕駛人與其他駕駛車輛或行人發生直接碰撞時，或因車體或裝載物品掉落導致事故發生，則不論在事後判斷駕駛人有無違反交通規則，其皆有義務停留現場。亦即仍在行駛中之動力交通工具駕駛人，原則上對於發生碰撞具有高度之歸咎可能性，自可要求其留在現場，協助釐清事故責任歸屬。反之，倘若駕駛人僅係間接參與交通事故，則應按其先前有無違反交通規則來判斷是否必須停留現場，例如，因飆車造成他人躲避而發生意外，縱使駕駛人自己未與他人碰撞，仍應留在現場，而非任其離去；如係依照規定駕駛，導致他人不論任何原因發生事故，則毫無理由要求無過失之駕駛人停留現場[8]。對於以駕駛車輛是否與其他駕駛車輛或人員發生碰撞作為初步判斷一點，應可贊同。

個人認為依現行之道路交通事故處理辦法（下稱事故處理辦法）第 2 條第 1 款所稱之「道路交通事故」，係指車輛、動力機械或大眾捷運系統車輛在道路上行駛，致有人受傷或死亡，或致車輛、動力機械、大眾捷運系統車輛、財物損壞之事故而言。關於交通事故之定義範圍極為廣泛，並未限制其發生必須具有車與車，或車與人間之接觸或碰撞行為。倘於發生交通事故時有碰撞行為，除屬極為輕微之擦撞，駕駛人可能確實不知曉外，既已發生碰撞或接觸，若因而造成人員死傷，縱駕駛人對於事故之發生最終經判定無過失責任，亦因其已直接參與事故發生，自有停留現場，並為救護傷患或其他相關之事故處理之必要。例如：A 車駕駛人行經高速公路，為閃避落石而緊急轉向與隔壁車道之 B 車發生碰撞，造成 B 車乘客受傷，A 車駕駛人雖符合緊急避難要件，但已參與車禍，仍應課予救護義務，以平衡被犧牲者基於社會連動而來之危險承擔義務[9]。此點應無疑義。

反觀，在駕駛人與被害人之人、車未發生任何碰撞時，例如，C 車駕駛人因接近行人穿越道，為禮讓行人而緩停，卻因後方 D 車駕駛人如疲勞駕駛、撿拾物品、或撥打行動電話等行為，驟然發現已接近並快撞上 C 車，為閃避 C 車而轉向與隔鄰車道 E 車發生碰撞，導致 D 車或 E 車之人員死傷，此時前方之 C 車駕駛行為看似與本件交通事故有關，然其與 D 車或 E 車均無任何碰撞或接觸，且亦無其他與事故有關之違規（如非緊急剎車）而明顯無過失責任時，C 車駕駛人能否仍認已參與車禍而有留在現場救護傷患之義務？依新法之文義解釋，C 車駕駛人縱無過失且未發生碰撞行為，若於車禍發生後未留在現場，即可能成立逃逸罪，僅可減輕或免除刑責。然個人認為於此情形應可適度參諸交通事故中認定責任所採之「信賴原則」，即當駕駛人遵守交通法規秩序時，得信賴未與其車輛發生碰撞或接觸且同時參與交通行為之其他人、車，亦必會遵守交通法規秩序而不至有違反之行為發生。即當上例之 C 車未與 D 車、E 車發生碰撞或接觸時，其駕駛人僅係為禮讓行人而緩慢停車，本件交通事故之發生，或許與 C 車駕駛人剎停行為有關，但依一般社會客觀通念，其顯無與事故有關之違規行為或應負任何責任，即不能認已直接參與交通事故之發生，應無停留現場及為救助或其他相關處置之義務。否則若不分情節將顯無過失責任之相關駕駛人一律以應「見義勇為」之高道德標準，課以應停留現場並協助救護之義務，倘有違反或與事故顯然無關之違規（如未繫上安全帶）即科以刑責，顯然過苛。不但警方在執法上對於是否移送之認定發生困難，亦使並非基於僥倖心態，延誤傷者就醫之無辜駕駛人陷於無窮盡之訴訟深淵。不但有違國民之一般社會情感及認知，亦有將駕駛人之責任無限上綱之虞。

個人淺見，欲解決此問題，除須加強民眾之法律觀念並大力宣導，避免民眾不慎觸法而陷於訴訟紛爭外，更須實務上不斷累積案例建立客觀之判斷標準，使警方執法時得以明確判斷何種顯然無過失責任而離去之駕駛人，其實不須移送，不應「一網打盡」徒增人民之困擾，反而有礙交通秩序之維護。

肆 關於如何認定發生交通事故之「逃逸」行為

所謂「逃逸」，單從字面上之文義解釋，係指離開事故現場而逸走之行為。然僅以此作為本罪之不法構成要件，似過於節略，本次修法未於條文中明確界定「逃逸」行為之具體內容，將來於面對各種層出不窮之問題時，可能會發生適用上之爭議。

依第 777 號解釋理由書之併予檢討（二）之說明，要求立法機關於本條修法時應對停留現場之作為義務部分，參酌所欲保護之法益，制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。新法於條文內仍維持「逃逸」一詞，並未就事故發生後駕駛人所應盡之義務為詳盡之規範，僅於立法理由中說明：「為使傷者於行為人駕駛動力交通工具發生交通事故之初能獲即時救護，該行為人應停留在現場，向傷者或警察等有關機關表明身分，並視現場情形通知警察機關處理、協助傷者就醫、對事故現場為必要之處置等」等語。綜上可知駕駛人於發生交通事故後，除條文字面所載之不應離開事故現場之「停留」義務外，並有字面文義外之「表明身分」、「通知警方處理」、「協助傷者就醫」及「對事故現場為必要處置」等維護公共安全之義務。

然新法修正理由中所揭露駕駛人於發生交通事故後應有之作為義務，是否即等同本罪應保護之法益？若駕駛人僅遵守或違反其中部分義務時，是否即可認係「逃逸」之行為？關於本罪之保護法益為何，學說及實務闡述繁多，不在本文討論之列。自必須對於駕駛人於發生交通事故後除應停留現場外，究未履行何種作為義務時始屬「逃逸」行為，予以釋疑。

依據 88 年增訂本條之立法理由：「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」及 102 年提高本罪法定刑之修法說明：「肇事者同基於僥倖心態，延誤受害者就醫存活的機會，錯失治療的寶貴時間，爰修正原條文，修正肇事逃逸刑度」等語觀之，立法之規範目的主要在於

（文轉三版）

註 釋

6 參見最高法院 88 年度台上字第 7396 號、89 年度台上字第 7622 號、91 年度台上字第 3776 號、93 年度台上字第 5599 號。

7 參見立法院公報第 60 期第 4911 號第 118 至 119 頁司法院對於行政院所提版本表示之不同意見。

8 參見許澤天，刑法分則（下）：人格與公共法益篇，新學林出版出社，2021 年 7 月 1 日 3 版，頁 117。

9 參見薛智仁，變遷中的肇事逃逸罪—評最高法院 104 年度臺上字第 2570 號刑事判決，政大法學評論第 149 期，2017 年 6 月，頁 260。

10 參見薛智仁，肇事逃逸罪之合憲性—評釋字第 777 號解釋，月旦裁判時報第 92 期，2020 年 2 月，頁 85-87。

植根法律 數位法律資料庫
劃撥帳號：07929998 戶名：植根雜誌社有限公司 TEL:(02)2707-2848 FAX:(02)2708-4428
黃茂榮 著作 定價 900 元
訂購未滿 請自付郵
植根法律
訊息 不
司法院與法務部共同建置一站式服務
乾淨・透明・
司 法
http://www.ju

（文接二版）

保障被害人之人身安全，即係為能即時救護被害人，減輕其死傷結果之發生。至「維護交通安全」，為本罪列入公共危險罪章之最終理想，不宜於「保護被害人之人身安全」之主要目的外為過度擴張之解釋，例如，因駕駛人於交通事故發生後，未依事故處理辦法在適當距離處豎立車輛故障標誌或其他明顯警告設施（如事故處理辦法第 3 條第 1 項第 1 款、第 4 款規定），導致二次車禍死傷結果之發生，或已參與救護並協助被害人就醫，但隱匿其真名或正確聯絡方式、謊報他人姓名或中途遁走等，若遽認均係逃逸行為，即可能牴觸刑法上之罪刑法定原則、不自證己罪原則、謙抑主義原則及罪刑相當原則[10]（至是否因其未為適當防止設施導致二次交通事故發生，涉有過失致人死傷；或謊報駕駛人身分，有無另犯偽造文書或誣告他人犯罪等罪嫌等，另當別論）。準此，駕駛人於發生事故後至少必須履行「停留現場」、「協助（包括委請他人）傷者就醫」義務，應可肯定。至表明駕駛人真正身分、報警處理、協助警方釐清交通事故責任、對事故現場為必要之處置及便利被害人之事後求償等，個人認為均非本罪處罰之主要目的，至多僅能認係不違反本罪規定所產生之附隨義務，是否構成「逃逸」行為，尚須視個案具體情形綜合其他因素而為判斷，非一有違反即認應成立「逃逸」行為。因駕駛人若已盡事故發生後停留現場並協助死傷者就醫之義務，原則上即足以達到制定本罪之主要立法目的，至有無完成其他作為，僅係交通事故發生後所衍生之刑事、民事或違反交通規則之行政處罰等責任問題。若過度為條文「逃逸」文義範圍之目的性擴張解釋，課以駕駛人超出立法主要目的之義務，不僅違反上揭各項刑法之上位原則，亦有如當初「肇事」一詞，有違憲法明確性原則之虞，更使人民對法律之期待，莫衷一是。

伍 對於發生交通事故逃逸「情節輕微」案件之法律效果問題

修正之新法係依據第 777 號解釋，依對法益侵害之程度為傷害、重傷或死亡，制定不同刑度之處罰，以符憲法罪刑相當原則。即有批評此規定忽視作為罪責基礎之行為刑法概念，而將發生交通事故責任與逃逸責任混為一談，更與本罪保護目的有所脫節[11]。且依第 777 號解釋理由書對「情節輕微」所舉之案例，如被害人所受傷害輕微，並無急需就醫之必要；或被害人並非無自救力，且肇事者於逃逸後一定密接時間內，返回現場實施救護或為其他必要措施；或肇事者雖離開現場，但立即通知警察機關或委請其他第三人，代為實施救護或為其他必要措施，或有其他相類後續行為有助於維護所欲保護法益之情形等。可知對於交通事故之發生，除事故「所生結果」有輕重外、於事故之「發生」或「逃逸行為本身」，均可能存有情節輕微之情形，尤以在事故結果為重傷或死亡時，縱法院仍得依刑法第 59 條規定酌量減輕其刑，因其法定刑為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，仍可能有第 777 號解釋文所述「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 23 條比例原則有違」之憾。

司法院釋字第 790 號解釋對於毒品危害防制條例第 12 條第 2 項意圖供製造毒品之用，而栽種大麻行為，認若不分犯罪情節輕重，一律均以 5 年以上有期徒刑之重刑相繩，於違法情節輕微，「未併為得減輕其刑或另為適當刑度之規定」，致罪責與處罰不相當；新法規定亦同有與憲法罪刑相當原則不符，有違憲法第 23 條比例原則之情形。個人建議若採上開解釋文中「另為適當刑度之規定」模式，即採取如同屬公共危險罪章之刑法第 185 條之 1 第 1 項規定：「以強暴、脅迫或其他非法方法劫持使用中之航空器或控制其飛行者，處死刑、無期徒刑或 7 年以上有期徒刑。其『情節輕微』者，處 7 年以下有期徒刑」之立法方式，維持原先第 1 項規定：「駕駛動力交通工具發生交通事故，致人死傷而逃逸者，處 1 年以上 7 年以下有期徒刑」；增訂第 2 項：「其情節輕微者（可包含對於發生交通事故之「行為」、「結果」或「逃逸行為」等各種情節輕微之情形），處 6 月以上 5 年以下有期徒刑」，並保留新法對於無過失發生交通事故逃逸減輕或免除其刑之規定，似較周延。依現行規定只能適用諸如緩起訴處分、緩刑、酌量減輕其刑或准予易服社會勞動等方式以資因應，避免刑罰過苛。

至於現行法對於發生交通事故致人傷害、致重傷或致死而逃逸之解釋，有學者認為因條文規定係「致人於死或重傷『而』逃逸」，故必須被害人之死傷先於逃逸，若在逃逸時當時僅有傷害，於逃逸後始發生死亡情形者，僅能適用較輕之致人傷害而逃逸罪論處[12]；又認如行為人逃逸時知悉被害人受傷，卻不知被害人究係輕傷、重傷或死亡時，縱客觀上已出現死亡或重傷結果，法院於調查後，只能確信行為人知悉可能撞擊被害人，而無法查明行為人對被害人是否發生死亡或重傷之結果有所認識，則應依「罪疑唯輕原則」從較有利於行為人之主觀事實作為裁判基礎，只能評價為較輕之致人傷害而逃逸罪[13]。惟在發生交通事故時，未必均會當場出現最終死傷結果，許多被害人係延醫治療後始經判定為重傷或死亡；且駕駛人於撞擊其他車輛或被害人後，若蓄意逃逸，不能也無暇顧及被害人之傷亡情形。是若僅以行為人逃逸當下之被害人之死傷情形，或行為人逃離時之主觀認知，作為判斷適用本條輕重規定之依據，將有可能成為行為人謀取輕判之藉口，並成為檢辯雙方之攻防重點，此顯非第 777 號解釋及發生交通事故逃逸罪之修法本意。

陸 修正後之發生交通事故逃逸罪之新舊法比較適用

修正後之新法係就駕駛人發生交通事故致被害人受傷、重傷及死亡而有逃逸之結果，分別定其刑期輕重。其中僅致被害人受輕傷者，其刑度降低，故於修法前因肇事致人受傷而逃逸，若非致重傷者，依刑法第 2 條第 1 項但書之規定，修正後之新法對被告較為有利，應無疑問[14]。

然若係發生交通事故而駕駛人無過失責任致人死傷時，則歷經上述三階段之變化，在第 777 號解釋公布前，實務上向認有修法前肇事逃逸罪規定之適用；嗣經第 777 號解釋認此部分違反明確性原則宣告違憲，且自解釋公布日起立即失效，則關於駕駛人無過失肇事而逃逸之刑罰法律，等同經立法院廢止[15]；後於本次修法時以條文明定無過失發生交通事故逃逸之刑事責任。此種因司法院解釋所形成之刑罰斷裂，因刑法第 2 條第 1 項係規範行為後法律有變更時，所生新舊法律比較適用之準據法，基於罪刑法定主義及法律不溯及既往原則，必犯罪之行為事實，於行為時法、裁判時法（包括中間法）均有處罰規定，始有依刑法第 2 條第 1 項就行為時法、裁判時法（包括中間法）為比較，以定適用其中有利於行為人法律之餘地[16]。基此理由：

（1）若於第 777 號解釋公布前所為無過失發生交通事故逃逸行為，於第 777 號解釋公布後而新法尚未施行前判決者，因等同「犯罪後之法律已廢止刑罰」，應依刑事訴訟法第 302 條第 4 款規定為免訴之判決；

（2）至行為係於第 777 號解釋公布後至新法施行前所為者，於新法施行後，基於罪刑法定主義及法律不溯及既往原則，應屬「行為不罰」，依刑事訴訟法第 301 條第 1 項規定應諭知無罪之判決；

（3）惟若係於第 777 號解釋公布前所犯、而於新法施行後始行判決者，因中間一度歷經上開解釋已廢止其刑罰，除認另符合其他犯罪可以銜接（如刑法第 294 條之違背義務遺棄罪），可能有新舊法比較適用者外，於新法施行後仍應依刑事訴訟法第 302 條第 4 款規定諭知免訴之判決[17]，並無新舊法比較之問題，且不因新法修正而回復其刑罰。

柒 結論

修法前之肇事逃逸罪，無論在構成要件或法律效果，均有部分違憲之處。在構成要件部分，新法將無過失發生交通事故逃逸納入處罰範圍，雖符合罪刑法定及法律明確性原則，惟對於發生交通事故顯然無過失，特別是駕駛人之車輛根本未與其他人、車發生碰撞、接觸卻離去時，若不分實際情況，一律認應成立無過失發生交通事故逃逸罪，恐失之過苛。又何謂本罪之「逃逸」行為，新法並未明確定義，修正理由中所列舉之各項作為義務，是否等同本罪之保護法益，並非無疑，但駕駛人至少必須「在場」並「救護」應無疑義。至於「故意」發生交通事故而逃逸行為，是否成立本罪，在未經最高法院大法庭程序變更前，仍應遵守最高法院 102 年度第 9 次刑事庭會議決議後所採「否定說」之判決見解。就法律效果部分，新法僅就發生交通事故死傷輕重結果，區別其刑度，未能顧及其他如事故之「發生」或「逃逸」有情節輕微之情形，仍嫌不足。對於無過失發生交通事故逃逸部分，因第 777 號解釋後曾一度不罰，於新法施行後又回復其刑罰，極為罕見，應分別各種情形正確適用。

綜上，修正後之發生交通事故逃逸罪，駕駛人除須對其行為負責，更須擔負較多的社會責任。第 777 號解釋理由書之併予檢討部分，曾言：「倘立法政策欲包括駕駛人無過失之情形，有關機關併應廣為宣導，建立全民於交通事故發生時，共同參與維護道路交通安全及救護死傷者之共識。」就此，有關機關顯然並未落實，尤其關於無過失發生交通事故逃逸部分，有待加強宣導及努力，以免仍有駕駛人自認無過失離去而觸法。至於新法之其他爭議，則有待實務運作建立明確的適用準則，以期更加公平、合理並符合人民對司法之期望。

（作者為最高法院法官）

註釋

11 參見許澤天，刑法分則（下）：人格與公共法益篇，新學林出版出社，2021 年 7 月 1 日 3 版，頁 120。

12 參見許澤天，刑法分則（下）：人格與公共法益篇，新學林出版出社，2021 年 7 月 1 日 3 版，頁 120。

13 同前註，頁 121。

14 參見最高法院 110 年度台上字第 4673、4674 號判決。

15 參見最高法院 110 年度台非大字第 13 號裁定。

16 參見最高法院 91 年度台上字第 5459 號、92 年度台上字第 7393 號、95 年度台上字第 5307 號。

17 參見最高法院 100 年度台上字第 2117 號判決。

法律網 的最佳平台
法學方法與現代民法（增訂七版）二刷
1000元者 贈 65 元
書城熱賣中
即時 接
交通事故逃逸罪之新舊法比較適用
民權民・效能 法 院 judicial.gov.tw/
廣告