

刑事法判解

交通參與者與保證人地位

最高法院104年度台上字第2570號判決

【實務選擇題】

甲為計程車司機，嫌乘客乙欲搭乘之路程過短，於是促請才剛上車的乙下車改搭其他計程車。氣憤的乙未察看車後狀況就將右後側車門打開，後方經過的機車騎士丙因閃避不及撞擊倒地，身受重傷。乙倉皇逃離現場，甲心想這事錯不在己，於是報警後從容離去現場。依實務見解甲、乙之刑責之敘述，何者正確？

- (A) 甲不構成犯罪，蓋肇事者為乙而非甲。
- (B) 甲構成肇事逃逸罪，蓋甲對騎士丙居於保證人的地位。
- (C) 乙不構成犯罪，蓋乙對於騎士受傷結果不具過失。
- (D) 乙構成肇事逃逸罪，蓋乙對騎士丙肇事後逃逸。

答案：B

【裁判要旨】

※104年度台上字第2570號判決

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88年4月間，仿德國刑法第142條設計規範，增定刑法第185條之4「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸」罪，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23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。嗣因肇事者常心存僥倖，「先跑再說」，而司法實務不乏輕判情形，尤其又有少數炫富的年輕人，駕駛高價名廠跑車，疾速行駛肇事後，棄死傷者不顧而逃逸的事件發生，引起社會公憤，經立法委員提案修正、總統公布，自102年6月13日起生效、施行，將原定的刑度「六月以上五年以下有期徒刑」，提高為「一年以上七年以下有期徒刑」，立法委員並要求主政的行政機關，列為社會教育的一部分，多加宣導，期使國人建立正確觀念，認知「車子就是一個武器」，仿美國法制，就此類犯罪，採取重刑主義嚇阻。此外，道路交通管理處罰條例第62條第3項前段規定：「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。」第4項規定：「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。」運用行政罰和刑罰雙管齊下，形成一個嚴厲、綿密的法律網，務必杜絕此類相對高危險，而卻企圖卸責的不良作為。考諸此肇事遺棄（逃逸）罪，最重要之點，乃是在於「逃逸」的禁止，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；而為確保公眾交通的安全，所稱「肇事」，當指客觀上的車禍發生情形已足，不以行為人對於該車禍的發生，應負刑責為必要，此因肇事責任歸屬，尚屬下一順位，需費時間，才能釐清、不爭。又為釐清責任，並確保車禍中遭受死傷一方的權益，肇事的各方（按有時不祇對立的雙方，甚至有多方的連環車禍），其對外關係，應構成一整體；具體而言，非但駕駛人和汽車是一整體，而且駕駛人與其乘客也是一整體，例如：駕車者臨停違規、下車離開，或車上乘客違規亂丟物品或隨意打開車門等，一旦肇事而逃逸，無論車內違規的一方係親友或一般人員，對於受害的另方，都應共同構成一整體，居於保證人的地位，全該當於本罪所規範的肇事概念，此因該相關義務的負擔不重，業見上述，自當如此理解，才能切合立法目的。

【裁判分析】

一、實務見解

所謂逃逸，究竟是指逃離現場而逸走之行為？抑或是行為人有救助義務而

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！

不救助之行為？若欲釐清逃逸的意義為何，應從其保護法益加以理解。

(一) 肇事逃逸罪所欲保護法益

1. 個人生命身體安全說

首先，採個人生命身體安全說者。其認為，所謂「逃逸」，應非指行為人有積極「逃亡、隱匿」等阻礙犯罪偵查行為，而係指行為人不留在肇事現場為即時救護、避免後車再度撞擊或協助相關人員迅速處理事故而離去之行為，蓋此一離去行為可能使因肇事所發生之損害有再度擴大之危險¹。因此，99台上1412決進一步闡述：「故交通事故一旦發生，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，參與整個事故過程之當事人皆應協助防止死傷之擴大，除非雙方已經同意或留下日後得以聯繫處理之資料，否則任何一方不得私自離去現場。」

2. 公共安全說

其次，採公共安全說²者。其認為：「處罰肇事逃逸，是為了不讓車禍發生後的公共危險狀態蔓延，要求肇事者留在現場，是為了妥適控制車禍現場，避免引起追撞。」因此，若肇事者並未防止公共危險狀態蔓延，而擅自離開現場，則該當本罪之逃逸。

3. 民事損害賠償請求權說

再者，採民事損害賠償請求權說者。其認為，所謂逃逸，應指尚未釐清肇事相關民事責任或確保被害人能夠無礙地主張其民事損害賠償請求權前，行為人離開現場的行為，即該當本罪之逃逸。

4. 協助確認事故與責任歸屬說

最後，採協助確認事故與責任歸屬說者。其認為³：「只要肇事者使國家執法人員能夠找得到他而有助於該交通事故責任之釐清，便不應視為逃逸。」簡之，判斷關鍵在於，行為人是否隱瞞其為肇事者的身分。例如：肇事者雖將事故受傷者送醫治療或者通知警方或救護車前來救護處理，然而其最後依舊逃之夭夭，此還是成立逃逸。然而，縱使駕駛動力交通工具肇事者有急事先行離開事故現場，最後並非讓人不知其去向（例如：留下

¹ 最高法院95年台上字第2193號判決。

² 林東茂，《刑法綜覽》，一品，2009年，頁2-260。

³ 吳耀宗，〈肇事逃逸罪：第二講——各個要素的解析〉，《月旦法學教室》，第98期，2010年12月，頁90-91。

姓名、電話號碼、連絡地址等，或者短暫離去後，再度返回），則不應構成逃逸。

因此，實務見解認為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。

(二) 交通參與者與保證人地位

為釐清責任，並確保車禍中遭受死傷一方的權益，肇事的各方（按編：有時不僅指對立的雙方，甚至有多方的連環車禍），其對外關係，應構成一整體；具體而言，非但駕駛人和汽車是一整體，而且駕駛人與其乘客也是一整體，例如：駕車者臨停違規、下車離開，或車上乘客違規亂丟物品或隨意打開車門等，一旦肇事而逃逸，無論車內違規的一方係親友或一般人員，對於受害的另方，都應共同構成一整體，居於保證人的地位，全該當於本罪所規範的肇事概念，此因該相關義務的負擔不重，自當如此理解，才能切合立法目的（104台上2570決）。

二、考題分析

依上開最高法院判決意旨，甲對於受傷騎士丙雖非肇事者，惟居於保證人地位，若離開現場仍會構成肇事逃逸罪。至於乙未查看車況開車門的行為，係違反注意義務，而構成過失傷害罪；惟乙非駕駛動力交通工具之人，當然不構成肇事逃逸罪。基此，選項(B)正確。

【關鍵字】

保證人地位、肇事逃逸

【相關法條】

刑法第185-4條

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！