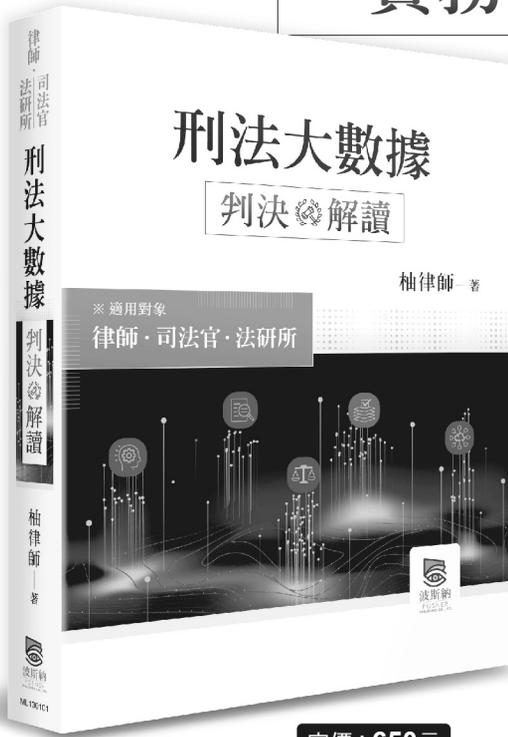


# 刑法學霸 柚律師又一新作！

實務/學說/爭點 一次滿足



- **精選必讀判決**  
精準掌握近期實務及考試出題方向！
- **廣羅各項爭點**  
迅速把握判決爭議點，全面了解判決要旨！
- **收錄巨量實務**  
全面蒐羅重要刑事裁判，彙整相關爭點下不同實務見解！
- **匯集相關學說**  
以學者見解深入說明考題議題，掌握刑法學中學術動向！

作者  
簡介

**柚律師**

· 國立政治大學法律學碩士 · 律師高考及格

可搭配刑法學霸筆記書，速增考試實力，完備申論答題！



- **體系架構圖**  
建立法條概念、爭點
- **以考點區分主題**  
迅速掌握考試重點
- **爭點羅列、快速複習**  
輔以學者、實務見解整理



波斯納書系 歡迎洽詢最新資訊 02-23756688

## 妨礙公共交通安全罪

柚律師編著《刑法大數據判決解讀》波斯納出版

## 主題一：刑法第185條之4——發生交通事故逃逸罪之保護法益

判決字號：109台上2525決

## 考前筆記

- (一) 生命身體保護說(立法理由)：維護交通安全，加強救護，減少被害人死傷，促使駕駛人於發生交通事故後，能對被害人即時救護，特增設本條關於發生交通事故致人死傷而逃逸之處罰規定<sup>1</sup>。
- (二) 保護交通安全：排除事故現場之公共危險說(減少交通傷亡、避免後續危險事故，如追撞)，任何發生交通事故之一方當事人皆有義務，避免再讓事故之危險狀態擴大及其他車路人。
- (三) 確保民事損害賠償請求權：此說乃參考德國通說，係指本罪目的在於保全證據，以維護發生交通事故雙方當事人之民事損害賠償請求權，避免其他另一方過度之賠償。
- (四) 釐清事故發生責任：由交通事故雙方當事人協助確認事故原因及責任，以保護公共利益(等待與報告義務，以釐清相關刑事責任、刑事追迫之確保)。不過會讓事故責任一方之「不自證己罪原則」有相抵觸之情形。
- (五) 本文採取法益重疊概念：應認為除了維護交通車路人之往來安全與避免事故擴大之虞，更要考量對於車禍有所受害之當事者採取救護行動，並且等候釐清肇事責任歸屬，確保受害者得以向交通事故雙方當事人請求賠償。立法理由也明確將法益定性為：「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，故縱使行為人駕駛動力交通工具發生交通事故致人死傷係無過失，其逃逸者，亦應為本條處罰範疇，以維護公共交通安全、釐清交通事故責任。」

## 判決摘要

按刑法第185條之4係於88年刑法修正時，為了維護交通安全，加強救護，減少被害人之

【高點法律重製】  
版權所有，重製必究！

<sup>1</sup> 採此見解者，薛智仁，變遷中的肇事逃逸罪——評最高法院104年度台上字第2570號判決，政大法學評論，第149期，2017年6月，頁252-267。

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，亦即所著眼者，除公共交通安全之保障外，並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。故肇事逃逸罪，於侵害公共安全之社會法益中，兼具侵害個人生命身體法益之性質。

## 主題二：刑法第185條之4——交通事故之概念

判決字號：釋777

### 📖 考前筆記

- (一) 具有殺人或傷害之故意非為肇事<sup>2</sup>：行為人如出於故意殺人、傷害、重傷害之主觀犯意，而駕駛動力交通工具肇事，致人死傷時，其死傷之結果，本可包括評價為殺人罪、傷害罪、重傷罪及其加重結果犯之刑責內，行為人既以殺人、傷害、重傷害之故意而駕車撞人，立法者本難對於行為人於殺人、傷害或重傷害人後，仍留現場對於被害人為即時救護或採取其他必要措施之期待。若對於行為人於殺人、傷害或重傷害人後，仍課以應採取與其殺人、傷害或重傷害人本意迥不相容之救護或其他必要措施，並向警察機關報告之義務，顯悖於事理。故其適用上，應限於車禍肇事之交通案件，亦即惟有以行為人非因故意，駕駛動力交通工具肇事，並於肇事後逃逸，始克成立。
- (二) 肇事主體連同乘客與駕駛【104台上2570決】：
1. 逃逸之定義：此肇事逃逸罪，最重要之點，乃是在於「逃逸」之禁止，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之資料，就逕自離開現場（含離去後折返，均未表明肇事身分），均屬逃逸之作為。
  2. 肇事為一整體：而為確保公眾交通之安全，所稱「肇事」，當指客觀上之車禍發生情形已足，不以行為人對於該車禍之發生，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之權益，肇事的各方其對外關係，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。

## 【高點法律專班】

版權所有，重製必究！

<sup>2</sup> 102台上2732決。

## 爭點核心

- (一) 針對行為人肇事原因是否包含無過失所致，於實務及學說各有不同見解：實務見解認為<sup>3</sup>，行為人對事故發生固不以行為人對於事故之發生應負過失責任為必要，蓋所謂駕駛動力交通工具肇事，依據文義，係指「發生交通事故」、「發生車禍」而言，應屬「意外」之情形。
- (二) 如果係出於行為人如出於故意殺人、傷害、重傷害之主觀犯意，而駕駛動力交通工具肇事，致人死傷時，其死傷之結果，本可包括評價於殺人罪、傷害罪、重傷罪及其加重結果犯之刑責內。另外，不論發生肇事之原因是否因行為人過失行為所致，只要行為人有駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸之事實，則其不能離開現場。

## 判決摘要

### (一) 「肇事」構成要件違反法律明確性：

1. 刑法第185條之4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。」（102年6月11日修正公布同條規定，提高刑度為1年以上7年以下有期徒刑，構成要件均相同）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為該條所涵蓋，而無不明確外，其餘非因駕駛人之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，應自本解釋公布之日起失其效力。
2. 綜上，釋字第777號解釋認為，「非因駕駛人之故意或過失所致事故」，亦即不可抗力、因被害人或第三人之故意或過失所導致車禍發生，因無法被「肇事」文義解釋所包含，違反法律明確性原則。亦即，大法官將肇事逃逸罪「故意過失部分」與「無過失」部分切割，並以違反法律明確性為由，宣告無過失部分違憲，此部分違憲係「意義上之部分違憲」。

### (二) 併予檢討部分：

1. 除上述關於肇事逃逸罪遭宣告違憲者外，大法官亦於解釋理由書中，針對肇事逃逸罪應檢討部分具體指摘如下：為因應交通工具與時俱進之發展，並兼顧現代社會生活型態、人民運用交通工具之狀況及整體法律制度之體系正義，相關機關允宜通盤檢討102年系爭規定之要件及效果，俾使人民足以預見其行為是否構成犯罪，並使其所受之刑罰更符合憲法罪刑相當原則。
2. 關於構成要件部分，就行為與事故之發生間有因果關係之駕駛人，明定其主觀責任要件，亦即，除肇事者有過失外，是否排除故意或包括無過失之情形。倘立法政策欲包括駕駛

3 102年第9次刑庭會議。

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。

3. 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。
4. 關於法律效果部分，依違反作為義務之情節輕重及對法益侵害之程度等不同情形，訂定不同刑度之處罰，以符憲法罪刑相當原則。併予敘明。

### 學說名言堂 【釋 777 解釋意見書】

- (一) 林俊益大法官<sup>4</sup>：其認為，「肇事」一詞，參酌道路交通管理處罰條例第62條、88年系爭規定及102年系爭規定之法體系整體關聯性，應為一般使用動力交通工具之受規範者即交通工具之駕駛人所能理解及可預見，「肇事」一詞，就是發生車禍事故，不論有無過失，均應停留現場，不可逃逸。
- (二) 陳碧玉大法官<sup>5</sup>：「肇事」一詞應係指駕駛人因駕駛動力交通工具發生事故之一種事實狀態，不論有無過失都不能離開。若採多數意見看法，倘駕駛人於事故發生時，主觀上認定自己對於該交通事故之發生無可歸責，無停留事故現場之法定義務，而未具逃逸意圖離開現場，豈能依據事後對於肇事原因可歸責性之認定，而命其負起主觀上未具逃逸意圖之肇事逃逸刑責之理。
- (三) 吳陳鑽大法官<sup>6</sup>：除參酌外國立法例外，更認為「肇事」一詞，其意義依法條文義、立法目的及法體系整體關聯性，包括可歸責於駕駛人及不可歸責於駕駛人之情形，因此規定汽車駕駛人無論有無故意或過失發生交通事故致人受傷或死亡，未採取應採之措施而離開車禍現場，即構成犯罪。
- (四) 黃璽君大法官<sup>7</sup>：「肇事」一詞用於交通法規迄今已逾50年，距88年系爭規定增訂時亦有30年，則系爭規定有關肇事之意義，依其文義、立法目的及與前開交通法規之法體系整體關聯性觀點，係指發生事故，不論就事故之發生有無故意或過失，均應停留現場，不得逃逸。此應為一般受規範者所能理解，且得預見，與法律明確性原則無違。
- (五) 黃昭元大法官<sup>8</sup>：其從不同觀點出發，認為系爭規定處罰的重點在逃逸，而非肇事。不論肇事是否有故意過失，逃逸必屬故意行為。亦即在有交通事故發生，且有人死傷的前提下，仍故意離開現場者，始可能成立逃逸。因此黃昭元大法官進一步認為，真正不明確的是：系爭規定之僅規定逃逸，而無任何肇事後作為義務的規定，反而才是不夠明確。

<sup>4</sup> 林俊益大法官提出、黃璽君大法官加入，釋字第777號解釋部分協同意見書，頁6。

<sup>5</sup> 陳碧玉大法官提出，釋字第777號解釋部分不同意見書，頁2。

<sup>6</sup> 吳陳鑽大法官，釋字第777號解釋部分不同意見書，頁8、12。

<sup>7</sup> 黃璽君大法官提出、林俊益大法官加入，釋字第777號解釋部分不同意見書，頁6。

<sup>8</sup> 黃昭元大法官，提出司法院釋字第777號解釋協同意見書，頁6-7。

## (六) 結論：

1. 依釋字第777號解釋區分對於車禍有無過失以判斷行為人是否得以離開，終究還是應委由法院判斷有無過失，區分有無故意或過失以決定應否停留，執行上亦有困難<sup>9</sup>。為避免遭法院判決對於車禍發生有過失而負肇事逃逸罪的責任，遇到交通事故最好的處理辦法就是「只要發生車禍事故，致人死傷，無論如何，一定要停車檢查、報警救護、協助就醫及保全證據，維護交通安全，減少死傷，絕對不要自認無過失而逕行離開現場！」<sup>10</sup>
2. 許宗力大法官認為，畢竟留在現場協助救助傷患，釐清事故責任，原則上都是值得以刑罰手段確保的重要法益，因而支持處罰無正當理由離開事故現場的駕駛人，即使事故之發生非因該駕駛人故意過失所致。不過，最重要的是，基於法治國原則，立法者果真要採此政策，就須修法，將肇事逃逸罪之要件包含駕駛人無故意、過失情形，以及相關作為義務作出具體、明確之規定<sup>11</sup>。

## 實務點點名

## ◎【107台上2571決】：釋字前之實務見解

刑法第185條之4規定之目的，在對於肇事後未於現場即時救護被害人而逃逸之行為加以處罰，以維護交通安全及被害人利益。故祇要行為人駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸，即構成上開罪名，至於行為人是否自認有肇事原因，以及實際上有無過失責任，則屬另一問題，並不影響上述罪名之成立；否則，祇要肇事者自認無肇事原因或過失責任，即可置被害人生命、身體危難於不顧，而逕行離去，顯違前揭條文之立法旨意。

## ◎【110台上1634決】：釋字後——修法前之實務見解

該條規定，關於非因駕駛人故意或過失所致事故之情形，與該條所定「肇事」之構成要件，並不該當，自不得論以肇事逃逸罪。而其解釋理由已例示被害人所受傷害輕微，並無急需就醫之必要，或其他對上開規定所欲保護之法益侵害甚微之相類情形；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，抑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等情形。法院於審理時，得依個案犯罪之過程、違反義務之程度，及所生之損害或危害等各種因素綜合判斷。

## 【高點法律專班】

<sup>9</sup> 黃璽君大法官提出、林俊益大法官加入，釋字第777號解釋部分不同意見書，頁6。

<sup>10</sup> 林俊益大法官提出、黃璽君大法官加入，釋字第777號解釋部分協同暨部分不同意見書，頁17。

<sup>11</sup> 許宗力大法官提出、黃虹霞大法官加入，司法院釋字第777號解釋部分協同意見書，頁3-4。

### ◎【110台上613決】：修法後之實務見解

1. 將原來駕駛動力交通工具「肇事」之文字修正為「發生交通事故過失（有過失）」及「發生交通事故……係無過失」，以符合法律明確性；其次，為符合罪刑相當原則，區分行為情狀所發生交通事故之結果為「傷害」與「死亡或重傷」而異其刑罰效果，規定不同之法定刑（所生結果為何應以行為時點判斷），另就無過失而發生交通事故，明定減輕或免除其刑。
2. 至本罪行為情狀之規定，依本院向來見解，認為行為人駕駛動力交通工具發生交通事故致死傷後逃逸，即已構成本罪，不論對於發生交通事故之原因有無過失，均非所屬，是則，關於本罪行為情狀，自「肇事」修改為「發生交通事故，致人傷害、死亡或重傷」以及「發生交通事故致人死傷係無過失」，實則僅係將刑法文義明確化，俾符合法律明確性原則，惟其內涵並無不同。另關於本罪處罰之不法行為，則仍保留「逃逸」之文字，上開司法院釋字第777號解釋理由書雖併予檢討建議「關於停留現場之作為義務部分，參酌所保護之法益，訂定發生事故後之作為義務範圍」，然本次修法終未變更。

### ◎學說見解：

學說上對實務肯認無過失肇事亦為肇事此見解則有嚴厲的批判，認為譴責肇事逃逸，必須是逃逸者有一個違法的前行為，如果認為被撞的人必須救助追撞者，這個追撞者的法律地位反而因為撞人而升高，遭到追撞是無辜的被害人，竟然還必須承擔法律義務，去救助製造災禍的人？為避免對合法駕駛人過苛，行為人須對交通事故有過失始為本罪之肇事者<sup>12</sup>。

### 延伸爭點

#### Q：自認無過失<sup>13</sup>？

1. 所謂發生交通事故，相較於舊法肇事一語為較為中性的概念，乃至參與交通事故而言，至於參與的方式不論主動或被動皆有可能。而立法理由表明，發生交通事故的雙方當事人是出於過失或雙方都無過失皆不重要，重要的是必須留下來處理事故之發生而負有留在現場之義務，而有助於後續事故責任之釐清。因為是否雙方行為人皆無過失，僅能由法院認定，而得以依照新法第2項規定減輕或免除其刑<sup>14</sup>。不過謝老師認為，此種文義逾

<sup>12</sup> 林東茂，刑法分則，2018年9月，頁269-270。

<sup>13</sup> 王皇玉，自認無過失案，月旦法學教室，第225期，2021年7月，頁14-15。

<sup>14</sup> 關於第2項的定位上，筆者自己是認為類似於未遂犯的「個人減免刑罰事由」，畢竟從修正後的條文來看，法律文字上改成「交通事故」，所以發生的原因自然是包含故意、過失或無過失，而行為人在客觀要件上除了有「發生交通事故」、「致人死傷」與「逃逸」以外，主觀上只要對應認知到上開事實即可，對於交通事故的發生行為人是否故意或過失在非所問。所以說，在不法與罪責構成後，僅能在三階外的個人減輕或免除刑罰事由，探討行為人的應罰性或是制裁需保護性。

越了道交條例第62條之保護義務範圍，過度擴張交通參與者所應負的作為義務界線而不可採<sup>15</sup>。

2. 而且關於本罪之結果，「致人傷害」或「致人死或重傷」兩者均為客觀構成要件，行為人主觀上皆須對此有所認知或預見，而在此認知下離開現場才能構成本罪。不過問題在於，駕駛人面臨交通事故的同時會產生誤判而未必知悉有所死傷，故僅能依靠法院在事後調查依照罪疑為輕與有利於行為人之事實作為裁判基礎<sup>16</sup>。
3. 關於無過失的定性，即便事故無過失且欠缺可歸責的危險前行為作為義務基礎，基於現代社會交通事故的風險特性，應採取課以事故當事人應停留在現場的擴大救助義務。不過此種義務，謝老師在文章中認為應在罪責討論，畢竟無過失肇事逃逸可減免，是基於一種人在緊急情況中自私且慌亂的人性，基於期待可能性，行為人主觀上基於慌亂之心態具備認知事故無過失，即可適用該減免條款<sup>17</sup>。

### ！筆者提醒

講了這麼多，我們必須回歸立法意旨為基準點，本罪保護被害人之人身自由安全，將肇事理解為實現大眾交通典型風險之交通事故，並依據期待可能性和責任分配原則劃定其射程，與駕駛人係故意或過失肇事並無必然關聯性，故不管是出於故意、過失或是無過失，肇事雙方皆負有救助義務。而就出於直接故意之行為，留待法官在個案中審查是否具有期待可能性而免除逃逸罪責；至於逃逸行為，則可以理解為著手違反救助義務而逃離事故現場，與肇事者是否等待警察或向被害人表明身分無必然關聯<sup>18</sup>。

## 主題三：刑法第185條之4——逃逸之概念

■ 判決字號：106台上373決

### 📖 考前筆記

(一) 所謂逃逸，係指逃離肇事現場之行為。雖然可能跳脫了「逃逸」之文義範圍，不過本罪為純正不作為犯，故上開規定駕駛人於肇事致人死傷時，有在場義務，且駕駛人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。也就是重點在於駕駛人有沒有逃走，而是不履行救助義務<sup>19</sup>。所以即使沒有「逃逸」，而是在現場「冷眼旁觀」不救助，仍會構成第185

<sup>15</sup> 謝煜偉，簡評2021年新修肇事逃逸罪，月旦法學教室，第227期，2021年9月，頁28。

<sup>16</sup> 許澤天，評釋行政院會通過之交通事故後逃逸修正案，台灣法學雜誌，第414期，2021年4月，頁5-6。

<sup>17</sup> 謝煜偉，簡評2021年新修肇事逃逸罪，月旦法學教室，第227期，2021年9月，頁28。

<sup>18</sup> 薛智仁，肇事逃逸罪之合憲性——評釋字第777號解釋，裁判時報，第92期，2020年2月，頁85、94-95。

<sup>19</sup> 參照106台上1216決意旨。

條之4肇事逃逸。而依據釋字第777號解釋意旨，對肇事無故意或過失者，其逃逸行為將不構成本罪；對肇事有故意或過失者，必須行為人預見建構其故意或過失之肇事前提事實。換言之，即使駕駛自認無過失或自認被害人與有過失而逃逸，都不會阻卻肇事逃逸故意，在行為人違反注意義務時就有所預見<sup>20</sup>。

- (二) 而學說上有採取反對見解者，其認為只要行為人發生事故後留在現場未離去，即使未為任何積極救助行為或照來警察協助事故之處理，都不會成立本罪。因為所謂之逃逸，必須是符合文義解釋，而無法擴大為不為救助行為，且刑法上也有遺棄罪可以處罰，不應該違反罪刑法定原則<sup>21</sup>。

### 判決摘要

- (一) 刑法第185條之4之駕駛動力交通工具肇事致人死傷而逃逸罪，其立法目的係為維護交通，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，俾減少死傷，以保護他人權益並維護社會秩序。而上開條文所謂「逃逸」係指逃離肇事現場而逸走之行為，故駕駛人於肇事致人死傷時應有「在場之義務」。從而，肇事駕駛人雖非不得委由他人救護，然仍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以知悉其真實身分、或得被害人同意後始得離去。
- (二) 若自認被害人並未受傷或傷勢無礙，即可不待確認被害人已否獲得救護，亦不等候檢、警等相關執法人員到場處理善後事宜，即得自行離去，自非該法條規範之意旨。堪認上揭條文規範意旨尚包括使被害人、執法人員或其他相關人員得以查明肇事者無疑。是縱然駕駛人肇事後曾短暫停留現場，惟駕駛人既未留置現場等待或協助救護，亦未留下任何資料以供警方查明肇事責任，即擅離肇事現場，自應依刑法第185條之4肇事逃逸罪論處（100台上645決同旨）。

### 實務點點名

#### ◎【110台上613決】：停留現場義務

1. 所謂「逃逸」，依文義解釋，係指自肇事現場離開而逸走，使人無法在肇事現場經由目視掌握肇事者與事故關聯性的行為。惟肇事者終將離開現場，殆不可能始終留在現場，究其犯罪之內涵，除了離開現場（作為）之外，實因其未履行因肇事者身分而產生之作為義務（不作為），是本罪結合學理上所稱之作為犯及不作為犯之雙重性質。職是，應進一步探究者，乃發生交通事故致人死傷者，於離開現場前究有何種之作為義務，此亦為上開解釋理由書曉諭釐清之面向，雖未經修法，然其釋義乃司法不可迴避之任務。

高點法律專班  
版權所有，重製必究！

<sup>20</sup> 薛智仁，肇事逃逸罪之合憲性——評釋字第777號解釋，裁判時報，第92期，2020年2月，頁96。

<sup>21</sup> 王皇玉，自認無過失案，月旦法學教室，第225期，2021年7月，頁15。

2. 逃逸之文義解釋既有分歧，則立法沿革之主觀解釋與規範目的之客觀解釋，有其關鍵意義，審諸法規範目的，駕駛動力交通工具為維持現代社會生活所必需，交通事故已然為必要容忍的風險，則為保障事故發生後之交通公共安全、避免事端擴大，及為保護事故被害人之生命、身體安全，自須要求行為人留在現場，即時對現場為必要之處理、採取救護、救援被害人行動之義務，復鑑於有別於其他案件——交通事件證據消失迅速（通常交通事故現場跡證必須立刻清理）之特性，為釐清肇事責任之歸屬，確保交通事故參與者之民事求償權不致求償無門（惟基於不自證己罪原則，國家刑事追訴利益不在保障範圍），於此規範目的，亦可得出肇事者有在場，對在場被害人或執法人員不隱瞞身分之義務。此由歷次立法說明「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，俾減少死傷，以保護他人權益並維護社會秩序」、「肇事逃逸者延誤受害者就醫存活的機會，錯失治療的寶貴時間」、「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，故縱使行為人駕駛動力交通工具發生交通事故致人死傷係無過失，其逃逸者，亦應為本條處罰範圍，以維護公共交通安全、釐清交通事故責任」，可知依立法沿革之主觀解釋亦得印證。核與遺棄罪迥然有別。
3. 是故，所謂「逃逸」係指離開事故現場而逸走之行為，駕駛人於發生交通事故致人死傷時，應有在場之義務，至於駕駛人對於事故發生有無過失、被害人是否處於無自救力狀態、所受傷勢輕重，則非所問。交通事故駕駛人雖非不得委由他人救護，然仍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以知悉其真實身分、或得被害人同意後始得離去。倘若不然，駕駛人不履行停留現場之義務而逕自離去（包含離去後折返卻未表明肇事者身分），自屬違反誠命規範而構成逃逸。以上，為本院向來所採之見解，於修法前後之適用，並無不同。

## 主題四：刑法第185條之4——致人死傷之性質

■ ■ ■ 判決字號：110台上633決

### 📖 考前筆記

- (一) 刑法第185條之4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。
- (二) 本罪之致人死傷之性質，係屬於構成要件之一環，又或是屬於客觀處罰條件，影響到的是肇事者主觀上之故意需不需要認知到車禍事故現場有人死傷之狀態。近期多數實務上對此，此所謂「認識」，並不以行為人明知致人死傷之事實為必要，祇須行為人

可預見因肇事而發生致人死傷之結果，即足當之<sup>22</sup>。若行為人不知其已肇事並致人死傷，縱然逃逸，亦與本罪之構成要件不合。

### 判決摘要

- (一) 又刑法第185條之4規定之駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸罪之成立，固不以行為人主觀上出於直接故意為限，間接故意亦包括之。換言之，行為人對於肇事逃逸之構成犯罪事實，雖未明知，惟已預見其發生，而其發生並不違背其本意者，自應認有肇事逃逸之間接故意，惟所預見者除指已預見肇事外，並應預見已致人死傷之發生，並本於此預見，而萌生縱已肇事並致人死傷，仍決意駕車逃逸之犯意，始足成立。
- (二) 證人騎乘在被告車輛後方、被告未看到後方機車之供證等各情調查所得，以被告駕車右轉後，並未改變行向、速度，不久即在車上哼歌，約30秒後旋將車輛停放在事故地點附近之工作處所等節，說明被告所為，與知曉車禍發生且意在逃逸避責之舉止情狀明顯有別，酌以2車既未發生碰撞，證人騎乘之機車係在被告車輛後方，本案現場為交岔路口，被告辯稱其駕車行經該地右轉，不知發生車禍，即非無可信，自難單以現場喇叭、碰撞聲響，即認被告明知或已預見其有肇事致人受傷，仍不為停車查看，尚不足為被告不利之認定，難認主觀上有肇事逃逸之故意等由無訛，因而無從為認定被告有被訴肇事逃逸之犯行而為有罪判決之心證理由甚詳。

## 主題五：刑法第185條之4——發生交通事故逃逸罪與有義務者遺棄罪之競合

判決字號：104台上2883決

### 判決摘要

刑法第185條之4肇事致人死傷逃逸罪之構成要件，較之同法第294條第1項遺棄罪為寬，且前者之法定刑度較後者為重，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，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，刑法第185條之4即為同法第294條第1項之特別規定，而應優先適用。

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！

<sup>22</sup> 109台上1054決參照。

## 實務點點名

## ◎【108台上3916決】：逃逸與遺棄行為間需有相當因果關係

1. 刑法第294條第2項之違背義務遺棄致人於死罪，以被害人確係無自救力之人，行為人亦知被害人為無自救力之人，而依法令或契約應扶助、養育或保護，卻基於遺棄之故意，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，致生被害人死亡之加重結果，為其成立要件。在駕駛動力交通工具肇事致人受傷，使被害人陷於無自救能力而逃逸之情形，除須被害人因行為人之逃逸，致發生客觀上能預見而不預見死亡之加重結果者外，尚以行為人逃逸之遺棄行為與被害人之死亡結果間，具有相當因果關係，始應令其就肇事逃逸行為，負遺棄之加重結果罪責。
2. 亦即行為人雖有逃逸之遺棄行為，然如被害人之傷勢嚴重，縱及時醫治，仍無法救活者，則其死亡之結果與行為人之遺棄行為間，即無相當因果關係可言，自無從成立違背義務遺棄致人於死罪。

## ! 筆者提醒

立法者在新修法的理由中提到「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」以及法規文字上之致人死傷等等，可以知悉說新法將本罪之保護法益著重在保護個人生命身體法益，而可推知本罪是交通領域中之特殊違背義務遺棄罪，為遺棄罪之特別規定。兩者在同時成立的情況下可以依照法條競和的特別關係<sup>23</sup>，而可以回歸適用新法第185條之4第1項。

## 【高點法律專班】

版權所有，重製必究！

23 薛智仁，肇事逃逸罪之保護法益——最高法院99年度台上字第4045號判決，台灣法學雜誌，第236期，2013年11月，頁191。