

(八)發生交通事故逃逸罪：

現行法：110年5月21日修正，110年5月28日公布

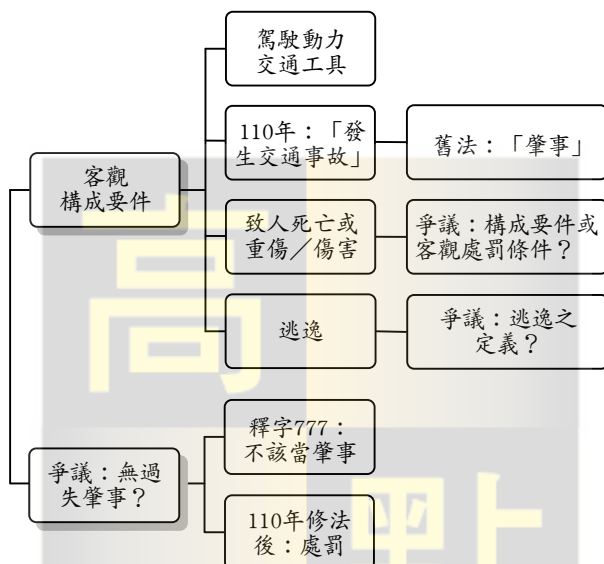
第185條之4（修正後條文）	（修正前條文）
<p>I <u>駕駛動力交通工具發生交通事故，致人傷害而逃逸者，處六月以上五年以下有期徒刑；致人於死或重傷而逃逸者，處一年以上七年以下有期徒刑。</u></p> <p>II <u>犯前項之罪，駕駛人於發生交通事故致人死傷係無過失者，減輕或免除其刑。</u></p>	<p>駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處一年以上七年以下有期徒刑。</p>
<p>一、司法院釋字第七七七號解釋意旨認為非因駕駛人之故意或過失所致事故之情形是否構成本條「肇事」，尚非一般受規範者所得理解或預見，其文義有違法律明確性原則；且有關刑度部分，一律以一年以上七年以下有期徒刑為其法定刑，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，應予修正。</p> <p>二、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，爰依上開解釋意旨，將本條「肇事」規定修正為「發生交通事故」，以臻明確。</p> <p>三、有關本條法律效果部分，應依對法益侵害之程度訂定不同刑度之處罰，以符憲法罪刑相當原則，爰依釋字第七七七號解釋意旨，就法益侵害之結果為傷害、重傷或死亡之情形，分別規定其刑度；另增訂第二項規定，就犯第一項之罪之駕駛人，於發生交通事故致人死傷係無過失者，予以規定減輕或免除其刑，以符合憲法比例原則之要求。</p>	

102年5月31日修正，102年6月11日公布之舊條文

（修正後條文）	（修正前條文）
<p>駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，<u>處一年以上七年以下有期徒刑。</u></p>	<p>駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，<u>處六月以上五年以下有期徒刑。</u></p>

修正理由：

第一百八十五條之三已提高酒駕與酒駕致死之刑度，肇事逃逸者同基於僥倖心態，延誤受害者就醫存活的机会，錯失治療的寶貴時間。爰修正原條文，提高肇事逃逸刑度。



1. 保護法益：

本罪自立法以來即存有保護法益之爭議，且為考試之重要考點，參《爭點》說明。

● 爭點 發生交通事故逃逸罪之保護法益？

本罪之保護法益自立法以來，實務及學說見解即有許多不同見解，討論如下：

1. 被害人生命身體法益說：此說認為，本罪於88年間立法時，立法理由即提及「加強救護」、「減少被害人之死傷」等，可見本罪著重於被害人生命身體法益⁴⁵。惟反對見解認為，如被害人在交通事故中當場死亡，或是

45 參薛智仁（2021），〈新肇事逃逸罪之解釋難題－最高法院110年度台上字第613號刑

被害人僅輕傷尚能自行行走、就醫之情形，前者被害人已無救助可能，後者被害人傷勢並不嚴重未必有協助就醫之必要，如此似乎難以課予駕駛人留置現場之救助義務之必要性。

2. **維護公共安全說**：此說認為，本罪規定在公共危險罪章，故保護法益應為保障整體交通之順暢，或預防後續發生傷亡的可能性⁴⁶。110年5月28日之修正理由亦提到本罪有「**維護公共交通安全**」之保護目的。惟反對見解認為，從本罪之要件僅要求駕駛者不得逃逸，惟並未明確要求駕駛者需盡維護交通之責任，且駕駛者留在交通事故現場，與後續交通事否能維持順暢與安全似無必然關係。
3. **釐清肇事責任說**：此說參考德國刑法，認為交通事故的參與人有義務留在現場，釐清事故因果關係及確認法律責任歸屬⁴⁷，且110年5月28日之修正理由亦提到本罪有「**釐清交通事故責任**」之保護目的。惟反對見解認為，以刑罰強制駕駛人停留在現場、表明身分，有不符罪刑相當性、不自證己罪原則的疑慮，和其他妨害司法犯罪（湮滅證據罪、偽證罪等）相比，似乎刑度輕重失衡⁴⁸。
4. **民事求償權說**：此說認為，本罪係為保全民事上的損害賠償請求權之證據，確保當下交通事故證據保存，未來得以調查事故原因、請求損害賠償。惟反對見解認為，因肇事逃逸行為只是對民事求償權實現有抽象危險，但其刑度和其他已對財產造成實害的財產犯罪（如竊盜、詐欺等，刑度為五年以下有期徒刑）相比，有輕重失衡之疑慮⁴⁹。再者，如本罪保護

事判決》，《台灣法律人》，5期，頁192；黃榮堅（2000），〈不能駕駛與肇事逃逸〉，《台灣本土法學雜誌》，7期，頁152-153。

46 參林東茂（2022），《刑法分則》，頁284頁；陳子平（2006），《刑法各罪論（下）》，頁114。

47 參吳耀宗（2010），〈肇事逃逸罪：第一講－保護法益〉，《月旦法學教室》，94期，頁38-39。

48 薛智仁（2021），〈新肇事逃逸罪之解釋難題－最高法院110年度台上字第613號刑事判決〉，《台灣法律人》，5期，頁190-191。

49 薛智仁（2021），〈新肇事逃逸罪之解釋難題－最高法院110年度台上字第613號刑事判決〉，《台灣法律人》，5期，頁190。相同見解：許澤天（2021），〈評釋行政院會通過之交通事故後逃逸罪修正案〉，《台灣法學雜誌》，412期，頁5。

法益為民事求償，則本罪不應限於致人死傷之情形，而應及於所有發生交通事故之情形。

5. 兼採說：因本罪之保護法益學說有不同意見，實務見解則有「兼採說」，認為本罪同時具有保護被害人生命身體、維護交通順暢、釐清肇事責任的歸屬，及確保被害人的民事求償（參最高法院104年度台上字第2570號判決）。

實務見解

最高法院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。



2. 行為主體：「駕駛」者

- (1) 本罪的行為主體為「駕駛動力交通工具發生交通事故」之人，故多數見解認為本罪屬於純正身分犯之類型⁵⁰，且實務見解有認為本罪

50 參甘添貴（2022），《刑法各論（下）》，頁70。

屬於己手犯，僅有駕駛者可成立正犯⁵¹。

- (2)須注意實務見解認為，本罪「駕駛」之定義和第185條之3不同，本罪之範圍包括駕駛汽機車行駛於道路過程之一切行止，如：行駛、倒車、等候號誌、貨物裝卸、停泊車等行為，既對其他用路人形成一定程度的干預，均該當駕駛之要件⁵²。

實務見解

最高法院112年度台上字第4686號判決

所謂駕駛動力交通工具「肇事」，依文義解釋，係指發生交通事故、發生車禍而言。參照道路交通安全規則中之「行駛」，係有別於「駕駛」，暨依一般社會通念，舉凡駕駛人駕駛汽機車行駛於道路過程之一切行止，諸如行駛、倒車、等候號誌、貨物裝卸、停泊車等行為，既對其他用路人形成一定程度的干預，俱屬駕駛活動的一環，一旦肇事，致人員傷亡，均屬駕駛車輛肇事，而非拘泥於已經啟動並行走之「行駛」狀態，始得謂為「駕駛」。換言之，行為人在駕駛車輛之過程中，各環節所肇致之事故，如與其駕駛活動具有因果關係，即屬「駕駛車輛肇事」，不因事故發生時，車輛之行止係動或靜而有所不同，若因此致人死傷，即有留在現場之義務，俾即時救護，減少傷亡，庶符立法本旨。刑法第185條之3及同法第185條之4第1項雖均有相同之法律用語，即「駕駛」2字，然前開2法條係分別規範不同之事項，為符合立法目的與價值取向，而為相異之解釋，此即學理所稱「法律概念之相對性」，無礙於法秩序整體之和諧，也唯有做出差異的解釋，始能實現法的安定性及正義之要求。

臺灣高等法院暨所屬法院110年法律座談會刑事類提案第2號

法律問題：

甲駕車肇事致他人受傷後，因車輛故障無法繼續行駛，遂電召友人乙駕車前往事故現場載送其逃離，乙明知甲駕車肇事致他人受傷，仍基於使甲逃離之故意前往搭載，甲固然成立肇事逃逸罪，則乙的行為（除成立隱匿人犯罪罪外）應評價為甲所犯肇事逃逸罪之幫助犯？抑或是與甲成立肇事逃逸罪之共

51 參臺灣高等法院暨所屬法院110年法律座談會刑事類提案第2號。

52 參最高法院112年度台上字第4686號判決。

同正犯？（亦即刑法第185條之4肇事逃逸罪，是否為己手犯？）

討論意見：

• 甲說：成立幫助犯。

(一)所謂「己手犯」（親手犯），特徵在於正犯以外之人，雖可對之加工而成立該罪之幫助犯或教唆犯，但不得為該罪之間接正犯或共同正犯，亦即該罪之正犯行為，唯有藉由正犯一己親手實行之，他人不可能參與其間，縱有犯意聯絡，仍非可論以共同正犯（最高法院100年度台上字第2936號判決意旨參照）。刑法第185條之4以行為人駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸為構成要件，屬於上揭所謂的「己手犯」，故刑法第185條之4必由肇事者親自實施逃逸行為始足當之，苟非肇事者，即不可能有為自己犯此罪之意思，亦無從施行上開構成要件行為甚明。是以，刑法第185條之4應屬前揭須本人親自為之始可成立犯罪之己手犯，他人僅可成立教唆或幫助犯，而無成立共同正犯之可能。次按刑法上之幫助犯，係對於犯罪與正犯有共同之認識，而以幫助之意思，對於正犯資以助力，而未參與實施犯罪之構成要件行為者而言。乙雖駕車搭載甲離開肇事現場，然因其非肇事者，自無從實施刑法第185條之4之犯罪構成要件行為，而成立該條罪之共同正犯。故乙所為應成立刑法第185條之4肇事逃逸罪之幫助犯（臺灣高等法院高雄分院106年度交上訴字第146號、最高法院108年度台上字第480號判決意旨參照）。

(二)按學說上所謂之「己手犯」（親手犯），其特徵在於正犯以外之人，雖可對之加工而成立該罪之幫助犯或教唆犯，但不得為該罪之間接正犯或共同正犯，亦即該罪之正犯行為，唯有藉由正犯一己親手實行之，他人不可能參與其間，縱有犯意聯絡，仍非可論以共同正犯（最高法院100年度台上字第2936號判決意旨參照）。又按刑法第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（最高法院99年度台上字第6594號、97年度台上字第4456號判決意旨參照）。準此，刑法第185條之4之構成要件行為，必由肇事者實施逃逸之行為始足當之，苟非肇事者即無可能有為自己犯此罪之意思，亦無從實施此構成要件行為甚明；是此犯罪類型應屬上開實務見解所認定之須本人親自為之始可成立犯罪之己手犯，他人雖可成立教唆或幫助

犯，然無成立共同正犯之可能。故乙雖駕車搭載甲離開肇事現場，然因其非肇事者，自無從實施刑法第185條之4之構成要件行為而成立共同正犯。次按刑法上之幫助犯，係對於犯罪與正犯有共同之認識，而以幫助之意思，對於正犯資以助力，而未參與實施犯罪之行為者而言（最高法院75年度台上字第1509號、84年度台上字第5998號、88年度台上字第1270號判決同此見解）；是以如未參與實施犯罪構成要件之行為，且係出於幫助之意思提供助力，即屬幫助犯。查乙既非肇事者，當無自己共犯此肇事逃逸罪之意思，其駕車搭載甲離開肇事現場，所實施者亦非肇事逃逸之構成要件行為，而僅係提供甲逃逸之助力之幫助行為，是乙所為應僅成立刑法第185條之4肇事逃逸罪之幫助犯（臺灣高等法院臺中分院106年度交上訴字第780號判決意旨參照）。

初步研討結果：採乙說。

審查意見：採甲說（實到：23人、甲說：12票、乙說：11票）。

研討結果：

- (一)經提案機關同意，法律問題第4行：「（除成立隱匿人犯罪外）」等字刪除。
- (二)增列丙說（略）
- (三)照審查意見通過（經付表決結果：實到73人，採審查意見57票，採乙說4票，採丙說11票）。

3.發生交通事故：110年5月28日修正公布，110年5月30日施行

- (1)新法之要件係指發生交通上之事故，不論行為人是否有過失，均該當該要件。修正理由認為縱使行為人無過失，仍有停留在現場、表明身分、協助傷者就醫、對事故現場為必要之處置等義務，惟在於發生交通事故致人死傷係無過失者，依照185條之4第2項規定減輕或免除其刑。
- (2)修正前之用語為「肇事」，過去對於「無過失」肇事是否該當本罪，請參爭點。

爭點 「無過失」發生交通事故逃逸之處罰？

【案例】

甲依照交通法規駕駛汽車，突然超速之A騎機車從後方撞擊到甲的車，甲下車查看發現A受傷流血，但甲心想是A的錯，故逕行開車離開。

本題涉及行為人對於發生交通事故並無過失，此時行為人離開現場是否構成發生交通事故逃逸罪之爭議，討論如下：

1. 大法官釋字第777號解釋之前（108年5月31日前）：

過去見解對於無過失是否該當肇事之要件有不同見解：

(1) 肯定說：實務見解多採此說，認為本罪目的在於加強救護，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，故只要行為人駕駛動力交通工具肇事，致人死傷，未下車救護而逃逸，即成立本罪，不以肇事之發生須有過失責任為要件⁵³。

(2) 否定說：學說有採否定說，認為如果行為人並無違法前行為，不應該要求其承擔後續救助義務，為避免法律義務過度擴大，本罪應限於行為人對交通事故發生有過失的情況⁵⁴。

➤ 本題甲雖對於發生交通事故無過失，惟依照當時多數實務見解，仍該當本罪。

2. 大法官釋字第777號解釋之後至110年間修法前（108年5月31日至110年5月30日前）：大法官認為，本罪之「肇事」語意所及範圍包括「因駕駛人之故意或過失」或「非因駕駛人之故意或過失」所致之事故。然而就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，應自本解釋公布之日起失其效力。

大法官針對此部分採取立即失效之解釋，故自第777號解釋公布之日

53 參最高法院89年度台上字第7622號判決、最高法院90年度台上字第6786號判決。學說上同此見解可參甘添貴（2022），《刑法各論（下）》，頁71-72；盧映潔（2022），《刑法分則新論》，頁249-250。

54 參林東茂（2022），《刑法分則》，頁286。

(108年5月31日)後，「非因駕駛人之故意或過失」發生之交通事故(如因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失)，不該當「肇事」。

➤本題甲對於發生交通事故無過失，依據大法官之意旨不該當「肇事」之要件，而不該當本罪。

3.110年間修法後(110年5月30日新法施行後)：

(1)110年間新法修正(110年5月30日施行)，將「肇事」修正為「發生交通事故」，修正理由認為即使行為人無過失，仍有停留在現場、表明身分、協助傷者就醫、對事故現場為必要之處置等義務，並認為大法官釋字第777號解釋既然認為「肇事」不符合明確性原則，則將此要件修正為「發生交通事故」即無不明確之問題。故在修法後，無論行為人對於交通事故是否有過失，均適用本罪。

(2)此外，新法新增185條之4第2項，如行為人發生交通事故致人死傷無過失者，減輕或免除其刑。

➤本題甲雖對於發生交通事故無過失，惟依據新法仍成立第185條之4之罪，僅能主張第2項減輕或免除其刑。

4.學者對新法之批評：

(1)肯定見解：學說有認為駕駛人出於故意、過失或無過失，不影響其屬於「交通事故」概念，認同新法採寬鬆的「交通事故」概念⁵⁵；亦有持相同結論之學者提及因交通事故參與者有無過失，其認定通常須經車禍事故鑑定或法院為最終的判斷，故不應放任駕駛人自行判斷有無過失⁵⁶。

(2)否定見解：此說認為「肇事」或「發生交通事故」至少須要違反注意義務，方有處罰的正當性，故無過失的態樣不應該適用本罪，在現行法之下應予以免除其刑⁵⁷。

55 參薛智仁(2021)，〈新肇事逃逸罪之解釋難題—最高法院110年度台上字第613號刑事判決〉，《台灣法律人》，5期，頁193。

56 王皇玉(2021)，〈自認無過失案〉，《月旦法學教室》，225期，頁15。

57 參古承宗(2024)，〈肇事逃逸罪的不法結構與行為義務——兼評最高法院110年台上字第613號刑事判決〉，《當代法律》，28期，第121-123頁。