

# 最高法院一一二年度台上字第二八五二號判決

■ 焦點判決編輯部

【主旨】發生交通事故逃逸罪，其犯罪之內涵，除離開現場（作為）外，尚有因未履行因肇事者身分而產生之作為義務（不作為），故本罪乃具結合作為犯及不作為犯之雙重性質；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，若未盡上開作為義務，逕自離開現場，自屬逃逸行為。

【概念索引】刑法／發生交通事故逃逸罪

【關鍵詞】雙重性質

【相關法條】刑法第 185 條之 4

【說明】

## 一、爭點與選錄原因

### （一）爭點說明

發生交通事故逃逸罪之犯罪內涵。

### （二）選錄原因

闡釋發生交通事故逃逸罪之性質，包含作為犯及不作為犯之雙重性質。

## 二、相關實務學說

### （一）相關實務

臺灣高等法院 112 年度交上訴字第 42 號刑事判決亦有相同見解：「……是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，至有無完成其他不法內涵較低之作為，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，自不宜為條文「逃逸」文義範圍之目的性擴張解釋，而對駕駛人超出立法主要目的以外之義務違反，一律科以刑罰。尤僅因駕駛人於發生交通事故後隱瞞身分，可能致被害人或其家屬求償陷入困難，即認應科以發生交通事故逃逸罪之重罪，更會陷入不宜以刑罰方式解決民事糾紛之窠臼，有違已具國內法性質之公民與政治權利國際公約第 11 條規定：「任何人不得僅因無力履行契約義務，即予監禁。」反面釋意，且非刑罰制定目的原係為阻嚇再犯及欲仿倣者和其他相似行為，具有最後手段性，而後始行撫慰、補償受害者之宗旨。」

### （二）相關學說

學說見解有認為本罪的行為人對有自救力的傷者未施以救護，刑度與限於無自救力人之有義務遺棄罪相同，也高於故意傷害罪。具爭議的是，當被害人已當場死亡時，論者認為由於風險已輸出並實現，即無要求行為人在場救助之必要；至於被害人所受傷害無惡化或無改善之可能性時，由於風險不會輸出及實現，故亦無要求行為人在場救助之必要。因此，學說認為當被害人已無救護之必要時，本罪仍科以一至七年的刑罰，除非尚有其他保護的法益受侵害，罪刑才相當。此外，於被害人當場死亡之情形，固然更需要釐清法律責任及事後民事賠償，但科以較重的刑罰以保障民事求償請求權，效果難期待，本罪以重刑要求行為人留在現場以釐清責任，有如人性試金石，在刑事政策上不無疑義。

### 【選錄】

刑法第 185 條之 4 於 110 年 5 月 28 日修正公布，將原「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。」之規定，修正為「駕駛動力交通工具發生交通事故，致人傷害而逃逸者，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑；致人於死或重傷而逃逸者，處 1 年以上 7 年以下有期徒刑。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。」並於同年 30 日施行。新法為符合法律明確性原則，將駕駛動力交通工具「肇事」，修正為駕駛動力交通工具「發生交通事故」；另基於罪刑相當原則，依行為情狀之交通事故嚴重程度（致普通傷害、致死或重傷）劃定逃逸行為之不法內涵，課予不同之法定刑，且就無過失引發事故者，定有減免其刑之規定外，其餘與修正前並無不同。換言之，修正前、後均以「**駕駛動力交通工具肇事（發生交通事故），致人死傷而逃逸**」為要件，所處罰之不法行為乃「**逃逸**」行為，其中「**駕駛動力交通工具肇事（發生交通事故）致人死傷**」並非處罰之行為，而屬行為情狀，規範肇事原因來自駕駛風險，並以死傷作為肇事結果之限制，由此建構行為人作為義務的原因事實，以禁止任意逸去。該條所謂「**逃逸**」，係指逃離事故現場而逸走。究其犯罪之內涵，除離開現場（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）**，本罪乃具結合作為犯及不作為犯之**雙重性質**。其法規範目的在於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。復鑑於交通事件具有證據消失迅速（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，保障被害人之民事請求權，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。肇事者若未盡上開作為義務，逕自離開現場，自屬逃逸行為。

### 【延伸閱讀】

王晨，新肇事逃逸罪之修法評析，月旦律評，9 期，2022 年 12 月，148-156 頁。