

釋憲聲請書

壹、 聲請解釋憲法之目的

刑法第 185 條之 4 條規定：「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」，法定刑違反罪刑相當原則，對人民受憲法第 8 條保障人身自由權所為之限制，已違反憲法第 23 條之比例原則；本條未對於肇事原因不可歸責之行為人作特別之規定，亦牴觸憲法第 7 條之平等原則。

貳、 疑義之性質與經過

一、 本院受理 104 年度交訴字第 74 號被告○○○涉犯公共危險等案件，公訴人以被告涉嫌駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸，涉犯刑法第 185 條之 4 之肇事逃逸罪嫌（被告另涉犯過失傷害罪部分，由本院另行審結）。

二、 本案審理過程

本件車禍經送交通部公路總局嘉雲區車輛行車事故鑑定會鑑定，該會鑑定意見認被告無肇事因素，再送交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會覆議，該會鑑定意見亦相同，形式上觀察，被告對本件車禍有無過失之可能，或過失程度顯然較被害人為輕微。又依被告之前案紀錄，並不符宣告緩刑之條件，且因累犯加重，本件縱依刑法第 59 條減輕，法院之最低宣告刑仍為有期徒刑 7 月。

參、 聲請解釋憲法之依據、理由及憲法條文

一、 聲請解釋憲法之依據

憲法為國家最高規範，法律牴觸憲法者無效，法律與憲法有無牴觸發生疑義而須予以解釋時，由司法院大法官掌理，此觀憲法第 171 條、第 173 條、第 78 條及第 79 條第 2 項規定甚明。法官依據法律獨立審判，憲法第 80 條定有明文，故依法公布施行之法律，法官應以其為審判之依據，不得認定法律為違憲而逕行拒絕適用。惟憲法之效力既高於法律，法官有優先遵守之義務，法官於審理案件時，對於應適用之法律，依其合理之確信，認為有牴觸憲法之疑義者，自應許其先行聲請解釋憲法，以求解決。是遇有前述情形，各級法院得以之為先決問題裁定停止訴訟程序，並提出客觀上形成確信法律為違憲之具體理由，聲請司法院大法官解釋，此迭經大院釋字第 371 號、第 572 號、第 590 號解釋在案。

二、 聲請解釋憲法之理由

被告涉犯刑法第 185 條之 4 罪嫌，法定刑為 1 年以上 7 年以下有

期徒刑，縱依法律規定減輕其刑，仍無從易科罰金，法定刑顯屬過苛，且本條並未設有依個案情節之衡平規定，對人民受憲法第8條保障人身自由權所為之限制，已違反憲法第23條之比例原則；又本條未對於肇事原因不可歸責之肇事者作特別之規定，違反平等原則。

三、 涉及之憲法條文及司法院解釋

憲法第7條、第8條、第23條，司法院釋字第669號解釋。

肆、 聲請人對本案所持立場及見解

一、 本條牴觸憲法第8條、第23條之比例原則

(一)憲法第23條比例原則（罪刑相當原則）之意涵：

憲法第7條至第17條、第21條、第22條列舉之自由權利，除為防止妨礙他人自由、避免緊急危難、維持社會秩序或增進公共利益所必要者外，不得以法律限制之，憲法第23條定有明文。國家以法律明確規定犯罪之構成要件與法律效果，對於特定具社會侵害性之行為施以刑罰制裁而限制人民之身體自由權者，尚應符合罪刑相當原則，始與憲法第23條規定之意旨無違。倘不論行為人犯罪情節之輕重，對違法情節輕微之個案，法院縱適用法律其他減輕其刑之規定，仍無從具體考量行為人所應負責任之輕微，而為易科罰金之宣告，致罪責與處罰不相對應；若未併為得減輕其刑或另為適當刑度之規定，對人民受憲法第八條保障人身自由權所為之限制，有違憲法第23條之比例原則，有大院釋字第669號解釋足參。

(二)本條立法所欲保護之法益

- 1、本條於民國88年4月21日增訂時，法定刑為「6月以上5年以下有期徒刑」，立法理由為「一、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，特增設本條，關於肇事致人死傷而逃逸之處罰規定。二、本條之刑度參考第294條第1項遺棄罪之規定」。嗣因近年多起重大肇事逃逸事件及社會氛圍之下，於102年6月11日提高法定刑為「1年以上7年以下有期徒刑」，修正理由為「第185條之3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機會，錯失治療的寶貴時間。爰修正原條文第2項，提高肇事逃逸刑度」。
- 2、本條所欲保護之法益僅有「協助及確認事故與責任歸屬」能通過合憲性解釋：
 - (1)有認為本條所欲保護之法益為「被害人之生命身體安全」，主要著眼於立法理由已明示：「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」，修正理由亦明示「肇事逃逸者同基於僥倖心態，延誤受害者就醫存活的機會，錯失治療的寶貴時間」。惟查，本條之構成要件為「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者」，並未規定肇事者對被害人有即時救護義務，上開主張已逸脫法條文義可能之範圍，若認肇事者依本條有救護義務，顯已違反罪刑法定主義¹。被害人若第一時間因肇事而死亡，亦無從救護²，一般人未具有醫護專業能力，也多未經急救訓練，上開作為期待不合常理³。故本條欲保護之法益顯非「被害人之生命身體安全」。

- (2)有認為本條所欲保護之法益為「公共交通安全」，著眼於立法體例上將本條置於公共危險罪章，亦有認為車禍發生後不論有無死傷，都可能形成公共危險，肇事者有義務監控此公共危險狀態，不讓實際侵害發生。惟查，本條之構成要件為「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者」，並未規定肇事者有何監控現場危險之責任，上開主張已逸脫法條文義可能之範圍，若認肇事者有監控現場危險之義務，顯然已違反罪刑法定主義⁴。又交通安全於肇事時已被侵害，與是否肇事逃逸實無涉⁵，肇事者多未具救災專業，要求肇事者監控車禍後現場屬期待不可能⁶，亦難想像單純離開現場對於交通安全有何危險而有入罪化的必要⁷，故本條欲保護之法益顯非「被害人之生命身體安全」。
- (3)有認為本條所欲保護之法益為「民事損害賠償請求權」，著眼於本條係仿德國刑法第142條之規定，立法目的乃在排除交通事故證據消失之危險，而使交通事故原因之調查，不致陷於困難重重之境，用以確保民事損害賠償請求權，屬抽象的財產危險罪。惟查，民事損害賠償請求權於肇事逃逸當時尚難以確定，何人有過失、請求權種類與數額，及何人享有請求權（究竟是被害人、家屬、保險公司或其他人），尚需蒐證、鑑定及訴訟程序始能釐清，此時之民事損害賠償請求權極為抽象，若認為本條係保護「民事損害賠償請求權」，亦無從解釋為何其他犯罪後之逃逸行為亦可能有確保民事損害賠償請求權之必要，立法者卻獨厚交通事故之被害人⁸。

¹ 吳耀宗，從德國刑法交通事故現場不容許離開罪看我國刑法肇事逃逸罪，軍法專刊第56卷第6期，第82頁。若立法者要求肇事者對被害人提供救護，應於法條規定「不為其生存所必要之扶助或保護而逃逸」，見鄭逸哲，駕事肇事逃逸構成要件乃純粹處罰不服從的隱性不作為構成要件，月旦法學雜誌第129期，第209頁。

² 吳元曜，論刑法第一百八十五條之四肇事逃逸罪之評價矛盾與違憲問題，刑事法雜誌第51卷第5期，第70頁。

³ 高金桂，有義務遺棄罪與肇事逃逸罪之犯罪競合問題，月旦法學雜誌第121期，第249頁。

⁴ 吳耀宗，前揭文，第82頁。吳元曜，前揭文，第70頁。與救護義務相同，若立法者要求肇事者監控車禍現場危險，避免實際侵害發生，應於法條中明文規定。

⁵ 吳元曜，前揭文，第67頁。

⁶ 盧映潔，論刑法第一八五條之四「肇事致人死傷逃逸罪」之法益保護，月旦法學雜誌第112期，第244頁；高金桂，前揭文，第250頁。

⁷ 薛智仁，肇事逃逸罪之保護法益，台灣法學第236期，第188頁。

⁸ 吳元曜，前揭文，第74、77頁。吳耀宗，前揭文，第82頁。若採本條保護之法益為民事損害

故本條欲保護之法益顯非「民事損害賠償請求權」⁹。

(4)本條所欲保護之法益為「協助及確認事故與責任歸屬」：

現代化社會交通工具使用之普遍，交通事故發生後，往往判斷困難，若能透過駕駛人在交通事故發生後，於現場留滯適當期間，經由其之陳述說明，能使國家及相關當事人較容易確認事故原因及責任歸屬，以釐清民事、刑事或行政責任¹⁰。

聲請人認為，上開所述本罪保護法益之爭議，主要源自於立法過程粗糙，而論者又基於該欠缺完備性的條文試圖得出妥善的法益解釋，難免治絲益棼，甚至根本而言，就刑法上法益之觀念，乃指如欠缺所要保護之「法益」，立法者不得恣意創設「構成要件」，易言之，所謂「構成要件」應作為保護「法益」的「方法」，而非構成要件創設出法益本身，因此如從欲構成要件解釋出究竟保護何等法益，無異是緣木求魚，邏輯上應跳脫思考框架者在於：欲從事構成要件立法正當性的檢驗，應先就實然面的構成要件規定加以認識、解釋，得出立法者所欲規範之行為態樣為何，再判斷立法者以刑罰規範該等行為態樣作為保護法益之方法，是否符合比例原則，而在此層面所應審酌者即包括保護法益為何、適當性、必要性及狹義比例原則¹¹。

基於上開概念，從本條之法律條文，吾人可輕易還原出立法者所規範之行為態樣乃：「行為人在駕駛動力交通工具肇事致人死傷的情形下逃逸。」，亦即立法者誠命行為人如駕駛動力交通工具肇事致人死傷，應停留現場不得逃逸¹²，就此立法規範之實然面而言，行為人違反了不得逃逸之義務，究竟是侵害何等法益？顯而易見，論者所主張之「協助及確認事故與責任歸屬」應是最符合的保護法益，質言之，此法益才是本條規範下，會通案遭受侵害的法益¹³，蓋前述論者所主張之「被害人之生命身體安全」、「公共交通安全」等法益，在行為人雖逃逸、但確已善盡排除侵害該等安全危險之責任下，該等法益並未受到侵害（至「民事損害賠償請求權」則

賠償請求權，亦違反憲法第 7 條平等原則，其他財產犯罪在發生財產實害或具體危險時，最重僅為 5 年以下有期徒刑，本條若保護抽象之財產權，顯亦輕重失衡而違反憲法第 23 條之比例原則。

⁹ 聲請人認為本條不適用於對於交通事故不可歸責之人。縱認本條包含對交通事故不可歸責之人則若肇事者無過失，被害人對其自無民事損害賠償請求權可言，肇事者於事故後離開現場，無自侵害被害人之民事損害賠償請求權。

¹⁰ 高金桂，前揭文，第 251 至 252 頁；吳耀宗，前揭文，第 82 頁；王皇玉，2013 年刑事法發展回顧：酒駕與肇逃之立法與實務判決，臺大法學論叢第 43 卷特刊，第 1261 至 1262 頁。批評者見薛智仁，前揭文，第 190 頁。

¹¹ 此段論理的詳細說明，參閱鄭逸哲，「法益刑法」概念下的「構成要件」和「構成要件適用」，軍法專刊第 54 卷第 6 期，第 103-114 頁。

¹² 論者有稱之為純粹處罰不服從停留肇事現場命令之隱性不作為構成要件，參閱鄭逸哲，肇事逃逸構成要件乃純粹處罰不服從的隱性不作為構成要件—評析嘉義地院 91 年度交訴字第 3 號判決和高等法院台南分院 91 年度交上訴字第 954 號判決，月旦法學雜誌 129 期，第 209-212 頁。

¹³ 類似思考，參閱王皇玉，前揭文，第 1261 頁。

顯輕重失衡違反比例原則已如前述，在尋求合憲性解釋之過程爰略過不表），至或有論者會質疑如行為人雖未逃逸，但並未協助確認責任歸屬（如隱藏在圍觀人群中），卻仍無本條之適用，此見解固無違誤，惟此應屬立法者之裁量或立法失準之處，詳言之，立法者或許基於刑罰之謙抑性，考量僅規範最嚴重即逕行逃逸之情形即足保障此等法益，又或許純屬思慮未周而漏未規範，然此未周之處或有修法補強之空間，但尚難逕認有違憲之虞。

而雖然從本條的立法理由及立法動機觀察，立法者確係為了加強車禍肇事者對被害人之救助義務而設立本條規範，但從其立法結果之條文解釋而言，保護法益並無法得到立法者預期之效果，此落差應透過修法加以解決，而非強將立法動機套用於構成要件之解釋上，而吾人檢驗本條之合憲性時，亦應以本條規範之實然面出發。

準此，聲請人認為，在合憲性解釋下，僅有「協助及確認事故與責任歸屬」之法益能合理解釋並作為本條所欲保護之法益內容。

（三）聲請人確信刑法第 185 條之 4 違反比例原則之理由

- (1) 本條於 102 年 6 月 11 日修正時，將法定刑自「6 月以上 5 年以下有期徒刑」，提高為「1 年以上 7 年以下有期徒刑」。然既依上開說明，本條所欲保護之法益為「協助及確認事故與責任歸屬」，則上開立法修正理由卻為「第 185 條之 3 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機會，錯失治療的寶貴時間。爰修正原條文第 2 項，提高肇事逃逸刑度」，其仍以保護「被害人之生命身體安全」法益作為提高刑度之基礎，正當性已有疑慮。然吾人不論立法（修正）動機錯誤之問題，仍以修正後規範之實然面檢視：

課予肇事者在場義務，協助釐清事故與責任，係屬抽象的公共利益，並未有何實際具體的法益侵害危險（違論結果）發生。而觀諸同樣列於刑法中法定刑為「1 年以上 7 年以下有期徒刑」之罪，有刑法第 101 條第 2 項預備陰謀暴動內亂罪、第 108 條戰時不履行軍需契約罪、第 131 條第 1 項公務員圖利罪、第 175 條第 1 項放火燒燬住宅以外之物罪、第 179 條第 1 項決水浸害現非供人使用住宅建築物罪、第 186 條之 1 第 1 項不法使用爆裂物罪、第 189 條損壞保護生命設備罪、第 190 條妨害公眾飲水罪、第 201 條第 2 項行使偽造有價證券罪、第 201 條之 1 第 1 項偽造變更金融卡等電磁紀錄罪、第 211 條偽造變造公文書罪、第 213 條公務員登載不實罪、第 231 之 1 第 2 項媒介等圖利強制使人為性交猥褻罪、第 233 條第 2 項圖利使未滿 16 歲男女性交猥褻罪、第 290 條第 2 項圖利加工墮胎致重傷罪、第 291 條第 1 項未得孕婦同意使之墮胎罪、第 296 條第 1 項使人為奴隸罪、第 339 條之 4 第 1 項加重詐欺罪。然而上開規定除刑法第 101 條第 2 項外，均係具體危險

犯或實害犯之規定，本條之危險性及法益侵害性與上開其他法條均相去甚遠，立法者卻規定相同之法定刑；再從類似都是離開現場的刑法第 293 條規定，遺棄無自救力之人，處 6 月以下有期徒刑，因而致人於死者，處 5 年以下有期徒刑，而同法第 294 條第 1 項規定，對於無自救力之人，依法令或契約應扶助、養育或保護而遺棄之，或不為其生存所必要之扶助、養育或保護者，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑；而本條僅係發生交通事故致人死傷而離開現場，並未有遺棄無自救力之人或違背義務遺棄，然其法定刑竟較刑法第 293 條、第 294 條第 1 項為高，從刑法體系整體比較觀之，本條之法定刑與其侵害法益之程度相較，顯然過於嚴峻，嚴重偏高，罪刑失衡，而不符罪刑相當性原則（狹義比例性）。

又肇事者違反本條而肇事逃逸，侵害之法益既然是「協助及確認事故與責任歸屬」，然而事故及責任歸屬尚可由其他目擊者、現場監視錄影畫面協助釐清，國家亦可於事後通知肇事者到場說明，肇事者肇事逃逸，未必會終局地使事故及責任無法釐清，甚至更有論者直指此等責任應專屬於國家的任務，個人並無協助之義務，且援引德國文獻指出，賦予肇事者報告及等待義務的目的不在於保護刑事訴追或交通安全之公共利益¹⁴。姑不談此論述之正確性（倘正確無誤，本罪即無保護法益可言應當然違憲），但應可推知一點：此公共利益縱然存在，亦非重大。而就「確認法律責任歸屬」此面向而言，相對本罪僅消極逃逸不配合，刑法第 165 條積極湮滅、隱匿他人刑事被告案件之證據，法定刑確僅為 2 年以下，且兩相對照，本罪是關於「自己」案件（甚至是否成案還不知道），協助國家追訴自己責任之期待可能性本來就甚低，法定刑卻重達「1 年以上 7 年以下有期徒刑」，顯屬失當。而依刑法第 41 條，觸犯本條之被告不得易科罰金，若未經法院宣告緩刑，縱然法官依法減輕其刑，被告至多僅能依刑法第 41 條第 3 項易服社會勞動，惟此對被告之家庭、工作及生涯有重大之影響，行為人極可能因必須易服社會勞動而頓失經濟來源，甚至失去工作，更有甚者，如被告不幸 5 年內有故意犯罪之前案紀錄（累犯加重且不得宣告緩刑），不論任何情形（如前案與交通安全絲毫無關、車禍被害人僅輕微擦傷、被告本身並無肇責甚至自己傷勢遠較對方嚴重），縱依刑法第 59 條酌減其刑，法院最低仍只能宣判 7 月有期徒刑，被告勢必須入監服刑，毫無轉圜餘地，此結果與本罪所欲保護之利益相較，益徵罪刑失衡，顯然不符罪刑相當性原則（狹義比例性）¹⁵。

- (2) 本條在體系比較之下，法定刑顯然偏高，業如前述，而本條亦無如刑法第 185 條之 1 第 1、3 項對情節輕微者制定較低之刑度，或如槍砲彈藥刀械管制條例第 8 條第 6 項或證券交易法第 174 條第

¹⁴ 薛智仁，前揭文，第 190 頁。

¹⁵ 相同結論，王皇玉，前揭文，第 1263 頁。

4 項規定情節輕微者得減輕其刑，法院除刑法第 59 條之外，無任何衡平條款針對個案情節裁量，而僅能一律適用本條罪刑失衡之刑度處斷，致罪責與處罰不相對應，未對情節輕微者併為得減輕其刑或另為適當刑度之規定已違反憲法第 23 條之比例原則¹⁶。

(四) 合憲性解釋之可能？

如以「協助及確認事故與責任歸屬」作為本條保護法益，顯然無法避免上開違反比例原則之指責，在本條「1 年以上 7 年以下有期徒刑」法定重刑之下，勢必須認保護法益及於「被害人之生命身體安全」方有合憲可能，是也無怪乎何以學說實務均有主張本條保護法益與立法理由所稱之「加強救護，減少被害人之死傷」相同，但現行實然的本條規範解釋上並非如此已如前述，那是否還有合憲性解釋之可能？技術上來說，如果法官造法，依憑立法理由，將「不予救護使車禍傷者傷勢擴大或死亡」，作為本條不成文之客觀處罰條件¹⁷，本條或有合憲之可能¹⁸，但不可輕忽者在於，此已逾越合憲性解釋之範疇，而有違反權力分立之虞，蓋規範之文義範圍乃合憲性解釋的界限¹⁹，上開操作方式顯已逾越了本條文義範圍，創設了法條隻字未提（或有所相關）的要件，甚至將行為犯改變為結果犯，此無異僭越了立法者的權限，是本條應由鈞院宣告違憲，交由立法者重新思索、修正，方屬正辦。

二、本條牴觸憲法第 7 條之平等原則

(一) 憲法第 7 條平等原則之意涵：

我國憲法第 7 條所揭櫫的平等原則，並非保障絕對的、機械的平等，而係保障人民在法律上地位之實質平等，也就是所謂「等者等之，不等者不等之」的實質平等，早已蔚為通論，除大院釋字第 179 號解釋的解釋理由書明示：「憲法第 7 條所稱中華民國人民無分男女、宗教、種族、階級、黨派，在法律上一律平等，並非不許法律基於人民之年齡、職業、經濟狀況及彼此間之特別關係等情事，而為合理之不同規定。」之後釋字第 211 號、第 341 號、第 412 號、第 485 號解釋亦一再重申，憲法第 7 條保障的平等權，「係為保障人民在法律上地位之實質平等」。故差別待遇本身並不必然違反平等原則，甚至沒有差別待遇的相同處理，也有可能違反平等原則。是以，平等原則所禁止者，無非係

¹⁶ 司法院釋字第 669 號亦以修正前槍砲彈藥刀械管制條例第 8 條第 1 項關於空氣槍部分刑責，未對情節輕微者併為得減輕其刑或另為適當刑度之規定，而認對人民受憲法第 8 條保障人身自由權所為之限制，有違憲法第 23 條之比例原則。

¹⁷ 鄭逸哲，註 12 文，第 213 頁。

¹⁸ 即便如此，聲請人仍然認為，所謂「使傷勢擴大」應仍有情節輕重之區分，此亦未必能通過比例原則之檢驗。

¹⁹ 此應為釋憲實務之多數見解，參閱王澤鑑大法官釋字 437 號協同意見書、許玉秀大法官釋字第 582 號協同意見書、許宗力大法官釋字第 585 號部分不同意見書。

無正當理由之不合理的差別待遇，以及無正當理由之不合理的相同處理。

(二)「肇」係指開端、發生、引起之意，「肇事」則指闖禍、引起事故之意²⁰，可知係指因其過失而導致之意，社會大眾對此字詞應亦有相同之理解，故無過失之駕駛人應非本條規範對象²¹，若將對於交通事故無過失之人亦列為本條規範對象，顯已違反罪刑法定主義，爰請大院做成解釋時一併指明確認，消弭爭議。然而最高法院認為本條不論肇事者是否有過失²²，聲請人在法院實務之現實下，退步再對本條為說明，聲請人認為對交通事故之發生無過失之人，在大部分的情況下本身即可能為身體受傷之被害人，其於交通事故發生後未停留現場「協助及確認事故與責任歸屬」，大多僅造成其自身之民事及刑事上之權利受損，與可歸責之肇事者未停留現場之情節顯有不同，應有正當理由為合理之差別對待，而處以較輕之刑責(此處當然亦有前述違反比例原則之問題²³)。故本條未區分有過失與無過失之肇事者，均科以相同刑責，已違反憲法第7條之平等原則。

五、綜上，聲請人本於確信，認為本條第185條之4有前述牴觸憲法第7條平等原則、第8條及第23條所衍生之罪刑相當性原則，爰請大院大法官作成解釋宣告違憲。另本條於法院審理之案件龐大，爰請大法官儘速做成解釋，以保障人民之基本權。

謹呈

司法院公鑒

中 華 民 國 106 年 2 月 20 日

聲請人

²⁰ 教育部重編國語辭典修訂本「肇」條。

²¹ 另見黃虹霞，刑罰節約原則不見了！—由無過失者構成肇事逃逸罪裁判之商榷談起，萬國法律第168期，第123至125頁。

²² 如最高法院102年度台上字第1084號、104年度台上字第1937、3117號判決。實務判決甚至有認為計程車司機載客停等紅綠燈時，酒醉的乘客突然自後座開車門下車，導致機車騎士撞到車門而受傷，司機告訴乘客應與機車騎士應妥為處理，司機擔心計程車停在原地妨礙交通，即駕車離去，然乘客卻也離開現場，法院認為此時計程車司機該當本條肇事逃逸罪，臺灣高等法院並明示本條並不以行為人有責肇事之危險前行為為必要，最高法院更認為：「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」，見最高法院104年度台上字第2570號、臺灣高等法院103年度交上訴字第198號判決。惟姑且不論對事故無責任人是否該當於本條之行為人已有疑義，重點更不在於義務負擔不重，而是法定刑過重而違反罪刑相當原則。

²³ 關於比例原則優先於平等原則審查之說明，參閱釋字666號林錫堯、陳敏、陳春生大法官協同意見書。

臺灣雲林地方法院刑事第七庭

審判長法官 陳玫琪

法官 陳韋仁

法官 潘韋丞

附件一：本院 104 年度交訴字第 74 號刑事裁定正本 1 件。

附表：

92 年度台上字第 4552 號判決	就肇事致人死亡而逃逸者，亦依該罪科以刑責，俾促使駕駛人於肇事後能對被害人即時救護，以減少死傷。
92 年度台上字第 5372 號判決	遺棄罪與駕車肇事致人死傷而逃逸罪，二者構成要件不同，且所侵害之法益，前者為個人之生命身體之安全，與後者所保護者為社會之公共安全，亦屬有間。
100 年度台上字第 645 號判決	刑法第一百八十五條之四之肇事致人死傷逃逸罪，係以處罰肇事後逃逸之駕駛人為目的，俾促使駕駛人於肇事後能對被害人即時救護，以減少死傷，此觀該條之立法理由，係「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，特增設本條，關於肇事致人死傷而逃逸之處罰規定。」自明。所謂「逃逸」係指逃離肇事現場而逸走之行為，故前揭規定實揭禁駕駛人於肇事致人死傷時有「在場義務」。因此，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知其真實身分、或得被害人同意後，始得離去；於被害人已於第一時間死亡，而無救護可能時，亦應等候檢、警等相關人員確認事故或責任歸屬後，始得離開現場。否則，僅委由他人處理或撥打救護專線請求救助，而隱匿其身分，或自認被害人並無受傷或傷無大礙，即可不待確認被害人已否獲得救護、不候檢、警等相關執法人員到場處理善後事宜，而

	得自行離去，自非該法條規範之意旨。
101 年度台上 字第 5358 號 判決	又刑法第一百八十五條之四規定，係為維護交通安全，加強救護，減少被害人死傷，促使駕駛人於肇事後，能對被害人即時救護，其保護法益為公共安全之社會法益。
101 年度台上 字第 5939 號 判決	刑法第一百八十五條之四肇事逃逸罪，其立法本旨乃為維護交通，增進行車安全，促使駕駛人於肇事後，能留置現場，對被害人即時救護，減少死傷，以保護他人權益並維護社會秩序，俾免駕駛人於事故發生後，隨即駕車逃離現場，徒增肇事責任認定上之困難，尤有致受傷之人喪失生命或求償無門之虞。是行為人駕駛動力交通工具肇事，而於肇事當時，依被害人之外觀表徵或其他現場跡證等，足認已發生死、傷結果，即有及時救護、處置現場，以維交通安全之必要，卻未此之為，逕行離去，自應負肇事逃逸之公共危險罪責。
101 年度台上 字第 6428 號 判決	刑法第一百八十五條之四之肇事致人死傷而逃逸罪，固不以行為人對於事故之發生應負過失責任為必要，但該條之立法理由，係「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，特增設本條，關於肇事致人死傷而逃逸之處罰規定。」則行為人於事故後，縱離去現場，如不影響即時救護之期待，且不足認係逃逸，尚難以侵害社會法益之上開公共危險罪相繩。
102 年度台上 字第 4715 號 判決	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，依其立法理由，係「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，特增設本條，關於肇事致人死傷而逃逸之處罰規定。」，顯見立法者係為促使駕駛人駕車肇事後，能即時給予被害人救助保護，避免後車再次撞擊傷者，以減輕或避免被害人傷亡，此攸關社會大眾生命、身體及交通安全，因而將駕車肇事逃逸行為，明文規定為犯罪行為加以處罰。
102 年度台上 字第 4948 號 判決	刑法第一百八十五條之四之駕車肇事致人死傷而逃逸罪，係為維護交通安全，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及時救護。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，不以行

	為人對於事故之發生應負過失責任為必要。
103 年度台上 字第 175 號判 決	(引用二審判決) 刑法第一百八十五條之四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。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。
103 年度台上 字第 1664 號 判決	刑法第 185 條之 4 肇事致人死傷而逃逸罪，以處罰「肇事後逃逸」之駕駛人為目的，俾促使駕駛人於肇事後能對被害人即時救護，以減少死傷
103 年度台上 字第 4589 號 判決	刑法第一百八十五條之四之肇事致人死傷逃逸罪，係以處罰肇事後逃逸之駕駛人為目的，俾促使駕駛人於肇事後能對被害人即時救護，以減少死傷，本質上屬抽象危險犯。立法者依一般生活經驗之大量觀察，推定肇事逃逸行為，對於死、傷者可能造成無人即時救護之高度危險，故規範肇事逃逸乃犯罪行為，藉以保護公眾安全。故行為人駕駛動力交通工具肇事，致人死傷，倘基於逃逸之意圖逃離肇事現場，既侵害死、傷者得受即時救護權益，而合於本罪預定之一般、抽象性危險，不論行為人是否(能否)預見或有無死、傷者已陷於無從獲得即時救護危險之確信，均與本罪之成立無關。縱行為人已預見或確信死、傷者能在他人協助下獲得救護，始行離去，仍無礙於本罪之成立。
104 年度台上 字第 357 號判 決	刑法第一百八十五條之四之規定：「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸」，其立法理由係為維護交通安全，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。所著眼者，除公共交通安全之保障外，亦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。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。
104 年度台上 字第 1705 號 判決	刑法第一百八十五條之四肇事逃逸罪之立法目的，乃為維護交通，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，減少死傷，以保護他人權益並維護社會秩序，是一旦有交通事故發生，而有發生人員傷亡之情況下，不論撞人或被撞，或因其他事故而造成死傷，若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。故刑法肇事逃逸罪，以行為人駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸之事實已足，至其肇事原因如何，則非所問。
104 年度台上 字第 1937 號 判決	(引用二審判決)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，其立法目的，乃為維護交通，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，減少死傷，以保護他人權益並維護社會秩序，而其立法精神則在於交通事故一旦發生，且發生人員傷亡之情況，不論是撞人或被撞，或是因其他事故而造成死傷，只要在駕駛動力交通工具過程內所發生者，參與此整個事故過程之當事人皆應協助防止死傷之擴大，蓋如駕駛人於事故發生後，隨即駕車逃離現場，不僅使肇事責任認定困難，更可能使受傷之人喪失生命或求償無門，是該罪之成立只以行為人有駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸之事實為已足，至行為人之肇事有否過失，則非所問
104 年度台上 字第 2400 號 判決	按刑法第一百八十五條之四之駕駛動力交通工具肇事逃逸罪，其立法目的，乃為維護交通安全，加強救護，減少被害人之死傷，促使駕駛人於肇事後，能使被害人即時救護，足見立法者認為駕駛人駕車肇事後，倘能將被害人即時救護，或留在現場處理，避免後車再次撞擊傷者，均可減輕或避免被害人之傷亡，此攸關社會大眾生命、身體之安全，因而將駕車肇事逃逸行為，明文規定為犯罪行為加以處罰。本條文既在防止逃逸行為所產生之抽象危險，因此所謂「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，蓋離去行為可能致肇事所生之損害再度擴大之危險。
104 年度台上 字第 2570 號	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

<p>判決</p>	<p>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。</p>
<p>104 年度台上字第 2746 號判決</p>	<p>刑法第一百八十五條之四之肇事致人死傷逃逸罪，其立法目的在促使駕駛人於交通事故發生後，能對被害人即時救護，俾減少死傷，並保障被害人權益及維護交通安全。故駕駛人不得自認被害人並未受傷或傷勢無礙，不待確認被害人已否獲得救護，亦未等候執法人員到場處理，而未經被害人同意，即逕自離去。</p>
<p>104 年度台上字第 2883 號判決</p>	<p>刑法第一百八十五條之四之肇事致人死傷逃逸罪，係以處罰肇事後逃逸之駕駛人為目的，俾促使駕駛人於肇事後能對被害人即時救護，以減少死傷，已明白揭禁駕駛人於肇事致人死傷時，有在場義務。</p>
<p>104 年度台上字第 3236 號判決</p>	<p>原判決雖於理由中說明所謂肇事逃逸，指於肇事當時或隨後離去現場之行為，其擅離肇事現場，犯罪即已完成，不論被害人是否在他人在協助下獲得救護，對上開犯罪之成立不生影響；縱其曾返回現場觀看，使自己陷於犯行被發現之風險，惟若其在現場時僅袖手旁觀，未留下任何資料以供警方查明肇事責任，對於警員詢以何人係肇事者時，仍為不實之陳述，則其返回現場實與逃逸未到場並無不同，否則任何肇事者於事後只要曾停車或短暫在現場查看，旋即離去，不論其有無盡到救護之義務均可免責，則刑法第一百八十五條之四之立法目的即無從實現，是上揭條文規範意旨尚包括使被害人、執法或其他相關人員得以查明肇事者在內。是以，上訴人於肇事後，將其騎乘之機車牽回住處旁庭院藏放，雖短暫出現在車禍現場，但隨即離開現場，既未報警或呼叫救護車，且未留下任何聯絡資料，亦未獲得劉秀織同意，或委託他人代為處理車禍，或主動向處理車禍事故之警員承認為肇事者，即逕自</p>

	<p>離開現場，事後對於警方之查證詢問，仍堅決否認肇事逃逸犯行，足見其確有肇事逃逸之犯意甚明等情甚詳（見原判決第九頁倒數第三行至第十頁第十五行），核其論斷，於法尚無違誤。</p>
<p>104 年度台上 字第 3425 號 判決</p>	<p>（引用二審判決）刑法第一百八十五條之四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。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。因認上揭條文規範意旨堪認尚包括使被害人、執法人員或其他相關人員得以查明肇事者無訛。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，自應依刑法第一百八十五條之四肇事逃逸罪論處。</p>
<p>104 年度台上 字第 3490 號 判決</p>	<p>刑法第一百八十五條之四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知其真實身分、或得被害人同意後始得離去。若僅委由他人處理或撥打救護專線請求救助，而隱匿其身分，或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。</p>