

收文編號：1100005091

議案編號：1100429070100100

立法院議案關係文書 (中華民國41年9月起編號)
中華民國110年5月5日印發

院總第 246 號 政府提案第 17464 號

案由：行政院、司法院函請審議「中華民國刑法第一百八十五條之四條文修正草案」案。

行政院、司法院函

受文者：立法院

發文日期：中華民國 110 年 4 月 27 日

發文字號：院臺法字第 1100170338A 號

院台廳刑一字第 1100012071 號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：函送「中華民國刑法」第 185 條之 4 修正草案，請查照審議。

說明：

- 一、本案經提本(110)年 4 月 8 日行政院第 3746 次會議，決議：通過，函請司法院會銜送請立法院審議。
- 二、檢送「中華民國刑法」第 185 條之 4 修正草案條文對照表(含總說明) 1 份。

正本：立法院

副本：司法院、法務部(均含附件)

院 長 蘇 貞 昌

院 長 許 宗 力

中華民國刑法第一百八十五條之四修正草案總說明

中華民國刑法（以下簡稱本法）於二十四年一月一日經國民政府制定公布，並自二十四年七月一日施行，其間歷經多次修正，最近一次係於一百一十年一月二十日修正公布。鑑於司法院釋字第 777 號解釋，認為非因駕駛人之故意或過失所致事故之情形是否構成「肇事」，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，爰擬具本法第一百八十五條之四修正草案，將所定「肇事」修正為「發生交通事故」，以包含駕駛動力交通工具發生交通事故致人死傷係無過失之情形，期使傷者於發生交通事故之初能獲即時救護，並避免其他死傷擴大；另將處罰之刑度依其情節予以區分，以符憲法比例原則之要求。

中華民國刑法第一百八十五條之四修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	說明
<p>第一百八十五條之四 駕駛動力交通工具發生交通事故，<u>過失致人傷害而逃逸者，處五年以下有期徒刑；過失致人重傷而逃逸者，處七年以上有期徒刑；過失致人於死而逃逸者，處一年以上七年以上有期徒刑。</u></p> <p><u>駕駛動力交通工具發生交通事故，無過失致人傷害而逃逸者，處一年以下有期徒刑、拘役或十萬元以下罰金；無過失致人重傷而逃逸者，處二年以下有期徒刑、拘役或二十萬元以下罰金；無過失致人於死而逃逸者，處三年以下有期徒刑、拘役或三十萬元以下罰金。</u></p> <p>(司法院另有不同意見)</p>	<p>第一百八十五條之四 駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處一年以上七年以上有期徒刑。</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」，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上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、為使傷者於發生交通事故之初能獲即時救護，並避免死傷擴大，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，以維護交通安全，爰依上開解釋意旨，將現行「肇事」規定修正為「發生交通事故」並列為第一項，以臻明確。</p> <p>三、惟本條處罰之刑度應依其情節予以區分，爰於第一項就駕駛動力交通工具發生交通事故，過失致人死傷而逃逸之處罰，與增訂第二項就駕駛動力交通工具發生交通事故，無過失致人死傷而逃逸之處罰分別規定；又第一項及第二項均以「致人傷害」、「致人重傷」、「致人於死」為客觀處罰條件，分別予以規定刑度，以符民眾法感情，且符合憲法比例原</p>

則之要求。

四、行為人駕駛動力交通工具發生交通事故致人死傷，無論有無過失，其逃逸者，應予處罰，已如上述；如行為人出於故意殺人、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，行為人既以殺人、傷害、重傷害之故意而駕車撞人，若課予其在場救助傷者之義務，應欠缺期待可能性，故不再另就離去現場之行為論以逃逸罪，是本條應限於行為人非故意之肇事行為，併予敘明。

司法院意見：

本院認行政院來函會銜刑法第一百八十五條之四（下稱系爭規定）之草案（下稱行政院版草案）容有下列疑義，茲說明如下：

一、行政院版草案仍保留以「逃逸」為構成要件，未就駕駛人之作為義務予以明定，與司法院釋字第七七七號解釋建議修法方向未符：

司法院釋字第七七七號解釋（下稱第七七七號解釋）理由書第三大段指出允宜通盤檢討刑法第一百八十五條之四之要件及效果¹，其中關於「停留現場之作為義務」部分，認應「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」。是大法官認為本條檢討修正時，應明確、具體規範²發生交通事故後之作為義務，使駕駛人明瞭發生交通事故後，除停留現場外，應採取何種措施，俾助於本條規範目的之達成。據此可知，第七七七號解釋期待主責機關於研議修訂本罪時，須先確定本罪之規範目的、所保護之法益，並據以落實在本罪之構成要件（包含作為義務）及法律效果上。然草案未著墨於此，仍維持以「逃逸」二字作為構成要件行為，且未見說明系爭規定之規範目的、所保護之法益，恐仍無法使一般人預見其內涵及應作為之義務，無從達到本條之保護目的。

二、行政院版草案將發生交通事故「致人傷害」、「致人重傷」、「致人於死」作為客觀處罰條件，與實務長期見解不同：

最高法院一〇九年度台上字第一〇五四號判決意旨：「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之成立，在客觀上須行為人有駕駛動力交通工具肇事，且致人死傷而逃逸之行為，在主觀上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，為其要件。惟此所謂『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。」可知實務見解認為本罪中之「致人死傷」，為構成要件要素，而非客觀處罰條件。草案說明欄三指出「致人傷害」、「致人重傷」、「致人於死」係客觀處罰條件等語，其結果將導致只要存在該法定之客觀事實，即應處罰，不以行為人是否有所認識為必要，此不僅與實務長期穩定之見解不符，且行為人不知交通事故有致人死傷而離去如仍構成本罪，可能違反「罪責原則」中之「無責任即無刑罰」原則（刑法第十二條第一項規定即寓此旨）。

三、行政院版草案就交通事故之發生，區分駕駛人「過失」（第一項）與「無過失」（第二項）致人死傷，以異其法定刑度，惟本院認於交通事故之發生「無過失」者，可作為法定減刑事由，尚無必要作為區隔法定刑之標準：

行政院版草案依發生交通事故致人死傷程度之輕重，區別法定刑之高低，建立層級化之法規範體系，以符憲法罪刑相當原則，本院敬表尊重。惟草案復以駕駛人駕駛動力交通工具發生交通事故，對於致人死傷有、無過失，而再異其法定刑度，容有下列疑義：

(一)刑法為緩解特殊個案情法失平情形，已有過苛調節機制，就逃逸行為之課責，應無特別以交通事故行為有無過失區別其法定刑之必要：

實務上肇事逃逸案例，駕駛人對於交通事故之發生通常係有過失，僅過失程度之高低有別；於交通事故「無過失」之案例極少，實無如草案特予區隔立法之必要。一般而言，駕駛人於交通事故「有無過失」及「過失程度高低」，係系爭規定罪名量刑因子之一，縱被告對交通事故之發生並無過失，法官就系爭規定罪名仍應審酌刑法第五十七條所定之一切情狀而為量刑，如認宣告法定最低度刑仍有過苛，尚可透過刑法第五十九條酌減其刑，或以宣告緩刑之調解機制予以緩和，似無為此特別立法區別法定刑之必要。

(二)行政院版草案為區隔法定刑之目的，將駕駛人對於交通事故之發生「有過失」、「無過失」之量刑因子，改為構成要件要素，恐使本罪偵、審調查重心偏向「發生交通事故有無過失」：

現行法本罪之構成要件有四：「駕駛動力交通工具」、「肇事」、「致人死傷」及「逃逸」。至於駕駛動力交通工具發生交通事故有、無過失，乃量刑之因子，而非構成要件。草案將駕駛人有、無過失作為構成要件要素，且

法定刑差異甚大，未來偵、審中被告勢必先抗辯駕車係無過失，恐使本罪調查重心偏離導向「發生交通事故有無過失」，而變成審理「過失傷害（致重傷、致死）」之案件。

- (三)「無過失致人傷害（重傷）（於死）」之用語容有不明確之處，易使人誤會無過失行為仍應處罰：

刑法第十二條第一項規定：「行為非出於故意或過失者，不罰。」行政院版草案所稱「無過失『致』人傷害（重傷）（於死）」其意涵為何？係指發生交通事故無過失、抑或致人死傷無過失，還是逃逸無過失？疑義滋生；且「無過失」之用語，不僅於刑事法規無立法體例可循，與第七七七號解釋理由用語「非因駕駛人之過失（因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失）所致之事故」不合，既非明確，且易使人誤會無過失行為仍應處罰，而與刑法第十二條揭示之刑法基本原則未合。

- (四)草案以駕駛人發生交通事故「有或無過失」與「致人傷害或重傷或死亡」交錯，區分六種案件類型，層級化定法定刑，其結果導致實務常見之「過失致人傷害而

逃逸」案件法定刑，較現行規定為輕：

關於法定刑之輕重，事涉刑事政策，在符合罪刑相當原則、比例原則之前提下，本院尊重立法院及主管機關權責。惟第七七七號解釋就本罪法律效果之違憲審查，特指出：「88 年系爭規定有關刑度部分（6 月以上 5 年以下有期徒刑），與憲法罪刑相當原則尚無不符，未違反比例原則」、「102 年系爭規定一律以 1 年以上 7 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」，可知大法官僅就情節輕微個案，認為一〇二年規範之法定刑有過苛之情形。行政院版草案區分六種層級化案件類型，在過失致人於死而逃逸之案件維持現行法律效果之前提下，實務上常見之過失肇事致人傷害而逃逸之案件類型，從「一年以上七年以下有期徒刑」修正為「五年以下有期徒刑」，較諸八十八年之法定刑（六月以上五年以下有期徒刑）為輕，此乃因草案加入「無過失」層級

		<p>化法定刑所致。至駕駛人故意造成交通事故致人死傷而逃逸之情形，是否亦應列入本條處罰之範圍，建請斟酌。</p> <p>(五)本院建議條文： 立法上如認駕駛人於交通事故之發生「無過失」者，其逃逸行為之罪責較輕，而有判處較輕刑之必要，立法上可考慮以此作為法定減刑事由，將草案第二項修正為「犯前項之罪，駕駛人於發生之交通事故係無過失者，得減輕其刑」，已可達其目的，並避免法條結構複雜化，及實務運作時之偏離。</p> <p>(六)綜上，以本罪而言，本院認尚無必要就駕駛人對交通事故之發生有無過失特別立法區別其法定刑。如有需要，可以之作為法定減刑事由，不僅賦予法官依個案情節決定是否減輕其刑，符合憲法罪刑相當原則及比例原則，且修法模式簡明、不易滋生疑義。</p>
--	--	---

¹ 司法院釋字第七七七號解釋有關併予檢討部分：「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。例如：(一)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。(二)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。(三)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。」

² 許宗力大法官提出、黃虹霞大法官加入之部分協同意見書亦呼籲、期待立法機關應儘速修法，就肇事逃逸罪之要件是否包含駕駛人無故意、過失情形，以及相關作為義務作成具體、明確之規定；蔡明誠大法官提出、黃虹霞大法官加入之協同意見書亦指出系爭規定之保護法益為何，爭議不少，未來修法時，就其保護法益為何，宜明確加以釐清，以利構成要件、法律效果及罪名間競合關係之判斷或解釋，得以形成共識，並杜爭議；黃昭元大法官提出之協同意見書亦指出：就逃逸部分，依理由書第 18 段之意旨，立法者得參考道交條例第 62 條等相關規定，明定駕駛人在肇事後的具體作為義務，如表明真實身分、通知警方、必要救護等，如此應可更有助於減少被害人死傷、防止二次事故等立法目的達成；許志雄大法官提出之協同意見書亦認為，為個人生命身體安全、公共（交通）安全、民事賠償請求權或確認責任歸屬等法益之保護，立法規定肇事逃逸罪之處罰，尚非憲法所不需，但立法目的應確定，構成要件需充分、明確。

立法院第 10 屆第 3 會期第 11 次會議議案關係文書