

收文編號：1100006040

議案編號：1100520070300200

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21日印發

院總第 246 號 政府委員提案第 17464 號之 1
26481 號之 1
26565

案由：本院司法及法制委員會報告併案審查行政院、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」、時代力量黨團擬具「中華民國刑法第六十一條及第一百八十五條之四條文修正草案」及民眾黨黨團擬具「中華民國刑法第一百八十五條之四條文修正草案」案。

立法院司法及法制委員會函

受文者：議事處

發文日期：中華民國 110 年 5 月 20 日

發文字號：台立司字第 1104300943 號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明二

主旨：院會交付審查行政院、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」、時代力量黨團擬具「中華民國刑法第六十一條及第一百八十五條之四條文修正草案」及民眾黨黨團擬具「中華民國刑法第一百八十五條之四條文修正草案」等 3 案，業經併案審查完竣，復請查照，提報院會公決。

說明：

- 一、復貴處 110 年 5 月 18 日台立議字第 1100701813 號、110 年 5 月 12 日台立議字第 1100701708 號、110 年 5 月 19 日台立議字第 1100701906 號函。
- 二、檢附審查報告（含條文對照表）乙份。

立法院第 10 屆第 3 會期第 13 次會議議案關係文書

正本：議事處

副本：司法及法制委員會

併案審查行政院、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」、時代力量黨團擬具「中華民國刑法第六十一條及第一百八十五條之四條文修正草案」及民眾黨黨團擬具「中華民國刑法第一百八十五條之四條文修正草案」等 3 案審查報告

壹、本院司法及法制委員會於 110 年 5 月 19 日（星期三）召開第 10 屆第 3 會期第 18 次全體委員會議，審查上開法案；由黃召集委員世杰擔任主席，除邀請提案委員說明提案要旨外，相關機關亦應邀指派代表列席說明及答覆委員詢問。

貳、委員提案要旨說明：

一、時代力量黨團提案（參閱議案關係文書）

本院時代力量黨團，有鑑於現行《刑法》第 185 條之 4 之規定，其立法目的及保護法益未臻明確，復經司法院釋字第 777 號解釋，宣告本條規定部分違憲失效，而有重新釐定本條之保護法益、體系定位及刑度之必要，爰擬具「中華民國刑法第六十一條及第一百八十五條之四條文修正草案」。

二、民眾黨黨團提案（參閱議案關係文書）

本院民眾黨黨團，酌參大法官第 777 號解釋意旨，現行刑法第 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。」其中有關「肇事」部分，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；另現行法以一年以上七年下有期徒刑之刑度，亦有違比例原則。遵本號解釋意旨，刑法第 185 條之 4 規定應於兩年內失效，爰參大法官解釋意旨，擬具「中華民國刑法第一百八十五條之四條文修正草案」。

參、法務部部長蔡清祥說明：

主席、各位委員、各位女士、先生：

今天奉邀列席 大院貴委員會排審之刑法、刑事訴訟法、保安處分執行法等修正草案，代表本部列席報告，並備質詢，深感榮幸。茲就各案報告如下：

（壹）有關併案審查中華民國刑法修正草案部分

一、有關中華民國刑法第一百八十五條之四條文修正草案

（一）行政院、司法院函請審議刑法第一百八十五條之四修正草案

1. 修正草案內容：

駕駛動力交通工具發生交通事故，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，處七年以下有期徒刑；過失致人於死而逃逸者，處一年以上七年以下有期徒刑。（第 1 項）

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。

2. 修正重點：

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 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 23 條比例原則有違，因而提案修正刑法第 185 條之 4 規定，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。

3. 修法說明

(1) 本條保護法益

刑法第 185 條之 4 規定於公共危險罪章，保護法益為公共安全，與德國刑法第 142 條規定於妨害公共秩序罪章不同。因此，我國刑法第 185 條之 4 於 88 年間增訂時，立法理由即說明「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。另本條之刑度參考第 294 條第 1 項遺棄罪之規定。」

(2) 司法院釋字第 777 號解釋意旨

A、解釋文意旨說明本條違憲部分，包含「肇事」構成要件及「刑度」之法律效果，行政院草案業已修正：

I、釋字第 777 號解釋文及理由書說明現行刑法第 185 條之 4 規定，違憲部分有二，一為「88 年暨 102 年規定之『肇事』構成要件語意所及之範圍，部分違反法律明確性原則。」；二為「102 年規定之刑度，於情節輕微個案構成顯然過苛之處罰部分，與比例原則

有違。」

II、行政院草案業已針對上開違憲部分予以修正，亦即「肇事」（包含過失致人死傷及無過失致人死傷）及「1 年以上 7 年以下有期徒刑」部分。

B、解釋理由書說明「逃逸」為併予檢討部分，並非違憲

I、釋字第 777 號解釋理由書說明併予檢討部分為：

「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。」

II、有關「逃逸」要件並非該解釋認為違憲部分，而係解釋理由書中認為「併予檢討部分」

釋字第 777 號解釋中「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」，於解釋文中並未說明為違憲，而係於理由書說明併予檢討部分。因此，本部經檢討後，此次研提之草案未修正「逃逸」規定，並未違背釋字第 777 號解釋之本旨。

III、有關「逃逸」要件，因涉及作為義務之範圍及立法方式，本部經檢討後為避免生爭議，而未予修正。

(3)將構成要件「肇事」修正為「發生交通事故」之說明：

A、駕駛人肇事包含無過失之情形為立法政策問題

釋字第 777 號解釋認為「構成要件」中駕駛人肇事包含無過失之情形為立法政策問題，已如上述。

B、駕駛人肇事包含無過失之情形始符合保障公共安全之保護法益

因本條保護法益為公共安全，已如上述，故行政院函請審議刑法第 185 條之 4 修正草案，認本條應包含駕駛人肇事係無過失之情形。若採駕駛人肇事係過失之情形始予處罰，則駕駛人於肇事後以自己無過失而離開肇事現場，恐不利避免死傷擴大，而難以達到本條保護公共安全之目的。

C、將「肇事」修正為「發生交通事故」，以包含駕駛人肇事係無過失之情形

參考釋字第 777 號解釋黃昭元大法官協同意見書之意見，將「肇事」修正為「發生交通事故」，以包含駕駛人肇事係無過失之情形。

(4)將「法律效果」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：

釋字第 777 號解釋認為本條「法律效果」可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。行政院草案將本條處罰之刑度應依其情節予以區分，於草案第 1 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，與第 2 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 1 項及第 2 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，且符合釋字第 777 號解釋意旨及憲法比例原則之要求。

(5)本條之處罰不包含駕駛人故意肇事致人死傷之情形

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。

(二)時代力量黨團擬具中華民國刑法第一百八十五條之四條文修正草案」

1. 修正草案

時代力量黨團提案修正刑法第 185 條之 4 規定為「故意或因過失駕駛動力交通工具致人死傷，未使利害關係人或警察機關知悉自己涉及事故而離開現場者，處 5 年以下有期徒刑。但已於事故現場等待相當期間或有離開事故現場之正當理由，並於離開事故現場後，及時使利害關係人或警察機關知悉自己涉及事故且陳明其住居所、車輛牌照號碼及車輛所在地而可供即時勘察者，不在此限。」

2. 修法意見

(1)有關保護法益部分：

以草案規定內容及立法說明，係參考德國刑法第 142 條規定，將保護法益限於確保道路交通事故經過及責任之釐清，而排除生命、身體等個人法益之保護。

然我國刑法第 185 條之 4 規定於公共危險罪章，其保護法益為公共安全，是否能將保護法益限於確保道路交通事故經過及責任之釐清，建請再酌。

(2)有關行為部分

草案規定本條行為為「未使利害關係人或警察機關知悉自己涉及事故而離開現場者」。

然若行為人已使利害關係人或警察機關知悉自己涉及事故而離開現場，或未使利害關係人或警察機關知悉自己涉及事故而未離開現場，是否構成本罪，恐生爭議。

(3)有關明確性原則部分

草案但書規定「但已於事故現場等待相當期間或有離開事故現場之正當理由，並於離開事故現場後，及時使利害關係人或警察機關知悉自己涉及事故且陳明其住居所、車輛牌照號碼及車輛所在地而可供即時勘察者，不在此限。」

草案但書內容有關「未使利害關係人或警察機關知悉自己涉及事故」、「現場」、「已於事故現場等待相當期間或有離開事故現場之正當理由」、「於離開事故現場後，及時使利害關係人或警察機關知悉自己涉及事故且陳明其住居所、車輛牌照號碼及車輛所在地而可供即時勘察」等，而所

立法院第 10 屆第 3 會期第 13 次會議議案關係文書

謂利害關係人之範圍、知悉之程度有無包含委託他人報警、現場所指為何、等待之相當期間範圍為何、「及時」之程度、「即時」之範圍為何，均涉及明確性原則，建請再酌。

(4)有關主觀構成要件要素部分：

草案規定「故意或因過失駕駛動力交通工具致人死傷」，其故意或過失之規定，究係故意或過失駕駛動力交通工具，抑或故意或過失致人死傷，並非明確；本條係規範於公共危險罪章，應以公共安全之維護為主要規範目的，然草案未包括「無過失致人死傷」之情形，則可能造成肇事後先離開現場再事後予以爭執過失與否之情形，對於被害人及法益之保護似有未足；又本條草案將故意駕駛動力交通工具致人死傷納入處罰，是否具期待可能性，均建請再酌。

(5)有關刑度部分：

現行第 185 條之 4 規定為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，而草案降低刑度為 5 年以下有期徒刑，是否足以保護公共安全並維護刑法之教育功能，建請再酌。

(三)民眾黨黨團擬具「中華民國刑法第一百八十五條之四條文修正草案」

1. 修正草案

民眾黨團提案修正刑法第 185 條之 4 規定「駕駛動力交通工具發生交通事故，未依法留置現場並為通知或通報而逃逸者，處六月以上七年以下有期徒刑、拘役或五十萬元以下罰金。」

2. 修法意見

(1)有關無過失肇事部分：

本條修正草案將「肇事」修正為「發生交通事故」，使之趨於中性，而可涵蓋發生交通事故係無過失之情形，敬表贊同。

(2)有關保護法益部分：

草案理由欄說明，本罪所保護者，應為當事人之民事請求權。然本條規定於公共危險罪章，將民事請求權之保護規範於本章條文，恐生爭議，建請再酌。

(3)有關致人死傷部分

草案將「致人死傷」之要件刪除，於未致人死傷之情形，亦可能構成肇事逃逸罪嫌，有無失之過寬，而未符刑法最後手段原則，非無疑義，建

請再酌。

(4)有關行為部分

A、草案規定行為要件為「未依法留置現場並為通知或通報而逃逸」，然已依法留置現場而嗣後逃逸、已通知或通報而後逃逸、未依法留置肇事現場且通知或通報，但仍在現場附近未逃逸，是否處罰，恐生疑義，建請再酌。

B、草案增加「未依法留置現場並為通知或通報」之要件，惟「依法」、「現場」所指為何，通知或通報之對象、程序及程度為何，亦有疑義，建請再酌。

(5)有關刑度部分

刑法規定 7 年以下有期徒刑者，其級距為 2 月以上有期徒刑或 1 年以上有期徒刑，並無 6 月以上 7 年以下有期徒刑之立法例，建請再酌。

二、有關中華民國刑法第六十一條條文修正草案

時代力量黨團擬具中華民國刑法第六十一條修正草案部分：

(一)修正重點

時代力量黨團提案修正刑法第 61 條草案為「犯下列各罪之一，情節輕微，顯可憫恕，認為依第 59 條規定減輕其刑仍嫌過重者，得免除其刑：一、最重本刑為 3 年以下有期徒刑、拘役或專科罰金之罪。但第 132 條第 1 項、第 143 條、第 145 條、第 186 條及對於直系血親尊親屬犯第 271 條第 3 項之罪，不在此限。二、第 185 條之 4 之離開道路交通事故現場罪。三、第 320 條、第 321 條之竊盜罪。四、第 335 條、第 336 條第 2 項之侵占罪。五、第 339 條、第 341 條之詐欺罪。六、第 342 條之背信罪。七、第 346 條之恐嚇罪。八、第 349 條第 2 項之贓物罪。

(二)修法意見

因草案第 185 條之 4 已降低刑度為 5 年以下有期徒刑，依刑法第 41 條規定，於符合要件時得易科罰金或易服社會勞動，則是否有必要於第 61 條規定修正得免除其刑、如免除其刑是否足以維護刑法之法益保護及教育功能，建請再酌。

肆、司法院秘書長林輝煌說明：

主席、各位委員、各位先進：

本院奉邀前來列席，深感榮幸，首先對各位委員長期對本院業務與法案之支持，表示由

立法院第 10 屆第 3 會期第 13 次會議議案關係文書

衷的敬佩與謝意。茲報告如下，敬請指教：

(壹)併案審查刑法第 185 條之 4 部分：

一、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：

修 正 條 文	現 行 條 文
<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，處七年以下有期徒刑；過失致人於死而逃逸者，處一年以上七年以下有期徒刑。</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</u> <u>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，處一年以上七年以下有期徒刑。</p>

本院於行政院來函會銜草案（下稱行政院版草案）時，認尚有下列疑義，故加註不同意見及提出本院建議條文，茲說明如下：

(一)司法院釋字第 777 號解釋要求應具體明確規範交通事故後之作為義務，草案仍以「逃逸」為構成要件，關於駕駛人之作為義務，尚有未明：

司法院釋字第 777 號解釋（下稱第 777 號解釋）理由書第 3 大段指出允宜通盤檢討刑法第 185 條之 4 之要件及效果，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。

草案仍維持以「逃逸」二字作為構成要件行為，未見說明系爭規定之規範目的、所保護之法益，恐仍無法使一般人民預見其於事故發生後應作為何事始不會被入罪，無從達到本條之保護目的。

(二)交通事故「致人傷害」、「致人重傷」、「致人於死」，不應作為客觀處罰條件

，草案此部分與實務長期見解不同：

最高法院 109 年度台上字第 1054 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，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 12 條第 1 項規定即寓此旨）。

(三)於交通事故之發生「無過失」者，規範其不可離開現場之原因為何？

縱立法政策認「無過失」者仍有該義務，其違反者，亦應作為法定減刑事由，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：

1. 刑法為緩解特殊個案情輕法重的情形，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。

且一般而言，駕駛人於交通事故「有無過失」及「過失程度高低」，係該罪名量刑因子之一，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 57 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 59 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。

2. 駕駛人對於交通事故之發生「有過失」、「無過失」，為量刑因子，草案僅為

區隔法定刑之目的，改為構成要件要素，恐使本肇事逃逸罪之偵、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、無過失提升作為構成要件要素，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。

3. 「無過失致人傷害（重傷）（於死）」之用語不明確之處，易使人誤會無過失行為仍應處罰：

刑法第 12 條第 1 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，於刑事法規無立法體例可循，與第 777 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 12 條揭示之刑法基本原則未合。

4. 草案為層級化定法定刑，以駕駛人發生交通事故「有、無過失」與「致人傷害、重傷或死亡」情形交錯，區分六種案件類型，其結果導致實務常見之「過失致人傷害而逃逸」案件之法定刑，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 777 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 102 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 88 年之法定刑（6 月以上 5 年以下

立法院第 10 屆第 3 會期第 13 次會議議案關係文書

有期徒刑) 為輕，此乃因草案加入「無過失」層級化法定刑所致。

5. 於駕駛人故意造成交通事故致人傷害、重傷或死亡之情形，是否亦應列入本條處罰之範圍，建請斟酌。

(四)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 2 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，得減輕或免除其刑」，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。

- (五)綜上，以本罪而言，本院認尚無必要以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，對交通事故之發生無過失者，可作為法定減刑事由，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。

二、時代力量黨團擬具「中華民國刑法第六十一條及第一百八十五條之四條文修正草案」案：

(一)修正條文刑法第 61 條：

草案規定：「犯下列各罪之一，情節輕微，顯可憫恕，認為依第五十九條規定減輕其刑仍嫌過重者，得免除其刑：……二、第一百八十五條之四之離開道路交通事故現場罪。」增訂法院得裁量免刑之罪名，涉及刑事政策，尊重主責機關及 大院之權責。

(二)修正條文刑法第 185 條之 4：

第 185 條之 4 故意或因過失駕駛動力交通工具致人死傷，未使利害關係人或警察機關知悉自己涉及事故而離開現場者，處五年以下有期徒刑。但已於事故現場等待相當期間或有離開事故現場之正當理由，並於離開事故現場後，及時使利害關係人或警察機關知悉自己涉及事故且陳明其住居所、車輛牌照號碼及車輛所在地而可供即時勘察者，不在此限。

保護法益：

依立法說明「考量本法已有第二百九十四條之違背義務遺棄罪，且致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑，其刑度較本條原規定為嚴，應無另以本條規定重複規範之必要。而除即時救護之外，留置現場之功能，應在於確保道路交通事故經過及責任之釐清，比較法上，亦有德國立法例以此作為保護法益（刑法第一百四十二條），故於本條規定重

新釐定排除生命、身體等個人法益之保護後，應以此等確認利益為其保護之法益。」由此可知，草案保護法益為「確保道路交通事故經過及責任之釐清」。

本院意見：

1. 構成要件部分：

- (1) 草案所稱「故意或因過失駕駛動力交通工具致人死傷」，其「駕駛動力交通工具」緊接「故意或因過失」之後，語意上恐使人有「故意或因過失駕駛動力交通工具」之誤會，建請斟酌。
- (2) 草案所稱「利害關係人」範圍何在？係指因交通事故受有傷害者、死者家屬、受有財損者或其他交通事故參與者？立法說明未予闡述，此涉法律明確性原則，建請釐清。
- (3) 草案以「使利害關係人或警察機關知悉自己涉及事故」為發生交通事故後之作為義務，然「使……知悉自己涉及事故」意涵為何？係告知自己涉及事故即可（如車禍後向傷者表示是自己開車，但未表明身分或事故經過），抑或需表明真實身分、車牌號碼、提供聯絡電話、說明事故發生經過或其他？立法說明未見深入闡述，恐欠缺法律明確性，亦請釐清。
- (4) 依草案構成要件，似乎行為人使利害關係人或警察機關知悉自己涉及交通事故，即可離開現場，文義上難以獲知留在現場之具體作為義務（如德國刑法第 142 條規範經由停留於事故現場及自己參與事故之陳述，使自己之身分、車輛及自己參與之狀況得以獲得確認），如此是否能達到「確保道路交通事故經過及責任之釐清」之立法目的，容有疑義。
- (5) 草案但書定有離開現場不罰之例外規定，然所稱「於事故現場等待『相當時間』」、「有離開事故現場之『正當理由』」、「於離開事故現場後，『及時』使利害關係人或警察機關知悉自己涉及事故」均有不明確之處，存有違反法律明確性原則之疑慮，建請釐清。

2. 保護法益部分：

- (1) 現行刑法第 185 條之 4 之規範目的在於「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」（參考其立法說明）。依本草案，發生交通事故致人死傷之行為人，僅餘使利害關係人或警察機關知悉自己涉及事故之義務，而無救護被害人之義務，其妥適性建請斟酌。
- (2) 草案說明欄二，係以考量本法已有第 294 條之違背義務遺棄罪，且致人於

死者，處無期徒刑或 7 年以上有期徒刑；致重傷者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑，其刑度較本條原規定為嚴，應無另以本條規定重複規範之必要，作為修改本罪立法目的之理由，惟：

①刑法第 294 條第 1 項之遺棄罪：

以被害人為無自救力之人，行為人又知被害人係屬無自救力之人，即主觀上有遺棄無自救力之人之犯罪故意，而積極遺棄之，或消極不為其生存所必要之扶助為成立要件，同法條第 2 項之遺棄因而致人於死（重傷）罪，係就同條第 1 項之遺棄行為而致生死亡或重傷之加重結果為處罰，為該遺棄罪之加重結果犯規定，是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，倘被害人因其逃逸，致發生客觀上能預見而不預見之重傷或死亡之加重結果者，即應對行為人之肇事逃逸行為，論以該遺棄之加重結果犯罪責（最高法院 96 年度台上字第 269 號判決意旨參照）。

②按刑法第 294 條第 2 項之遺棄因而致人於死罪：

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，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，為成立要件，乃同條第 1 項遺棄罪之加重結果犯規定。在駕駛動力交通工具肇事致人死傷，使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之死亡加重結果者外，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，負該遺棄之加重結果罪責。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，自無從成立遺棄因而致人於死罪（最高法院 100 年台上字第 5596 號判決意旨參照）。

③由上可知，刑法第 294 條第 1 項遺棄罪需被害人為「無自救力之人」，如肇事致人「輕傷」逃逸者，應不成立該罪；另倘肇事致被害人當場死亡，或身體所受傷勢嚴重，縱及時送醫救治，終究仍會造成死亡之結果，則被害人之死亡結果，係車禍即被告之駕車過失行為所致，而非被告之遺棄行為所造成，即難認其死亡結果與被告之遺棄行為間具有相當因

立法院第 10 屆第 3 會期第 13 次會議議案關係文書

果關係，依前開最高法院見解，自無從成立遺棄因而致人於死罪。是以，刑法第 294 條之構成要件與肇事逃逸之構成要件不同，即便肇事致人死、重傷而逃逸，未必會構成遺棄罪。從而，草案修正結果，對於交通事故之被害人生命、身體及安全保護是否周妥？建請斟酌。

(3)草案以駕駛動力交通工具「故意或過失」致人死傷者始有停留現場、使自己涉及事故得以獲得確認之義務，至「無過失」者則無此義務。然交通事故責任歸屬，需事後調查、鑑定始能釐清，草案限於「故意或過失」致人死傷者始有停留現場等作為之義務，則行為人於車禍發生後，可自行斟酌有無肇事責任而決定有無停留現場義務，如此能否達到草案「確保交通事故經過及責任之釐清」之立法目的？恐違反憲法比例原則內涵之適合性原則，建請斟酌。

(4)依立法說明，草案之保護法益係參考德國刑法第 142 條，惟德國通說認為該條旨在保障「民事求償權」，此與草案以「確保道路交通事故經過及責任之釐清」作為保護法益概念上似不能劃上等號；且依德國通說，該條之「事故參與者」是否有違反交通法規之行為，或是否負有過錯（故意或過失）在所不問，與草案不罰「無過失」發生交通事故者不同，建請斟酌。

三、民眾黨黨團擬具「中華民國刑法第一百八十五條之四條文修正草案」案：

修正條文：

第 185 條之 4 駕駛動力交通工具發生交通事故，未依法留置現場並為通知或通報而逃逸者，處六月以上七年以下有期徒刑、拘役或五十萬元以下罰金。

法護法益：

依立法說明「本罪所保護者，應為當事人之民事請求權，而無論是否有人員死傷，交通事故俱有民事請求權之必要，從而本條之構成要件應無須以『致人死傷』為訂定。」由此可知，草案所保護之法益為「民事請求權」。

本院意見：

(一)構成要件部分：

1. 所稱「未依法留置現場」，係指何法律、規定留置現場？未見立法說明，此涉及本條構成要件之法律依據，建請釐清。
2. 依立法說明，草案「無需以致人死傷」為必要，則所稱「發生交通事故」意涵為何？如駕駛動力交通工具自撞路邊停放之車輛或建物，是否屬本條之發生交通事故？此涉法律之解釋與適用，建請釐清。

3. 所稱「通知或通報」，其對象為何？通知、通報之內容為何？（如通知或通報警察機關處理、表明身分、陳述事故發生經過），此涉及草案規範之具體作為義務為何？建請釐清。
4. 本條是否處罰駕駛動力交通工具「故意」或「無過失」發生交通事故之情形，未見條文或立法說明闡述；此涉及罪刑法定主義及法律之解釋與適用，建請釐清。

(二)保護法益部分：

1. 草案修正後，發生交通事故致人死傷之行為人，依法只有留置現場並通知或通報之義務，並無現行法救護被害人之義務，是否妥適，建請斟酌。
2. 國家立法機關為達到特定之立法目的，固得選擇以刑罰作為強制手段，但因此對人民基本權利構成限制時，仍應符合憲法第 23 條比例原則之要求（司法院釋字第 669 號、第 646 號、第 551 號、第 544 號解釋意旨參照）。草案所保護之法益為「民事請求權」，不以發生交通事故「致人死傷」為必要，然若單純交通事故而無人死傷之情形，僅發生財產上損害，此種「民事請求權」是否屬於具憲法位階特別重要公益，而得通過立法目的合憲性審查？以刑罰為手段，是否符合合適性、必要性及狹義比例原則審查？均容有疑義，建請再酌。
3. 駕駛人對事故之發生若「無過失」，是否有停留現場通知或通報之義務？如「無」，其離去後該如何釐清事故責任、確保民事請求權？如「有」，對無民事賠償責任之駕駛人處罰之正當性何在？建請釐清。

(三)法定刑部分：

1. 草案所保護之法益，既為「民事請求權」，而非「被害人之生命、身體法益」，且不以發生交通事故「致人死傷」為必要，惟以「六月以上七年以下有期徒刑」（中度刑罰）確保民事請求權得以遂行，是否有違反罪刑相當原則，建請斟酌。
2. 草案法定刑徒刑為「六月以上七年以下有期徒刑」，與現行立法體例以上開法定刑為上、下限者（「六月以上五年以下」或「（一年以上）七年以下」）不符，建請斟酌。
3. 草案法定刑「六月以上有期徒刑」，表示罪責非輕，惟同時增訂選科「拘役」或「罰金」之刑罰，是否衡平，建請斟酌。

伍、與會委員於聽取報告並經詢答後，省略大體討論，逕行逐條審查，並將全案審查完竣。審查結果：

立法院第 10 屆第 3 會期第 13 次會議議案關係文書

一、第六十一條，不予修正，維持現行條文。

二、第一百八十五條之四，修正如下：

第一百八十五條之四 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。

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。

陸、爰經決議：

一、審查完竣，擬具審查報告，提請院會公決。

二、本案不須交由黨團協商。

三、院會討論時，由黃召集委員世杰出席說明。

柒、檢附條文對照表 1 份。

審 查 會 通 過 條 文
 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」
 時代力量黨團擬具「中華民國刑法第六十一條及第一百八十五條之四條文修正草案」
 民眾黨黨團擬具「中華民國刑法第一百八十五條之四條文修正草案」
 現 行 條 文

條文對照表

審 查 會 通 過 條 文	行 政 院 、 司 法 院 提 案	時 代 力 量 黨 團 提 案 民 眾 黨 黨 團 提 案	現 行 條 文	說 明
(不予修正，維持現行條文)		<p>時代力量黨團提案： 第六十一條 犯下列各罪之一，情節輕微，顯可憫恕，認為依第五十九條規定減輕其刑仍嫌過重者，得免除其刑： 一、最重本刑為三年以下有期徒刑、拘役或專科罰金之罪。但第一百三十二條第一項、第一百四十三條、第一百四十五條、第一百八十六條及對於直系血親尊親屬犯第二百零七十一條第三項之罪，不在此限。</p>	<p>第六十一條 犯下列各罪之一，情節輕微，顯可憫恕，認為依第五十九條規定減輕其刑仍嫌過重者，得免除其刑： 一、最重本刑為三年以下有期徒刑、拘役或專科罰金之罪。但第一百三十二條第一項、第一百四十三條、第一百四十五條、第一百八十六條及對於直系血親尊親屬犯第二百零七十一條第三項之罪，不在此限。 二、第三百二十條、第</p>	<p>時代力量黨團提案： 一、第一百八十五條之四之離開道路交通事故現場罪，其犯罪情節輕重容有重大差異，而有藉由法官裁量權之行使，使犯罪情節輕微之個案得依本條規定免除其刑以避免刑罰過苛之必要，爰增訂第二款。 二、原第二款至第七款款次順延。 審查會： 不予修正，維持現行條文。</p>

		<p><u>二、第一百八十五條之四之離開道路交通事故現場罪。</u></p> <p><u>三、第三百二十條、第三百二十一條之竊盜罪。</u></p> <p><u>四、第三百三十五條、第三百三十六條第二項之侵占罪。</u></p> <p><u>五、第三百三十九條、第三百四十一條之詐欺罪。</u></p> <p><u>六、第三百四十二條之背信罪。</u></p> <p><u>七、第三百四十六條之恐嚇罪。</u></p> <p><u>八、第三百四十九條第二項之贓物罪。</u></p>	<p>三百二十一條之竊盜罪。</p> <p>三、第三百三十五條、第三百三十六條第二項之侵占罪。</p> <p>四、第三百三十九條、第三百四十一條之詐欺罪。</p> <p>五、第三百四十二條之背信罪。</p> <p>六、第三百四十六條之恐嚇罪。</p> <p>七、第三百四十九條第二項之贓物罪。</p>	
<p>(照委員何志偉等 4 人所提修正動議通過)</p> <p>第一百八十五條之四 駕駛動力交通工具發生交通事故，致人傷害而逃</p>	<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</u></p>	<p>時代力量黨團提案：</p> <p>第一百八十五條之四 <u>故意或因過失駕駛動力交通工具致人死傷，未使利害關係人或警察機關</u></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，處一年以上七年以下有期徒刑。</p>	<p>行政院、司法院提案：</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</p>

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。

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。

傷而逃逸者，處七年以下有期徒刑；過失致人於死而逃逸者，處一年以上七年以下有期徒刑。

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。

(司法院另有不同意見)

知悉自己涉及事故而離開現場者，處五年以下有期徒刑。但已於事故現場等待相當期間或有離開事故現場之正當理由，並於離開事故現場後，及時使利害關係人或警察機關知悉自己涉及事故且陳明其住居所、車輛牌照號碼及車輛所在地而可供即時勘察者，不在此限。

民眾黨黨團提案：

第一百八十五條之四 駕駛動力交通工具發生交通事故，未依法留置現場並為通知或通報而逃逸者，處六月以上七年以下有期徒刑、拘役或五十萬元以下罰金。

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。

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。

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。

(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。

(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。

時代力量黨團提案：

一、本條自立法以來，即有立法目的及保護法益不明確之問題。蓋於民國八十八年立法時，立法理由係「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」，實與遺棄罪之目的高度重疊，本條又僅禁止逃逸而未明定駕駛人之救護義務，除無法達成減少被害人死傷之立法目的，亦徒增解釋適用之困擾。又司法院釋字第七百七十七號解釋，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」，尚非一般受規範者所得理解或預見，而有違法律明確性原則，並宣告該部分自該號解釋公布之日起失其效力。從而本條規定，實有全面檢討修正之必要。

二、考量本法已有第二百

九十四條之違背義務遺棄罪，且致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑，其刑度較本條原規定為嚴，應無另以本條規定重複規範之必要。而除即時救護之外，留置現場之功能，應在於確保道路交通事故經過及責任之釐清，比較法上，亦有德國立法例以此作為保護法益（刑法第一百四十二條），故於本條規定重新釐定排除生命、身體等個人法益之保護後，應以此等確認利益為其保護之法益。而基於刑法謙抑性原則，僅以確認利益為保護法益之情況下，行為人若對事故之發

生並無過失，則以其離去事故現場即予處罰，實屬過苛，且道路交通處罰條例第六十二條，已就駕駛汽車肇事（包括無過失）之行為人課予諸如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等義務，而足賦予無過失之行為人相當之作為義務，亦無必要以刑罰相繩，爰修正本條規定。又本條所謂之「致人死傷」係構成要件，駕駛人應對致人死傷之事實有所認識，並進而決意擅自離開事故現場，始足當之，併予敘明。

民眾黨黨團提案：

一、參酌大法官第 777 號

解釋意旨，現行法之刑度有違比例原則，考量交通事故之發生情狀輕重有別，爰修正本條刑度，俾使司法者可視個案酌予量刑。

二、鑑於生命身體法益已有遺棄罪、殺人罪、過失致死罪、傷害罪等規定保護，參考外國立法例，本罪所保護者，應為當事人之民事請求權，而無論是否有人員死傷，交通事故俱有民事請求權之必要，從而本條之構成要件應無需以「致人死傷」為訂定，併參道路交通事故處理辦法第三條之規定，事故當事人應有通報義務，爰予修訂。

審查會：

一、照委員何志偉等 4 人

所提修正動議通過。

二、另法務部 110 年 5 月 20 日法檢字第 11004515850 號函，檢送修正立法說明，如下：

「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。

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。

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

				<p>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>
--	--	--	--	---

行政院、司法院第一百八十五條之四提案說明司法院意見註釋：

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。

