



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

吳 耀 宗*

目 次

- 壹、前言
- 貳、德國刑法交通事故現場不容許離開罪
- 參、我國刑法肇事逃逸罪
- 肆、兩罪之比較
- 伍、結語

關鍵字：肇事逃逸、德國刑法、交通事故現場不容許離開罪。

Keywords：escaping from the scene after making the traffic accident , German Criminal Law, the crime of disallowing leaving from the scene of traffic accident.

* 吳耀宗，中央警察大學法律學系教授，國立臺北大學法學博士。

摘 要

我國刑法與德國刑法，均有針對交通事故發生後，禁止交通工具之駕駛人逃離現場之規範，我國乃是所謂肇事逃逸罪，德國則為交通事故現場不容許離開罪（Un-erlaubtes Entfernen vom Unfallort）。不過如果我們進一步觀察兩罪的規定內容，一眼便可發現這兩者其實差異甚大。有鑑於國內有關德國交通事故現場不容許離開罪之介紹非常有限，本文乃特別針對該罪作一具體完整的介紹，同時並將兩罪加以比較，希望透過比較法之研究，使得我國肇事逃逸罪在規範設計上能夠更為合理、完善。

Viewing the crime of escaping from the scene after making the traffic accident in Criminal Law by comparing to the crime of disallowing leaving from the scene of traffic accident in German Criminal Law

Wu ,Yaw-Tzung

Abstract

There are both regulations about forbidding the driver leaving from the scene after the traffic accident happened in Criminal law and German Criminal Law. In our country, it is called “the crime of escaping from the scene after making the traffic accident” while it is called “the crime of disallowing leaving from the scene of traffic accident.” However, if we examine the content of these two crimes, we can find out that these two crimes differ with each other a lot. In consideration of that there are limited essays introducing the crime of disallowing leaving from the scene of traffic accident in German Criminal Law, this article especially tries to make a specific and complete introduction about the crime and also to compare these two crimes with each other, in order to make the crime of escaping from the scene after making the traffic accident in Criminal Law more reasonable and perfect by using the research method of comparing the foreign law.

壹、前言

我國刑法與德國刑法，均有針對交通事故發生後，禁止交通工具之駕駛人逃離現場之規範。其中，關於我國刑法第 185 條之 4 肇事逃逸罪，國內文獻上甚至有認為，係參考德國刑法第 142 條交通事故現場不容許離開罪（*Unverlaubtes Entfernen vom Unfallort*）而來的¹。的確，如果我們僅是單純從這兩個罪之罪名來看，兩者頗為類似，不過當我們深究其內容之後，卻可發現彼此其實差異甚大，而且兩者在解釋適用上皆存有不少問題。有鑑於國內對於德國刑法交通事故現場不容許離開罪之介紹極為有限，因此，本文首先就該罪作一較為完整的說明，其次，針對我國刑法肇事逃逸罪之相關問題加以整理並表示本文看法，然後再將兩罪加以比較，最後從這兩者之比較當中，看看德國刑法交通事故現場不容許離開罪是否有值得我國借鏡學習之處。

貳、德國刑法交通事故現場不容許離開罪

一、條文內容

德國刑法第 142 條交通事故現場不容許離開罪（以下簡稱第 142 條），其內容如次：

「事故參與者，於道路交通事故發生後，在完成下列行為之前，即離開事故現場者，處 3 年以下有期徒刑或罰金：1. 經由其在場及參與交通事故之說明，有助於其他事故參與者與受損害者能夠確認其身分、交通工具與參與方式；2. 如無人準備好作出確認，依據具體情況等待適當的時間」（第 1 項）

「事故參與者，有下列情形之一，且未能於事後即時使確認有可能者，亦依第 1 項罰之：1. 在等待時間（第 1 項第 2 款）經過之後離開事故現場；2. 有理由地或可寬恕地離開事故現場」（第 2 項）

「如果事故參與者將其所參與的事故通知有權利之人（第 1 項第 1 款）或附近的警察勤務機構，而且如果告知其通訊地址、居留處所以及交通工具之車牌（識別符號）與停放地點，並且在可期待的時間之內提供該交通工具作為即時確認之用者，則事故參與者已履行事後使可能確認之義務。但如果事故參與者經由其行為有意地破壞此等確認者，不適用之。」（第 3 項）

「如果事故參與者在發生於流動交通之外且僅產生非重要財物損害後果的事故後 24 小時之內，事後自願地使確認有可能者，法院在第 1 項與第 2 項之情形減輕或免除其刑。」（第 4 項）

「事故參與者是指其行為依照事實情況足以促使事故發生之人」（第 5 項）

從上述條文內容可以看得出來，德國刑法第 142 條之規定頗為冗長、繁雜，經歸納簡化後，其大致的規範重點如次：有關該罪之構成要件係規定於第 1 項與第 2 項，其分別為「事故相關事項尚未確認前即先行離開」與「在特定情況下先行離開且未於事後即時使事故相關事項能夠確認」；第 3 項則是在例示說明所謂「事後即時使事故相關事項能夠確認」之具體情形；第 4 項乃是規定該罪之減輕或免除刑罰之悔悟事由；第 5 項則是在定義所謂「事故參與者」。由於篇幅的限制，本文以下的論述主要集中於該罪第一項與第 2 項有關構成要件的規定，在此先與敘明。

二、保護法益與犯罪性質

依照德國刑法界幾近一致的觀點，第 142 條完全是在保護事故參與者與受損害者對於交通事故發生過程儘可能全面釐清（查明）的私人利益（或稱為「私人確認利益」*private Feststellungsinteresse*），其目的係在確保因交通事故所產生的民事損害賠償請求權之實現或者避

¹ 立法院委託「刑法分則草案評估」，1995 年 12 月，2-127 頁；林山田，刑法各罪論（下），2006 年 11 月，320 頁；高金柱，有義務遺棄罪與肇事逃逸罪之犯罪競合問題，月旦法學 121 期，2005 年 6 月，249 頁。

免無依據的民事損害賠償請求權之主張²。因為道路交通大大提高人員傷亡或財物損害出現之風險，同時由於參與者之匿名性與快速移動性也大大減低證據保全的可能性³。

然而縱使該條規定間接有助於道路交通安全與國家司法權之保護，但通說認為，它所保護的並非公共類型的利益（如刑事追訴利益），其本質上作為（個人的）抽象的財產危險犯（*abstraktes Vermögensgefährdungsdelikt*）（亦即因違反第 142 條所賦予之義務而抽象地危及其他事故參與者或受損害者之財產）之特性並沒有因此而改變。是以，文獻上不少人認為，立法上將該罪編排在「違犯公共秩序的犯罪」（*Straftaten gegen die öffentliche Ordnung*）這一罪章並不適當⁴。

由於第 142 條之行為主體限定在「事故參與者」，因此，通說認為，該罪在性質上屬於「純正特別犯」，而且由於該罪在行為態樣上訂有各種作為義務（如在場忍受確認義務、表明義務、等待義務、事後即時使確認有可能之義務等），因此，該罪同時也被定位為「不作為犯」⁵。

三、道路交通事故

第 142 條所指涉的違犯型態全部都是以發生在道路交通上的事故為前提。所謂道路交通事故（*Umfall im Straßenverkehr*），依照一般觀點，係指在公共道路交通上之突發事件（*ein*

plötzliches Ereignis），其與道路交通的典型危險（*typischen Gefahren*）具有因果關聯，而且此事件產生並非完全無關緊要的（*nicht ganz unerheblich od. nicht völlig belanglos*）人員損害或財物損害之後果⁶。

其中，所謂道路交通當然就排除水上交通、空中交通，也不包含鐵路交通；而且這裡所稱之交通並不以流動的交通為限，也包括靜止的交通，只要該事故之發生具有交通關聯之因果性（*verkehrsbezogene Ursachen*）⁷。

道路交通在性質上是否屬於公共的，並不是依照其所有權關係而定。更確切地說，所有的街道、馬路與場地，如果它是在有權支配者之明示或默示的容任之下，讓公眾事實上得以使用，亦即由不特定的人群（*einem unbestimmten Personenkreis*）事實上使用著，便可認定其為公共的⁸。例如超級市場、旅館、百貨公司的停車場、醫院院區的道路等。

與動力交通工具的使用具有因果關聯之損害，絕對是交通典型危險之具體化，因此，係屬交通事故。但是第 142 條之交通事故並不以動力交通工具之使用為限，祇要損害之發生係某個交通過程之直接後果，即為足矣。例如，騎馬者所騎的馬匹在騎乘過程中踢傷路人；大賣場的顧客在使用購物車時，撞到停放在該大賣場停車場之汽車，毀損該汽車車體；兩個自行車騎士甚或兩個行人在公共道路上相撞等，均屬之⁹。

² 參閱 Rengier, BT/2, 5. Aufl. 2003, §46 Rn.1; Hohmann/Sander, BT/1, 1998, §20 Rn.1; Joecks, StGB, 5. Aufl. 2004, §142 Rn.1; Lackner/Kühl, StGB, 25. Aufl. 2004, §142 Rn.1; Wessels/Hettinger, BT/1, 27. Aufl. 2003, Rn.1002; Tröndle/Fischer, StGB, 52. Aufl. 2004, §142 Rn.2; Sch/Sch-Cramer/Sternberg-Lieb, StGB, 26. Aufl. 2001, §142 Rn.1; Kindhäuser, LPK-StGB, 2. Aufl. 2005, §142 Rn.1; MK-Zopfs, StGB 2/2, 2005, §142 Rn.2 其中，Zopfs 特別引述立法理由提到：「本罪構成要件應在擔保必要的確認以便確保有依據的損害賠償請求權與避免無依據的損害賠償請求權」（*der Tatbestand die nötigen Feststellungen zur Sicherung berechtigter und zur Abwehr unberechtigter Schadenersatzansprüche gewährleisten soll*）。

³ MK-Zopfs, StGB 2/2, §142 Rn.2.

⁴ 參閱 Wessels/Hettinger, BT/1, Rn.1002; Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.1; Rengier, BT/2, §46 Rn.1; Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.2; MK-Zopfs, StGB 2/2, §142 Rn.2, 5.

⁵ 其中第 142 條第 1 項被稱為「偽裝的不作為犯」（*verkapptes Unterlassungsdelikt*），參閱 Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.9

⁶ Rengier, BT/2, §46 Rn.2; Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.5; Kindhäuser, LPK-StGB, §142 Rn.4; Sch/Sch-Cramer/Sternberg-Lieb, StGB, §142 Rn.6.

⁷ Sch/Sch-Cramer/Sternberg-Lieb, StGB, §142 Rn.14.

⁸ Rengier, BT/2, §43 Rn.4; Sch/Sch-Cramer/Sternberg-Lieb, StGB, §142 Rn.15.

⁹ Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.8; Rengier, BT/2, §46 Rn.4 但是文獻上有認為兩個行人相撞不能算是交通事故，如 Sch/Sch-Cramer/Sternberg-Lieb, StGB, §142 Rn.17.

有疑問的是，如果損害的發生係以故意的行為所引致者，這樣是否仍可視為交通事故？雖然事故（或突發事件）這個概念本來就帶有「非有意」（*Ungewolltes*）之意義，但是通說認為，其與故意的損害引致並不衝突，只要損害事件的發生對於參與者而言，至少其中一人是無預見的且不期待的，便已足矣。決定的關鍵完全是在於，損害的發生與道路交通的典型危險具有直接的因果關聯，它是普遍的交通風險之後果。相反的，如果動力交通工具（汽車）不是作為交通移動的工具，而是僅用以作為實現特定犯罪計畫及導致道路交通以外的後果之工具，例如用來殺死情敵或者用來破壞鄰居土地上的花園籬笆，則欠缺此等道路交通典型危險之因果關聯，不屬於道路交通事故¹⁰。

另外，完全無關緊要的損害也不屬於事故這個概念。在人員損害部分，例如輕微的表皮擦傷；在財物損害部分，大約價值 25 歐元以下¹¹。

四、事故參與者

第 142 條之適格的行為主體以事故參與者（*Unfallbeteiligter*）為限，故僅有事故參與者始有可能成為該罪之正犯。依照第 142 條第 5 項之立法定義，所謂事故參與者係指其行為依事實情況對於事故之引發能夠（有可能）產生促進作用之人。依此，通說認為，如果某人在行為時對於事故之發生至少存有共同因果（*Mitursache*）之可能性或者並非毫無根據的嫌疑（依據事中的觀察 *ex-ante-Betrachtung*），即足以形成事故參與者之地位¹²。此外，事故參與者必須在事故發生當時在事故發生現場，此從第 142 條之條文本身便可得知（只有在現場的人才有

所謂離開的問題）。至於事故參與者是否有違反交通法規之行為或者其負有過錯，在所不問¹³。

值得注意的是，共乘者（*Mitfahrer*）的問題。單純的共乘者固然不是事故參與者，但是並不排除此種可能性，只要依據事故之具體情況，顯示其存在著共同的因果性。例如介入方向盤的操控、將手煞車拉起或者明顯使駕駛者分心，甚至如共乘的汽車所有人，其將汽車交付給無駕照者駕駛，且正是因為駕駛者欠缺駕駛的能力而導致事故之發生¹⁴。

五、構成要件行為（四種行為態樣）

（一）四種行為態樣之關係

第 142 條有關構成要件行為，包含 4 種態樣：1. 行為人在經由其在場及其參與交通事故之說明，有助於其他事故參與者與受損害者能夠確認其身分、交通工具與參與方式之前，離開事故現場（第 1 項第 1 款）；2. 在無人準備作出確認的情況下，行為人在依據具體情況等待適當的時間之前，離開事故現場（第 1 項第 2 款）；3. 行為人在等待時間經過之後離開事故現場，且未於事後即時使確認有可能（第 2 項第 1 款）；4. 行為人有理由地或可寬恕地離開事故現場，且未於事後即時使確認有可能（第 2 項第 2 款）。

在案例的檢驗順序上，始終是以第 1 項所列的兩款作為開端。而第 1 款與第 2 款之區別則是在於，前者係針對有準備確認之人在場的情況，而後者是針對無準備確認之人在場的情況¹⁵。換言之，第 1 項第 1 款之適用前提乃是，如果準備確認之人在場，而事故參與者並未履行第 1 項第 1 款所定之義務；相對的，如果準

¹⁰ 參閱 Wessels/Hettinger, BT/1, Rn.1005; Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.9f.; Rengier, BT/2, §46 Rn.5; Geppert, Jura 1990, 78[80] 不過在一些邊際範圍的案件還是有爭議的，例如汽車駕駛人為了發洩情緒，故意衝撞路旁作為道路導引之用的柱子；又如被迎面駛來的汽車所激怒的行人，故意用腳踐壞汽車車門等，儘管德國實務上認為，這些實例多多少少還是典型的交通風險之實現，但文獻上存在不少反對意見，如 Sch/Sch-Cramer/Sternberg-Lieb, StGB, §142 Rn.18; SK-Rudolphi, §142 Rn. 15.

¹¹ Rengier, BT/2, §46 Rn.7.

¹² Tröndle/Fischer, StGB, §142 Rn.15; MK-Zopfs, StGB 2/2, §142 Rn.36.

¹³ Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.14.

¹⁴ Rengier, BT/2, §46 Rn.9.

¹⁵ Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.3; Geppert, Jura 1990, 78[81].

備確認之人並沒有在場，依第 1 項第 2 款之規定，事故參與者必須等待適當的時間，以便在等待時間當中有準備確認之人出現而有可能進行確認¹⁶。

如果事故參與者履行了第 142 條第 1 項所課予的義務，那麼第二項所規定的「補救義務」（Nachholpflicht）對他而言便是多餘的。反之，如果事故參與者違反第 142 條第 1 項之義務，而且欠缺有利於他的阻卻違法事由或寬恕事由之出現，則應依該條項處罰。相對的，雖然事故參與者沒有遵守第 142 條第 1 項所課予的義務，但他卻是有理由地、可寬恕地或者在經過等待時間過後而離開事故現場，依照第 142 條第 2 項規定，對於事故參與者而言，便產生另一項新的義務，亦即需符合即時性要求（Unverzüglichkeitsgebot）之補救義務，如仍未履行，則科以刑罰¹⁷。

（二）第 142 條第 1 項第 1 款

在有準備確認之人在場的情形下，只要考慮到第 142 條第 1 款的規定即可。該條款之用意乃是使行為人停留在事故現場，直到在場準備確認之人能夠有利於其他事故參與者與受損害者而作出一切為了確保或避免民事賠償請求權所必要的確認¹⁸。

所謂準備確認之人，除了其他事故參與者與受損害者（即有權利者）本身之外，同時也包括為此等有權利者之利益而作確認之第三人，此不僅有可能是警察，而且也有可能是任何其他當時在事故現場之人，只要他明顯有意願轉達給有權利者知悉，例如路人或鄰居¹⁹。準備確認之人有可能一開始就在事故現場，也

有可能在事故發生後，事故參與人尚未離去前，才出現在事故現場²⁰。

該條款構成要件對於事故參與者規定了兩項義務，一個是所謂（消極的）忍受確認義務（Feststellungsduldungspflicht），另一個是所謂（積極的）表明義務（Vorstellungspflicht）²¹。

其中，所謂忍受確認義務意指經由事故參與者之在場而使得其身份、交通工具與參與方式之確認有可能，又稱為在場義務。事故參與者只要單純地停留在事故現場，便已遵循了此等在場義務，也就是說，一種純粹的消極行為而不需有特別的釐清作為，即足矣。此等義務開始於事故發生時，而一直持續到必要的確認作出²²。換言之，在相關的確認尚未完全作出，此等忍受確認義務便繼續存在。不過通說認為，從這個義務並無法導出事故參與者有積極配合以查明事故過程之義務，例如對於事故參與的方式與角色保持沈默、消除或紊亂車輪痕跡、補喝其他飲料以掩飾酒精濃度等等，均不違反此等忍受確認義務²³。

至於所謂表明義務，乃指事故參與者須表示其參與了該次交通事故，亦即表示有交通事故發生且行為人自己與該事故有關聯²⁴。此等表明義務僅限於行為人須表明其係事故參與者之身分，但並無規定有進一步配合之必要。因此，通說認為，事故參與者既不需要說明解釋具體事故的發生過程，也不需要說明其個人身分資料、出示駕駛執照與行車執照或者提及保險狀況²⁵，甚至作了不正確的陳述說明，例如告知虛假的姓名，只要其事故參與的可能性沒有因此而再度受到懷疑，便沒有違反此等表明

¹⁶ Rengier, BT/2, §46 Rn.11.

¹⁷ Wessels/Hettinger, BT/1, Rn.1001; Tröndle/Fischer, StGB, §142 Rn.6.

¹⁸ Rengier, BT/2, §46 Rn.13.

¹⁹ Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.19; Rengier, BT/2, §46 Rn.14; Geppert, Jura 1990, 78[83].

²⁰ Lackner/Kühl, §142 Rn.16.

²¹ Rengier, BT/2, §46 Rn.15; Wessels/Hettinger, BT/1, Rn. 1004.

²² Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.21.

²³ Wessels/Hettinger, BT/1, Rn.1006; Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.17; Rengier, BT/2, §46 Rn.16.

²⁴ Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.22; Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.18; Sch/Sch-Cramer/Sternberg-Lieb, StGB, §142 Rn.30.

²⁵ Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.22f.; Wessels/Hettinger, BT/1, Rn.1006; Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.18; Rengier, BT/2, §46 Rn.17; Küper, JZ 1990, 510.

義務²⁶。

如前所述，第 142 條第 1 項第 1 款之表明義務僅是要求行為人須告知說明其參與了交通事故，在這樣的目的考量之下，如果原本在場準備確認之人全部都離開了事故現場，那麼此等表明義務也就隨之消失了²⁷。

如果事故參與者違反前述的義務，他還必須自行離開事故現場（*sich vom Unfallort entfernt*），始可能依照第 142 條第 1 項第 1 款之規定加以處罰。所謂事故現場，係指事故發生的地點以及（有時候）參與的交通工具停留的地點，包括緊鄰的周圍。它的範圍大小無法作一般的限制，而是取決於個案的具體情況。無論如何，事故現場的半徑範圍應作較為緊密（狹義）的認定，例如超出視野範圍，即不屬之²⁸。

至於所謂事故現場之「離開」指的是一種地點位置的變動，此等變動須造成事故參與人與事故地點在空間上的分離²⁹。不過由於實際的案例複雜多變，因此，同樣也無法精確地回答，離去現場多遠的距離才算是離開。惟判斷的關鍵乃在於是否有礙即時確認之進行，申言之，如果由於地點位置的變動，行為人所停留的範圍不再讓人毫無困難地看出其與事故有所關連，亦即準備確認之人無法推測出或者經由詢問而得知該等關聯性，便可認為構成這裡所稱之「離開」³⁰。例如事故參與者躲到事故地點附近的住屋內或者躲到附近的報案電話亭內，均構成「離開」；但是如果得到其他事故參與者之同意或為了避免妨礙交通，駛離現場而到一個比較適合的地點，則非屬之³¹。

應注意的是，通說認為，該條所稱之「離

開」係指自行離開，亦即唯有當事故現場的離去係出自於行為人之意願而為（有意願的行為 *ein willensgetragenes Verhalten*），才能說是自行離開。因此，如果事故參與者係在無意識情況下或者違反其意願地被帶離開事故地點，則不屬於自行離開。例如因交通事故而受傷昏迷不醒之人，其被送到醫院急救；又如事故參與者被警察暫時地逮捕而不情願地被帶到附近派出所³²。

（三）第 142 條第 1 項第 2 款

第 142 條第 1 項第 2 款所規範的乃是沒有準備確認之人在事故現場之情形。在此情況下，為了等候準備確認之人有可能出現，事故參與者必須停留在事故現場一段適當的時間。至於此等等待義務（*Wartepflicht*）要持續多久的時間才算是適當的，並無法作一般性的回答。毋寧是，依照個案之具體情形與必要性與可期待性之標準而定。主要考量的因素包括事故的嚴重程度、事故地點之狀況、發生時間、天氣情況、交通擁擠程度、確認利益等等³³。

應注意的是，如果事故參與者僅是留下名片或將上面記載有個人身分資料的紙張放在事故相對人的車上，然後就離開事故現場。這樣的行為雖然有助於進一步確認，但是依照通說，並沒有因此而免除他的等待義務，充其量只能縮短它的等待時間³⁴。

在實務上有關等待時間長短之認定，在比較輕微的情形，通常約 30 分鐘，例外特殊的情形也有認為 10 分鐘即足矣；至於其他情形（尤其是比較嚴重的情形），至少等待 1 小時應該是較為適當的³⁵。

（四）第 142 條第 2 項

²⁶ Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.24 不過文獻上有認為，雖然事故參與者除了須表明參與該次事故外，他可以拒絕任何的積極配合，但是有時必須等候警察之出現，如 Reniger, BT/2, §46 Rn.17; Geppert, Jura 1990, 78[83]。

²⁷ Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.24.

²⁸ Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.16; Tröndle/Fischer, StGB, §142 Rn.20.

²⁹ Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.10.

³⁰ Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.17; Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.11.

³¹ Tröndle/Fischer, StGB, §142 Rn.21.

³² Rengier, BT/2, §46 Rn.19; Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.18; Geppert, Jura 1990, 78[82].

³³ Rengier, BT/2, §46 Rn.21.

³⁴ Krey/Hellmann, BT/2, Rn.634; Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn. 28; Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.19; Rengier, BT/2, §46 Rn.22.

第 142 條第 2 項所規定的這兩種違犯態樣係建構在第一項的基礎上。此項規定擴大了該罪之適用範圍，其補充地課予事故參與者（這些參與者在必要的確認作出以前，基於特定理由離開事故現場，但卻又不能依第 142 條第 1 項加以處罰）事後即時使確認有可能（使能夠確認）之義務³⁶，這樣的義務又稱作「補救義務」（Nachholpflicht），此等犯罪在性質上是一種純正的不作為犯（echtes Unterlassungsdelikt）³⁷。

這樣的義務透過該條第 3 項予以例示地具體化，依照通說，其所規定者僅是一種最低限度的要求³⁸。依照該規定，事故參與者不僅必須在對其可期待的時間內將其交通工具供支配以便即時的確認，而且必須通知有權利之人或附近的警察機構。

第 142 條第 2 項所適用之事故參與者，係指其離開事故現場，但卻無法依照該條第 1 項加以處罰之人；相反的，如果事故參與者依第一項業已構成可罰，縱使其事後使確認有可能，並不影響其犯罪之成立，至多僅能依照同條第 4 項減輕或免除其刑³⁹。

在第 142 條第 2 項當中，第 1 款所規範的情形乃是，事故參與者在準備確認之人不在場的情況下，於離開事故現場之前，等待適當的時間，因而並未實現第 142 條第 1 項第 2 款之構成要件，此時便產生一個事後使確認有可能（使能夠確認）的義務。

而第 2 款所規範的情形則是，雖然存在著

第 1 項之構成要件的行為，但是行為人士係有理由地（berechtigt）或可寬恕地（entschuldigt）離開事故現場，對此情況同樣也產生事後使確認有可能（使能夠確認）的義務。

前述兩款，以第 2 款存在著較多有待釐清之處。所謂「有理由地」，如果事故參與者能夠主張阻卻違法事由，例如正當防衛、阻卻違法的緊急避難、明示的或推測的承諾，或者為了履行第 323 條 c 不予救助罪（Unterlassene durch Hilfeleistung）之救助義務，那麼他的離開便屬於有理由的⁴⁰。此外，所有事故參與者如果有達成一致的共識而約定在其他地點碰面，那麼此等離開亦屬有理由的。相反的，如果是為了商業上急迫的事務或者為了避免因其他犯罪而被追緝逮捕，則並無法免除這樣的等待義務⁴¹。另應注意的是，如果承諾係以詐術或強制的方式取得，則此等承諾係無效。只要行為人同時也欠缺其他的阻卻違法事由，那麼還是具備第 142 條第 1 項第 1 款之可罰性⁴²。

至於所謂「可寬恕地」，通說係採取廣義的理解，包括狹義的寬恕罪責事由（Entschuldigungsgründen im engeren Sinne）與排除罪責事由（Schuldausschließungsgründen）⁴³，例如無可避免的禁止錯誤、因精神障礙的無責任能力、寬恕的緊急避難等⁴⁴。

在此有爭論的是，如果行為人係在酒醉的狀態下（暫時達到無責任能力的程度）（die vorübergehende Schuldunfähigkeit）（第 323 條 a）⁴⁵實現了第 142 條第 1 項之規定，然後在此

³⁵ Rengier, BT/2, §46 Rn.22 更完整的實務案例的整理，參見 Sch/Sch-Cramer/Sternberg-Lieb, StGB, §142 Rn.39.

³⁶ Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.30.

³⁷ Rengier, BT/2, §46 Rn.23; Wessels/Hettinger, BT/1, Rn.1013.

³⁸ Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.31; Wessels/Hettinger, BT/1, Rn.1013; Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.27.

³⁹ Wessels/Hettinger, BT/1, Rn.1014.

⁴⁰ Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.23; Rengier, BT/2, §46 Rn.25; Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.35.

⁴¹ Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.23.

⁴² Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.35.

⁴³ 關於寬恕罪責事由（Entschuldigungsgrund）與排除（阻卻）罪責事由（Schuldausschließungsgrund），前者是指因欠缺期待可能性而不可歸責之情形，例如防衛過當、避難過當等，後者則是指欠缺罪責前提要件之情形，例如無責任能力、不可避免的禁止錯誤等。參閱 Lackner/Kühl, StGB, vor §13 Rn.27, vor §32 Rn.30；林山田，刑法通論（上），2008 年 1 月，399 頁以下。

⁴⁴ Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.24; Rengier, BT/2, §46 Rn.25; Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.36.

⁴⁵ 德國刑法第 323 條 a 第 1 項：「故意或過失經由酒精飲料或其他麻醉物質而陷入酒醉狀態，如果在此狀態下違犯違法行為，而且由於其因酒醉而無責任能力或者由於無法排除此等狀態，故而不能處罰者，處五年以下自由刑或罰金。」

無責任能力狀態下離開事故現場，在此情況，是否仍有第 142 條第 2 項第 2 款之適用？文獻上有認為，此等暫時的無責任能力狀態也是屬於一種排除罪責事由，因此，在此情況下離開事故現場也可視為「可寬恕地」離開，是以，這樣的行為人應該也有第 142 條第 2 項第 2 款之適用，採取如此見解，比較符合第 142 條之規範目的，即用以確保因交通事故所產生的民事請求權所必要的確認之釐清⁴⁶。不過多數意見卻是採取否定的立場⁴⁷，但是理由依據並不完全一致。其中有主張，事故參與者之自行離開既然已經可以依照第 323 條 a 併同第 142 條第 1 項第 1 款規定加以處罰，而且第 142 條第 2 項第 2 款具有攔截作用（Auffangfunktion），因此，自無再適用該款之必要⁴⁸；另有認為，第 142 條第 2 項第 2 款所課予義務之承擔，須以具備理解能力與操控能力為前提，現今事故參與者既然係在欠缺此等能力的情況下離開現場，自不屬於該款所指稱的（合乎規範目的）離開，亦即，為了維護其他利益，有權利之人之證據保全利益（Beweissicherungsinteresse）有時候必須退讓⁴⁹。

另外，還有一個重要爭論問題，即第 142 條第 2 項第 2 款是否包括「非故意地」（*unvorsätzlich*）（自行）離開事故現場之情形？換言之，「非故意地」離開是否也屬於「有理由地」或者「可寬恕地」離開？

例如甲在深夜從路邊停車格將車輛開出來，不小心碰撞到旁邊的車輛，當時街道上空無一人。甲的太太乙趕緊下車察看，雖然他發現車體損壞頗為明顯，但是他卻對甲謊稱：「還好，車子沒有怎樣，我們趕快回家吧。」第二

天，乙對甲表示，他昨晚說了謊。儘管如此，甲還是什麼事都沒作⁵⁰。在此例當中，甲無法論以第 142 條第 1 項第 1 款，因為並無準備確認之人在場，又甲雖然客觀上實現了第 142 條第 1 項第 2 款之規定，但主觀上卻不知道有交通事故發生（屬於構成要件錯誤），也無法論以該罪，因此，這裡只能考慮到第 142 條第 2 項第 2 款之適用可能性。

有關此問題，德國聯邦最高法院之出發點是，我們不能僅是從形式的釋義學上將「有理由地或可寬恕地」此等概念理解為一般所承認的阻卻違法事由、排除罪責事由或寬恕罪責事由，而是應該也可以依照日常生活用語（*Alltagssprache*）來作更廣義的理解。從廣義的用語來看，這是有可能的，亦即，當我們提到「一個有理由的或可寬恕的行為」，其意味著該等（基於構成要件錯誤而違反義務之）行為不必予以譴責。因此，我們可以將「非故意的自行離開」涵攝到第 142 條第 2 款的構成要件之中，而並沒有違反基本法第 103 條第 2 項。不過德國聯邦最高法院基於可期待性的觀點，限制性地要求，事故參與者之事後知悉與事故發生還是要存在一種「時間與空間的關聯性」（*ein zeitlicher und räumlicher Zusammenhang*）⁵¹。關於這樣的見解，文獻上固然有人贊成⁵²，但是大多數係採取反對的立場⁵³。反對的理由，主要是認為這是舊法時代的實務見解（有所謂返回義務 *Rückkehrpflicht*），但此等見解並不適用於現行法，而且更重要的是，將第 142 條第 2 項第 2 款擴張到「非故意的」情形，這樣的擴張已經逾越法條文義解釋之界限，與刑法禁止類推適用原則不相符合；同時，如果依照此等

⁴⁶ Hohmann/Sander, BT/1, §20 Rn.48.

⁴⁷ MK-Zopfs, StGB 2/2, §142 Rn.103; Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.24; Rengier, BT/2, §46 Rn.32; Wessels/Hettinger, BT/1, Rn.1015.

⁴⁸ Rengier, BT/2, §46 Rn.32.

⁴⁹ MK-Zopfs, StGB 2/2, §142 Rn.103.

⁵⁰ 此例改寫自 Rengier, BT/2, §46 Fall 2.

⁵¹ BGHSt 28, 129, 132f.

⁵² 如 Rengier, BT/2, §46 Rn.28.

⁵³ 如 Sch/Sch-Cramer/Sternberg-Lieb, StGB, §142 Rn.55; Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.25; Wessels/Hettinger, BT/1, Rn.1014; Joecks, StGB, §142 Rn.58; Tröndle/Fischer, StGB, §142 Rn.52; Berz, Jura 1979, 133; Beulke, NJW 1979, 400.

擴張的論點，任何人祇要發現其車輛有所損害，但不清楚其如何發生者，都有義務向警察報告，這樣的說法並不合理。據此，行為人應該對於事故之發生有所認識而且知道自己離開事故現場，這樣的認識可說是第 2 項之未明文的構成要件要素。是以，如果行為人事後在別的地點才知道自己發生交通事故，縱使其未使第 2 項之確認有可能，仍不得依第 142 條加以處罰⁵⁴。

最後，有關第 142 條第 2 項之構成要件行為，其乃指事後即時使得（第 1 項第 1 款所稱之）確認有可能，亦即事故參與者在離開事故現場後使得（他人）能夠即時地作出確認。此處比較需要說明的是所謂「即時性要求」（Unverzüglichkeitsgebot）之認定問題。所謂「即時地」或「即時性要求」，係要求行為（行動）必須沒有可責難的遲延（ohne vorwerbares Zögern），但並沒有要求非在一定時間內立刻行動不可，而是應該視個案情況而定⁵⁵。至於個案中何種情況可算是「即時地」，通說認為，應該在第 142 條之意義與目的之考量下而針對具體情況加以判斷，特別是考慮到：交通事故之後果與賠償數額、民事損害賠償請求權有無遭受證據滅失之危險⁵⁶。

六、主觀構成要件

交通事故現場不容許離開罪之主觀構成要件，不論是第 1 項或者第 2 項，皆係以故意為必要，但只要有條件的故意（或未必故意）便已足矣⁵⁷。

就該條第 1 項之故意而言，行為人須認識

到的事項包括：有交通事故發生、行為人對於交通事故之發生可能具有共同因果性、所造成的損害並非完全無關緊要、行為人是事故參與者、行為人係在事故確認前離開並且因此而妨礙到確認⁵⁸。依此，行為人如果誤以為，沒有事故發生、僅是完全無關緊要的刮痕、受損害者已終局地放棄確認或者必要的確認已經作出等等，均屬欠缺該條項之故意⁵⁹。

至於該條第 2 項之故意，行為人首先須具備第 1 項之故意，然後再附加地須認識該項第 1 款或第 2 款所描述的客觀事實情況，該等事實情況足以建構事後使確認有可能之義務。但是此等義務本身並非構成要件要素，如有誤認，非屬構成要件錯誤，而是命令錯誤（Gebotsirrtum）⁶⁰。

參、我國刑法肇事逃逸罪

我國刑法第 185 條之 4 肇事逃逸罪（以下簡稱肇事逃逸罪）：「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑。」此一規定雖然僅有簡短幾個字，但卻存在著不少問題，從保護法益到各別要素的理解，處處充滿爭議。

一、保護法益

肇事逃逸罪之保護法益為何？我國學說與實務的看法相當紛亂，大致有「個人生命身體安全」、「公共（交通）安全」、「民事損害賠償請求權」、「協助確認事故與責任歸屬」四種見解。

主張「個人生命身體安全」之見解者⁶¹，

⁵⁴ 參閱 Sch/Sch-Cramer/Sternberg-Lieb, StGB, §142 Rn.55; Tröndle/Fischer, StGB, §142 Rn.52.

⁵⁵ Tröndle/Fischer, StGB, §142 Rn.54; Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.26; Wessels/Hettinger, BT/1, Rn.1016.

⁵⁶ Rengier, BT/2, §46 Rn.34; Lackner/Kühl, StGB, §142 Rn.26; Wessels/Hettinger, BT/1, Rn.1016.

⁵⁷ Sch/Sch-Cramer/Sternberg-Lieb, StGB, §142 Rn.76; Wessels/Hettinger, BT/1, Rn.1017.

⁵⁸ Tröndle/Fischer, StGB, §142 Rn.38.

⁵⁹ Tröndle/Fischer, StGB, §142 Rn.39.

⁶⁰ Tröndle/Fischer, StGB, §142 Rn.60.

⁶¹ 黃榮堅，不能駕駛與肇事逃逸，台灣本土法學 7 期，2000 年 2 月，152 頁；許玉秀，擇一故意與所知所犯——兼論違憲的肇事逃逸罪，台灣本土法學 13 期，2000 年 8 月，196 頁以下；鄭善印，違背義務遺棄罪與肇事逃逸罪之研究，收於：刑事法學之理想與探索（二），2002 年 3 月，168 頁以下；薛智仁，論肇事逃逸罪之致人死傷要素——評台灣高等法院台南分院 91 年度交上訴字第 954 號判決，台灣本土法學 52 期，2003 年 11 月，229 頁；陳志輝，肇事逃逸罪與遺棄罪之競合關係，台灣本土法學 70 期，2005 年 5 月，241 頁；最高法院 92 年台上字第 4552 號判決。



主要是著眼於立法理由，蓋立法理由謂：「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。」、「本條之刑度參考刑法第 294 條第 1 項遺棄罪之規定。」例如文獻上有認為：「肇事逃逸罪雖然規定在公共危險罪章，但所保護的法益並不是公共法益，因為禁止肇事後逃逸並不能保證交通參與人謹慎小心為交通行為，禁止逃逸的效果直接表現在被害人的人身安全上面，所以肇事逃逸罪的規範目的在於讓被害人能獲得及時的救助，……因此肇事逃逸罪保護的法益和遺棄罪相同……」⁶²；另有認為：「修法之前，如果一定必須選擇其一，由於立法者已經明白表示其立法意旨，所以基本上，司法解釋也難以作相反解釋。」⁶³ 而且主張此等見解者，在學說與實務上算是居於多數。

主張「公共（交通）安全」之見解者⁶⁴，則是著眼於立法體系，因為肇事逃逸罪係置於「公共危險」罪章之體例，故文獻上有謂：「揣摩立法之意旨，駕車肇事逃逸之行為，立法者所以將其犯罪化，其目的係在維護社會之公共安全，應以公共安全作為本罪之保護法益。」⁶⁵；另有謂：「車禍發生後，不論有無死傷，都可能形成公共危險。例如：大貨車撞斷電線桿，電線桿橫壓在馬路上。又例如：天橋上的貨櫃車撞斷護欄，車頭搖搖欲墜。多數車禍皆可能留下殘破的現場使人驚懼，也會引發

後續的公共危險，例如：被後車追撞、汽油外漏引發燃燒或爆炸、機油溢出路面讓過往的機車騎士打滑摔傷。任何肇事者都有義務監控這種公共危險狀態，不讓實際侵害發生，這是不允許肇事逃逸的首要原因。」⁶⁶

主張「民事損害賠償請求權」之見解者⁶⁷，乃是從比較法之觀點，參考德國交通事故現場不容許的離開罪之相關說法⁶⁸，進而主張肇事逃逸罪之保護法益與德國交通事故現場不容許離開罪相同。例如有認為：「從其規定的形式與內容而論，本罪應係仿自德國刑法第 142 條的規定，而該罪在德國刑法係置於妨害公共秩序罪章之中，並非屬於公共危險罪，其立法目的乃在於排除交通事故證據消失的危險，而使交通事故原因的調查，不致陷於困難重重之境，其保護法益兼及受損者與加損者的交通事故的雙方參與者，因係用以確保民事損害賠償的請求權，故屬抽象的財產危險罪。」⁶⁹

至於主張「協助確認事故與責任歸屬」之見解者⁷⁰，同樣也是受到德國交通事故現場不容許的離開罪之相關說法之啟發，例如有謂：「交通工具使用之普及及交通密度之提高，也昇高了風險，雖為容許風險之範圍，但交通事故之參與人，毋寧可將之理解為危險共同體，於交通事故發生後，於現場留滯適當之期間，經由其陳述或報告，使有調查或確認事故權責者（含事故參與人、行政機關或司法機關）有順利釐清事故因果關係及確認法律責任歸屬之

⁶² 許玉秀，同註 61，197 頁。另外許大法官又認為，肇事逃逸罪同時有保障被害人民事求償權的效果。

⁶³ 黃榮堅，同註 61，2000 年 2 月，152 頁。不過黃教授同時也指明此等解釋所存在的問題：「按照立法意旨解釋方法的缺陷在於，有一部分是過度入罪（對於死人的救助義務？），有一部份是沒有意義的重複立法。」

⁶⁴ 甘添貴，酒醉駕車與肇事逃逸，台灣本土法學 30 期，2002 年 1 月，112 頁；郭棋湧，論肇事逃逸罪之構成要件（一），法務通訊 2159 期，2003 年 10 月 30 日，第二版；林東茂，刑法綜覽，2009 年 9 月，2-265 頁；最高法院 93 年台上字第 6513 號判決。

⁶⁵ 甘添貴，同註 64，112 頁。

⁶⁶ 林東茂，同註 64，2-265 頁。另林教授又認為：「肇事逃逸使得車禍的責任判斷變得艱難，也可能使得被害人損害賠償請求權落空。所以處罰肇事逃逸，主要在保護公共安全，次要在保護當事人的財產權。」

⁶⁷ 林山田，同註 1，320 頁；張麗卿，交通刑法，2002 年 12 月，58 頁；潘天蔚，論肇事逃逸罪的現在與未來，刑事法雜誌 44 卷 6 期，2000 年 12 月，58 頁。

⁶⁸ 參考本文，貳、二。

⁶⁹ 林山田，同註 1，320 頁。

⁷⁰ 盧映潔，論刑法第 185 條之 4「肇事致人死傷逃逸罪」的法益保護——兼評最高法院 92 年度台上字第 5372 號、92 年度台上字第 4552 號刑事判決，月旦法學雜誌 112 期，2004 年 9 月，243 頁以下；高金桂，同註 1，251 頁以下。

可能，此吾人或可稱之為『確認利益』。」⁷¹

關於上述爭論，本文認為，由於肇事逃逸罪之構成要件行為乃是「逃逸」，因此，只要行為人「不逃逸」，即不該當本罪，至於行為人是否對於交通事故被害人進行救護，或者是否在交通事故現場監控公共危險狀態或作必要的善後處理，則在所不問。如果我們依據肇事逃逸罪之規定進而要求行為人除了不逃逸之外，還必須對交通事故被害人進行救護抑或監控公共危險狀態或作必要的善後處理，這樣的要求顯然超出文字可能的意義範圍，有違罪刑法定原則。至於「損害賠償請求權」之說法，依照本文見解，想要透過肇事逃逸罪來確保因交通事故所引發的民事損害賠償請求權是非常虛無飄渺的，因為要求交通事故之動力交通工具的駕駛人不能逃逸，跟他對於交通事故之發生是否真有過錯、是否真有民事損害賠償責任以及是否有足夠資力來加以賠償，這當中並不具有何種必然關聯性。準此，有關肇事逃逸罪之保護法益，本文認為，「協助確認事故與責任歸屬」之說法是比較合理可採的，因為交通事故發生後，現場經常一片混亂或者證據保全不易，究竟誰對誰錯，往往判斷困難，如果無法確認事故發生之因果關係，那麼就無法判定法律責任之歸屬，因此，駕駛人倘若沒有逃逸，透過駕駛人之陳述說明，有可能使得國家與當事人比較容易確認事故原因與責任歸屬。

二、駕駛動力交通工具

肇事逃逸罪成立之前提要件，首先必須是「駕駛動力交通工具」。其中，所謂「動力交通工具」，乃相對於人力或獸力交通工具而

言⁷²，係指以引擎、馬達作為驅動行駛的動力來源之交通工具，至於其採用的能源種類是汽油、電力、柴油、太陽能等，或者其係作為水上、陸上、空中等用途之交通工具，皆在所不問⁷³。因此，汽車、機車、火車當然屬之，飛機、船舶也不排除在外；相反的，腳踏車（自行車）、馬車、牛車、人力拉車等，則非屬動力交通工具。

其次，所謂「駕駛」，如果動力交通工具的引擎、馬達發動而在駕駛人的操控之下移動（包括前進與後退），此當然屬於通常所理解的駕駛。相對的，如果動力交通工具的引擎、馬達雖然發動，但是動力交通工具本身是靜止的，例如車輛在道路上等候紅綠燈停止行進，或者停靠於路邊，是否仍屬於這裡所稱之駕駛？甚至如汽車駕駛人將汽車熄火停車在路邊，開車門準備下車，但在開車門之際，有人駕駛機車行經該處，因碰及正在打開之車門而滑倒，並遭隨後而至之車輛輾過胸部致死，開車門之司機見狀，即佯裝若無其事，且假裝前往隔壁商店購物，是否有本罪之適用⁷⁴？等問題，不無疑義。

關於此，文獻上有認為：「駕駛係指交通工具已經啟動而在行為人的控制下行走，如果只是啟動引擎準備行走移動，尚不算駕駛」（本文稱為「移動說」）⁷⁵；亦有主張：「駕駛係指操控動力交通工具而參與交通者而言」（本文稱為「操控說」）⁷⁶；另有認為：「『駕駛』之定義為何，應以駕駛人是否在車內為判斷依據，駕駛人仍在車內，車輛仍處於駕駛人掌控中，即屬於駕駛之行為，並不限縮於『車在動』之狀態，如發生車禍時，處於『可

⁷¹ 高金柱，同註1，251頁以下。

⁷² 參考道路交通管理處罰條例第三條第八款規定：「車輛：指在道路上以原動機行駛之汽車（包括機器腳踏車）或以人力、獸力行駛之車輛」又肇事逃逸罪之所以限定在「動力交通工具」，立法者應該是考量到，相較於人力或獸力交通工具而言，大部分的動力交通工具的速度比較快，並且就我國現今社會實況來看，以動力交通工具作為往來交通代步工具之情形較為普遍。

⁷³ 參閱林山田，同註1，318頁；褚劍鴻，刑法分則釋論（上），2002年10月，427頁；郭棋湧，同註61，第三版；林鈺雄，肇事逃逸罪之成立要件，法學講座10期，2002年10月，41頁。

⁷⁴ 郭棋湧，同註64，第三版。

⁷⁵ 盧映潔，刑法分則新論，2009年8月，221頁。

⁷⁶ 林鈺雄，同註73，41頁。

動』之狀態，駕駛人仍在車內，隨時仍可再發動或駕駛車輛」（本文稱為「駕駛人在車內說」）⁷⁷。

前述三種說法，本文認為，「移動說」之見解過於狹隘，因為動力交通工具在駕駛過程當中，走走停停本是極度平常之事，我們不能將駕駛侷限於交通工具的行走移動，在汽車駕駛過程當中，縱使是將車輛停靠於路邊，但只要汽車引擎處於發動的狀態，便不應將其排除於駕駛概念之外；相對的，依照本文見解，「駕駛人在車內說」則呈現部分過於寬鬆、部分規範不足的問題缺失，過於寬鬆之處在於，駕駛人在車內，不必然等於在駕駛，他有可能從事於其他活動，例如休息、睡覺、聊天、看報紙等等。因此，如果主張只要駕駛人仍在車內，車輛隨時仍可再發動或駕駛而可視為「駕駛」，這樣的說法與社會生活通念顯然不相符；至於規範不足之處在於，以現代科技的觀點來看，要操控或掌控動力交通工具的行進或停止，早已不以駕駛人在動力交通工具內為必要，例如有些捷運列車之行駛，係由行控中心透過電腦加以操控，捷運列車上並無駕駛人在其內。準此，本文認為，「操控說」係比較可採的，亦即如果動力交通工具進入操控狀態，不管動力交通工具是否正在移動，即為駕駛，而所謂操控狀態，原則上係以動力交通工具之引擎、馬達是否已經啟動為判斷標準。

三、肇 事

本罪所稱之「肇事」乃指交通事故之發生而言⁷⁸。問題是所謂交通事故，究係泛指一切（足以產生民事損害賠償責任）之交通事故⁷⁹，

或者是發生有人死亡或傷害之交通事故⁸⁰，抑或限於造成他人受傷的交通事故⁸¹，甚或是限於致人死亡或重大傷害的交通事故⁸²？文獻上的看法係存在著歧異的。

如果我們單純從法條的文字敘述脈絡來看，由於其規定「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸……」據此推論，所謂肇事，應該是指致人死傷之肇事，亦即發生有人死亡或受傷的交通事故；然而，如果從本罪之保護法益來思考，結論就不必然一樣了。基於保護法益之目的性思考，倘若是強調「加強救護、減少死傷」而主張「個人生命身體安全」者，則所謂交通事故應指非當場死亡且非欠缺救護必要性之致人死亡或受傷之交通事故⁸³；相反的，倘若認為肇事逃逸罪之保護法益並非「個人生命身體安全」，而是「公共（交通）安全」、或者是「民事損害賠償請求權」、抑或是「協助確認事故與責任歸屬」者，則其所得出的肇事之概念範圍應該較為廣泛，因為不管係主張「公共（交通）安全」、「民事損害賠償請求權」或者「協助確認事故與責任歸屬」，皆不會僅侷限於「有人死亡或受傷的交通事故」、「造成他人受傷的交通事故」或「致人死亡或重大傷害的交通事故」而排除單純發生財物損害之交通事故，換言之，即便是單純發生財物損害之交通事故仍可能存有「公共（交通）安全」、「民事損害賠償請求權」或者「協助確認事故與責任歸屬」之問題。由於本文主張肇事逃逸罪之保護法益係在於「協助確認事故與責任歸屬」，因此，只要涉及到法律責任問題，便有確認事故原因與釐清責任歸屬之必要，是以，所謂肇事應指一切涉及法律責任（包括民

⁷⁷ 郭棋湧，同註 64，第三版。

⁷⁸ 褚劍鴻，同註 73，429 頁。

⁷⁹ 林山田，同註 1，319 頁；林鈺雄，同註 73，42 頁（不論所撞倒者是豬隻或人類，都是肇事）。

⁸⁰ 陳煥生／劉秉鈞，刑法分則實用，2009 年 9 月，148 頁；褚劍鴻，同註 73，429 頁。

⁸¹ 黃榮堅，同註 61，151 頁。

⁸² 薛智仁，同註 61，229 頁。

⁸³ 亦即從立法理由之觀點加以推導，由於交通事故肇事者未即時將被害人送醫救護，導致被害人死亡或傷勢更為嚴重，相反的，如果交通事故之被害人當場死亡或者極度輕微的皮肉擦傷，則根本欠缺立法理由所稱之「加強救護、減少死傷」之必要性。至於同樣基於本罪之立法理由而主張「限於被害人受傷的事故」或「限於致人死亡或重大傷害」之說法，前者係相對不精確，後者則是範圍太過狹隘。

事、刑事、行政責任)之交通事故。

另外,有關肇事之發生原因是否有所限制?學說與實務之見解亦充滿爭論。按交通事故之發生原因,就實際的發生情形而言,有可能可歸責於本罪之行為人(逃逸者對於交通事故之發生有故意或過失),也有可能不可歸責於本罪之行為人(逃逸者對於交通事故之發生既沒有故意,也沒有過失),惟本罪所稱肇事之歸責原因是否以故意、過失為限?或者亦包含無過失之情形?抑或另有其他主張?關於此問題,實務上認為:「按刑法第 185 條之 4 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,但仍以行為人對於事故之發生非出於故意為前提。蓋所謂駕駛動力交通工具肇事,依據文義,係指『發生交通事故』、『發生車禍』而言,應屬『意外』之情形,若蓄意運用車輛以為殺人或傷害人之犯罪工具,即應成立殺人或傷害罪,不應稱為駕駛動力交通工具『肇事』。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』可知確保交通秩序之維護,減少被害人之傷亡,以促進交通之安全,方為本條之立法目的,故其適用上應限於車禍肇事之交通案件,亦即惟有以行為人非因故意,駕駛動力交通工具肇事,並於肇事後,對於被害人不施加救護而逃逸,始克成立,如係故意以汽車作為犯罪之工具,立法者本無對於行為人於故意犯罪後,仍留現場對於被害人為即時救護之期待,縱行為人嗣後駕車逃離現

場,亦僅能論以該故意犯罪之罪責」⁸⁴,又謂:「刑法第 185 條之 4 之肇事致人死傷逃逸罪之成立,祇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」⁸⁵由此可知,依照實務見解,本罪所謂肇事,係指因過失或無過失而發生交通事故之情形,但並不包括故意之情形。而學說方面也有人對此採取相同結論⁸⁶。

不過文獻上尚有其他不同意見,有謂:「駕駛動力交通工具肇事致人死傷者,其肇事行為或可能係出於故意犯罪行為、或可能出於過失犯罪行為,亦有可能並不成立故意過失之單純事故行為,惟因肇事而致死傷之人,其死傷之原因與行為人有關,不論在法律上或道義上,行為人皆應負救護意義。」⁸⁷依此,本罪之肇事之發生原因包括故意、過失與無過失⁸⁸。另外,也有主張:「所謂肇事,當然指事件的發端,而非霉運當頭,毫無預警的被捲入事端。此外,肇事逃逸的行為人,必須居於類似不純正不作為犯的保證人地位,有一個值得譴責的前行為;否則,肇事逃逸罪就可能羅織無辜。換言之,刑法要求行為人必須負起責任,監控車禍發生後的公共危險狀態,必須行為人至少有過失的參與了車禍。」⁸⁹根據此等說法,肇事逃逸罪之肇事僅以故意或過失惹起者為限。

對於上述爭論,本文認為,單純就文義而言,所謂肇事本來係指事故之發端、引發,也就是說只要交通事故之發生與行為人之駕駛動力交通工具行為間具有因果關係即屬之,至於行為人係故意造成,或者過失或無過失引致,應該皆可含括;但是如果從交通法律的相關用

⁸⁴ 最高法院 93 年台上字第 4724 號判決;相同意旨者,如最高法院 95 年台上字第 4264 號、94 年台上字第 968 號、92 年台上字第 4502 號等判決。

⁸⁵ 最高法院 91 年台上字第 3776 號判決;相同意旨者,如最高法院 98 年台非字第 14 號、97 年台上字第 3133 號、96 年台上字第 7145 號、93 年台上字第 298 號、92 年台上字第 6541 號、92 年台上字第 4552 號、90 年台上字第 6786 號、88 年台上字第 7396 號等。

⁸⁶ 林山田,同註 1,319 頁;甘添貴,刑法各論(下),2010 年 2 月,70 頁以下;陳煥生/劉秉鈞,同註 80,148 頁;郭棋湧,同註 61,第四版以下;林鈺雄,從肇事逃逸罪看實體法與訴訟法的連動性——評最高法院 89 年度台上字第 7622 號、91 年度台上字第 137 號刑事判決,月旦法學雜誌 94 期,2003 年 3 月,257 頁。

⁸⁷ 張麗卿,同註 67,55 頁。

⁸⁸ 結論相同者,鄭善印,同註 61,169 頁;潘天蔚,同註 67,62 頁。

⁸⁹ 林東茂,同註 64,2-261 頁。

語來看，我們參考同樣用來規範交通行為的道路交通管理處罰條例第 61 條第 1 項：「汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，吊銷其駕駛執照：一、利用汽車犯罪，經判決有期徒刑以上之刑確定者……四、違反道路交通安全規則、第 33 條之管制規則，因而肇事致人死亡。…」可以得知，此規定第四款所稱肇事應不包含故意發生交通事故之情形，因為如果汽車駕駛人係故意駕駛汽車去撞死人、撞傷人或撞害他人物品，則應屬同條項第一款所稱利用汽車犯罪之情形。準此而論，作為刑法上規範交通行為之肇事逃逸罪基本上也應該作同樣的理解，亦即，本罪所稱肇事應排除故意以動力交通工具引發交通事故之情形。

至於肇事應否包含駕駛人無過失的駕駛行為？從本罪之保護法益以觀，亦即從「協助確認事故與責任歸屬」的角度來看，在交通事故案件當中，駕駛人究竟有無過失，往往須經過調查鑑定，因此，不管駕駛人在現實上究竟有無過失，都有確認事故發生原因之必要，否則根本無從論定駕駛人應否負起過失責任⁹⁰。是以，即便最後經過鑑定而確認駕駛人並無過失，也不應免除其於交通事故發生後不得逃逸之義務。

綜前所述，有關肇事之發生原因，本文在結論上與實務見解相同，認為其並不包含駕駛人故意引發交通事故的情形，但是包含過失與無過失之情形。

四、致人死傷

(一)致人死傷之意涵

肇事逃逸罪所稱之「致人死傷」，乃指「駕駛動力交通肇事」與「死亡或傷害」間具有因果關係，至於兩者之間是否具有時間、空間的密接性，應非所問⁹¹。惟所謂「死傷」是否泛

指一切死亡或傷害之情形？抑或應加以限縮？例如傷害須達到重傷或無自救力之程度而排除輕微的傷害？

對此，文獻上有認為：「如須達到『無自救力』之程度，該傷害輕重之判斷，即易產生法律適用之疑慮，傷害是否以符合『無自救力』之程度，亦有難於判斷之問題，故此項『無自救力』之要件，並非必要，且依據法條之解釋，法律既未規定被害人須有『無自救力』之情形，自不宜限縮法律解釋，況就立法目的以言，本罪係在保護被害人，避免被害人因受傷而延誤就醫，致產生更嚴重之傷害，故被害遭撞傷後，縱令僅係受到輕微傷害，如駕駛人仍駕車逃逸，亦應構成本罪。」⁹²相反的，另有主張：「現行法的規定，有過度入罪的問題。在修法以前，有必要尋求解釋的途徑，以避免將無危險的行為入罪化。在肇事逃逸罪中，直接在客觀不法限縮『致人死傷』之適用範圍，其實質上也就是在排除無具體危險出現的情況。透過客觀不法的角度限縮適用，則在被害人當場死亡，或者僅受無危險的傷害時，由於逃逸行為不可能對生命身體產生危險，因而客觀不法不該當。」⁹³

本文的看法是，就死亡部分而言，不論交通事故之被害人係當場死亡，或者送醫途中死亡，抑或在交通事故發生後數天死亡，皆有確認因果關係與責任歸屬的問題，因此，從「協助確認事故與責任歸屬」之保護法益以觀，自無將被害人當場死亡之情形排除在外。對此，實務見解亦同，如：「查刑法第 185 條之四之肇事致人死亡逃逸罪，並不因被害人係當場或事後死亡，而異其處罰。上訴意旨謂阮氏○○係當場死亡，其不成立該罪云云，尚非有據。」⁹⁴同樣的道理，傷害部分亦是如此，不論是輕微擦傷或者嚴重傷害，均有確認事故

⁹⁰ 在道路交通事故的實務上，許多駕駛人對於交通事故之發生，往往自認並無過失。

⁹¹ 相同見解，潘天蔚，同註 67，66 頁。

⁹² 郭棋湧，論駕車肇事逃逸罪之構成要件（二），法務通訊 2016 期，2003 年 11 月 6 日，第四版。

⁹³ 薛智仁，同註 61，230 頁以下。

⁹⁴ 最高法院 97 年台上字第 627 號。

原因與釐清責任歸屬之必要，是以，輕傷或重傷於此並無差別⁹⁵，關於此，實務立場也是認為：「……上訴意旨略以：依刑法第 185 條之 4 之立法意旨，所謂致人死傷，應限縮於行為人駕車肇事時，其行為有致被害人死亡、即將死亡、重傷害或輕傷害且有立即送醫救護之必要者。……惟查刑法第 185 條之 4 所謂『致人死傷』，只要駕車肇事，致被害人受傷即屬之，不論其受傷之輕重，亦不以其所受傷害有立即送醫救治之必要。」⁹⁶

(二)致人死傷之定性

此外，「致人死傷」這個要素尚有另一個重要爭執問題，亦即其在性質上究竟屬於肇事逃逸罪之不法構成要件的一部份（客觀構成要件要素）或者是不法構成要件以外之所謂客觀處罰條件？此問題之爭執實益乃在於，行為人主觀上對於「致人死傷」此一客觀事實是否有認識的必要。

對於此，學說上多數將「致人死傷」此要素理解為不法構成要件的一部份⁹⁷，只是鮮少有特別說明其如何認定，不過在這當中還是有人分別自不同的規範目的而作了相當程度的論述，其謂：「就保護生命身體安全的目的而言，逃逸行為之不法內涵在於未提供被害人必要的救助，而使生命身體法益陷入危險，因此，如果肇事未導致被害人受傷，而只導致財產受損，則逃逸行為不致對被害者產生生命身體安全的疑慮，也就沒有不法內涵」、「以保障民事損害賠償請求權的目的而言，逃逸行為之不法內涵在於行為人未留在現場釐清責任，使受害者的財產利益因而難以實現，故唯有在肇事導致物損或人身傷亡時，始可能發生民事求償權。因此，逃逸行為之不法內涵至少以導致

物損為必要條件，如肇事致人死傷，則其逃逸行為經驗上導致更高的財產危險，立法者將肇事之後果僅限於人身傷亡，而排除物損情況，至多只是立法者將可罰性範圍限制在損害賠償額度通常較高的情況，不影響『致人死傷』是（提高）不法要素。」⁹⁸

相反的，文獻上也有人主張「致人死傷」乃是客觀處罰條件，其認為：「本罪評價的對象並不是『致人死傷』的結果，而此一要件，無論如何也不可能解為本罪的構成要件結果；否則，由於本罪是故意犯，而故意犯對構成要件該當結果必須有所認知與意欲，將導出行為人必須對於『致人死傷結果有所認知與意欲』的結果，但這已經是殺人罪了。」⁹⁹

按犯罪之不法構成要件（即狹義的構成要件）乃立法者針對各種法益侵害或危險的事實，經由類型化、抽象化的描述，藉以掌握特定犯罪之個別特徵以及刻畫出其典型不法內涵而作為刑罰科處之前提要件¹⁰⁰，刑法分則當中大部分有關各類犯罪的規定係屬於不法構成要件。至於客觀處罰條件（或客觀可罰性條件）則是存在於不法構成要件之外，所附加的可罰性之實體要件，又可稱為構成要件附加物（*Tatbestandsannex*）。客觀處罰條件與犯罪之不法內涵、罪責內涵均無關，正如同該用語一般，其係純粹客觀存在與否的問題，而與行為人主觀上有無認識無涉，亦無刑法錯誤法理之適用。立法者如果就某個犯罪設立有客觀處罰條件者，其乃表示，行為人之具體行為事實除須具備構成要件該當性、違法性與罪責外，尚有待客觀處罰條件之成就，換言之，唯有當客觀處罰條件出現時，始具備該犯罪之需刑罰性（*Strafbedürfnis*），因此，其可稱為一種刑罰限

⁹⁵ 結論相同，潘天蔚，同註 67，67 頁。

⁹⁶ 最高法院 92 年台上字第 2452 號。從這裡可以看得出來，實務對於「致人死傷」之意涵之理解，卻又完全置「立法理由」於不顧。

⁹⁷ 林山田，同註 1，318 頁；甘添貴，同註 86，69 頁；褚劍鴻，同註 73，429 頁；鄭善印，同註 61，169 頁；薛智仁，同註 61，222 頁。

⁹⁸ 薛智仁，同註 61，222 頁。

⁹⁹ 林鈺雄，同註 86，261 頁。

¹⁰⁰ 參閱林山田，刑法通論，2008 年 1 月，242 頁；黃常仁，刑法總論，2009 年 1 月，19 頁；Wessels/Beulke, *Strafrecht AT*, 33. Aufl., 2003, Rn.118。

制事由，而把本來由不法與罪責即可決定的應刑罰性，附帶地加上此等條件以限制刑罰的範圍¹⁰¹。我國刑法有關客觀處罰條件之典型適例，如第 238 條詐術結婚罪當中的「因而致婚姻無效之裁判或撤銷婚姻之裁判確定」¹⁰²。

基於前述可知，某個要素究竟是某個犯罪之不法構成要件要素抑或客觀處罰條件，重要的判斷關鍵之一乃是其與該犯罪之不法內涵之建構有無關聯，而是否與不法內涵之建構有所關聯則又與該犯罪之保護法益密不可分。「致人死傷」此一要素之定性，如果我們係主張肇事逃逸罪之保護法益為「個人生命身體安全」，在此觀點下，肇事逃逸行為倘若要具備本罪之不法，則須其逃逸而不救助行為足以影響到他人之生命身體安全，因此，「致人死傷」正是足以影響他人生命身體安全之前提。是以，基於「個人生命身體安全」之保護法益觀，將「致人死傷」理解為構成要件要素乃邏輯上所必然。但問題是本文認為，肇事逃逸罪之保護法益並非「個人生命身體安全」而是「協助確認事故與責任歸屬」，在此等保護法益觀點之下，行為人只要駕駛動力交通工具肇事而逃逸即影響到國家與當事人對於肇事原因之確認與責任歸屬之釐清，簡言之，其已具備本罪之不法，縱使僅是發生財物損害而並無人死傷。而條文另外又設立「致人死傷」此要素，我們只能說，立法者應該係基於某種刑事政策（？）的理由而將本罪之處罰範圍限縮在「致人死傷」之情形，亦即，當有人死亡或傷害發生時，肇事逃逸行為始具有需刑罰性。至於我們可否如部分文獻所主張的，將「致人死傷」理解為一種提高肇事逃逸行為之不法內涵之要

素，本文認為，恐怕相當困難，因為身體傷害的結果與財物損害的結果相比較，我們很難說哪一個結果就必定是比較嚴重，例如將停放在路邊的賓士車撞得車體嚴重凹陷，其所造成的損害賠償的金額在大多數情況下恐怕高於普通的皮肉傷害。總言之，在本文所主張的保護法益觀之下，「致人死傷」此要素在性質上應理解為客觀處罰條件。

五、逃 逸

所謂「逃逸」，是指逃離現場而逸走之行為？或者必須進一步為特定行為而不為？又所謂進一步為特定行為究指何而言？文獻上看法也不一致。

關於此問題，有認為，只要單純逃離肇事現場而逸走，即足以構成，至於逃逸之方法在所不限¹⁰³；相對的，另外卻有主張：「從法益保護的立場來看，單純不逃逸，應無任何意義，反而不為救助才是法文的重點。所謂『逃逸』，應係指『不為救助』。換言之，在場冷眼旁觀而不為任何救助行為，亦應屬逃逸」¹⁰⁴；或有認為：「處罰肇事逃逸，是為了不讓車禍發生後的公共危險狀態蔓延，要求肇事者留在現場，是為了妥適控制車禍現場，避免引起追撞。」¹⁰⁵；或有主張：「所稱逃逸，係指未留下相當期間來處理交通事故（通報警方、電召救護車或送傷者就醫），而擅自離開肇事現場者」¹⁰⁶；或有認為：「在尚未完成確保或防止權利人能夠無障礙地行使民事請求權，防止國家訴追機關展開無意義的刑事程序所需的行為之前，以及未等待相當時間，就離開事故現場。」¹⁰⁷

¹⁰¹ 參閱林山田，同註 100，404 頁以下；黃常仁，同註 100，112 頁；Wessels/Beulke, Strafrecht AT, Rn.148ff.

¹⁰² 儘管刑法學理上大多接受客觀處罰條件這樣的用語概念，但是何種犯罪之何種規定內容係屬於客觀處罰條件，在認定上卻是困難而經常存有爭議，詐術結婚罪之「因而致婚姻無效之裁判或撤銷婚姻之裁判確定」應該算是在我國刑罰學界論及此概念時都會提到的例子，具有極高的共識。

¹⁰³ 甘添貴，同註 86，69 頁；鄭逸哲，駕車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 129 期，2006 年 2 月，207 頁（既然條文文字只科以行為人『不逃』的義務，並未科以『救護義務』，若訴諸立法理由，擅自擴張義務範圍，亦違反憲法第 23 條的『法律保留精神』……綜合上述，『駕車肇事逃逸構成要件』中之『逃』，不能指『逃避救護義務』）。

¹⁰⁴ 鄭善印，同註 61，170 頁。

¹⁰⁵ 林東茂，同註 64，2-260 頁。

¹⁰⁶ 林鈺雄，同註 86，255 頁。

從「逃逸」此一用語的文義來看，如果主張行為人除了須沒有逃離現場外，尚須為特定行為，不管此特定行為係救助被害人，或者監控事故現場，或者通報警方，抑或確保權利人行使民事請求權等行為，本文認為，這些看法通通都超越了「逃逸」文義的最大可能範圍，因為「逃逸」，無論如何解釋，都得出要有所作為之義務，主張未逃離現場者仍須有所作為之見解係違背罪刑法定原則。依照本文見解，肇事逃逸罪之保護法益既然是在於「協助確認事故與責任歸屬」，只要駕駛動力交通工具肇事者讓執法人員與當事人能夠找得到他而有助於該交通事故責任之釐清，便不應視為逃逸，準此，判斷關鍵是在於行為人是否隱瞞其為肇事者之身分。所以，如果駕駛動力交通工具肇事者逃離事故現場而消失地無影無蹤，此固然為逃逸；如果其雖將事故受傷者送醫治療或者通知警方或救護車前來救護處理，然而其最後依舊逃之夭夭，此還是成立逃逸；或者即便肇事者雖未離開事故現場，但卻躲藏在圍觀的人群當中，此亦屬逃逸。相反的，縱使駕駛動力交通工具肇事者有急事先行離開事故現場，但最後並非讓人不知其去向（例如留下姓名、電話號碼、聯絡地址等，或者短暫離去後，再度返回），則不應構成逃逸。

六、肇事逃逸之故意

肇事逃逸罪是故意犯¹⁰⁷，姑且不論本罪之行為人主觀上應否認識到「致人死傷」此一要素，但其至少應認識到自己的駕駛行為涉及到「肇事」，且認識到自己的離去行為係離開事故現場，其有意讓人無法發現肇事者為誰或者根本無所謂（包括直接故意與未必故意），倘

非如此，則並無肇事逃逸故意可言。例如司機甲駕駛聯結車，行經十字路口處，由於未保持適當的轉彎半徑，其車尾掃到正在該十字路口等候紅綠燈的自行車騎士乙，乙跌倒受傷，但甲渾然不知其所駕駛的聯結車車尾掃到乙一事，繼續向前行駛。在此例中，甲固然應負業務過失傷害之刑責，但由於其根本未察覺到此一事故之發生，故欠缺肇事逃逸之故意，不成立肇事逃逸罪。

七、對於「致人死傷」之認識

有關行為人主觀上對於「致人死傷」此一結果事實應否有所認識之問題，學說方面大多數採取肯定的立場而認為，行為人主觀上須認識到「致人死傷」此一結果¹⁰⁸；然而亦有持反對意見¹⁰⁹。

至於實務方面，肯定見解與否定見解均有所主張，但仍以肯定見解居多。採取肯定見解者認為：「刑法第 185 條之 4 駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸罪，行為人之駕車肇事致人死傷之事實，猶故為逃逸，始足當之。若行為人不知其已肇事並致人死傷，縱然逃逸，亦與本罪之構成要件不合。」¹¹⁰；相對的，持否定見解則謂：「刑法第 185 條之 4 之肇事逃逸罪，只要客觀上有駕駛動力交通工具肇事致人死傷之事實而逃逸，罪即成立，至行為人對該項致人死傷之事實是否明知，則非所問。」¹¹¹

事實上正如本文前面所述，這個問題與「致人死傷」之定性問題密不可分。申言之，如果將「致人死傷」理解為客觀的構成要件要素，則行為人主觀上自應有所認識，否則，將

¹⁰⁷ 潘天蔚，同註 67，60 頁。

¹⁰⁸ 甘添貴，同註 86，69 頁；張麗卿，同註 67，58 頁。

¹⁰⁹ 林山田，同註 1，319 頁；甘添貴，同註 86，69 頁；鄭善印，同註 61，170 頁；張麗卿，同註 67，58 頁；薛智仁，同註 61，231 頁。

¹¹⁰ 林鈺雄，同註 86，259 頁。

¹¹¹ 最高法院 96 年台上字第 6846 號判決；相同意旨者，如最高法院 97 年台上字第 4456 號、97 年台上字第 124 號、96 年台上字第 7238 號、96 年台上字第 7260 號、96 年台上字第 6626 號、91 年台上字第 1124 號等判決。

¹¹² 最高法院 91 年台上字第 2180 號判決；相同意旨者，如最高法院 92 年台上字第 7328 號、91 年台上字第 137 號等判決。



影響其肇事逃逸故意之成立；相反的，如果將「致人死傷」定性為客觀處罰條件，則其完全取決於客觀上是否條件成就，而與行為人主觀上的認識與否無關。由於本文將「致人死傷」理解為客觀處罰條件，已如前述，據此，行為人駕駛動力交通工具肇事而逃逸，只要客觀上有致人死傷之結果事實，縱使行為人並不知情，亦不影響本罪之成立。

肆、兩罪之比較

經由本文前面之論述說明，我們大致對於德國刑法交通事故現場不容許的離開罪有比較完整、具體的認識，同時也瞭解我國刑法肇事逃逸罪之諸多問題所在。接下來，我們要將兩罪作一概略的比較，以便更能掌握其中的差異。

一、就條文整體構造而言

我們單單從德國刑法交通事故現場不容許的離開罪與我國刑法肇事逃逸罪這兩者之條文外觀與構造稍加比較，一眼便可發現，兩者的差異實在太大了，因此，要說我國刑法肇事逃逸罪係仿自德國刑法交通事故現場不容許的離開罪，那就太言過其實了。質言之，德國刑法交通事故現場不容許的離開罪係採取繁雜的路線，規範內容相當細密，除了諸多行為義務之要求外，甚至還有減免刑罰之優惠；相反的，我國刑法肇事逃逸罪則是走極簡的風格，規範內容極度簡單扼要。如果今天兩罪之規範目的（保護法益）並不相同，則採取不同程度的規範密度或許尚可言之成理；但是如果兩罪之規範目的相同，則我國刑法肇事逃逸罪之規範密度是否明顯不足？這就有待思考、檢討了。

二、就保護法益而言

如前所述，德國通說認為，德國刑法交通事故現場不容許的離開罪之保護法益係在於民事損害賠償請求權；而我國多數意見則主張，我國刑法肇事逃逸罪之保護法益乃是個人生命身體安全。不過本文認為，不論是德國通說之見解或者我國多數意見之說法，皆係受到立法

理由之影響而作了過度且不當的演繹。

首先，就德國刑法交通事故現場不容許的離開罪而言，從其構成要件之規定內容來看，最直接且確定的保護利益，應該是道路交通事故過程之確認利益或證據保全利益，交通事故過程之確認，不僅有助於民事責任之釐清，同時也有助於行政責任與刑事責任之釐清。因此，將德國刑法交通事故現場不容許的離開罪之保護法益侷限在「民事損害賠償責任」係過於窄化。而且，即便是釐清確認道路交通事故之民事賠償責任之歸屬，這跟道路交通事故被害人之民事損害賠償請求權能否獲得實現，根本無法劃上等號。德國通說之所以會如此主張，其實是受到該罪立法理由所宣稱：「本罪構成要件應在擔保必要的確認以便確保有依據的損害賠償請求權與避免無依據的損害賠償請求權」之影響。

同樣的，我國刑法界有關肇事逃逸罪之保護法益之多數意見顯然也是受制於立法理由所謂：「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。」但是從該罪之構成要件內容來看，實在無法推導出行為人有救護被害人之義務，因此，所謂「個人生命身體安全」之說法顯然超越法條文義解釋的容許範圍。依照本文見解，駕駛動力交通工具肇事之所以不允許逃逸，其目的應該也是在於確認事故發生原因與釐清責任歸屬，只是從該罪之構成要件內容無法像德國交通事故現場不容許的離開罪一樣可以讓人直接明白看得出來。

三、就交通事故範圍而言

就兩罪之交通事故所指涉的範疇而言，並不相同，彼此互有廣狹。首先，德國刑法交通事故現場不容許的離開罪僅限於道路交通事故，而不包括水上交通、空中交通，甚至也不包括鐵路交通；而我國刑法肇事逃逸罪所稱之交通事故則無此限制，其不僅包含鐵路交通，同時也包含水上交通與空中交通。從交通事故

發生的可能性來看，我國刑法肇事逃逸罪所涵蓋的範圍比較完整，因為不是只有在道路上才會發生交通事故，水上或空中交通皆有可能，而且就保護法益而言，應該也沒有理由將其排除在外。不過從現實上發生的機率來看，德國刑法交通事故現場不容許的離開罪將其侷限在道路交通應該比較切合實際，因為就生活經驗以觀，道路上發生交通事故之頻率絕對遠大於水上或空中交通。

其次，就交通事故之發生是否僅限於與動力交通工具之使用有關而言，德國刑法交通事故現場不容許的離開罪顯然並無此限制，依照通說，只要損害之發生係某個交通過程之直接後果即可，因此，騎乘馬車或自行車而引發交通事故亦屬之，甚至連兩個行人在道路上走路相撞在一起，學說上多數意見也不將其排除在外。相反的，我國刑法肇事逃逸罪則是限定在「駕駛動力交通工具肇事」，因此，駕駛人力或獸力交通工具所引發的交通事故並不包含在內。就此以觀，與前述情形正好相反，德國刑法交通事故現場不容許的離開罪所涵蓋的層面比較完整，而我國刑法肇事逃逸罪的規範設計比較合乎我國社會現實狀況。

再者，就交通事故所發生之損害種類而言，德國刑法交通事故現場不容許的離開罪之構成要件本身並無限制，通說也認為包括人員損害與財物損害。相對的，我國刑法肇事逃逸罪，由於條文當中有「致人死傷」之規定，除非將此理解為客觀處罰條件，否則，多數意見均將此解釋為限縮「肇事」之範圍，亦即，將交通事故之範疇限定在「有人死亡或受傷之交通事故」。從保護法益之角度加以思考，如果採取本文所主張之「確認事故發生原因與釐清責任歸屬」之立場，則無論是在立法上或解釋上，將交通事故損害之種類侷限在「有人死亡或受傷」，並不恰當，因為即便是單純的財物損害，依舊存在著確認事故發生原因與釐清責任歸屬之問題，沒有理由將此等情形排除在外。

四、就行為主體而言

德國刑法交通事故現場不容許的離開罪之行為主體限定在「事故參與者」，而所謂「事故參與者」，依照該罪第五項之立法定義，係指其行為依事實情況對於事故之引發能夠產生促進作用之人，準此，除了交通工具之駕駛人之外，也可能包括共乘者，只要其對於交通事故之發生存在著共同因果性，已如前述。而我國刑法肇事逃逸罪之行為主體則是限定在「駕駛動力工具肇事之人」，無法涵括共乘者。從保護法益之角度加以思考，不論採取何種法益保護之見解，以「事故參與者」作為交通事故發生後所要規範的對象，似乎較為周延，但是問題在於所謂「對於事故之引發能夠產生促進作用之人」或「對於交通事故之發生存在著共同因果性」，除了交通工具之駕駛人以外，其他人在認定上大都是極為困難的。例如身材曼妙的甲女穿著露背緊身上衣與迷你裙漫步在街道旁，引來經過其身旁的汽車駕駛人之注目，無法專心駕駛，結果發生車禍，試問甲女是否屬於「對於事故之引發能夠產生促進作用之人」？

五、就行為義務而言

從構成要件所規範的行為義務以觀，相較於我國刑法肇事逃逸罪僅規定「不逃逸」之義務而言，德國刑法交通事故現場不容許的離開罪所要求的行為義務更為細緻、具體、多樣，包括在場忍受確認義務、表明義務、等待義務、事後即時使確認有可能之義務。

不管是德國刑法交通事故現場不容許的離開罪抑或我國刑法肇事逃逸罪，本文認為，其保護法益都是在於「確認事故發生原因與釐清責任歸屬」，從這個角度來看，德國刑法交通事故現場不容許的離開罪所要求的行為義務比較有助於此等規範目的之達成，相反的，我國刑法肇事逃逸罪所要求的行為義務並不容易達成此等規範目的，因為駕駛動力交通工具肇事之人只要不逃逸，他可以什麼事都不作。退萬步言，我國刑法肇事逃逸罪之保護法益，即便是採取多數意見所主張之「個人生命身體安

全」，構成要件所要求之「不逃逸」義務同樣也無助於規範目的之達成。

伍、結語

雖然在我國刑法肇事逃逸罪之立法過程確實有人提到德國刑法第 142 條¹¹³，但是從我國肇事逃逸罪最後所通過的條文架構與內容以及立法理由來看，兩者似乎是風馬牛不相及。不過，儘管我國肇事逃逸罪所採取的立法模式與德國交通事故現場不容許離開罪迥然不同，然而依照本文前述之分析，兩罪所追求的保護法益應該還是相同的，亦即，不管是我國肇事逃逸罪抑或是德國交通事故現場不容許離開罪，其保護法益乃在「確認事故發生原因與釐清責任歸屬」，這樣的巧合其實可說是「歪打正著」！

雖說德國交通事故現場不容許離開罪在德國刑法界同樣也遭受不少的批評而不斷有要求修正之聲浪¹¹⁴，但是相較於我國肇事逃逸罪而言，至少其所規範的各種行為義務係比較有助於規範目的之達成，這是我們可以借鏡學習的地方（不過此並非意謂我們應該全盤仿造德國法之規定）。

當然，這裡還有一個根本性的問題有待釐清，亦即交通事故之參與者或駕駛動力交通工具之肇事者為何有協助「確認事故發生原因與釐清責任歸屬」之義務？此是否有違不自證己罪原則或自我庇護不具可罰性原則？德國聯邦憲法法院的回答是，不自證己罪原則或自我庇護不具可罰性原則並不是一個絕對的原則，基於交通事故之證據保全不易的特殊性以及考量交通事故被害人之利益，不自證己罪原則或自我庇護不具可罰性原則係允許有例外的情形存在，亦即立法者並非不能以刑罰去制裁以自我庇護為目的而損及他人法益之行為¹¹⁵。

參考書目：

一、中文

1. 甘添貴，酒醉駕車與肇事逃逸，台灣本土法學 30 期，2002 年 1 月，112 頁。
2. 林山田，刑法各罪論（下），2006 年 11 月。
3. 林山田，刑法通論（上），2008 年 1 月。
4. 林東茂，刑法綜覽，2009 年 9 月，2-265 頁。
5. 林鈺雄，肇事逃逸罪之成立要件，法學講座 10 期，2002 年 10 月，41 頁。
6. 林鈺雄，從肇事逃逸罪看實體法與訴訟法的連動性——評最高法院八十九年度台上字第七六二二號、九十一年度台上字第一三七號刑事判決，月旦法學雜誌 94 期，2003 年 3 月，257 頁。
7. 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 121 期，2005 年 6 月，249 頁。
8. 黃榮堅，不能駕駛與肇事逃逸，台灣本土法學 7 期，2000 年 2 月，152 頁。
9. 許玉秀，擇一故意與所知所犯——兼論違憲的肇事逃逸罪，台灣本土法學 13 期，2000 年 8 月，196 頁以下。
10. 郭棋湧，論肇事逃逸罪之構成要件（一），法務通訊 2159 期，2003 年 10 月 30 日，第二版。
11. 鄭善印，違背義務遺棄罪與肇事逃逸罪之研究，收於：刑事法學之理想與探索（二），2002 年 3 月，168 頁以下。
12. 薛智仁，論肇事逃逸罪之致人死傷要素——評台灣高等法院台南分院九十一年度交上訴字第九五四號判決，台灣本土法學 52 期，2003 年 11 月，229 頁。
13. 陳志輝，肇事逃逸罪與遺棄罪之競合關係，

¹¹³ 立法院公報 88 卷 13 期，97 頁以下。

¹¹⁴ Arzt/Weber, BT, 2000, §38 Rn.52f.; NK-Schild, StGB, 3. Aufl. 2010, §142 Rn.18f.

¹¹⁵ BverfGE 16, 191

台灣本土法學 70 期，2005 年 5 月，241 頁。

14. 張麗卿，交通刑法，2002 年 12 月，58 頁。

15. 潘天蔚，肇事逃逸罪的現在與未來，刑事法雜誌 44 卷 6 期，2000 年 12 月，58 頁。

16. 盧映潔，論刑法第一八五條之四「肇事致人死傷逃逸罪」的法益保護---兼評最高法院九十二年度台上字第五三七二號、九十二年度台上字第四五五二號刑事判決，月旦法學雜誌 112 期，2004 年 9 月，243 頁以下。

17. 褚劍鴻，刑法分則釋論（上），2002 年 10 月。

二、英文

1. Rengier, BT/2, 5. Aufl. 2003.

2. Hohmann/Sander, BT/1, 1998.

3. Joecks, StGB, 5. Aufl. 2004.

4. Lackner/Kühl, StGB, 25. Aufl. 2004.

5. Wessels/Hettinger, BT/1, 27. Aufl. 2003.

6. Tröndle/Fischer, StGB, 52. Aufl. 2004.

7. Sch/Sch-Cramer/Sternberg-Lieb, StGB, 26. Aufl. 2001.

8. Kindhäuser, LPK-StGB, 2. Aufl. 2005.

9. MK-Zopfs, StGB 2/2, 2005.

10. NK-Schild, StGB, 3. Aufl. 2010.