

# 司法院釋字第 777 號解釋抄本



司法院公布令.....	1
解釋文及解釋理由書.....	1
許大法官宗力提出，黃大法官虹霞加入之部分協同意見書.....	11
蔡大法官焜燉提出之協同意見書.....	15
黃大法官虹霞提出之協同意見書.....	28
蔡大法官明誠提出，黃大法官虹霞加入之協同意見書.....	39
許大法官志雄提出之協同意見書.....	57
黃大法官瑞明提出之協同意見書.....	74
黃大法官昭元提出之協同意見書.....	86
羅大法官昌發提出，黃大法官虹霞加入之部分協同暨部分不同意見書.....	95
湯大法官德宗提出，林大法官俊益加入[5]部分之部分協同暨部分不同意見書.....	104
林大法官俊益提出，黃大法官璽君加入之部分協同暨部分不同意見書.....	108

詹大法官森林提出，黃大法官虹霞加入之部分協同暨部分不同意見書.....	125
陳大法官碧玉提出之部分不同意見書.....	135
黃大法官璽君提出，林大法官俊益加入之部分不同意見書.....	140
吳大法官陳鏗提出之部分不同意見書.....	147

釋  
解

司法院 令

發文日期：中華民國108年5月31日

發文字號：院台大二字第1080015107號

公布本院大法官議決釋字第 777 號解釋

附釋字第 777 號解釋

院長 許 宗 力

司法院釋字第 777 號解釋

解釋文

中華民國 88 年 4 月 21 日增訂公布之刑法第 185 條之 4 規定：「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。」(102 年 6 月 11 日修正公布同條規定，提高刑度為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，構成要件均相同) 其中有關「肇事」部分，可能語意所及之範圍，包括「因駕駛人之故意或過失」或「非因駕駛人之故意或過失」(因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失)所致之事故，除因駕駛人之故意或過失所致之事故為該條所涵蓋，而無不明確外，其餘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，於此範圍內，其文義有違法律明確性原則，此違反部分，應自本解釋公布之日起失其效力。

88 年上開規定有關刑度部分，與憲法罪刑相當原則尚無不符，未違反比例原則。102 年修正公布之上開規定，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 23 條比例原則有違。此違反部分，應自本解釋公布之日起，至遲於屆滿 2 年時，失其效力。

### 解釋理由書

聲請人盧○（下稱聲請人一）於 92 年 11 月 26 日，駕駛自小貨車停放於改制前臺北縣淡水鎮淡金路，未將該車輛緊靠路旁停放，左側車身超越道路邊線 0.2 公尺，右側車身距離路旁尚有 1.55 公尺，適有楊○傑駕駛重機車，因疏於注意車前狀況，自後方撞擊聲請人一小貨車之左後方，造成楊○傑人車倒地後受有胸腹鈍挫傷等傷害。雖當場已有路人前往救護並要求聲請人一停留，但其仍逕自駕車離去。嗣經臺灣士林地方法院檢察署檢察官，以其犯刑法第 284 條第 1 項前段及 88 年 4 月 21 日增訂公布之同法第 185 條之 4 規定（下稱 88 年系爭規定）罪嫌，向臺灣士林地方法院提起公訴，經該院審理認聲請人一觸犯 88 年系爭規定，判處聲請人一有期徒刑 7 月，緩刑 2 年（過失傷害部分，因楊○傑撤回告訴，業經臺灣士林地方法院判決公訴不受理確定在案）。嗣聲請人一提起上訴，先後經臺灣高等法院 94 年度交上訴字第 43 號及最高法院 94 年度台上字第 4333 號刑事判決駁回上訴而告確定。聲請人一認 88 年系爭規定有牴觸憲法之疑義，聲請解釋。

聲請人蕭○彬（下稱聲請人二）於 103 年 10 月 20 日，駕駛自用小客車，於嘉義縣太保市北港路 2 段 661 巷口擬右轉北港路 2 段時，適有蕭○慶違規逆向騎乘自行車，於機車道擬左轉往北港路 2 段 661 巷騎駛，聲請人二閃避不及，與蕭○慶所騎自行車發生碰撞，蕭○慶因而受有右手肘、右膝及右踝擦傷等傷害（過失傷害部分未據告訴）。聲請人二雖立即下車牽起蕭○慶倒地之自行

車，並協助撿拾其掉落路面之農作物而短暫停留現場，惟經蕭○慶表明請警到場處理時，聲請人二未對蕭○慶施以必要醫療救護或等待警方到場處理，且未經蕭○慶明示同意或留下姓名、聯絡方式，即逕自駕車離開現場。經臺灣嘉義地方法院檢察署檢察官依 102 年 6 月 11 日修正公布之同法第 185 條之 4 規定（下稱 102 年系爭規定）起訴，並經臺灣嘉義地方法院 104 年度交訴字第 20 號刑事判決處有期徒刑 8 月，復經臺灣高等法院臺南分院 105 年度交上訴字第 633 號刑事判決改處有期徒刑 6 月，最高法院 106 年度台上字第 3585 號刑事判決駁回上訴而告確定。聲請人二認 102 年系爭規定有牴觸憲法之疑義，聲請解釋。

聲請人吳○興（下稱聲請人三）於 105 年 4 月 17 日，駕駛自用小貨車沿新北市泰山區中港西路往明志路、新生路方向行駛，行經明志路二段 273 巷 29-3 號前時，疏未注意，未保持安全間隔即超越前方由胡○程所騎乘之機車並駛入原行路線，兩車因而發生碰撞，致胡○程人車倒地，受有左側肩膀挫傷、左側手肘擦傷、左側膝部擦傷等傷害（過失傷害部分未據告訴）。聲請人三得以預見與其發生擦撞之胡○程可能因此事故受有傷害，惟仍以誤認事故並非自己所肇致，而未下車處理或為任何救護及處置，隨即駕車離開現場，隔日始於警局與胡○程達成和解。經臺灣新北地方法院檢察署檢察官依 102 年系爭規定起訴，並經臺灣新北地方法院 106 年度交訴字第 15 號刑事判決處有期徒刑 8 月，聲請人三提起上訴，迭經臺灣高等法院 106 年度交上訴字第 166 號、最高法院 107 年度台上字第 2599 號刑事判決駁回上訴而告確定。聲請人三認 102 年系爭規定有牴觸憲法之疑義，聲請解釋。

核前開 3 件聲請案均與司法院大法官審理案件法第 5 條第 1 項第 2 款所定要件相符，爰予受理。

另聲請人臺灣臺中地方法院刑事第八庭嶽股法官等，為審理各該法院如附表所示之案件（聲請人及原因案件如附表），就應適用之 102 年系爭規定，認有牴觸憲法之疑義，裁定停止訴訟程序，向本院聲請解釋憲法，共 16 件聲請案（共 17 件原因案件），均核與本院釋字第 371 號、第 572 號及第 590 號解釋所示法官聲請釋憲之要件相符，爰予受理。

上開聲請案涉及 88 年系爭規定或 102 年系爭規定，二者除刑度有異外，構成要件均相同，所涉違憲之爭議有其共通性，爰併案審理，作成本解釋，理由如下：

一、88 年暨 102 年系爭規定之「肇事」構成要件語意所及之範圍，部分違反法律明確性原則，就此部分應失其效力

基於法治國原則，以法律限制人民權利，其構成要件應符合法律明確性原則，使受規範者可能預見其行為之法律效果，以確保法律預先告知之功能，並使執法之準據明確，以保障規範目的之實現。依本院歷來解釋，法律規定所使用之概念，其意義依法條文義、立法目的及法體系整體關聯性，須為受規範者可得理解，且為其所得預見，並可經由司法審查加以確認，始與法律明確性原則無違（本院釋字第 432 號、第 521 號、第 594 號、第 617 號、第 623 號、第 636 號及第 690 號解釋參照）。惟涉及拘束人民身體自由之刑罰規定，其構成要件是否符合法律明確性原則，應受較為嚴格之審查（本院釋字第 636 號解釋參照）。

88 年系爭規定明定：「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。」102 年系爭規定提高刑度修正為：「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。」核上開二規定為涉及拘束人民身體自由

之刑罰規定，是其構成要件是否明確，自應受較為嚴格之審查，其判斷爰應僅以該規定文義及刑法體系整體關聯性為準，不應再參考其他相關法律。

查 88 年暨 102 年系爭規定之構成要件有四：「駕駛動力交通工具」、「肇事」、「致人死傷」及「逃逸」。其中有關「肇事」部分，可能語意所及之範圍，包括「因駕駛人之故意或過失」或「非因駕駛人之故意或過失」（因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失）所致之事故，除因駕駛人之故意或過失所致之事故，依其文義及刑法體系整體關聯性判斷，為該條所涵蓋，而無不明確外，其餘非因駕駛人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，於此範圍內，其文義有違法律明確性原則，此違反部分，應自本解釋公布之日起失其效力。

二、88 年系爭規定之刑度，未違反比例原則；102 年系爭規定之刑度，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

人民身體之自由應予保障，憲法第 8 條定有明文。限制人身自由之刑罰，嚴重限制人民之基本權利，係不得已之最後手段。立法機關如為保護合乎憲法價值之特定重要法益，並認施以刑罰有助於目的之達成，又別無其他相同有效達成目的而侵害較小之手段可資運用，雖得以刑罰規範限制人民身體之自由，惟刑罰對人身自由之限制與其所欲維護之法益，仍須合乎比例之關係，尤其法定刑度之高低應與行為所生之危害、行為人責任之輕重相稱，始符合憲法罪刑相當原則，而與憲法第 23 條比例原則無違（本院釋字第 544 號、第 551 號、第 646 號、第 669 號及第 775 號解釋參照）。

按 88 年系爭規定係為「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」而增訂(立法院公報第 88 卷第 13 期第 97 頁及第 98 頁參照)。102 年系爭規定提高刑度為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，其修正理由略以：內政部警政署統計 97 年至 100 年間，駕車肇事致人傷亡而逃逸之事件有逐年上升之趨勢，鑒於刑法第 185 條之 3(酒醉駕車)已於 97 年 1 月 2 日、100 年 11 月 30 日及 102 年 6 月 11 日三度修正提高法定刑，為避免「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」，以遏阻肇事逃逸之行為(立法院公報第 102 卷第 26 期，第 122 頁以下參照)，爰提高法定刑度。綜上，88 年暨 102 年系爭規定係為保障人民之生命身體及道路往來交通安全等重要法益。核其目的，尚屬正當。且其採取刑罰手段，禁止駕駛人離開現場，對維護交通安全以避免二次事故、減少被害人死傷之目的之達成，非無助益。

復查 88 年系爭規定於立法時，係參考刑法第 294 條第 1 項遺棄罪而規定法定刑為 6 月以上 5 年以下有期徒刑(立法院公報第 88 卷第 13 期，第 98 頁參照)。核遺棄行為及逃逸行為，均未對被害人生命及身體構成直接侵害，但同有增加被害人死傷之危險，罪責內涵相類似，其訂定相同之法定刑，尚非過當。況法院就符合 88 年系爭規定構成要件之犯罪行為，得因個案情節之差異而宣告不同的刑度，俾使犯罪情節輕微之個案得依刑法第 41 條第 1 項本文易科罰金，以避免執行短期自由刑或易服社會勞動，致過度影響行為人重新回歸一般社會生活之流弊(本院釋字第 662 號及第 679 號解釋參照)，藉由法官裁量權之行使，避免個案過苛之情形，88 年系爭規定有關刑度部分，與憲法罪刑相當原則尚無不符，未違反比例原則。

如前所述，102 年系爭規定提高法定刑度，係鑑於依修法當時

之犯罪統計資料，顯示駕車肇事致人傷亡而逃逸事件有逐年上升之趨勢，並為免肇事逃逸者基於僥倖心態，延誤傷者就醫等，乃修法加重處罰。就此而言，102年系爭規定提高法定刑度，並非全然不當。惟肇事逃逸罪之犯罪情節輕重容有重大差異可能，其中有犯罪情節輕微者，例如被害人所受傷害輕微，並無急需就醫之必要，或其他對102年系爭規定所欲保護之法益侵害甚微之相類情形；或被害人並非無自救力，且肇事者於逃逸後一定密接時間內，返回現場實施救護或為其他必要措施，抑或肇事者雖離開現場，但立即通知警察機關或委請其他第三人，代為實施救護或為其他必要措施，或有其他相類後續行為有助於維護所欲保護法益之情形。然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23條比例原則有違。此違反部分，應自本解釋公布之日起，至遲於屆滿2年時，失其效力。

相關機關基於本解釋意旨修正102年系爭規定前，各級法院對駕駛人於事故之發生有故意或過失而逃逸，且無情節輕微個案顯然過苛之情形者，仍應依法審判。

### 三、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。

## 附表

聲請人	編號	原因案件
臺灣臺中地方法院刑事第八庭嶽股法官	1.	臺灣臺中地方法院 103 年度交簡字第 563 號肇事逃逸案件
臺灣橋頭地方法院刑事庭玄股法官 (原由臺灣高雄地方法院刑事第十庭皇股法官聲請)	2.	臺灣橋頭地方法院 104 年度審交訴字第 32 號公共危險案件 (原臺灣高雄地方法院 104 年度審交訴字第 32 號公共危險案件)
臺灣雲林地方法院刑事第一庭法官	3.	(1) 臺灣雲林地方法院 104 年度交訴字第 72 號公共危險案件 (2) 臺灣雲林地方法院 104 年度交訴字第 85 號公共危險案件
	4.	臺灣雲林地方法院 105 年度交訴字第 38 號公共危險案件
臺灣雲林地方法院刑事第七庭法官	5.	臺灣雲林地方法院 104 年度交訴字第 74 號公共危險等案件
臺灣臺東地方法院刑事第二庭平股法官	6.	臺灣臺東地方法院 106 年度原交訴字第 9 號肇事逃逸案件
臺灣臺中地方法院刑事第十八庭哲股法官	7.	臺灣臺中地方法院 106 年度交訴字第 390 號公共危險案件
	8.	臺灣臺中地方法院 106 年度交訴字第 423 號肇事逃逸案件
	9.	臺灣臺中地方法院 107 年度交訴字第 40 號肇事逃逸案件
	10.	臺灣臺中地方法院 107 年度交訴字第 178 號肇事逃逸等案件
	11.	臺灣臺中地方法院 107 年度交訴字第 267 號肇事逃逸案件
臺灣花蓮地方法院刑事第五庭松股法官	12.	臺灣花蓮地方法院 107 年度原交訴字第 12 號公共危險等案件

聲請人	編號	原因案件
臺灣屏東地方法院刑事第一庭法官	13.	臺灣屏東地方法院 106 年度交訴字第 118 號公共危險案件
臺灣新竹地方法院刑事第二庭安股法官	14.	臺灣新竹地方法院 106 年度交訴字第 63 號公共危險案件
臺灣桃園地方法院刑事審查庭樂股法官	15.	臺灣桃園地方法院 105 年度審交訴字第 86 號肇事遺棄罪案件
臺灣彰化地方法院刑事第五庭法官	16.	臺灣彰化地方法院 106 年度交訴字第 92 號公共危險等案件

大法官會議主席 大法官 許宗力

大法官 蔡焜燉 陳碧玉 黃璽君 羅昌發  
湯德宗 黃虹霞 吳陳鏗 蔡明誠  
林俊益 許志雄 張瓊文 黃瑞明  
詹森林 黃昭元

## 司法院釋字第七七七號解釋

### 部分協同意見書

許宗力大法官 提出

黃虹霞大法官 加入

為了降低交通事故後續所生危害，在許多國家，肇事駕駛人無不被課予諸多法定作為義務，於我國自然也不例外。除了道路交通管理處罰條例所規範的行政法上義務<sup>1</sup>之外，駕駛人所受最重要的法律規制，無疑就是本件系爭的刑法第185條之4肇事逃逸罪。系爭規定歷經民國88年及102年兩次修訂，刑度雖有不同，但犯罪構成要件皆維持為「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者」。本件合憲性爭議之中，本席認為最為棘手的問題，就在於如何解讀構成要件中所謂的「肇事」概念？其語意內涵能否通過法律明確性原則的檢驗，換言之，受規範者得否理解、並預見其行為將落入系爭規定所稱之「肇事」範疇？

針對這項問題，本件解釋面臨前所未有的意見紛歧：有認為其可能之語意多端，究竟是否涵括故意、過失或無過失，非一般人所得理解、預見，文義欠缺明確性；有認為除了駕駛人之故意、過失所致事故明確屬「肇事」外，其餘部分欠缺明確性；也有認為肇事概念明確，問題是出在僅單純禁止「逃逸」，卻未明確規範相應於立法目的之具體作為義務；

---

<sup>1</sup> 參見道路交通管理處罰條例第62條第2項及第3項規定，於汽車尚能行駛，駕駛人應儘速將汽車位置標繪移置路邊，以免妨礙交通；其次，汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即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，但肇事致人受傷案件當事人均同意時，仍應將肇事汽車標繪後，移置不妨礙交通之處所，亦不得逃逸。

亦有認為應對「肇事」概念作合憲性解釋，但合憲性解釋之範疇亦存在爭議；最後，也有大法官主張肇事單純意指「發生事故」，僅為一客觀事實的描述，並不區分事故雙方當事人有無責任或責任歸屬多寡，故並不牴觸明確性原則。

本席認為，從法條文義結構觀察，駕駛人既應停留於造成死傷之事故現場、禁止逃逸，則「肇事」概念必然包含駕駛人對於事故發生有所認識，並且係因其行為所致之情狀。換言之，「肇事」概念涵蓋因駕駛人故意、過失所致之事故，應屬無疑。在此語意「核心」範疇之外，如果認為單純發生事故也可能為肇事概念所及，則無論是被害人、第三人或不可抗力下引發的交通事故，都可能構成「肇事」。

針對此類處於語意外延的情狀，若從受規範的社會大眾角度而言，一來基於一般語感，稱「駕駛動力交通工具肇事」，通常會理解為駕駛人駕車「引發」事故，二來由於往往合理期待參與道路交通往來的一般用路人皆會遵守交通規則，基於此「容許信賴」的心理預設，應無法要求受規範者預見自己尚須承擔他人（事故對造、第三人等）違規所創設的社會風險。從而本席認為，應對系爭要件採取合憲性的限縮解釋，認為這類「邊際」事例，亦即非因駕駛人故意、過失所導致的交通事故，並不在受規範者所得理解、預見的肇事語意範圍之內。簡言之，人民所認知的肇事應不包括自身無故意、過失的「天降橫禍」情形。若依此理解，則「肇事」概念應已具備合理範圍內之明確性，而能通過法律明確性原則的檢驗。

至於本件解釋的多數意見，則採取了與本席相異的解釋策略，認為系爭規定有關肇事之意涵，在駕駛人具故意過失之部分尚稱明確，但是否涵蓋非因駕駛人故意過失所致之部分，則不明確，並僅就此不明確部分，宣告違反法律明確性原則而立即失效。本席認為多數意見的解釋方法論容有檢討餘地，因為當宣稱一個法律用語的語意內涵部分明確、部分不明確時，無疑是在宣稱此用語在概念上是否包含該不明確部分，存在爭議，而若語意涵蓋範圍存在爭議，即形同概念本身有欠明確性。故承認「部分不明確」時，其實已然承認概念整體不明確，從而應無切割處理、分別宣告憲法效力之空間。

然而，思量本席所支持的合憲限縮，與多數意見的部分違憲宣告，於法律效力上殊途同歸，都是使「肇事」概念自解釋公布之日起皆不再適用於「非因駕駛人故意過失」之部分。另一方面，本席主張的合憲性解釋雖是在承認法律用語已具有一定程度明確性下，進一步限縮、具體化規範內涵，但毋寧仍對遭排除部分蘊有一定程度的違憲評價，與正面做出違憲宣告僅有量的差異。再加上促成本件解釋深具憲法價值，亦能有助化解法院實務上之紛擾，本於異中求同，形塑多數意見最大共識之考量，本席最後仍決定義助一票，支持多數意見之解釋原則。

最後，本席呼籲、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<sup>2</sup>。而非延續此種「理所當然」

---

<sup>2</sup> 對於交通事故發生後，雙方當事人各自有何法定作為義務，外國法不乏有詳細規範者，例如德國刑法第 142 條「無故離開事故現場罪」(Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort)，分別以四項明確規定何謂交通事故的參與者、參與者有陳述說明自己身分、車輛狀況與事故發生情形、於一定期

的立法技術，僅仰賴人民「發揮想像力」而善盡「優良駕駛人」的角色，這無非是法律道德主義的信奉者，而非憲法法治國原則的追隨者，爰提出協同意見如上。

---

間留置現場等待後續處理，並於一定期間通知交通執法機關，並告知通訊地址等義務，以確保被害人民事損害賠償請求權得以實踐，避免交通事故現場證據滅失，俾以釐清事故責任歸屬，可資參照。

## 司法院釋字第 777 號解釋協同意見書

蔡烱燉大法官提出

本號解釋認為，中華民國 88 年 4 月 21 日增訂公布之刑法第 185 條之 4 規定（下稱 88 年系爭規定）：「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。」（102 年 6 月 11 日修正公布同條規定，構成要件均相同，惟提高刑度為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，下稱 102 年系爭規定），其中有關「肇事」部分，可能語意所及之範圍，包括「因駕駛人之故意或過失」或「非因駕駛人之故意或過失」（因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失）所致之事故，除因駕駛人之故意或過失所致之事故為該條所涵蓋，而無不明確外，其餘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，於此範圍內，其文義有違法律明確性原則，應自本解釋公布之日起失其效力。本號解釋另認為，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 23 條比例原則有違。此違反部分，應自本解釋公布之日起，至遲於屆滿 2 年時，失其效力。

本號解釋前述結論，本席敬表贊同。惟本席認為對交通事故之發生無過失者不構成刑法第 185 條之 4 之罪；故意肇事致人死傷而逃逸者構成本條之罪；以及行為人雖構成本條之罪，但如其犯罪情節輕微，依現行法處罰顯然過苛時，法院應如何處理等，尚有進一步闡述之必要。而在闡述此等問

題之前，就我國實務上對刑法第 185 條之 4 有關「肇事」之理解，亦有加以說明之必要。本席爰提出協同意見書如下：

## 壹、我國實務見解對刑法第 185 條之 4 有關「肇事」之理解

有關刑法第 185 條之 4 之「肇事逃逸罪」，是否包含駕駛人「故意肇事」之情形，早在 88 年系爭規定制定後之臺灣高等法院暨所屬法院 90 年法律座談會（下稱高院 90 年座談會），即經提出討論，當時研討結論採肯定說（甲說），且無異議通過<sup>1</sup>。足見在 90 年間高等法院以下法院審判實務之通

---

<sup>1</sup> 見臺灣高等法院暨所屬法院 90 年法律座談會彙編（91 年 7 月），頁 262 以下。

法律問題：甲起意傷害乙，某日見乙行走路上乃駕駛動力交通工具摩托車自後撞倒乙，致乙受傷後，旋即駕車逸去，經乙合法告訴，請問甲除犯傷害罪外，是否另成立刑法第 185 條之 4 駕駛動力交通工具肇事致人死傷而逃逸罪？

討論意見：

甲說：按刑法第 185 條之 4 駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸，只須有駕駛動力交通工具肇事，致人死傷，未下車救護而逃逸之事實，罪即成立，不以肇事之發生須有過失責任為要件，最高法院 89 年度台上字第 7622 號著有判決。是本件甲除成立傷害罪外，其應另成立刑法第 185 條之 4 之罪。

乙說：按行為人基於輕傷或重傷之故意，而駕車撞人，致人死傷時，其僅生輕傷或重傷之結果者，固可包括評價於輕傷罪或重傷罪內；如已生死亡之結果者，亦可包括評價於輕傷致死罪或重傷致死罪內，行為人固須就死傷結果，負輕傷、重傷罪或其加重結果犯之刑責。惟一般輕傷或重傷，既未要求行為人於實施傷害行為，不得逃逸；則其以輕傷或重傷之故意，駕車撞人，致人死傷時，倘要求其不得逃逸，亦為法規範之過分期待。是其故意逃逸之行為，應認不成立刑法第 185 條之 4 之罪（甘添貴著「駕駛動力交通工具逃逸罪」）。是行為人既在以駕車撞人為傷害之手段，自無法期待其於行為後，不為逃逸而施予救助，是應不另成立刑法第 185 條之 4 之罪。

研討結果：（一）討論意見甲說第二行「不以肇事之發生須有過失責任為要件，最高法院 89 年度台上字第 7622 號著有判決」修正為「至於肇事之原因，是否出於行為人之故意或過失，並非所問」。（二）採修正甲說。

上開高院 90 年座談會之乙說係參考甘添貴教授之見解。甘教授同時認為，為了維護道德規範及善良風俗，刑法第 185 條之 4 應處罰過失及無過失駕駛人之肇事行為（出自氏著，駕駛動力交通工具逃逸罪，刑事法律專題研究（17），頁 335-336）。嗣後甘教授於他處似已改變見解，認為無論故意、過失及無過失之肇事行

說為肯定說。

102 年 7 月以前我國最高法院刑事判決針對以上問題，有採肯定說者<sup>2</sup>，亦有採否定說者<sup>3</sup>，由這兩說判決分布之年度而觀，可認最高法院各庭間長期存在不同見解。

最高法院 102 年度第 9 次刑事庭會議(下稱最高法院 102 年會議)(102 年 7 月 9 日)針對前開爭議之設題為：某 A 駕駛汽車故意撞傷(死)某 B 後逃逸，應否成立刑法第 185 條之 4 肇事逃逸罪？題旨與上開高院 90 年座談會相類似。其中甲說(肯定說)略以：「一、刑法第 185 條之 4 規定：『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。』……編列於侵害社會法益之公共危險罪章，依其立法理由『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。』可知其所保護之法益除單純個人之生命、身體、財產外，兼及社會之公共安全。因之，無論行為人係故意、過失或無過失而發生交通事故，為了降低損害，避免事故現場零亂造成更多之傷亡，行為人均有留滯現場不得逃逸之法定義務；此與故意肇事情

---

為，倘要求駕駛人不得逃逸，均違反法規範之過分期望，進而認為刑法第 185 條之 4 應予除罪化。見氏著，酒醉駕車與肇事逃逸，台灣本土法學第 30 期(2002 年 1 月)，頁 113。

<sup>2</sup> 採肯定說者，例如最高法院 92 年度台上字第 1793 號、94 年度台上字第 385 號、94 年度台上字第 4974 號、99 年度台上字第 2246 號刑事判決等。

<sup>3</sup> 採否定說者，例如最高法院 93 年度台上字第 4724 號、94 年度台上字第 968 號、95 年度台上字第 4264 號及 98 年度台上字第 4049 號刑事判決等。惟 94 年度台上字第 968 號刑事判決之見解，遭採肯定說之 94 年度台上字第 4974 號刑事判決所推翻(此案較為詳細之判決過程，可參照本協同意見書參、二、本文末段之說明)。

形是否可期待肇事者不為逃逸之人性論點無涉。……三、依題旨，某 A 故意駕駛汽車撞傷某 B 後逃逸，已符合……肇事逃逸罪之構成要件，自應成立該罪。」乙說（否定說）略以：「一、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，但仍以行為人對於死傷之發生非出於故意為前提。……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。……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，方為本條立法之目的，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。二、行為人如出於故意殺人、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，在法規範上，實無法期待其不為逃逸之行為。職是，本罪『肇事』應限於行為人非故意之肇事行為。」丙說（折衷說）略以：「……四、……A 駕駛汽車故意撞傷某 B 後逃逸，如係基於傷害犯意，造成傷害之結果，A 成立刑法第 277 條第 1 項之傷害罪及同法第 185 條之 4 肇事逃逸罪，依想像競合犯規定，從肇事逃逸罪處斷；如造成致人於死或重傷之結果，則成立刑法第 277 條第 2 項之加重結果犯與肇事逃逸罪，從一重之前罪論處。……」

就立論基礎而言，最高法院 102 年會議之甲說（肯定說）及丙說（折衷說），與上開高院 90 年座談會之甲說（肯定說）相類似；而上開兩會之乙說（否定說）之立論基礎則相類似。

然最高法院 102 年會議卻採與高院 90 年座談會研討結論不同之乙說。據瞭解，最高法院 102 年會議表決時，法官贊成與反對「故意肇事」應涵蓋於刑法第 185 條之 4「肇事」範圍之票數，極為接近，顯見上開問題在最高法院內部本具有高度爭議<sup>4</sup>。

然而有關刑法第 185 條之 4「肇事」之意涵，包括駕駛人「無過失」之情形，由上開兩會之討論意見及表決過程而觀，似無不同看法。惟本席認為，上開最高法院 102 年會議之論點，以及實務上通說認為刑法第 185 條之 4「肇事」之意涵包括駕駛人「無過失」之見解，從憲法角度檢視，均不無可議之處。

## **貳、刑法第 185 條之 4 之「肇事」不包括對交通事故之發生無過失者**

### **一、刑法第 185 條之 4 之罪，未將「對被害人之救護義務」明確規定為本條之構成要件**

本號解釋理由書提及，88 年系爭規定之立法目的係為「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」而增訂。實務上認為：「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，只須有駕駛動力交通工具肇事，致人死傷，未下車救護而逃逸之事實，罪即成立，不以肇事之發生須有過失責任為要件。」<sup>5</sup>上開最高法院 102 年會議中甲說及乙說，均認為

<sup>4</sup> 參見最高法院 102 年度第 8 次、第 9 次刑事庭會議紀錄所載之表決情形。

<sup>5</sup> 參照最高法院 89 年度台上字第 7622 號、102 年度台上字第 3604 號刑事判決。此外，最高法院 104 年度台上字第 2570 號刑事判決亦認：「……所稱『肇事』，當指客觀上的車禍發生情形已足，不以行為人對於該車禍的發生，應負刑責為必

對交通事故無過失者，包含於刑法第 185 條之 4「肇事」之範圍。亦即認為對於交通事故之發生無過失之駕駛人，未對被害人採取必要之救護措施而離開現場（即逃逸），其行為即該當於本條之罪。由是可認，實務上在解釋上似將上開「對被害人施以即時救護」之立法目的，納為本罪之構成要件，作為對交通事故無過失者之論罪依據。然而「行為之處罰，以行為時之法律有明文規定者為限」，為刑法第 1 條所明定之基本原則—罪刑法定主義。立法者既然未將「對被害人施以即時救護」之義務，明白規定為刑法第 185 條之 4 之犯罪構成要件，依罪刑法定主義，法院即不應據以論罪科罰，否則便與憲法第 8 條保障人民身體自由之意旨有違。

## 二、刑法第 185 條之 4 有關「肇事」之文義具有明顯之負面評價色彩，應不包括對交通事故之發生無過失者

我國實務與學說見解，不乏將刑法第 185 條之 4 之「駕駛動力交通工具『肇事』」，較為中性地詮釋為「『發生』<sup>6</sup>交通事故或車禍」，並據此認為本條之「肇事」除涵蓋「有責」（故意或過失）之駕駛人外，亦包括「無責」（無過失）之駕駛人。惟上述解釋觀點容有可議之處。依據網路上普羅大眾可輕易接觸及使用之「教育部重編國語辭典修訂本」對「肇

---

要，……。」

<sup>6</sup> 學說間採相同見解者，例如高金桂，有義務遺棄罪與肇事逃逸罪之犯罪競合問題—以台灣高等法院 89 年度交上訴字第 8 號刑事判決為基礎兼論刑法第 2 條之適用問題，月旦法學雜誌第 121 期（2005 年 6 月），頁 247-248；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（2010 年 12 月），頁 107-109；同作者，肇事逃逸罪：第二講，各個要素的解析，月旦法學教室第 98 期（2010 年 12 月），頁 84、86；余振華，肇事逃逸罪之規範評價，月旦法學雜誌第 193 期（2011 年 6 月），頁 14。

事」一詞之解釋<sup>7</sup>，係指「『闖』禍」、「『引起』事故」而言，明顯帶有行為人「主動造成」事故之負面評價意涵。換言之，依一般人之理解，「肇事」係指行為人「蓄意（故意）或不小心（過失）引發事故」，而不包括不可歸責於行為人—即因被害人或第三人之行為，或因不可抗力之事由所發生之事故。準此，刑法第 185 條之 4 之「肇事」，應排除駕駛人「無責」（無過失）之情形，僅指駕駛人「有責」（故意或過失）所造成之交通事故。如此解釋，方符合一般人對「肇事」一詞之理解，且符合法律明確性之要求。

### 參、刑法第 185 條之 4 之「肇事」包括故意肇事

#### 一、由 88 年系爭規定之立法目的切入

前述最高法院 102 年會議之否定說，將「故意肇事」排除於刑法第 185 條之 4 構成要件範圍之外，係以：「……二、行為人如出於故意……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……之刑責內，行為人既以殺人、傷害、重傷害之故意而駕車撞人，在法規範上，實無法期待其不為逃逸之行為」為其論據，並不乏學者採相同見解<sup>8</sup>。惟根據刑法分則之編排體系，本條條文係規定於刑法公共危險罪章中，且如前所述，「維護交通安全」亦為 88 年系爭規定之立法目

---

<sup>7</sup> <http://dict.revised.moe.edu.tw/cgi-bin/cbdic/gswweb.cgi?ccd=9agMKG&o=e0&sec=sec1&op=v&view=0-1>（最後瀏覽日：108 年 5 月 29 日）

<sup>8</sup> 余振華，肇事逃逸罪之規範評價，月旦法學雜誌第 193 期（2011 年 6 月），頁 14；甘添貴，駕駛動力交通工具逃逸罪，刑事法律專題研究（17），頁 335-336。相同結論，見吳耀宗，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（2010 年 12 月），頁 108-109；同作者，肇事逃逸罪：第二講，各個要素的解析，月旦法學教室第 98 期（2010 年 12 月），頁 86。

的。由此可知，公共交通安全之維護，應為立法者當初增訂本條規定時所欲貫徹之主要目標<sup>9</sup>。不論因過失或故意肇事所造成之交通事故，對公共交通安全同具威脅，自應一概納入本條處罰範圍，方可貫徹前述立法目的。將「故意肇事致人死傷」排除於本條適用範圍之外，恐與立法本旨不合。

## 二、由罪刑相當原則之角度切入

刑法第 185 條之 4 肇事逃逸罪之被害人，除少數死亡或受重傷之情形外，多數所受傷害並不嚴重，甚至僅受輕微擦傷、扭傷等。不論被害人所受傷害係基於駕駛人故意或過失之肇事行為所致，駕駛人所犯之傷害罪，均屬告訴乃論之罪（刑法第 287 條、第 277 條第 1 項、第 284 條規定參照）。類此案件，被害人常未追究，或在刑事訴訟程序中，與被告達成和解而撤回告訴，檢察官因而對被告為不起訴處分或法院判決公訴不受理。惟駕駛人因過失肇事逃逸部分，無從免除刑法第 185 條之 4 之刑責。例如，本件原因案件聲請人一觸犯 88 年系爭規定，經判處有期徒刑 7 月，緩刑 2 年確定（過失傷害部分，因被害人撤回告訴，經法院判決公訴不受理）；聲請人二觸犯 102 年系爭規定，經判處有期徒刑 6 月

---

<sup>9</sup> 相同見解，可參照余振華，肇事逃逸罪之規範評價，月旦法學雜誌第 193 期（2011 年 6 月），頁 14；林東茂，肇事逃逸—高等法院 89 年度交上訴字第 9 號判決評釋，台灣本土法學第 16 期（2000 年 11 月），頁 89；甘添貴，酒醉駕車與肇事逃逸，台灣本土法學第 30 期（2002 年 1 月），頁 112。有關刑法第 185 條之 4 所欲保護之法益，學者間說法不一，簡單的介紹，可見薛智仁，變遷中的肇事逃逸罪—評最高法院 104 年度臺上字第 2570 號刑事判決，政大法學評論第 149 期（106 年 6 月），頁 10。實務上有認為：「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。」參照最高法院 104 年度台上字第 2570 號刑事判決。

確定（被害人受有右手肘、右膝及右踝擦傷等傷害，惟聲請人二過失傷害部分未據告訴）；聲請人三觸犯 102 年系爭規定，經判處有期徒刑 8 月確定（被害人受有左側肩膀挫傷、左側手肘擦傷、左側膝部擦傷等傷害，惟聲請人三過失傷害部分未據告訴）。反觀駕駛人故意肇事致人死傷之情節及主觀惡性，顯較過失肇事者為重，而採取刑法第 185 條之 4 之「肇事」，不包括故意肇事在內之見解，卻認其自始不構成本條之罪；此種見解對於故意及過失肇事者之差別處理，顯然輕重失衡，明顯違反罪刑相當原則。

在一件經法院認定被告駕駛車輛故意肇事（撞人）致死而逃逸之案件，第一審及第二審法院<sup>10</sup>均肯定刑法第 185 條之 4 之「肇事」包含故意肇事，並判決被告構成殺人罪及肇事逃逸罪，嗣最高法院某庭<sup>11</sup>就肇事逃逸罪部分，否定本條之「肇事」包含故意肇事，據此將第二審判決撤銷發回更審；惟更一審法院<sup>12</sup>不顧最高法院之指摘，仍採上開第一審及第二審法院肯定說之見解，最終經最高法院另一庭<sup>13</sup>判決予以維持。此一案件確定判決之見解，肯定本條之「肇事」包含故意肇事，進而可充分考量駕駛人「故意肇事」行為之情節與主觀惡性，並據此論罪科刑，符合罪刑相當原則之要求。

---

<sup>10</sup> 參照臺灣桃園地方法院 90 年度交重訴字第 1 號、臺灣高等法院 91 年度交上訴字第 32 號刑事判決。

<sup>11</sup> 參照最高法院 94 年度台上字第 968 號刑事判決。

<sup>12</sup> 參照臺灣高等法院 94 年度交上更（一）字第 3 號刑事判決。

<sup>13</sup> 參照最高法院 94 年度台上字第 4974 號刑事判決。

### 三、由憲法平等原則之角度切入

此外，最高法院 102 年會議認為「刑法第 185 條之 4 之『肇事』應限於行為人非故意之肇事行為」，係以「行為人既以殺人、傷害、重傷害之故意而駕車撞人，在法規範上，實無法期待其不為逃逸之行為。」為其論據。此論點似由人性之觀點出發，認為故意肇事者既然有意與法規範作對而製造交通事故，於通常情形下，當然會選擇離開事故現場，以逃避法規範對其究責。然由犯罪者之角度而言，犯罪行為人於犯罪後通常會嘗試掩飾犯行或避免犯行遭他人揭露舉發，畢竟「文過飾非」實乃一般人性之弱點，過失肇事者何嘗不然？如認「故意肇事」者於交通事故發生後不為逃逸行為，係欠缺期待可能性而無由成立刑法第 185 條之 4 之罪，由上述人性觀點出發並從憲法第 7 條平等原則推論，自亦無法期待「過失肇事」者於事故發生後停留現場<sup>14</sup>；如此一來，刑法第 185 條之 4 之罪將有全然違憲之虞，而僅將過失肇事逃逸者以本罪相繩的作法恐有違反憲法平等原則之虞。是以本席認為，既然本罪保護法益在於維護交通安全，為貫徹此法益之保護，本罪之成立與否，即與是否可期待肇事者於交通事故發生後不為逃逸行為之論點無涉。換言之，由維護公共交通安全之法益言，因故意肇事者與過失肇事逃逸者同，兩者皆應構成本條之罪，始符合憲法平等原則之要求<sup>15</sup>。

---

<sup>14</sup> 相同結論，見甘添貴，酒醉駕車與肇事逃逸，台灣本土法學第 30 期（2002 年 1 月），頁 113。甘教授於此處認為，無論故意、過失及無過失之肇事行為，倘要求駕駛人不得逃逸，均違反法規範之過分期待，進而認為刑法第 185 條之 4 應予除罪化。

<sup>15</sup> 雖然德國通說認為德國刑法第 142 條（未經許可而離開事故現場罪）旨在保障民事求償權，然該條仍同等將故意及過失事故參與者納入處罰（見 MK-Zopfs, 3.

#### 肆、對個案情節輕微之案件，於 102 年系爭規定尚未失效之期限內，法院應如何處理

本號解釋認為 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，致情節輕微之案件，行為人無從易科罰金，對情節輕微個案構成顯然過苛之處罰。此違反罪刑相當原則與憲法比例原則部分，應自本解釋公布之日起，至遲於屆滿 2 年時，失其效力。惟於 102 年系爭規定尚未失效之期限內，法院應如何處理，本號解釋並未指明。本席認為，若行為人雖構成刑法第 185 條之 4 之罪，然經認定其犯罪情節顯然輕微，依 102 年系爭規定處罰顯然過苛時，各審級法院法官原則上應將案件暫時停止審理，俟立法機關依本解釋意旨修法完成後，再依刑法第 2 條第 1 項但書之規定（從輕原則），以行為後最有利於行為人之刑法第 185 條之 4 之修正規定，續行審理，以符合本號解釋對 102 年系爭規定之法定刑宣告違憲之意旨。

#### 伍、結論

本號解釋認為，刑法第 185 條之 4 之「肇事」語意所及範圍，僅包括「故意及過失」，不包括「無過失」在內，則實務上尚在審理中之案件，自應依循上開解釋意旨而為裁判。

實務上常將不屬本條構成要件之「對被害人即時救護」，作為論斷駕駛人是否構成本罪之理由，因而對於就交通事故

---

Aufl. (2017), § 142 Rn. 2 f., 38)；本條之完整內容，請見註 17。日本最高裁判所第一小法庭（昭和 47）（あ）1958 號判決亦認為，從行政管理目的以觀，駕駛人出於故意而駕駛車輛使他人受傷，除成立傷害罪外，亦該當日本道路交通法第 72 條第 1 項規定之違反救護義務罪。轉引自李麗玲，「肇事逃逸罪相關最高法院判決評釋」 ptt 報告資料，2013 年 11 月 15 日於最高法院，頁 21。

「無過失」之駕駛人，亦以本條論罪科刑。實務上此一作法有違罪刑法定主義，固不足採。惟從維護交通安全之法益出發，如該無過失之駕駛人於交通事故發生後，能對被害人施以即時救護，亦有助於交通安全之維護。是以若立法機關嗣後於本條明訂含無過失駕駛人在內之駕駛人，於交通事故發生後，負有「對被害人即時救護」之義務，此亦屬立法形成之範疇<sup>16</sup>。即便如此，本席認為，由於就交通事故無過失之駕駛人，其所應受責難者，僅在於違反「對被害人即時救護」之義務，相較於就交通事故有故意或過失之駕駛人，負有全部或一部之肇事責任，無法等同視之，立法者或可考慮對無過失之駕駛人僅科處較低度之刑罰，例如 6 月以下有期徒刑、拘役或罰金，一方面符合「罪刑相當」原則之要求，另一方面亦有鼓勵無過失駕駛人對被害人採取即時救護措施之作用。

末所不得言者，我國為法治國家，目前亦非亂世，無庸藉由所謂「治亂世用重典」之思維，來維護社會秩序。我國所需要者為「罪刑相當」之刑事法律，刑法第 185 條之 4 不區分駕駛人肇事是否故意、肇事情節是否輕微，一律規定相同刑度，實屬落伍之立法；102 年系爭規定，復提高其刑度至「1 年以上 7 年以下有期徒刑」，使得此一粗疏立法，雪

---

<sup>16</sup> 雖然德國通說認為德國刑法第 142 條（未經許可而離開事故現場罪）旨在保障民事求償權，然該條之「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（見 MK-Zopfs, 3. Aufl. (2017), § 142 Rn. 2 f., 38）；本條之完整內容，請見註 17。

上加霜<sup>17</sup>。無怪乎本號解釋有多達 17 件原因案件<sup>18</sup>，法官認為所承辦案件之被告犯罪情節輕微，102 年系爭規定卻不分情節，一律規定「1 年以上 7 年以下有期徒刑」之法定刑，有違憲之虞，因而將案件裁定停止，聲請釋憲。本席以為，刑法公共危險罪章中，部分條文對於過失犯之處罰，其刑度均較故意犯輕很多，此點或可作為立法者嗣後對於刑法第 185 條之 4 修法之參考。

---

<sup>17</sup> 德國類似我國之立法例，規定於該國刑法第 142 條（未經許可而離開事故現場罪），其規範內容較我國刑法第 185 條之 4 更為周延，或可資我國修法之參考。其內容如下：

「道路交通事故之參與者，於道路交通事故發生後，如未為下列行為而離開事故現場，處 3 年以下有期徒刑或罰金：

1. 為其他交通事故參與者及受害人之利益，使自己之身分、車輛及自己參與之狀況，經由停留於事故現場及自己參與事故之陳述，得以獲得確認；或
2. 於尚無任何人進行確認之前，已於個別事故發生後，等待一段相當之時間。

道路交通事故之參與者，於下列情形離開事故現場，且之後未即時使前項應確認之事項得以確認者，亦應依本條第 1 項處罰之：

1. 於第 1 項第 2 款所定之等待期間經過後，或
2. 自認合法或無責。

道路交通事故之參與者，立即通知本條第 1 項第 1 款之利害關係人或事故發生地點附近之警察機關，自己與該交通事故有關，並告知通訊地址、居留地、車輛牌照、車輛停放位置，及自己能停放該車輛供立即確認之期間，即屬已履行事後協助確認之義務。故意藉由保全行為使確認窒礙難行者，不適用本規定。

交通事故發生於非流動之交通狀況，且該事故僅造成不重要之財產損害，道路交通事故之參與者如於交通事故發生後 24 小時內，依本條第 3 項自行促成事後之確認，法院對於本條第 1 項及第 2 項之案件，應依本法第 49 條第 1 項減輕或免除其刑。

道路交通事故之參與者，係指依個案情狀，其行為能促成交通事故之人。」

<sup>18</sup> 參照本號解釋附表。

## 釋字第 777 號解釋協同意見書

黃虹霞大法官提出

宇宙與正義，是愛因斯坦與康德二人共同的心靈寄託；法律人呢？正義、正義，永繫心中！

本席感謝承辦大法官的辛勞，感謝全體大法官共同努力，作成本件迂迴但實質上實現正義、合於刑法罪刑法定主義、刑罰節約原則的解釋！謹將本席協同意見，補充如下：

一、正義是人類共同所追求，落實正義是大法官的當為職責；又大法官獨立於黨派之外，公正行使職權，由總統代表國家提名及任命

（一）是巧合嗎？在今年 3 月出刊的「科學人」雜誌 (Scientific American) 中，有一篇臺大物理系高涌泉教授的文章，提到愛因斯坦與康德二人心靈共同的寄託是：宇宙與正義。浩瀚星空是我引頸想望的；正義是法律人念茲在茲的，是我 10 年前就曾針對本件解釋客體即刑法第 185 條之 4 的裁判應變更，所已提出的企盼！正逢本件解釋之討論及作成，深刻體認正義不僅是法律人心之永繫！正義更真是，不論科學家或哲學家，全人類共同的追求！有感而發，特先表達本席的心聲如上。

（二）又大法官應獨立於黨派之外，公正行使職權；大法官是總統代表國家提名及任命，大法官沒有也不可以因所提名之總統為 X 或 Y，而自歸於或被歸類於 X 系或 Y 派。希望爾後勿再見類似之說法。本席自當秉諸法律人應有良知，為所當為。

（三）98 年 9 月 30 日聯合報 A8 社會版頭條新聞：「車禍『我沒錯』拍屁股走人…有罪」。媒體為人民說話！

人民被指觸犯刑法有罪，該指摘何其之重啊！古金水之妻何曉萍寫道：古金水被判無罪後，他們一家人才能抬頭見人！這是被冤枉者家屬的沈痛心聲！檢察官應該謹慎執法，

法官不可故入人罪，要盡力避免誤入人罪。刑罰手段更應慎用，用所當用！

刑法不同於行政法，除了罪刑法定主義，刑法還有刑罰節約（謙抑）原則。本席認為車禍發生，有責者才有所謂「肇事逃逸」；沒有故意過失者，不應成立刑法第 185 條之 4 之肇事逃逸罪。本此理念，本席乃於當年（98 年）12 月出刊之萬國法律雜誌第 168 期發表「刑罰節約原則不見了！——由無過失者構成肇事逃逸裁判之商榷談起」一文。該文發表後，雖沒有立即引起普通法院法官的共鳴，但是在 100 年本號解釋第 1 個聲請釋憲案受理與否過程中，該文曾被提出作為參考資料，並可能具部分助益。本席備覺榮幸，也有人民的聲音被大法官聽到了的喜悅。許玉秀前大法官在 100 年之前，即曾針對刑法 185 條之 4 規定之明確性，提出質疑，就許大法官之先見，表示敬意。

（四）時隔 10 年，108 年 2 月 9 日聯合報又以「肇逃罪是惡法？駕駛無責仍被判刑」等多篇文章報導本件解釋相關之十餘件法官釋憲聲請（很高興有眾多第一審法官也有刑法第 185 條之 4 規定不符正義之感），法官為人民聲請釋憲。媒體再度為人民發聲。

（五）落實正義是大法官的當為職責！本件解釋實質肯認：無責者不構成「肇事」。雖然原本可直接了當作成合憲限縮解釋，即作成無責者不構成「肇事」及不是為規避法律責任而離開事故現場也不算「逃逸」，亦即造成車禍之有全部或一部責任的動力交通工具駕駛人，且為規避法律責任而離開事故現場者，才構成刑法第 185 條之 4 之肇事逃逸罪之解釋，但很可惜功虧一簣，令人扼腕。惟終究保住了無責者不構成肇事逃逸罪之結論，正義終於還是得以伸張，不能比「耶！」，尚可接受。

二、另還有些可惜的是，本件解釋未能得到全體大法官一致同意，部分大法官的疑慮也可能是有些人的想法，因為本件解釋理由書篇幅有限，難以盡書。在此，本席認為有必要進一步闡述一些觀點：

(一) 刑法第 185 條之 4 有幾個犯罪構成要件？

本席贊同本件解釋理由書第 10 段所稱之共四個犯罪構成要件，即 1、駕駛動力交通工具；2、肇事；3、致人死傷及 4、逃逸；而不是只有離開有人死傷的動力車輛事故現場一個犯罪構成要件。因此，駕駛動力交通工具肇事並致人死傷者，若未逃逸，固不成立本罪；但離開事故現場之駕駛動力交通工具者，也不當然應成立本罪。是否成立本罪，其關鍵不單單在於是否離開有人死傷之事故現場，還需考量是否符合「肇事、逃逸」要件。

(二) 刑法第 185 條之 4 只是在處罰駕駛動力交通工具者離開有人死傷之事故現場之行為嗎？

本席認為不是，本席認為本條係在加重處罰有責肇事後，還心存僥倖，想趁人不知，逃離現場，以規避其應負之致人死傷法律責任之行為（下引立委提案理由參照）。唯有作此種解釋才能合理化，為何需動用刑罰（刑罰限制人民生命、身體自由，動用刑罰必須符合最後必要手段原則），且較其他相類行為可處較重刑罰（罪責相當原則、比例原則）（請參見附表：刑法處罰肇事逃逸罪相類行為之構成要件及法定刑對照表），處罰之。

(三) 不可以用刑罰處罰單純駕駛動力交通工具之無責者離開有人死傷之事故現場之行為嗎？

本件解釋沒有宣告刑法第 185 條之 4 全部違憲，依本件解釋意旨，現行刑法第 185 條之 4 規定，只能適用於有全部或一部責任（有責）之肇事者（無責者不是肇事者），而且應該是為規避法律責任而離開其致人死傷之事故現場者（肇事逃逸者），因為如果無責，何來逃避？另如果有責而為規避法律責任離開致人死傷事故現場之駕駛動力交通工具之行為人，不論其為故意或過失暨其責任輕重、被害人傷勢輕重，被依刑法第 185 條之 4 認定為有罪，科處其刑罰，並未被宣告違憲（情節輕微個案刑罰過苛部分，仍以有罪合憲為前提，而且也只是情節輕微刑罰過苛之一小部分應如何避免過苛而已），應先說明。

就可否用刑罰處罰單純駕駛動力交通工具之無責者離開有人死傷之事故現場之行為部分，國外（如德國）不是沒有這種立法例，但刑度較我國刑法第 185 條之 4 輕很多，而且就犯罪構成要件有非常詳細的規定，跟我國刑法第 185 條之 4 規定體例很不一樣。所以不能以有如德國之立法例推論，刑法第 185 條之 4 規定也可適用於無責或非為規避法律責任而離開事故現場者。

立法者若擬仿德國立法例應另修法，且不是絕沒有合憲可能；但修法後，如有是否合憲爭議，仍應受違憲審查。又本席一向主張行政刑法應儘可能減少。

（四）道路交通管理法令不是有「無責也算肇事」的規定嗎，為何本件解釋要認為除有責（對車禍發生有全部或一部故意或過失責任）外，比如無責（無過失）部分不符合明確性原則呢？不能用道路交通管理法令規定解釋刑法第 185 條之 4 的犯罪構成要件嗎？

道路交通管理法令規定是行政法規定，與刑法規定有本質差異。二者體系不同，受法明確性寬嚴要求之標準不同，因此，行政法規定與刑法規定雖使用同一字詞，但行政法上之涵義不當然可以移用於刑法，刑法上之涵義也不當然應等於行政法上應有之涵義。

人同此心、心同此理。本院曾調取了解 88 年及 102 年刑法第 185 條之 4 之立法資料，甚至另取得 88 年立法時該條領銜提案委員黃國鐘委員之立法內容及過程簡述一文，並確認當時立法者關於肇事逃逸之意旨，應與本件解釋實質意旨（不包括無責者）相近。本件解釋之結論應合於常理而為妥當。

（五）謹將本席於解釋過程中曾試擬之較詳細文字，錄於下，代替以其他文字補充說明：

「關於刑法明確性原則部分

科處人民刑罰，涉及人民受憲法第 8 條及第 15 條保障之人民身體自由及財產權。國家科處人民刑罰時，除必須係

針對特定具國家、社會或私人法益侵害性之犯罪行為，且就該行為有科以刑罰之必要者外，刑法規定以其為法律之一，亦需符合法律明確性原則，原屬當然。尤以相較於其他法律，因刑法所科處之刑罰對人民身體自由之拘束及財產權之剝奪，其嚴重性最深最鉅，故有別於其他法律規定，刑法規定自應依循罪刑法定主義原則，以制定法律之方式為之（本院釋字第 443 號、第 522 號及第 765 號解釋參照）。又依憲法第 8 條之規定，國家公權力對人民身體自由之限制，於一定限度內，既為憲法保留之範圍，若涉及嚴重拘束人民身體自由之刑罰法律規定，其法定要件是否符合法律明確性原則，自應受較為嚴格之審查（本院釋字第 636 號及第 690 號解釋參照）。

另因刑法用供規範人民最重度違法有責行為（刑法第 12 條第 1 項規定：「行為非出於故意或過失者，不罰。」）在罪刑法定主義原則下，就犯罪之構成要件言：各條刑罰規定之具體明確性，即個案事實是否屬於各該刑法犯罪規定所欲規範之對象，原即均應以一般人民之觀點衡量；亦即必須以一般人民之觀點，認為個案事實應屬於該刑法犯罪規定所欲規範之對象並無疑問者，該刑法犯罪規定始符刑法明確性原則。

查 88 年系爭規定明定：「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。」102 年系爭規定明定：「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。」均屬相當重之處罰規定。其所欲規範之對象，參諸各大字典關於「肇事」之意義（國語辭典、大辭典、中文大辭典、辭海、國語活用辭典、辭彙等參照）係指肇禍、引起事故而言；稱「肇事致人死傷者」，依吾人之通念及無責任即無處罰之憲法原則（本院釋字第 687 號解釋參照），則應指有引發事故違法行為且因其違法行為導致他人死傷之有責者而言。又稱「逃逸」亦指有意逃避法律責任而匿其蹤，且 102 年修正前後之系爭二規定既均係處相當重刑罰之規定，而此等規定係為處罰具重大犯罪惡性者而設，單純離開動力車輛事故現場者，不當然具重大犯罪

惡意而應構成此一犯罪（立法院公報第 87 卷第 30 期第 379 頁委員會紀錄參照）。綜上：由一般人民之觀點，就被撞及且就事故無故意、過失之無責者，甚至完全遵守交通規則而撞及違反交通規則之人且就該事故無故意、過失之無責者，暨非有意逃避法律責任而離開車輛事故現場之人，如認其等屬 88 年系爭規定及 102 年系爭規定所欲規範之對象，自己顯然超乎一般人民之合理預期。

再由 102 年系爭規定修正提高刑度當時，立法委員們多個提案之意旨（如立法院第 8 屆第 2 會期第 3 次會議議案關係文書院總第 246 號委員提案第 13942 號、第 14013 號、第 14156 號及第 14320 號之案由及說明、第 13598 號及第 14679 號之修正草案對照表說明，暨立法院公報第 102 卷第 38 期中華民國 102 年 5 月 27 日立法院第 8 屆第 3 會期黨團協商會議紀錄等參照）觀之，顯然立法者亦均係植基於既已肇事且已致人死傷，卻心存僥倖，為逃避法律責任而離開肇事現場，應罪加一等，有特予處罰及加重其刑責之立場。此自亦可佐證 88 年系爭規定及 102 年系爭規定之立法目的，原即在於加重處罰違法有責之肇事致人死傷，且心存僥倖、有意逃避法律責任而逃逸者，均非出於處罰無責者或非有意逃避法律責任之離開現場者之目的。準此，就 88 年系爭規定及 102 年系爭規定之適用，其處罰擴及於上述對象部分，亦與法條文義及立法目的難謂相合。

綜上，為維人民受憲法第 8 條保障之身體自由，應認為必須係行為人之駕駛動力交通工具行為引起事故，其行為違法且導致他人死傷，並意圖逃避其應負之法律責任而無故離開事故現場之有責者，始為系爭規定所欲規範之對象，其餘無責或非有意逃避法律責任而離開事故現場之人員應不在 88 年系爭規定及 102 年系爭規定之規範範圍，唯有如此解釋始符刑法明確性原則，並始與憲法第 8 條規定保障人民身體自由之意旨無違。」

（六）最高法院可能係考量刑法第 185 條之 4 之立法理由在於：「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，特增設本條關於肇

事致人死傷而逃逸之處罰規定。」故其一致見解認無責者及非為逃避法律責任而離開事故現場者，亦均成立肇事逃逸罪。本件解釋為何不採最高法院上述看法？

上開立法目的固屬良善，交通事故發生後離開現場而未施救援者，也可能予人不見義勇為，甚或不道德之感。但是一則上開立法理由並未見諸刑法第 185 條之 4 之規定文義，也就是未經化為其犯罪構成要件，尚難期待人民由該條文義一望即知之並遵行之，故若以該等立法理由作為處罰依據，而無視該條犯罪構成要件文義，自難認合於罪刑法定主義原則；二則刑法規定不適宜作擴張解釋，對不道德行為之非難，不等於可以或當然適合以刑罰處罰之。尤其刑法係用以處罰具重大反社會性之行為，刑法第 12 條明定：行為非出於故意或過失者，不罰。則對有人死傷之車禍事故之發生無故意、過失之動力車輛駕駛人，不但不是加害人，反可能是受害人，更何來係屬具重大反社會性之行為而須以刑罰處罰之？三則以一般人民對肇事逃逸之了解（由教育部訂「國語辭典」中肇事一詞之意義，即可得知），應該得不到無責離開車禍事故現場，未留下救援，等於肇事逃逸之結論。故最高法院之見解應非屬的論，難認合於憲法意旨。

（七）本件解釋另一部分即刑法第 185 條之 4 部分過苛不符比例原則違憲部分，應無礙「無責非肇事」之結論

本件解釋與本院釋字第 775 號解釋同，均是以法定刑（在累犯為提高法定刑）原則合憲（無責非肇事屬例外）為前提（否則不必均特予指明針對「顯然過苛之個案」並「於此範圍內」。而且就累犯所為本院釋字第 775 號解釋，其解釋理由書中，關於顯然過苛情形之敘述，不是例示，因為無法想像其他情形會構成顯然過苛，比如：原最低本刑二月累犯判三月、或最低本刑一年累犯判一年一月等，應不得謂「顯然過苛」，故不可因在該解釋理由書之「6 月有期徒刑」之前有「如」字，即遽推論僅係例示，而認捨該敘述之情形外，法院也可自由裁量是否加重最低本刑；又所謂法官之裁量也不是無限制，所謂最低本刑「顯然過苛」是指具體個案、而非通案，且該具體個案需達到如加重最低本刑即不符比例原則之程

度，即該號解釋並未賦與法院無限制就累犯是否加重其最低本刑之裁量權)。因此，應無礙「無責非肇事」之結論。

又不論在本院釋字第 775 號解釋或本號解釋，大法官們心中所牽掛的關於是否顯然過苛而不符比例原則部分，不是刑期多寡：差一天兩天、一個月兩個月（這是關於在法院裁量權範圍內之量刑當否，暨因而所生是否應有量刑標準，是另一問題，本席也很關心；但難謂此等量刑差異已可使累犯加重規定及刑法第 185 條之 4 規定，因而全盤不符比例原則之程度)。大法官們所牽掛的是處罰方式(可易科罰金或不可易科罰金)的大不同，及因此所致是否需入監服刑而生對人身自由之過度限制，而有是否不符比例原則違憲問題。即在本院釋字第 775 號關於累犯之解釋大法官之關切係在於：「是否因累犯加重最低本刑，而使原得易科罰金之罪因累犯加重，其所判刑期需超過 6 月，致不得易科罰金」；在本號解釋則在於：「刑法第 185 條之 4 之罪，因法定最高刑期超過 5 年，致情節輕微者縱受 6 月以下有期徒刑之宣告，仍無從易科罰金」。也就是大法官們是因為出於對因累犯加重結果(原屬最低本刑 6 月之罪，因累犯加重，所應判有期徒刑需超過 6 月部分)及第 185 條之 4 規定(因法定最高本刑為 7 年部分)不符合刑法第 41 條關於得易科罰金規定要件(犯最重本刑為 5 年以下有期徒刑以下之刑之罪，而受 6 月以下有期徒刑之宣告)，所生之人身自由保護之當否之關切，且認為就此等少數個案而言，未例外賦與法院得准予易科罰金之裁量權，乃屬顯然過苛，而不符比例原則。

以上於少數個案顯然過苛之例外違憲情形，應可經由刑法第 41 條通案修正，准凡情節輕微者均得易科罰金，或於修正累犯加重規定及刑法第 185 條之 4 規定時，准就情節輕微之特殊個案易科罰金，即使之可屬不受刑法第 41 條拘束之例外，應均可認為係符合本院上開解釋所示比例原則之合宜立法選擇。當然就肇事逃逸罪部分，能依本件解釋理由書末段檢討改善之諭知，區分情節輕重而分別規定並作刑度輕重不同之處罰，亦可能符合本件解釋意旨。

(八) 刑法第 185 條之 4 規定是否適用於故意肇事者？

本件解釋認故意肇事者亦有刑法第 185 條之 4 規定之適用，與最高法院之見解及部分學者之見解不同，主要理由係考量：肇事行為固然以過失居多，但不當然不含故意之情形；而且故意之惡性較過失為重，刑法規定不應有同一行為：故意者不罰，而過失者有罪之結果；或故意者之法定刑較輕而過失者之法定刑較重。準此，就致人傷害之肇事逃逸行為，若認故意者無刑法第 185 條之 4 規定之適用，則將生故意者不罰而過失者有罪、故意者之刑責低於過失者之結果，顯違罪責相當原則。而造成此種罪責不相當之原由乃因：傷害罪為告訴乃論，未經告訴，即不能對故意者為有罪（不成立傷害罪及系爭規定之罪）之諭知；而刑法第 185 條之 4 規定之罪非屬告訴乃論，從而過失者（雖因未經告訴而亦不成立傷害罪）需依刑法第 185 條之 4 規定論罪科刑。而且因刑法第 185 條之 4 規定法定刑度高於傷害罪，故縱經傷害罪告訴，過失者依該規定所負之刑責亦遠高於故意者依傷害罪所負之刑責。

三、如同本院釋字第 775 號解釋並未全面宣告刑法累犯加重規定違憲，未全面賦與法院得自由裁量是否加重最高、最低本刑之權，只是在如該解釋理由書所述之顯然過苛情形，認不符比例原則而已一般，本件解釋也肯定有責之肇事逃逸者，依刑法第 185 條之 4 加重處罰之，原則上合憲，只有於情節輕微者未准得易科罰金之少數部分，例外違憲。也就是說就非情節輕微之有責肇事者，本件解釋並未賦予法院、也未要求相關機關應修法賦予法院亦可准於易科罰金之裁量權，且法院仍應不待修法依據刑法第 185 條之 4 規定審判。

四、關於違反法律明確性原則部分，本件解釋所以未諭知修法期限而應立即失效，係本於罪刑法定主義原則，亦即認無責者不在現行刑法第 185 條之 4 規定處罰範圍。因此自本件解釋公布之日起，就尚未確定之案件，對交通事故之發生無過失之無責者（無過失被告），不得再以刑法第 185 條之 4 規定處罰之。

另關於情節輕微者未准得易科罰金之少數過苛部分，本件解釋所以諭知自本件解釋公布之日起 2 年後失其效力，亦

係因罪刑法定主義之故，並係因刑法有從舊從輕原則之故（刑法第2條第1項規定），因為法官依法裁判，修法前，法既尚無此種少數過苛情形，得易科罰金之明文，故如遇此種情形，法院應停止審判，以待修法；修法後才能依新法准易科罰金。又此種審判期間之延長，應屬非可歸責之正當理由。

五、本院解釋之效力除解釋文另有特別諭知外，係往後發生，故除該解釋之聲請案得據本院解釋聲請再審或非常上訴外，其他已確定之案件無法獲得救濟。本件解釋並未有特別諭知，因此，在本件解釋前已被判有罪確定之無責者，除係本件解釋之聲請人外，無法獲得救濟，固屬遺憾，但本件解釋已實質還無責者清白，從而各界應以實質無罪之態度對待其人，無責者及其家人自可抬頭見人，而不必自覺有愧。

附表：

刑法處罰肇事逃逸罪相類行為之構成要件及法定刑對照表

	條號	罪名	條文
○	185-4	交通肇事逃逸罪	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。
☆	294	違背法令契約義務遺棄罪	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， <u>處六月以上、五年以下有期徒刑。</u> 因而致人於死者，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。
	271	普通殺人罪（故意）	殺人者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑。前項之未遂犯罰之。預備犯第一項之罪者，處二年以下有期徒刑。
☆	276	過失致死罪	<u>因過失致人於死者，處二年以下有期徒刑、拘役或二千元以下罰金。</u> 從事業務之人，因業務上之過失犯前項之罪者，處五年以下有期徒刑或拘役，得併科三千元以下罰金。
	277	普通傷害罪（故意）	<u>傷害人之身體或健康者，處三年以下有期徒刑、拘役或一千元以下罰金。</u> 犯前項之罪因而致人於死者，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。
	278	重傷罪（故意）	使人受重傷者，處五年以上十二年以下有期徒刑。犯前項之罪因而致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑。第一項之未遂犯罰之。
☆	284	過失傷害罪	<u>因過失傷害人者，處六月以下有期徒刑、拘役或五百元以下罰金，致重傷者，處一年以下有期徒刑、拘役或五百元以下罰金。</u> 從事業務之人，因業務上之過失傷害人者，處一年以下有期徒刑、拘役或一千元以下罰金，致重傷者，處三年以下有期徒刑、拘役或二千元以下罰金。

## 釋字第 777 號解釋協同意見書

蔡大法官明誠 提出

黃大法官虹霞 加入

本件涉及刑法第 185 條之 4 有關肇事致人死傷逃逸罪規定是否違憲爭議，茲因認為本號解釋作成後，未來仍可能衍生若干修法及實務運用上問題，宜再予進一步探究及釐清，爰提出協同意見如下：

### 一、刑法第 185 條之 4 規定用語不明致生解釋多義性

刑法規定精簡之立法模式，在我國刑法規定中並非少見，惟如過於精簡，將難免引起語意不明，導致解釋上多義性之爭議。此種情形，亦發生在刑法第 185 條之 4 規定上，其規定「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。」（88 年 4 月 21 日增訂公布之刑法第 185 條之 4 規定，法定刑原為 6 月以上 5 年以下。102 年 6 月 11 日修正公布同條規定，提高刑度為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，構成要件均相同。下稱系爭規定）從構成要件觀之，行為主體為動力交通工具駕駛人，行為要件係駕駛動力交通工具肇事行為與逃逸行為，並以致人死傷為其要件，但其排除人受有死亡或傷害以外侵害結果（例如車體受損之財產損害等）之適用。亦即，後者單純以行政罰（如罰鍰或吊扣駕駛執照）為其處罰之法律效果，以道路交通管理處罰條例第 62 條規範有關汽車駕駛人駕駛汽車肇事，無人受傷或死亡而未依規定處置或逃逸之行為<sup>1</sup>。

---

<sup>1</sup> 道路交通管理處罰條例第 62 條第 1 項：「汽車駕駛人駕駛汽車肇事，無人受傷或死亡而未依規定處置者，處新臺幣 1,000 元以上

系爭規定將駕駛動力交通工具所造成事故之行為與離開事故現場之行為二分，作為行為(Tathandlung)之客觀構成要件，問題在於，上開規定所使用之肇事與逃逸二詞，如以現代社會通念解釋，肇事，解為「闖禍，引起事故。」也作「肇禍」。<sup>2</sup>逃逸，解為「逃離不見蹤跡。」<sup>3</sup>以上肇事與逃逸之意義，含有負面評價之意味，指駕駛交通工具時，闖禍引起事故(Unfall)，未妥適處置而離開事故現場。惟有關肇事逃逸罪，文義解釋上可能具有多義，實務上亦曾出現多種情形。其中，可能車禍事故係由逃逸者所造成，但事故發生之結果，不全然須由該駕駛者單方負全責，亦可能受傷亡之他方與有過失。實務上，有認所謂逃逸，係指逃離肇事現場而逸走之行為。駕駛人於肇事致人死傷時，具有在場義務。<sup>4</sup>

---

3,000 元以下罰鍰；逃逸者，並吊扣其駕駛執照 1 個月至 3 個月。」  
第 4 項：「前項駕駛人肇事致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照；致人重傷或死亡而逃逸者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。」

<sup>2</sup> 參照教育部重編國語辭典修訂本

<https://pedia.cloud.edu.tw/Entry/Detail/?title=%E8%82%87%E4%BA%8B>（最後瀏覽日期：108 年 5 月 30 日）

<sup>3</sup> 參照教育部重編國語辭典修訂本

<https://pedia.cloud.edu.tw/Entry/Detail?title=%E9%80%83%E9%80%B8&search=%E9%80%83%E9%80%B8>（最後瀏覽日期：108 年 5 月 30 日）

<sup>4</sup> 關於駕駛人於事故現場之在場義務，實務上有認為，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（最高法院 103 年度台上字第 4589 號判決參照）。考諸此肇事遺棄（逃逸）罪，最重要之點，乃是在於「逃逸」的禁止，若未等待警方人員到場處理，或無獲得他方人員同意，或不留下日後可以聯繫的資料，就逕自離開現場（含離去後折返，卻沒表明肇事身分），均屬逃逸的作為；而為確保公眾交通的安全，所稱「肇事」，當指客觀上的車禍發生情形已足，不以行為人對於該車禍的發生，應負刑責為必要，此因肇事責任歸屬，尚屬下一順位，需費

就刑法第 185 條之 4 規定而論，如強調「碰撞事故後逃離」，則重點似非在於碰撞行為，而是逃離事故現場責任之追究及相關證據之保全。另如係強調「碰撞而逃離」(hit and run)或於事故發生後未停留(Failure to stop after accident)，著重於肇事與逃逸一併要求。肇事雖含有負面評價，但如無過失引起事故，宜解為不構成肇事逃逸罪要件。因此，須視規範目的而定，如重點在於事故現場處理、相關證據保全或責任歸屬確認等情事，則未來修法時，不宜使用肇事用語，而宜以「逃離事故現場」或類似用語代替之。

## 二、刑法第 185 條之 4 規定之立法意旨與保護法益應再確認

刑法第 185 條之 4 係於 88 年 4 月 21 日增訂，立法理由在於為維護交通安全，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。其刑度參考刑法第 294 條第 1 項遺棄罪之規定。102 年 6 月 11 日修正，係配合刑法第 185 條之 3 有關酒駕與酒駕致死罪之刑度提高，認為肇事逃逸者同基於僥倖心態，延誤受害者就醫存活之機會，錯失治療之寶貴時間，而提高肇事逃逸罪刑度。由上述立法理由可見，其係為交通安全維護，並加強駕駛人於肇事後對被害人即時救護之義務，以避免被害人之傷亡。學說上有認為因以致人死傷為要件，其具有實害犯之性質。惟有認其係抽象危險犯，或稱公共安全之危險犯。<sup>5</sup>

系爭規定之保護法益為何，爭議不少。在刑法實務上，有從立法理由、社會現況論及保護法益，認為本罪所保護法

---

時間，才能釐清、不爭。（最高法院 104 年度台上字第 2570 號判決參照）。

<sup>5</sup> 參照陳子平，刑法各論（下），台北：元照，2016 年 9 月初版 1 刷，頁 119-120。

益，包含維護眾人往來安全、避免事端擴大、立即對於車禍受傷人員之救護、釐清肇事責任歸屬，及確保民事求償權功能，兼顧社會與個人的重疊性權益保障，<sup>6</sup>或稱綜合法益<sup>7</sup>。學說上有認為其目的在於處罰棄置不顧之不道德行為，而重在道德規範及善良風俗。<sup>8</sup>有認為公共安全（駕駛人監控交通危險之義務）<sup>9</sup>，或稱維護公眾往來之安全<sup>10</sup>為其保護法益。有認為保障現行交通機制得以圓滑運作之利益。<sup>11</sup>有認為生命身體之安全（侵害個人法益犯罪）為其保護法益。有認為民事損害賠償請求權（民法請求權）之確保。有認為協助確認事故與責任歸屬者<sup>12</sup>。亦有認為基於立法理由，系爭規定

---

<sup>6</sup> 最高法院 104 年度台上字第 2570 號刑事判決參照。

<sup>7</sup> 本判決最令人矚目的法律見解，則是強調本罪兼具保護個人與社會法益的屬性，包括被害人生命身體、民事求償權、公眾往來安全與釐清事故責任，故課予肇事者在場與救助義務尚符合比例原則。……最高法院透過承認綜合法益，尤其納入釐清肇事責任觀點實質改造肇事逃逸罪，不但無法彌補立法的瑕疵，反而是製造解釋困擾的作法。（參照薛智仁，變遷中的肇事逃逸罪—評最高法院 104 年度台上字第 2570 號刑事判決，政大法學評論，第 149 期（2017 年 6 月），頁 229、248。）

<sup>8</sup> 參照甘添貴，刑法各論（下），台北：三民，2014 年 2 月修訂 3 版 1 刷，頁 69-70。

<sup>9</sup> 參照林東茂，刑法綜覽，7 版，頁 2-250 以下。

<sup>10</sup> 參照余振華，肇事逃逸罪之規範評價，月旦法學雜誌，193 期（2011 年 6 月），頁 14。

<sup>11</sup> 我國刑法肇事逃逸罪之處罰，既然正是為了維護大眾對於交通秩序之最低限度之信賴，若能維護，現行交通法規所建立之交通秩序及交通制度則能被有效維持，並為有效運作，即能充分享受動力交通工具所帶來之交通便捷性。參照陳家彥，析論刑法肇事逃逸罪中「致人死傷」之要件定位及其競合問題，國立臺北大學法律學系碩士論文，103 年 7 月，頁 31-32。

<sup>12</sup> 採此說者，例如吳耀宗，肇事逃逸罪：第一講 保護法益，月旦法學雜誌，94 期，頁 38-39。本罪之保護法益為協助確認事故與釐清責

之保護法益，主要在於公共安全，次要在於生命身體安全。

<sup>13</sup>以上對於系爭規定之保護法益見解，可見眾說紛紜。<sup>14</sup>

系爭規定可能保護之法益範圍，列表如下：

道德層面	社會法益	個人法益	證據保全/民法請求權/確認利益與責任歸屬
保障社會善良風俗/道德規範及善良風俗	保障公共安全(駕駛人監控交通危險之義務)/維護眾人往來安全/事故發生後之確認利益保障	保障個人生命身體法益/對車禍受傷人員之救護/減少被害人之死傷	民法請求權(民事損害賠償請求權)之保障/協助確認事故與責任歸屬

任歸屬，詳細而言，肇事逃逸罪所創設的應該是在場義務而非救助義務，此等現場義務最重要的內容即是肇事者必須揭露身分，或留下可供確認其姓名身分之人別資訊，因為所有後續責任的釐清，全都始於揭露身分。至於生命、身體安全之保障，僅能算是事故責任釐清目的之外的反射利益或附隨利益。參照王皇玉，2013年刑事法發展回顧：酒駕與肇逃之立法與實務判決，國立臺灣大學法學論叢，第43卷特刊期，2014年11月，頁1261。

<sup>13</sup>系爭規定之罪，雖仿德國刑法第142條規定而設立，然本罪不僅規定於侵害社會法益之公共危險罪章中，且要求致人死傷之要件，皆與德國規定不同，因此認為以民事請求權作為保護法益之見解並非妥適。至於前述道德規範及善良風俗之見解，有認其有擴大處罰範圍之危險，亦有造成法與道德混同之虞，實為不妥。參照陳子平，前揭註5書，頁121。

<sup>14</sup>刑法第185條之4交通肇事致人死傷逃逸罪，從增訂公布施行迄今，在文獻上引起非常熱烈的討論，所有爭議問題的解決，都與肇事逃逸罪所保護法益有密切不可分的關係。(參照陳志輝，論肇事逃逸罪之保護法益—兼淺論本罪之合憲審查，載於：刑事法與憲法的對話—許前大法官玉秀教授六秩祝壽論文集，2017年3月，頁585-587。)

	刑法第 185 條 之 4 規定於侵 害社會法益之 公共危險罪章		民事請求權確 保說--德國刑 法第 142 條
--	---	--	-------------------------------

有關法益保護概念，不但可從刑法建構其理論基礎，另在憲法層面，亦有認為其可從憲法上實質法治國原則中，以法益(Rechtsgut)保護作為刑法任務，法益侵害為實質犯罪概念之要素，除行為人之罪責原則外，從被害人方面，可以法益保護作為基礎，發展出所謂社會損害原則或社會傷害論(Sozialschadenslehre)。<sup>15</sup>

此外，系爭規定如與其他罪名構成競合時，亦可能因所採保護法益不同，導致法條競合（不純正競合）或想像競合（純正競合）之關係。<sup>16</sup>另故意肇事之駕駛人，是否成立系

<sup>15</sup> 關於德國基本法制定以前及以後有關法益概念與理論之探討及評論，參照鍾宏彬，法益理論的憲法基礎，台北：元照，2012年4月初版1刷，頁37以下,317。有認為德國聯邦憲法法院就法益概念，在憲法審查時，可能運用法治國原則(Rechtsstaatsgrundsatz)衍生之比例原則（即適合性、必要性與相當性(亦即作為過度禁止之狹義比例性)）。有認為歐陸傳統所發展之限制刑法之法益概念，涉及英美法之類似概念—防止傷害原則。即有關干預之限度，於1859年由John Stuart Mill已在其所著之自由論(On Liberty)提出著名之傷害原則(Harm Principle; Schädigungsprinzip)，此亦發展出社會傷害論(Sozialschadenslehre)。（參照Claus Roxin, Strafrecht Allgemeiner Teil, Bd. I, 4.Aufl., München: Beck, 2006, §2 Rn.86, 123f..）所謂傷害原則，亦即”That the only purpose for which power can be rightfully exercised over any member of a civilized community, against his will, is to prevent harm to others”。（對文明社會之任何成員，違背其意志而合乎正當之權力行使，僅以防止傷害他人為其唯一目的。）以上嘗試結合歐陸法系有關法益理論與英美法系相關原則（前述傷害原則）運用於法益概念及理論探討，值得參考。

<sup>16</sup> 有認危險駕駛罪與過失傷害、肇事逃逸及殺人未遂等罪，可能形成

爭規定的肇事逃逸罪？最高法院認為，行為人如出於故意之主觀犯意，而駕駛動力交通工具肇事致人死傷時，本可包括評價於殺人罪、傷害罪、重傷罪等之刑責內，在法規範上，無法期待其不為逃逸之行為，故本罪肇事應限於行為人非故意之肇事行為。<sup>17</sup>

又系爭規定特設致人死傷之要件，其如何定位，學說上亦不盡相同。在刑法之可罰性要件(Voraussetzung der Strafbarkeit)中，有認為其屬於不法構成要件(Unrechtstatbestand)者，行為人於逃逸時對於此不法構成要件事實之致人死傷須有所認識，否則不具構成要件故意之情況下為逃逸行為，則無肇事逃逸罪責存在。有認為其屬於客觀處罰條件(Die Objektiven Bedingungen der Strafbarkeit)<sup>18</sup>，亦即構成要件與違法性間之所謂附加構成要件(Tatbestandsannexe)。行為人於逃逸時，不問其主觀上對於致人死傷事實有無認識，僅於客觀上具有致人死傷事實時，

---

競合關係。即如危險駕駛具有繼續犯性質，與過失傷害之撞擊屬同一行為（行為單數），兩者保護法益不同（一為道路交通安全，另一則是個人身體之完整性），所以形成想像競合關係。至於後段逃離現場所成立之殺人未遂與肇事逃逸罪，亦屬透過一行為所違犯，所以究竟應該成立想像競合或法條競合，則視如何認定刑法第 185 條之 4 所要保護之法益。（參照王聖偉，醉不上道---論危險駕駛罪與肇事逃逸罪，月旦法學教室，59 期，頁 75-77。）另參照陳志輝，肇事逃逸罪與遺棄罪之競合關係---簡評最高法院九三年度台上字第 6513 號判決，原刊載台灣本土法學雜誌，70 期（2005 年 5 月），頁 238-241。此係參照月旦法學知識庫。

<sup>17</sup> 最高法院 102 年度第 9 次刑事庭會議決議參照。亦有學者採相同見解，例如林山田，刑法各罪論（下冊），2006 年 11 月五版二刷，頁 319。

<sup>18</sup> 採此說者，例如余振華，前揭註 10 文，頁 15-16。

應負肇事逃逸之罪責。<sup>19</sup>

綜上，有關係爭規定之犯罪性質、保護法益及構成要件等，學理上及實務上之見解並不盡相似，可說頗為分歧。學理上有依立法理由為論據，甚至有以參與立法研議之意旨而為歷史解釋。另有運用該罪所規定罪章，進行體系解釋，亦有以比較法觀察，探討其保護法益。有認為其兼顧個人與社會法益之重疊性法益或綜合法益保護目的，而不採單一法益保護見解。是未來修法時，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。

### 三、從比較法觀察刑法第 185 條之 4 之構成要件及法律效果

學說上較常提到者，系爭規定係仿德國刑法第 142 條<sup>20</sup>規定，惟有認其雖係參考德國立法例，但規定並不同，不宜相提並論。無論如何，德國相關立法例雖受到該國有些學說批評，惟從規範體例及內涵上仍有參考之價值，茲略為引介，以供比較。

德國刑法第 142 條不法離開事故現場(Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort)罪，有稱事故逃逸(Unfallflucht)（或稱駕駛人逃逸）(Fahrerflucht)罪。該條第 1 項規定，交通事故參與人於發生交通事故後，應有在場或說明之義務，在無人確

---

<sup>19</sup> 上述論點影響刑罰權之擴張或限縮，與刑法謙抑性或刑法最後手段性等目的是否相符，均值得深入探討。

<sup>20</sup> 實務上，亦有類似看法，例如最高法院 104 年度台上字第 2570 號刑事判決中提到，於 88 年 4 月間，仿德國刑法第 142 條設計規範，增定刑法第 185 條之 4「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸」罪，屬抽象危險犯。

認身分前，依據實際情況應等待相當時間而未等待者，處 3 年以下自由刑或罰金。第 2 項規定，交通事故參與人於等待期間經過後，或自認為無責任或可原諒而離開事故現場，且事後未立即可得確認身分者，依第 1 項規定處罰。第 3 項規定，交通事故參與人立即向應受事故通知權利人或附近警察機關，告知其住址、停留地與車輛牌照及停放地點，即已履行事後對其可期待期間內之身分確認。其故意使不能進行確認者，不適用本規定。第 4 項規定，未造成重大財產損害之交通事故參與人，於事故發生後 24 小時內，自行促使其身分事後得以確認（第 3 項）者，法院對於第 1 項及第 2 項之案件，得酌予減輕（刑法第 49 條第 1 項）或得依本規定免除其刑。第 5 項規定，按情況，行為人之行為造成交通事故者，為交通事故參與人。上開德國規定，屬於特殊犯罪 (Sonderdelikt)，並不成立共犯及他人之間接正犯。

有關德國刑法第 142 條不法離開事故現場罪，簡要列表如下：

客觀構成要件	主觀構成要件	違法性與有責性	刑罰免除
行為人僅為事故參與人 (Unfallbeteiligter)	故意(未必故意"Eventualvorsatz"為已足)	特別是有無正當化之同意。其他阻卻違法性及有責性之事由，適用一般刑法原則。	主動悔悟 (Tätige Reue) (第 142 條第 4 項)

偶然發生之街道 交通事故			
違反義務(在場及 說明義務、等待 義務)情形下，離 開事故現場			

就交通刑法之法益及犯罪類型為何，學理上，有認為其係抽象財產危險犯，不以實害犯為要件。有關抽象危險犯之論述中，如酗酒駕車（德國刑法第 316 條 "Trunkenheit im Verkehr"）與嗑藥駕車的處罰規定，可避免實害犯在舉證上困難，減輕追訴機關負擔。又抽象危險犯構成要件亦符合刑罰目的論上之一般預防要求，在立法上規定為犯罪，係為保護超越個人之生活法益，此立法設計不被認為違憲。<sup>21</sup>德國刑法第 142 條明定處罰離開交通事故現場之罪，規定於刑法妨害公共秩序罪章，但通說卻認為其係個人之保護<sup>22</sup>，係一種抽象財產危險犯(ein abstraktes Vermögensgefährdungs-delikt)。<sup>23</sup>。在刑事政策上，該規定在德國實務上具有重要意義，在偵查程序中，每年約 25 萬件。<sup>24</sup>又上開規定雖規定於刑法妨害公共秩序罪章中，但就其保護法益，通說認為其僅係以確

<sup>21</sup> 詳參張麗卿，新刑法探索，台北：元照，2018 年 1 月 6 版 1 刷，頁 515-517。此超越個人生活法益，與個人法益說法，有所不同。

<sup>22</sup> 此對於交通往來所生犯罪之危險犯，所保護法益係個人法益，或超越個人生活法益，抑或其他保護法益類型可資涵蓋，宜再探討之。

<sup>23</sup> 參照 Lackner/Kühl, Strafgesetzbuch, Kommentar, 28. Aufl., München: Beck, 2014, §142 Rn.2.

<sup>24</sup> 參照 Thomas Fischer, Strafgesetzbuch, 63. Aufl., München: Beck, 2016, §142 Rn.2.

保或防衛民法請求權為目的，即以保障損害賠償請求權或民法請求權為目的，<sup>25</sup>保護交通事故參與人與受害人之私人確認利益(das private Feststellungsinteresse)<sup>26</sup>，亦有稱為私人利益(das private Interesse)，係德國民法第 823 條第 2 項侵權行為規定所稱保護他人之法律規定，且通說認該規定與基本法相符。<sup>27</sup>

以上可見，德國刑法第 142 條之規範內容，比我國刑法第 185 條之 4 規定，更加詳細。尤其是交通事故參與人之在場、說明、等待等義務，並有關交通事故參與人之認定、離開現場之責任減輕，或因主動悔悟而免除刑罰等相關規定，較為完整，值得作為立法上參考。

加拿大刑法亦設有未停留事故現場(Failure to stop at scene

---

<sup>25</sup> 對刑法第 142 條所保護法益，德國有論文就通說有所批評，不認為其係為證據保全利益(Beweissicherungsinteresse)及財產利益(Vermögen)，參照 Maik Steenbock, Über die Unfallflucht als Straftat, Frankfurt am Mainz: Peter Lang, 2004, S.31ff..

<sup>26</sup> 參照 Rudolf Rengier, Strafrecht Besonderer Teil II, 14. Aufl., München: Beck, 2013, §46 Rn.1.

<sup>27</sup> 參照 Lackner/Kühl, a.a.O., §142 Rn.1; Thomas Fischer, a.a.O., §142 Rn.2; BVerfGE 16, 191 ; BVerfGE Beschluss vom 16. März 2001, 2 BvR 65/01, “Die angefochtenen Entscheidungen verstoßen schließlich nicht gegen das Selbstbegünstigungsprinzip. Die Vorschrift des § 142 StGB ist verfassungsgemäß (vgl. BVerfGE 16, 191 <193>); das begrenzte Verbot der Selbstbegünstigung widerspricht weder dem Rechtsstaatsprinzip noch der Unantastbarkeit der Menschenwürde (vgl. BVerfGE 16, 191 <194>.該經撤銷之判決不違反利己原則。(參照 BVerfGE 16, 191 <193>) 刑法第 142 條規定合憲，有限度之禁止利己原則，既與法治國原則不抵觸，亦不違人性尊嚴之不可侵性。(參照 BVerfGE 16, 191 <194>)

of accident)罪<sup>28</sup>，於刑法第 320.16 條有關事故發生後未停留 (Failure to stop after accident)之一般規定、致他人身體傷害及死亡三種類型，並分別規定一般處罰及致他人之身體傷害或死亡之處罰<sup>29</sup>。有關事故發生後逃離現場之行為態樣區分為

---

<sup>28</sup> 加拿大舊刑法第 252 條規定，於 2108 年 12 月 17 日廢止(Repealed) (參照 <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/c-46/section-252.html>, 最後瀏覽日期：2019/5/27)，分別移至刑法第 320.16 條有關事故發生後未停留(Failure to stop after accident)，分別規定三種類型。

320.16(Failure to stop after accident)

(1) Everyone commits an offence who operates a conveyance and who at the time of operating the conveyance knows that, or is reckless as to whether, the conveyance has been involved in an accident with a person or another conveyance and who fails, without reasonable excuse, to stop the conveyance, give their name and address and, if any person has been injured or appears to require assistance, offer assistance.

Accident resulting in bodily harm

(2) Everyone commits an offence who commits an offence under subsection (1) and who at the time of committing the offence knows that, or is reckless as to whether, the accident resulted in bodily harm to another person.

Accident resulting in death

(3) Everyone commits an offence who commits an offence under subsection (1) and who, at the time of committing the offence, knows that, or is reckless as to whether, the accident resulted in the death of another person or in bodily harm to another person whose death ensues.

<sup>29</sup> 相關刑罰規定，則分別就一般處罰及致身體傷害或死亡之處罰規定於第 320.19(5), 320.2, 320.21 等規定。(有關加拿大相關規定修正之資訊，感謝吳大法官陳銀提供)。

320.19 (Punishment) (5) Everyone who commits an offence under subsection 320.13(1) or 320.16(1), section 320.17 or subsection 320.18(1) is liable

(a) on conviction on indictment, to imprisonment for a term of not more than 10 years; or

以上三種，其構成要件清楚表達該罪的非難行為為何，在適用上較為清楚明確，值得參考。反觀我國刑法規定較為簡略，僅使用肇事與逃逸之用詞為犯罪行為之要件，因用語上仍有不少解釋之空間，故難免產生法律適用及解釋之歧異。再者，在證據(Evidence)方面，該國(舊)刑法第 252 條第 2 項有關證據規定<sup>30</sup>，採取舉證責任轉換，亦即行為人得舉反

---

(b) on summary conviction, to imprisonment for a term of not more than two years less a day.

320.2(Punishment in case of bodily harm) Everyone who commits an offence under subsection 320.13(2), 320.14(2), 320.15(2) or 320.16(2) is liable on conviction on indictment or on summary conviction

(a) to the following minimum punishment, namely,

(i) for a first offence, a fine of \$1,000,

(ii) for a second offence, imprisonment for a term of 30 days, and

(iii) for each subsequent offence, imprisonment for a term of 120 days;

(b) if the offence is prosecuted by indictment, to imprisonment for a term of not more than 14 years; and

(c) if the offence is punishable on summary conviction, to imprisonment for a term of not more than two years less a day.

320.21 (Punishment in case of death)

Everyone who commits an offence under subsection 320.13(3), 320.14(3), 320.15(3) or 320.16(3) is liable on conviction on indictment to imprisonment for life and to a minimum punishment of,

(a) for a first offence, a fine of \$1,000;

(b) for a second offence, imprisonment for a term of 30 days; and

(c) for each subsequent offence, imprisonment for a term of 120 days.

<sup>30</sup> 252 (2) In proceedings under subsection (1), evidence that an accused failed to stop his vehicle, vessel or, where possible, his aircraft, as the case may be, offer assistance where any person has been injured or appears to require assistance and give his name and address is, in the absence of evidence to the contrary, proof of an intent to escape civil or criminal liability.

加拿大舊刑法第 252 條規定

證，推翻該犯罪之推定，此或可減輕被害人之舉證負擔，亦值得參考。

#### 四、運用法律明確性與罪刑相當原則及比例原則之問題

系爭規定是否違憲之爭議，有實務見解認為立法者參考社會現況及外國立法例，以重刑嚇阻為手段具正當性，與憲法第 23 條之要求及比例原則尚無不符。<sup>31</sup> 本號解釋則認刑法第 185 條之 4 規定有關肇事部分違反法律明確性，有關 1 年以上之法定刑部分，因此不得易科罰金，在此範圍內，因過苛而違反罪刑相當原則及比例原則。<sup>32</sup>

---

II 證據：在前項訴訟中，被告不能停止車輛、船舶或航空器，或不對任何受傷或表現出要求協助之人提供協助，或不提供其姓名或地址之證據，若缺乏相反證據，證明其意圖逃避刑事或民事責任。（參照嚴端成，肇事逃逸罪之研究，臺北大學碩士論文，2006 年，頁 34。）

<sup>31</sup> 實務上有以立法說明為論據，認為刑法第 185 條之 4 規定，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危險，符合憲法第 23 條之要求與比例原則。又 102 年 6 月 13 日施行之修正規定，將原定刑度從「六月以上五年以下有期徒刑」，提高為「一年以上七年以下有期徒刑」，立法委員並要求主政的行政機關，列為社會教育的一部分，多加宣導，期使國人建立正確觀念，認知「車子就是一個武器」，仿美國法制，就此類犯罪，採取重刑主義嚇阻。參照最高法院 104 年度台上字第 2570 號刑事判決。

<sup>32</sup> 有針對舊刑法時期，肇事逃逸刑事責任為 6 月以上，5 年以下有期徒刑，認此種刑度在立法上有可議之處。即在刑度上檢驗應符合立法技術及比例原則，怎能將過失傷害行為所產生救助義務高於傷害罪及過失致人於死罪，此種立法技術易產生肇事發生者再次將被害人撞死，對於過失致人於死罪比肇事逃逸輕，認為刑度應在 2 年以下有期徒刑。（參照方文宗，交通法律問題評析，台北：元照，

其中較值得討論者，於系爭規定之法律構成要件部分，既然認為「其餘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，於此範圍內，其文義有違法律明確性原則」，是否需要再論其法律效果過苛，值得商榷。換言之，因法律構成要件之語意不明，致法律適用時，較輕微甚至無過失之「肇事行為」亦涵蓋在內，導致不合理之現象，故認此部分因法律規定不明確而宣告違憲。此時既然法規範構成要件已不符法律明確性原則（基本權限制之限制(Schranken-Schranke)），法律適用上應予限縮。至其是否再繼續審查該部分法規範法律效果(刑度)有無違反過苛禁止原則（亦即比例原則），值得推敲。詳言之，既已就該規定之部分構成要件，認為不符合憲法上明確性要求(Bestimmtheitsgebot)或規範清楚性(Normenklarheit)原則，即違反所謂法律明確性原則，認為部分違憲，就其相對應之法律效果，實不必再審查該法律效果是否違反過苛禁止(Übermaßverbot)原則（即比例原則）。本號解釋如認為部分構成要件違反法律明確性原則而違憲，逕予不再適用或定期失其效力即可，實不必再認為該部分行為所適用 1 年以上有期徒刑規定，因無酌減刑責之餘地，而認其違反比例原則及罪刑相當原則。抑或，如認為宜從立法目的與處罰手段而論，則逕以比例原則作為審查原則，較為妥適。

至於系爭規定較重之肇事行為部分，若認為其立法目的正當，處罰手段亦屬適合且必要，並合乎（狹義）之比例性（相當性）（過苛禁止）。在此情形，非輕微部分，將之處以

---

2008 年 9 月初版 1 刷，頁 77。）以上可見，於舊法時期，學理上已有質疑救助義務要求及刑度過重問題。

1 年以上有期徒刑，無過苛之虞，故毋庸再審酌比例原則及罪責與刑法是否相適應（或相當）。

另有以罪刑法定原則中之類推禁止作為審查原則者，可參考德國聯邦憲法法院 2003 年 3 月 19 日之裁判<sup>33</sup>，其認為解釋德國刑法第 142 條第 2 項規定，將無故意而離開事故現場，涵攝於該規範，與「正當性或可原諒」概念之可能文義界限相互衝突。法律可能之文義，係指可容許的法官解釋之最大限度。基本法第 103 條第 2 項規定保障受規範者受刑罰威嚇之可預測性，有關類推或習慣法構成處罰之禁止，係源自法律明確性之要求。任何超出法定制裁規範內容之法律適用，均應予以排除。因此，有關無故意離開事故現場情況之適用，依基本法第 103 條第 2 項之刑法類推禁止 (Analogieverbot)，加以排除。上述德國見解，係以罪刑法定

---

<sup>33</sup> 參照 BVerfG 2 BvR 2273/06. 本件係因憲法訴願人駕車於工地時揚起滾動碎片，造成被超車之汽車受到約 1900 歐元之損害。被害人追隨訴願人轉入約 500 公尺遠之加油站附近區域，使其注意到該事故。訴願人超車且離開現場，未向被害人為刑法第 142 條第 1 項第 1 款所規定確認身分之說明。因訴願人不能被證明應注意及造成損害之發生，地方法院依刑法第 142 條第 1 項規定予以處罰。且訴願人事後未能為必要之確認，所以地方法院視為已具備刑法第 142 條第 2 項第 2 款另一構成要件。判處訴願人未經許可從事故現場離開，每日科罰金 40 元，並剝奪其駕駛執照 9 個月。訴願人不服，越級上訴。高等法院以顯無理由，駁回附有檢察長聲請之上訴。最後，聯邦憲法法院認為原判決違反刑法類推禁止，無故意離開事故現場與有正當性或可原諒之離開應予相等處理，哈姆(Hamm)高等法院 2006 年 9 月 12 日 3SS 297/06 裁定，及黑爾福特(Herford)地方法院於 2006 年 3 月 29 日 3CS 13 js 1891/05-173/06 判決，侵害訴願人基本法第 2 條第 1 項及第 103 條第 2 項之權利，廢棄發回黑爾福特地方法院。對上述裁定之評論，參照 Küber, Verfassungswidrige und verfassungskonforme Auslegung des §142 StGB, NStZ 2008, 597ff..

原則中之刑法禁止類推作為判斷是否違憲之審查原則，亦值得參考。

## 五、展望

有關刑法第 185 條之 4 規定所衍生問題，有屬於立法技術上問題，亦有屬於實務上或學理上對於該規定所涉及法律解釋方法（亦即文義、歷史、體系及目的等解釋方法如何運用）問題。該等問題，非全然透過憲法層次之本院解釋即得以解決。本號解釋基於聲請範圍及違憲審查制度之限制，自有其侷限性。本號解釋之作成，實已衡酌目前社會要求對酒駕加重及動力交通工具駕駛注意義務提升之現況。惟同時亦須審酌如此多實務案件對於系爭規定之適用疑義（法官聲請釋憲部分），不得不作出本號解釋，以解決現行法之困境。又有關刑法之構成要件及法律效果（刑度）方面，通常宜尊重立法者之自由形成空間。本號解釋為協助目前實務界所引起法律適用及解釋困境，試提出解決之道，而作出部分系爭規定不盡明確及部分刑度過苛，在一定範圍部分違憲之解釋，實係經過諸多考量後，所作出折衷之解釋。其餘未竟之處，未來應有更多討論，並參酌本號解釋之意旨，適度修訂相關規定<sup>34</sup>，俾使被稱為「一首變奏樂章」之刑法第 185 條之 4 構成要件及法律效果規定所衍生困境，得以解決。<sup>35</sup>綜上，未

---

<sup>34</sup> 上述的法益概念解釋方案，都各自面臨無法解決的解釋困境，已經超出法釋義學的任務，應該只能透過修法來解決。（參照陳志輝，前揭註 14 文，頁 609。）

<sup>35</sup> 有認為新增刑法第 185 條之 4 係屬「一首變奏的樂章」，亟待重修之立法例。若其尚具新增規範之價值意義，建議必須回歸至禁止肇事逃逸之基本精神，在法定刑上放棄考慮第 294 條第 1 項遺棄罪之問題，並將之修正為「駕駛動力交通工具肇事而逃逸者，處一年以下有期徒刑或三萬元以下罰金。」參照黃常仁，「困頓新法」--論

來尚待相關機關繼續努力者仍多，尤其是全面檢討系爭規定之規範妥當性，使受規範者具有可預見性或可預測性，並避免各級法院裁判見解之歧異，以利實務上之運用。如在不廢除該規定之前提下，應儘速修法，以期該法律規定更加公平合理。

---

刑法第一百八十五條之四，載於楊楨、潘維大主編，東吳大學百年校慶法學紀念論文集，台北：東吳大學法學院，2000年11月初版1刷，頁257。

## 釋字第 777 號解釋協同意見書

許志雄大法官 提出

88 年 4 月 21 日增訂公布刑法第 185 條之 4 肇事逃逸罪，規定：「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸者，處 6 年以上 5 年以下有期徒刑。」（下稱 88 年系爭規定）102 年 6 月 11 日修正公布同條規定，提高刑度為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，構成要件均相同（下稱 102 年系爭規定）。本號解釋認其構成要件中有關「肇事」部分，可能語意所及之範圍，包括「因駕駛人之故意或過失」或「非因駕駛人之故意或過失」（因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失）所致之事故，除前者為該條所涵蓋，而無不明確外，後者是否構成「肇事」，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，此違反部分，應自本解釋公布之日起失其效力。本號解釋復釋示：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 23 條比例原則有違。此違反部分，應自本解釋公布之日起，至遲於屆滿 2 年時，失其效力。」多數意見以法律明確性原則審查系爭規定之構成要件，並藉限縮解釋方法框定合憲範圍，而排除違憲部分之效力；另以罪刑相當原則及比例原則審查法律效果（刑度），認定部分過苛，並宣告定期失效。其中涉及法律明確性原則之操作、合憲限定解釋與部分違憲之運用，以及罪刑相當原則與比例原則適用之妥適性等問題，本席認有闡釋及釐清之必要，爰提出協同意見書。

## 一、法律明確性原則之意涵與運用

本號解釋先以法律明確性原則，就系爭規定之合憲性為形式審查。解釋理由書對該原則之闡釋，可析分為三段。其一：「基於法治國原則，以法律限制人民權利，其構成要件應符合法律明確性原則，使受規範者可能預見其行為之法律效果，以確保法律預先告知之功能，並使執法之準據明確，以保障規範目的之實現。依本院歷來解釋，法律規定所使用之概念，其意義依法條文義、立法目的及法體系整體關聯性，須為受規範者可得理解，且為其所得預見，並可經由司法審查加以確認，始與法律明確性原則無違（本院釋字第 432 號、第 521 號、第 594 號、第 617 號、第 623 號、第 636 號及第 690 號解釋參照）。」其二：「惟涉及拘束人民身體自由之刑罰規定，其構成要件是否符合法律明確性原則，應受較為嚴格之審查（本院釋字第 636 號解釋參照）。」其三：涉及拘束人民身體自由之刑罰規定，其「構成要件是否明確，自應受較為嚴格之審查，其判斷應僅以該規定文義及刑法體系整體關聯性為準，不應再參考其他相關法律。」

上開第一段說明法律明確性原則之宗旨、法律規定意義之理解方法，以及法律明確性之要件，茲略予闡釋如下。首先，在法治國原則之要求下，為排除行政恣意判斷之餘地，讓人民有預見之可能性，並使法院對行政權之統制及司法救濟具實效性，法律明確性原則乃必要不可或缺之憲法原則。在刑法方面，更可從正當法律程序原則及罪刑法定主義，導出刑罰法規明確性及構成要件明確性之要求。一般認為，其要求明確性之目的，一在預先公正告知人民，何種行為屬刑罰之對象，俾人民不至於無所適從；一在防止執法者主觀判

斷，流於恣意濫權，而造成重大弊害<sup>1</sup>。其次，所稱法律規定之意義，應綜合法條文義、立法目的及法體系整體關聯性而理解之。此為一般法律之解釋方法，尚無特殊之處。最後，法律規定須符合「受規範者可得理解（意義非難以理解）」、「為受規範者所得預見」及「可經由司法審查加以確認」等三要件，始不違反法律明確性原則。惟法律明確性三要件之概念，尚屬抽象，實際運用時，猶須依所涉憲法上權利之特質，以及法領域之異同，而有寬嚴廣狹不一之理解。

通說主張，限制表現自由之法律、稅法及犯罪構成要件，皆強烈要求法律之明確性。蓋租稅法律主義為憲法所明定，而租稅法律主義內含課稅要件法定主義及課稅要件明確主義，故稅法要求高度明確性，不俟贅言。刑法與人身自由息息相關，基於正當法律程序原則及罪刑法定主義，犯罪構成要件必須具備高度明確性，亦不言可喻。尤須強調者，係限制表現自由之法律方面，其明確性之要求，除為預先公正告知及防止濫權之目的外，更有避免萎縮效果或寒蟬效應（chilling effect）之目的。是有關法律自應要求極高度之明確性，方足以確保此一系列居優越地位之人權。反之，關於民法規定，明確性之要求極低，可容許公序良俗條款及誠信原則（民法第 72 條、第 148 條參照）等概括條款之存在。至於包含警察法在內之之一般行政法，既容許概括條款及不確定法律概念，可見亦未必要求高度明確性<sup>2</sup>。要之，法律明確性原則如何運用，須視個別案件情形而定，未可一概而論。

---

<sup>1</sup> 芦部信喜著、高橋和之補訂，憲法，岩波書店，2005 年第 3 版第 7 刷，頁 185；木下智史著，明確性の原則について——覺書——，收於阿部照哉先生喜壽記念論文集「現代社會における國家と法」，成文堂，2007 年，頁 230、231。

<sup>2</sup> 小山剛著，「憲法上の權利」の作法，尚學社，2009 年初版第 2 刷，頁 54-58。

自從釋字第 432 號解釋首度揭示法律明確性原則後，該原則即不斷出現於本院解釋中，業已成為法律合憲性形式審查之重要原則。其適用之領域，有屬行政法者，如釋字第 432 號、第 491 號、第 521 號、第 690 號及第 767 號解釋；有涉及犯罪構成要件規定者，如釋字第 594 號、第 602 號、第 617 號及第 623 號解釋。大法官一向僅就法律明確性原則為一般性之論述，而未針對所涉權利之種類與性質、法領域及案件情形不同時，究應如何運用，特別是要要求多高程度之明確性，加以釋明。迨釋字第 636 號解釋表示：「若涉及嚴重拘束人民身體自由而與刑罰無異之法律規定，其法定要件是否符合法律明確性原則，自應受較為嚴格之審查。」始明確指出，嚴重拘束人民身體自由而與刑罰相當之法律規定，其明確性應受較嚴格之審查。言下之意，刑罰規定須具備高度明確性，受嚴格之審查，乃自明之理。此一見解顯示，大法官對法律明確性原則之理解與運用，出現新契機。惟大法官於該號解釋亦僅止於提示基本立場，對於實際上嚴格之審查究應如何操作，何種程度方符合高度明確性之要求，仍未有所著墨。

前揭本號解釋理由書有關法律明確性原則之闡釋，其第二段參照釋字第 636 號解釋意旨，重申犯罪構成要件之明確性應受較為嚴格之審查（依解釋理由書之文義，適用嚴格審查者，似以涉及拘束人身自由之刑罰規定之構成要件為限，但理論上只要是犯罪構成要件，明確性皆應受嚴格之審查，不因其刑罰規定是否涉及人身自由之拘束而有所不同。）第三段則進一步就嚴格審查之方法加以說明，認構成要件是否明確，其判斷「應僅以該規定文義及刑法體系整體關聯性為準，不應再參考其他相關法律。」於犯罪構成要件概念之解

釋上，刻意將立法目的之因素排除，並將原本「法體系整體關聯性」限縮為「刑法體系整體關聯性」，亦即其他法律規定不得作為構成要件解釋時之準據或參考。此一觀點固有使法律明確性原則嚴格化之效果，但與一般法律解釋方法不盡吻合，是否妥適，非無商榷餘地。

本席認為，法律解釋基本上係包含價值判斷之實踐行為，於此前提下，目的論之解釋方法無從避免。誠然，基於法治國原則，首先必須藉由文理解釋（文義解釋），釐清法律規定或法文之意涵，否則法律解釋無以成立。惟文理解釋只是法律解釋之第一步，僅憑文理解釋尚不足以究明法規範之確切內容，否則法律解釋將變成國語學者的專長領域<sup>3</sup>，或淪為查字典找答案之工作。法律用語常有獨特之意涵，與一般用法不同，如「善意」一詞，堪稱典型例子，無庸贅述。文理解釋之外，尚有論理解釋；其運用擴張解釋及限縮解釋等方法，可讓法文之意義貼近立法意旨及社會條件，而趨於合理。更且，多數場合法文皆蘊含複數解釋之可能性，並非僅有唯一絕對之解釋。如何在複數選項中擇其最妥當之解釋，非藉助於目的論及體系性之考察不可。因此，立法目的之探索殊屬必要，法體系整體關聯性之觀照亦不容忽視。在罪刑法定主義之誡命下，刑法之解釋方法受到若干限制，原則上犯罪構成要件應從狹義解釋，且禁止採取類推解釋（適用）。惟刑法屬國家法秩序之一環，不能完全自外於其他法律，且刑法解釋亦係法律解釋，實無排斥目的論及體系性解釋之道理。以刑法第 271 條殺直系血親尊親屬罪為例，所謂「直系血親」，即須依民法第 967 條第 1 項規定界定其意義。又如

---

<sup>3</sup> 團藤重光著，法學入門，筑摩書房，1984 年初版第 14 刷，頁 306。

刑法第 324 條規定，五親等內血親或三親等內姻親之間，犯竊盜章之罪者，須告訴乃論。其親等之計算，自當依民法第 968 條及第 970 條規定為之。同理，刑法第 320 條第 2 項竊佔罪之客體「不動產」，應依民法第 66 條第 1 項之定義，指「土地及其定著物」而言。由此可見，多數意見稱：「構成要件是否明確……其判斷應僅以該規定文義及刑法體系整體關聯性為準，不應再參考其他相關法律。」云云，未盡妥適。總之，刑法解釋應參酌立法之歷史背景、目的、社會條件，以及包含刑法體系在內之整體法秩序之構造與關聯性，方能確保具體妥當性。

然所謂刑罰規定或犯罪構成要件之明確性應受較嚴格審查，究何所指？本席認為，其重點不在於解釋方法之不同，而係要求有關規定之明確程度應高於一般法律規定。換言之，刑罰規定或犯罪構成要件依一般法律解釋方法解釋，須不難獲知其意義，亦即其意義「為受規範者可得理解，且為其所得預見，並可經由司法審查加以確認」之程度應較高。此外，刑罰規定之法文無論如何明晰，通常其周邊均有模糊地帶，倘因此即認定該規定不明確，而加以非難，則幾乎所有刑罰規定皆有違憲之虞。本席認為，一般法律規定除非「全然」曖昧不明，無法作為行為之準則，而喪失法律應有之意義，否則只要具有明確之「核心部分」(hard core)，可確實適用，即使周邊模糊，基本上亦不至於違反法律明確性原則而無效<sup>4</sup>。問題是，大凡立法均有一定之目的，全然欠缺「核心部分」之法律規定，殆無存在可能<sup>5</sup>。如此一來，法律明確性

---

<sup>4</sup> 藤井俊秀著，憲法訴訟の基礎理論，成文堂，1981 年，頁 40。

<sup>5</sup> 佐藤幸治著，憲法訴訟と司法權，日本評論社，1984 年，頁 174、175。

原則豈非難有適用之餘地？其實，問題本質並非立法有無「核心部分」，而無寧是該「核心部分」可否依法文本本身清楚解讀，亦即法文之選擇是否適切<sup>6</sup>。誠然，法律明確性原則如同劇藥，本不宜輕易使用，但仍應有發揮作用之空間。全然曖昧不明與部分不明確之區別，屬於「程度」問題，當法律明確之「核心部分」過小，致法律規定之意義充滿疑竇時，即使並非全部不明確，亦應認定該法律規定全然曖昧不明，而違反法律明確性原則。既然刑罰規定之明確程度要求較高，為免於全然曖昧不明之認定，其明確之「核心部分」自應較大。如後所述，當刑罰規定部分不明確時，可藉合憲限定解釋排除違憲之不明確部分，亦可用切割方式，就不明確部分為部分違憲之宣告。

補充一言，基於表現自由之優越地位，為防止萎縮效果或寒蟬效應，有關限制表現自由之法律，其法條明確程度之要求，更高過一般刑罰規定或犯罪構成要件規定。在表現自由領域所適用之明確性原則堪稱一種特殊之憲法判斷方法，其屬字面判斷，而非事實判斷，亦即原則上僅就法律之字面上（on its face）加以審查，而無須調查立法事實，即可作成結論。當法律含義不明，侵害到表現自由時，應宣告違憲無效，不得適用「法律之合憲解釋原則」，亦即不得運用限縮解釋方法，將違憲部分排除，而維持法律之效力<sup>7</sup>。是前揭釋字第 432 號等解釋對法律明確性原則之闡釋：「法律明確性之要求，非僅指法律文義具體詳盡之體例而言，立法者於立法定制時，仍得衡酌法律所規範生活事實之複雜性及適用於個

<sup>6</sup> 藤井俊秀著，過度の広汎性の理論および明確性の理論，收於芦部信喜編「講座憲法訴訟（第 2 卷）」，有斐閣，1987 年，頁頁 366、367。

<sup>7</sup> 許志雄著，人權論—現代與近代的交會，元照，2016 年，頁 326、327。

案之妥當性，從立法上適當運用不確定法律概念而為相應之規定。如法律規定之意義，自立法目的與法體系整體關聯性觀點非難以理解，且個案事實是否屬於法律所欲規範之對象，為一般受規範者所得預見，並可經由司法審查加以認定及判斷者，即無違反法律明確性原則。」於表現自由領域未必妥適。

## 二、肇事逃逸罪構成要件之明確性問題

系爭規定肇事逃逸罪之構成要件有四：「駕駛動力交通工具」、「肇事」、「致人死傷」及「逃逸」。多數意見僅就其中有關「肇事」部分，認其「可能語意所及之範圍，包括『因駕駛人之故意或過失』或『非因駕駛人之故意或過失』（因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失）所致之事故，除因駕駛人之故意或過失所致之事故，依其文義及刑法體系整體關聯性判斷，為該條所涵蓋，而無不明確外，其餘非因駕駛人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，於此範圍內，其文義有違法律明確性原則」。然如前所述，刑罰解釋不應排斥目的論及體系性解釋，除依據文義外，亦須參酌立法之歷史背景、目的、社會條件，以及整體法秩序之構造與關聯性，方能確保解釋之具體妥當性。由此以觀，多數意見所持解釋方法，有待商榷。而且，構成要件中之「逃逸」，含意亦可能未臻明確，多數意見卻未予論及，尚有不足之嫌。本席認為，「逃逸」與「肇事」息息相關，「肇事」概念既有不明確之處，「逃逸」概念自不例外，應同樣有不明確之虞。

所謂「肇事」，有闖禍、引起事故等意義。系爭規定肇事

逃逸罪之構成要件「肇事」，若從嚴解釋，應以駕駛人之有責行為，亦即「因駕駛人之故意或過失」致生事故者為限；若從寬解釋，則即使事故之發生不可歸責於駕駛人，亦即「非因駕駛人之故意或過失」（因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失）致生事故，亦包括在內。是就文義而言，「肇事」之意義難謂明確。

當法律規定之文義不夠明確，有多種解釋可能性時，為探求妥適之解釋，一般可從其保護法益或立法目的之認定著眼。惟肇事逃逸罪之保護法益為何，實務及學說之見解不一，計有：1. 個人生命身體安全；2. 公共（交通）安全；3. 公共安全與個人生命身體安全；4. 被害人之民事訴追利益（民事賠償請求權）；5. 協助確認事故與責任歸屬；6. 個人生命身體安全與確認責任歸屬；7. 個人生命身體安全、公共安全、民事賠償請求權與確認責任歸屬；8. 道德規範與善良風俗；9. 多重法益等各種見解<sup>8</sup>。關於保護法益之認定既然眾說紛紜，莫衷一是，則期待保護法益客觀上發揮解釋之指導功能，殆如緣木求魚。因此，論者對「肇事」之內涵難以形成共識，有「故意、過失、無過失」說、「故意、過失」說、「過失、無過失」說及「過失」說等<sup>9</sup>，真可謂眾說紛紜，莫衷一是。

實務上，最高法院判決兼採各種保護法益說，認肇事逃逸罪同時具有保護個人法益與社會法益之屬性。依最高法院見解，對於事故之發生，不論駕駛人有無過失，均涵蓋在「肇事」範疇內。至於故意部分，最高法院之判決立場原本分歧，

<sup>8</sup> 陳志輝著，論肇事逃逸罪之保護法益——兼淺論本罪之合憲審查，收於許前大法官玉秀教授六秩祝壽論文集「刑事法與憲法的對話」，元照，2017年，頁588-609。

<sup>9</sup> 許澤天著，酒駕、肇事與棄逃的刑法三部曲，月旦法學雜誌第193期，2011年6月，頁32、33；薛智仁著，變遷中的肇事逃逸罪——評最高法院104年度臺上字第2570號刑事判決，政大法學評論第149期，2017年6月，頁252-260。

迨最高法院 102 年 7 月 9 日第 9 次刑事庭會議決議認：「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，但仍以行為人對於死傷之發生非故意為前提。」之後，見解統一，「肇事」採「過失、無過失」說，包括過失及無過失，而不含故意。所以將故意排除在外，係因「行為人如出於故意殺人、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，在規範上，實無法期待其不為逃逸之行為。職是，本罪『肇事』應限於行為人非故意之肇事行為。」（上開最高法院刑事庭會議決議參照）惟「肇事」不包括故意，將出現極端不合理之現象。如故意駕車製造交通事故而傷害人之身體或健康者，僅能依刑法第 277 條第 1 項普通傷害罪規定，處 3 年以下有期徒刑、拘役或 1 千元以下罰金。而情節較輕之過失甚至無過失肇事逃逸者，依 88 年系爭規定，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑；依 102 年系爭規定，刑度更高達 1 年以上 7 年以下有期徒刑。相較之下，顯然輕重失衡，是「肇事」不含故意之見解攪亂刑罰體系，存有嚴重缺失，難謂合理。

查 57 年制定之道路交通管理處罰條例第 56 條規定：「（第 1 項）汽車駕駛人駕車肇事後，應即時處理，不得駛離；違者吊扣其駕駛執照 3 個月至 6 個月。（第 2 項）汽車駕駛人如肇事致人傷亡，應即採取救護或其他必要措施，並向警察機關報告，不得逃逸；違者吊銷其駕駛執照。（第 3 項）前二項汽車駕駛人肇事時，汽車所有人同車不命駕駛人停車

處理者，吊扣所駕車輛牌照 3 個月至 6 個月。」該規定迄今雖迭經修正，且改列同條例第 62 條，但「肇事」（及「逃逸」）用語均維持不變。實務上主管交通安全之交通部、處理交通事故之內政部警政署，均認「肇事」內涵包括故意（上開最高法院刑事庭會議 102 年刑議字第 3 號提案參照），可資參考。

本號解釋理由書指出：「88 年系爭規定係為『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』而增訂（立法院公報第 88 卷第 13 期第 97 頁及第 98 頁參照）。102 年系爭規定提高刑度為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，其修正理由略以：內政部警政署統計 97 年至 100 年間，駕車肇事致人傷亡而逃逸之事件有逐年上升之趨勢，鑒於刑法第 185 條之 3（酒醉駕車）已於 97 年 1 月 2 日、100 年 11 月 30 日及 102 年 6 月 11 日三度修正提高法定刑，為避免『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』，以遏阻肇事逃逸之行為（立法院公報第 102 卷第 26 期，第 122 頁以下參照），爰提高法定刑度。」據此，認定系爭規定之立法目的，在於保障人民之生命身體及道路往來交通安全等重要法益。理論上，為確保個人生命身體安全及公共（交通）安全，「肇事」之內涵可能廣泛包括故意、過失及無過失。惟多數意見認為「肇事」涵蓋故意、過失，並無不明確，而無過失之情形是否構成「肇事」，尚不明確。至於無過失部分何以不明確，多數意見並未說明理由。本席認為，無論 88 年或 102 年系爭規定，肇事逃逸罪之刑罰皆相當嚴峻，一旦將無過失納入「肇事」內涵，恐生過苛情形。多數意見諒係考量，從立法目的

觀點無過失可包含於「肇事」概念，從法律效果觀點卻不宜，兩相矛盾，難以抉擇，故認此部分與法律明確性原則有違。

綜上，「肇事」包含過失部分，乃各說之共識，該部分可謂「肇事」概念之核心。故意部分固有疑義，但藉由文義、立法目的，以及整體法秩序之構造與關聯性加以觀察、判斷，亦可涵蓋於「肇事」概念內。至於無過失部分，尚難以相同方法獲得肯定與否之結論，故有不明確之問題。

### 三、合憲限定解釋與部分違憲

限制基本權之法規範，於明確性出現疑慮時，可能藉由解釋除去其模糊不清之問題。在諸多場合，如此解釋不單是將法規範明確化，同時亦將規制對象限定在合憲範圍，而屬於合憲限定解釋<sup>10</sup>。法律明確性原則與合憲限定解釋之關係密切，而合憲限定解釋蘊含法令部分違憲之意味。所謂合憲限定解釋，係指某法令發生違憲疑義時，透過限定手法，將其有違憲疑義之部分去除，而作成合憲解釋者。合憲限定解釋屬解釋方法之一種，當然其解釋須以能夠合理成立者為限。解釋之合理性，主要從法文與立法目的兩方面加以判斷。唯當法文有廣義狹義不同解釋之可能，而且利用法文外之資料亦不能解明立法目的時，或者參照從法文上及法文外資料已臻明確之立法目的，亦無法確認廣義狹義中何種特定解釋對立法目的而言屬於合理時，始能運用合憲限定解釋。反之，當立法目的及法文之意義明確，除了違憲解釋外，並無其他合理解釋之可能性時，即不得用形同改寫法令之方式迴避違憲判斷，否則將構成立法權之篡奪。此外，法令包含合憲適

---

<sup>10</sup> 小山剛著，同註2，頁58。

用可能部分與違憲適用疑義部分，而二者不可分時，不能以合憲限定解釋將後者排除<sup>11</sup>；可分時，可用合憲限定解釋將後者排除，或採部分違憲判斷，逕宣告後者違憲（於附隨審查制，可採相對於法令違憲之適用違憲之手法，以該法令在具體個案之適用與憲法有違為由，拒絕適用之；亦即，以適用於該事件為限，對該法令作成違憲之評價<sup>12</sup>）。

合憲限定解釋屬廣義憲法判斷迴避準則之一，出於司法消極主義之思維，蘊含對立法之尊重態度，可避免違憲判斷可能引起之司法與立法之正面衝突。雖然，其劃定法令之合憲部分，等同於判定其餘部分違憲，實質上與部分違憲之宣告似無差異<sup>13</sup>。惟部分違憲宣告明白指出法令之違憲問題，促使立法者必須修法，具有積極之作用。合憲限定解釋與部分違憲之宣告各有利弊，並無必然之優劣，究以何者為宜，應視具體情況而定。

又部分違憲分兩種，一為法律規定之法文中，有一部分違憲，屬「法文上之部分違憲」；一為法文內含之意義中，有一部分違憲，屬「意義上之部分違憲」<sup>14</sup>。法文包含明確之「核心部分」與不明確部分，其不明確部分因違反法律明確性原則以致違憲，係「意義上之部分違憲」。

如前所述，「肇事」概念之可能語意所及範圍，原本除故意過失部分外，尚包含無過失部分。惟經由解釋，系爭規定

<sup>11</sup> 許志雄著，同註 7，頁 317、320。

<sup>12</sup> 小山剛著，同註 2，頁 62、63。

<sup>13</sup> 土井真一著，違憲審査の對象・範圍及び憲法判斷の方法——憲法適合的解釋と一部合憲判決の位置付け，收於同氏編著「憲法適合的解釋の比較研究」，有斐閣，2018 年，頁 262-264。

<sup>14</sup> 長谷部恭男著，憲法の境界，羽鳥書店，2009 年，頁 70-73；駒村圭吾著，憲法訴訟の現代的轉回—憲法的論證を求めて，日本評論社，2013 年，頁 386。

肇事逃逸罪之構成要件「肇事」概念，包含故意過失部分，尚稱明確；而是否包含無過失部分，曖昧不明。故意過失部分與無過失部分顯然可分，判斷之手法上，可採合憲限定解釋，將「肇事」概念限定於故意過失部分，排除無過失部分，而迴避違憲之宣告；亦可捨合憲限定解釋，而逕就無過失部分，宣告部分違憲。本號解釋選擇後者，將故意過失部分與無過失部分切割，並以違反法律明確性為由，宣告無過失部分違憲。此部分違憲係「意義上之部分違憲」，不俟贅言。

#### 四、比例原則與罪刑相當原則

關於實質觀點之審查，本號解釋僅宣告 102 年系爭規定部分違憲，認其「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。」惟本席認為，若以比例原則及罪刑相當原則嚴謹審查，將發現 88 年暨 102 年系爭規定問題叢叢，有全部違憲之虞，而非僅「法文上之部分違憲」。

首先，就比例原則中之「適合性」，亦即手段須有助於立法目的之達成而言。如前所述，系爭規定之立法目的，在於保障人民之生命身體及道路往來交通安全等重要法益。多數意見認系爭規定「採取刑罰手段，禁止駕駛人離開現場，對維護交通安全以避免二次事故、減少被害者死傷之目的之達成，非無助益。」其以委婉之說法，肯定系爭規定採取之手段符合「適合性」。然而，僅禁止駕駛人離開現場（不作為義務），而未同時課以作為義務，諸如要求駕駛人通知警察機關

處理、協助傷者就醫、對事故現場為必要之處置<sup>15</sup>，如何能有助於「保障人民之生命身體及道路往來交通安全」目的之達成？是就「適合性」觀之，系爭規定似與比例原則有違。

其次，102年系爭規定之法定刑為1年以上7年以下有期徒刑，不可謂不重。其刑度較諸刑法其他相關規定，例如刑法第276條第1項過失致死罪（2年以下有期徒刑、拘役或2千元以下罰金）、第277條第1項普通傷害罪（3年以下有期徒刑、拘役或1千元以下罰金）、第284條第1項過失傷害罪（6月以下有期徒刑、拘役或5百元以下罰金）、第293條第1項遺棄罪（6月以下有期徒刑、拘役或1百元以下罰金），相對偏重，有失均衡。更且，「肇事」之情節不一，對法益之侵害程度有輕有重，系爭規定不予區分，一律將法定刑定為1年以上7年以下有期徒刑，顯然與罪刑相當原則之精神不符。尤其，過失（乃至無過失）「肇事」而逃逸，情節輕微者，亦須面臨重刑處罰，問題益顯嚴重。

按刑法第41條第1項規定，犯最重本刑為5年以下有期徒刑以下之刑之罪者，始得易科罰金。準此，88年系爭規定之最重本刑為5年，得易科罰金；102年系爭規定之最重本刑為7年，故不得易科罰金。多數意見因而認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，有不符罪刑相當原則之情形。其說法固非無據，但將102年系爭規定違反罪刑相當原則之範圍，侷限於「犯罪情節輕微」而無

---

<sup>15</sup> 道路交通管理處罰條例第62條第3項規定：「汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即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，違反者處新臺幣三千元以上九千元以下罰鍰。但肇事致人受傷案件當事人均同意時，應將肇事汽車標繪後，移置不妨礙交通之處所。」其課以駕駛人採取救護措施等作為義務，應有助於人民生命身體安全及公共（交通）安全之保障。但系爭規定並無此等作為義務之規定，顯有疏漏，致生構成要件未臻完備之問題。

從為易科罰金宣告之部分，似過於狹隘，未能呈現問題之全貌。

本席認為，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，尚非憲法所不許，但立法目的應確定，構成要件須充分、明確。有多重保護法益時，宜區分類型，為不同之罪刑規定。而且，肇事逃逸罪規定於普通刑法者，其刑度應與刑法其他規定保持均衡，如德國刑法第 142 條規定「未受准許離開事故現場罪」，目的在於保護被害人之民事賠償請求權，法定刑為 3 年以下有期徒刑或罰金，與其他相關罪責比較，並無失衡情形。而依特殊社會情事考量，有加重處罰之必要者，宜以特別刑法規定，日本之立法例採之。日本道路交通法第 72 條明定，發生交通事故時，駕駛人應負之行為義務，如停止車輛運轉、救護傷者、採取防止道路之必要措施、報告警察等；並於同法第 117 條、第 117 條之 5、第 119 條及第 120 條，依車輛種類、有無人員死傷、人員死傷是否因駕駛人之駕駛所致、未向警察報告、不遵守警察命令等因素，區分多種類型，對違反義務者處以輕重不一之刑罰，其最高法定刑分別為 5 萬日圓罰金、3 月、1 年、5 年、10 年有期徒刑（懲役）。此等規定相當嚴謹，可供借鏡。

綜上，我國刑法第 185 條之 4 肇事逃逸罪之規定，無論是構成要件或法律效果，均有違憲情形。構成要件方面，部分要件違反法律明確性原則，且有整體要件未臻完備而違反比例原則之問題。法律效果方面，與比例原則不符，特別是 102 年系爭規定，明顯背離罪刑相當原則之精神。如此粗糙之立法，不應出現於重視人權之法治國家。當務之急，有關

機關應儘速徹底檢討系爭規定，進行全盤改造。

## 釋字第 777 號解釋協同意見書

黃瑞明大法官 提出

### 一、本件釋憲案之標的及聲請釋憲理由

刑法第 185 條之 4：「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。」（下稱 102 年系爭規定），88 年制定本條文時構成要件相同，但法定刑為「6 月以上 5 年以下有期徒刑」（下稱 88 年系爭規定），即肇事逃逸罪或簡稱肇逃罪（88 年與 102 年系爭規定之構成要件相同，於不涉及刑度之討論時，二者簡稱系爭規定）。本號解釋之聲請人一於 92 年間駕駛自小貨車停於路邊，遭機車騎士撞擊，機車騎士受傷倒地，聲請人一自認無責任而駕車離開，被依 88 年系爭規定判處有期徒刑 7 月、緩刑 2 年確定，聲請人認系爭規定有法律規定不明確等違憲理由而聲請釋憲。

102 年修改系爭規定提高刑度為「1 年以上 7 年以下有期徒刑」後，斷絕了易科罰金的可能性。聲請人二及聲請人三均因車禍致對方受擦傷、挫傷等輕傷，受害人對於過失傷害均未提出告訴，聲請人二、三均未停留於現場，而分別被依 102 年系爭規定判處有期徒刑 6 月及 8 月確定，認系爭規定違憲而聲請釋憲。另有 16 件法官針對 102 年系爭規定聲請釋憲。法官們的釋憲聲請書紛由各個角度主張 102 年系爭規定涉及違憲之處，指最高法院對系爭規定的見解歧異，令其難以適從，故認系爭規定不符法律明確性原則；又認為所審理的案件依 102 年系爭規定必須判刑 1 年以上，縱然依刑法第 59 條酌減，仍須判 6 個月 15 日以上有期徒刑，無法易科罰金，違反比例原則，顯然過苛。

本號解釋認為系爭規定有關非因駕駛人故意或過失所致

事故是否構成「肇事」並不明確，就此部分應自本解釋公布之日起立即失效；另 102 年系爭規定之法定刑為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，就情節輕微之個案顯然過苛，應自本解釋公布之日起至遲 2 年內失效。

本席固贊同本號解釋多數意見之結論，但認為本號解釋之結果無法解決系爭規定之全部問題。系爭規定問題龐雜，無法經由對構成要件及法定刑作縫補式之修改就能解決，釜底抽薪之道唯有廢棄系爭規定，另外就現代社會駕駛人在交通事件中之責任，分別就駕駛人之「行為責任」與「社會責任」立法，就行為責任方面，尚須依駕駛人責任之輕重、受害人傷亡之程度，及是否因肇逃而加重傷亡等，分別規定刑度，才足以解決適用系爭規定之困擾。

## 二、系爭規定過度簡陋，不符社會需要

系爭規定文字極為簡約，但刑度極重，施行至今已 20 年，適用結果問題叢生，學界批判極多，而實務對於構成要件之見解多所紛歧，究其根源，除了立法之初考慮不周以外，另外還有一個重要因素為汽機車使用普遍，事故頻傳，為社會生活難以避免。就事故發生後行為人應為如何處置，除了傳統刑法的行為人責任之外，尚有因駕駛車輛而應負之社會責任。審判者在個案為尋求正義而擴大解讀系爭規定應保護之法益，諸如「……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。……」（最高法院 96 年度台上字第 6831 號刑事判決）、「……前揭規定（指系爭規定）實揭槩駕駛人於肇事致人死傷時有『在場義務』……」（最高法院 100 年度台上字第 645 號刑事判決）。「……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。……」等（最高法院 104 年度台上字第 2570 號刑事判決）。法務部 108 年 4 月 8 日法檢字第 10800037420 號復本院函可為代表，該函指出，有關係爭規定之保護法益，有如下學說 1、公共安全 2、生命身體的安全 3、民事請求權 4、國家機關對於鑑定肇事責任之正當行使權益及可能的被害人損害賠償請求權益 5、道德規範及善良風俗。於司法實務上，多年前有傾向「公共危險說」之立場，近年則有擴大保護法益之傾向，而將上述學說均納入之。然而以系爭規定簡略的構成要件涵蓋如此多重之保護法益，實在是極度超載。況且不同的保護法益內涵與性質相異，主客觀之責任要件必然有所不同，系爭規定未就此區隔而一律處以 1 年以上 7 年以下之重刑，此乃系爭規定最根本之問題，即立法簡陋，擬保護法益定位不明確，致審判者必須自行摸索解讀，尋求正義，適用上產生許多疑義。

### 三、駕駛人之行為人責任與社會生活責任，應分別立法規範

本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，故有違法律明確性原則而失其效力，這個見解與最高法院適用系爭規定形成之多數裁判見解直接衝突。最高法院許多判決認為刑法第 185 條之 4 肇逃罪不以行為人對於事故之發生應負過失責任為必要，行為人之肇事有否過失，並非所問（最高法院 102 年度台上字第 4948 號及 104 年度台上字第 1937 號刑事判決等）。本席認為最高法院透過審判實務發展出如此之見解，亦即對於事故之發生無過失之駕駛人擅離現場，必須負擔肇逃

罪之責任，雖符合現代生活中駕駛人應負之社會責任，但在法無明文之下，以法律解釋方式為如此之解釋，恐不符罪刑法定原則，亦有違法明確性之要求，故有另定條文加以規範之必要。

駕駛動力車輛肇事，縱然已循規蹈矩而無任何責任，純因對方違規肇事致受傷，但若受傷者處於危急狀態，是否「無責」的駕駛人就完全沒有救助的義務？這已非道德要求，而是「持有」或「駕駛」動力車輛產生的社會責任。最高法院判決曾指出「車子就是一個武器」的概念（最高 104 年度台上字第 2570 號刑事判決）。本席深表贊同，並認為應進一步指出「擁有武器就是責任」之觀念。動力車輛固能增進人類幸福，但對他人而言，仍是具有危險性之物品，駕駛人縱然無故意過失，但車輛肇事導致他人受傷，賦予駕駛人一定程度之救助義務並不為過。就此德國刑法第 323c 條僅規定意外事故發生時，不先論斷肇事者有無責任，如行為人施予救助不至於對行為人發生顯著之危險與違背其他重大義務之可能之情況下，均有救助義務，但因係將道德義務提高為法律義務，故違法刑罰並不重（1 年以下有期徒刑）<sup>1</sup>。另外交通事故發生後協助保全證據以釐清責任之歸屬，亦應認為是屬於社會生活之責任。

另外最高法院認為「……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……」（最高法院 102 年度第 9 次刑事庭會議決議）。如以汽車為殺人工具，故意撞死或撞傷人而後逃逸，論者認無法期待行為人

---

<sup>1</sup> 德國刑法第 323c 條：「於意外事故或公共之危險或危難發生時，如行為人之施予救助係屬必要且依其所處情狀係可期待，特別是施予救助不至於對行為人發生顯著之危險與違背其他重大義務之可能時，但行為人卻未予以救助者，處 1 年以下有期徒刑或罰金。」

會伸手救護或留在現場，固有其道理。但在公共使用之道路上以汽車殺人或傷害人，有危害道路上其他用路人安全之可能性，猶如焚燒他人住宅以殺人，仍有危害公共安全之虞，故若系爭規定所擬保護之法益包括公共安全時，則就故意肇事者仍可定為系爭規定所應適用範圍，但刑度應分別考量。此亦為保護法益不明確而產生困擾的例子。

#### 四、由立法經過探討系爭規定缺漏之發生原因

##### (一) 88 年立法時保護法益定位不清，病根早埋

系爭規定之草案於 79 年時由行政院、司法院提出。88 年討論制定系爭規定時，立法院邀請多位刑法學者至立法院參與討論，與會學者均指出本條文規範目的不清、定位不明，適用上將生困擾。系爭規定草案構成要件為「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸」，有學者認為本條是模仿德國刑法第 142 條（即未受准許離開事故現場罪）<sup>2</sup>，但亦有學者認為德國刑法第 142 條與本條之規範目的不一樣。學者間著眼於該條文所擬保護法益不同，有認為應提高法定刑者，亦有認為應降低者，學者之意見均載於立法院公報<sup>3</sup>，可惜均未獲立法者重視，立法

---

<sup>2</sup> 德國刑法第 142 條：「I 道路交通意外事故當事人，無下列情形而離開事故現場者，處 3 年以下有期徒刑或罰金：1、其為有利於事故之對造及因而受傷害或損失之任何人，已致力於確認其身分、車輛及其所見被捲入事故之自然狀態，並聲明其被捲入事故。2、或於無人為上開確認時，依當時情況已等待一段適當時間。II 意外事故當事人，依第 1 項第 2 款規定等待適當時間後，或有正當理由或情有可原之事由，而離開事故現場，但事後未及時（無不當延誤）使確認為可能者，仍依第 1 項規定處罰。III 意外事故當事人，於合理期間內，將所涉事故關於第 1 項第 1 款之資訊告知有權知悉之人或附近警察機關，並陳明其住址、車牌號碼及車輛所在，可供即時查驗者，為已盡其事後使確認為可能之義務。但有故意妨礙確認之行為者，不在此限。IV 意外事故當事人，如犯第 1、2 項之罪，於事故後 24 小時內，主動依第 3 項規定使確認為可能，且該事故未致妨害交通，僅致輕微財產損失者，法院應減輕或免除其刑。V 意外事故當事人，係指在意外事故當時，其行為有可能促成該事故之發生者。」

<sup>3</sup> 見林東茂、陳子平、張麗卿、林山田、高金枝、甘添貴、蔡墩銘、陳志龍、柯耀

院審查會僅以「駕車肇事逃逸之罪惡重大」一語為理由，即以「駕駛動力車輛肇事致人死傷而逃逸」為唯一要件，成為 88 年系爭規定。簡言之，立法簡陋，未明確定位保護法益而立法，已埋下病根。

(二) 102 年修法提高刑度，全面封殺易科罰金，修法理由與手段不符，病狀加劇，無可救藥

88 年之構成要件已有許多問題，但因刑度為 6 個月以上 5 年以下，可以易科罰金，因此法院適用於個案有疑慮之情形，大致是以易科罰金之方式處理，以緩和構成要件不明確之問題。102 年修法刑度提高至「1 年以上 7 年以下」，主要目的是讓法院沒有易科罰金之機會（依刑法第 41 條之規定，得易科罰金之條件為：犯最重本刑 5 年以下有期徒刑之罪，而受 6 個月以下有期徒刑或拘役之宣告者）。立法委員提案修法時所引用之統計資料即「據司法院各級法院判決統計資料，2007 年至 2011 年統計被告人數有 13,142 人，其中 457 人（約占 4%）獲判無罪，而有高達 8,106 人（約占 62%）僅獲判有期徒刑 6 個月，且絕大多數都可以易科罰金，因此讓肇事者往往心存僥倖，選擇逃逸，未獲應有制裁」<sup>4</sup>，因此形成全面提高刑度至 1 年以上之共識，讓原來占 62% 可被判 6 個月得易科罰金之人，全部均須入獄，理由為「肇事者因基於僥倖心態，延誤受害者就醫存活的機會，錯失治療的寶貴時間」。該次提案修法之盲點在於：經法院判 6 個月而得易科罰金者有許多個案為被害人僅受輕傷，尚未到達「延誤受害者就醫存活的機會，錯失治療的寶貴時間」之程度，立法委員顯然未確切理解司法實務個案，即以設想最嚴重之個案情節而全面提高刑度，回應社會大眾對富少駕駛超跑撞死貧婦逃走的憤慨心理，然而受不成比例

---

程等教授之發言，載立法院公報，第 88 卷第 13 期，院會紀錄第 97 至 101 頁。

<sup>4</sup> 委員黃昭順等 22 人提案，立法院公報第 102 卷第 26 期，頁 124。

重刑壓身的卻是平日以汽機車代步、討生活的普羅大眾，修法理由與手段均與社會實情脫節，造成過苛。

## 五、系爭規定明顯的缺失

### （一）未就車禍受害程度之輕重區隔刑責

102 年提高刑度所欲懲罰之罪行至少客觀上應有「延誤受害者就醫存活的機會，錯失治療的寶貴時間」之情形。

但該客觀要件，卻均未於系爭規定之法條文字中顯示，甚至連受害者是否有就醫之必要皆未規定，而僅以空泛之「死傷」定之。系爭規定亦未規定駕駛有救助或協助送醫之義務。足見法條文字與其立法理由間存有巨大差距，這只是系爭規定諸多問題當中較明顯的例子。

相較之下，道路交通管理處罰條例（下稱道交條例），對於汽車駕駛人肇事後不當行為之處罰，就區分肇事致人受傷而逃逸與致人受重傷或死亡而逃逸，而定不同之處罰。前者吊銷駕駛執照；後者吊銷駕駛執照，並不得再考領（道交條例第 62 條第 4 項），並規定汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即採取救護措施及依規定處置，並通知警察機關處理，違反者處新台幣 3 千元以上 9 千元以下罰鍰（道交條例第 62 條第 3 項），其規定就比系爭規定精密，可供系爭規定修改時參考。

### （二）未就肇事人主觀責任之不同而區分刑責

汽車駕駛人肇事責任依行為人主觀責任包括故意、過失與無過失，就此系爭規定並未加以區分，以致適用上發生疑義。本席認為完全排除無故意過失之駕駛人之「在場」或是「救助」義務，亦不符現代社會互助之要求，更何況汽車駕駛人對於事故之發生是否有責，當場亦難判斷，故可認「駕駛動力交通工

具」之駕駛人即應負社會責任而被課予一定之義務，但若肇事非駕駛人之故意或過失行為所致，則以刑罰課駕駛人「在場」或是「救助」義務，實為道德責任或社會責任之強化，刑度不宜過重。交通部公路總局訂定之「交通部公路總局車輛機械肇事處理要點」將行車肇事責任區分為1、有責任肇事、2、無責任肇事及3、意外肇事（第5條），但未區隔駕駛人對於事故之發生有無責任，而規定「肇事發生後駕駛人或隨車人員應……保持現場，救助傷患……」（第10條）。此處理要點係交通部公路總局為規範該局之車輛而定，其中就駕駛人應保持現場、救助傷患之義務，並不限於有責任肇事，尚包括無責任肇事及意外肇事之情形，符合社會上對駕駛人之期待，亦為現代生活上彼此互助之精神之呈現。

### （三）與刑法關聯條文界面不清，輕重失衡

就法規範之體系，系爭規定與普通遺棄罪（刑法第293條）、違背法令契約義務遺棄罪（刑法第294條）、普通殺人罪（刑法第271條）、過失致死罪（刑法第276條）、普通傷害罪（刑法第277條）、重傷罪（刑法第278條）、過失致傷罪（刑法第284條）等罪界面未定義清楚，致適用上產生歧異，而且有罪罰不符之現象。

1、與刑法第294條違背義務之遺棄罪之關係：若僅就遺棄行為而言，系爭規定與刑法第294條第1項：「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。」相較，系爭規定之刑度較重；但若遺棄而致被害人死亡之情形，系爭規定與刑法第294條第2項「因而致人於死者，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。」相較，則刑法第294條第2項又較系爭規

定刑度重很多。究竟系爭規定與刑法第 294 條遺棄罪之適用關係如何，學者間有不同見解，適用滋生困擾，對當事人之權益影響很大。

## 2、與刑法第 276 條過失致死之關係

開車過失致人死亡，依刑法第 276 條，應處 2 年以下有期徒刑。若過失肇事致對方輕傷，雙方口角後逕自離去，依系爭規定應處 1 年以上 7 年以下有期徒刑。二者相比，輕重失衡實不待言。況且過失輕傷亦屬告訴乃論，雙方當事人和解後，過失致人輕傷者卻仍要依系爭規定面臨至少 1 年以上不得易科罰金之刑責，輕重顯然失衡。

## 3、就罪質為比較，亦顯過苛

多數聲請釋憲之法官指出，與系爭規定法定刑相同之罪責包括枉法裁判或仲裁罪（刑法第 124 條）、公務員濫權追訴處罰罪（刑法第 125 條）、公務員凌虐人犯罪（刑法第 126 條），及使人為奴隸罪（刑法第 296 條）。甚至於比利用權勢性交或猥褻罪（刑法第 228 條）還重。就罪質為比較，就系爭規定中所涵蓋過失致輕傷後逃逸之情節，其危險性與法益侵害性均遠不及上述法條，系爭規定顯然過苛。

## 六、刑度過苛的根本原因在於構成要件定位不清

本號解釋對於 102 年系爭規定之法定刑，認為「對此等情節輕微個案構成顯然過苛之處罰」。解釋理由並舉了幾個犯罪情節輕微的例子，其中具代表性的應是「被害人所受傷害輕微，並無急需就醫之必要」。本號解釋同時指出「88 年上開規定有關刑度部分，與憲法罪刑相當原則尚無不符，未違反比例原則」，但未來修法時，切勿以恢復 88 年之法定刑為已足。其實系爭規定最大問題在於構成要件所擬保護之法益不明，且未

依責任輕重與結果之不同作較精密之分類規定，已如前述，故未來修法，應依保護法益作分類之後，分別立法酌定適當之刑。

## 七、應建立符合本土需要的「法明確性」審查標準

本院歷年來有關法律是否符合法律明確性原則，一向使用之審查標準為「法律規定所使用之概念，其意義依法條文義、立法目的及法體系整體關聯性，須為受規範者可得理解，且為其所得預見，並可經由司法審查加以確認」，本號解釋理由亦採此標準，但已擴張審查標的，不限於法條文字，而及於法條文字「可能語意所及之範圍」，認為「肇事」語意所及之範圍，包括「因駕駛人之故意或過失」或「非因駕駛人之故意或過失」，其實這些範圍，並非「肇事」語意所及之範圍，而是犯罪構成要件之責任範圍，勉強將其歸類為「語意所及之範圍」加以審查，不如堂而皇之標舉「立法目的及法體系的整體關聯性」作為審查標準，而無需糾纏於構成要件要素之文字，以免見樹不見林。就此，本席認為系爭規定至少有如下體系性之不明確：

（一）法條文字與立法目的呈現重大差距。

（二）法條保障之法益不明，可能包括多重法益，彼此內涵、性質不同，適用上產生矛盾。

（三）審判實務對法條解釋歧異多端，且無法經由法律解釋方法解決。

（四）法條解釋之歧異對受審判者之人身自由影響甚鉅。

基上，即應可認系爭規定有體系性之法明確性不足，而無需就個別構成要件要素論究其明確性。本席建議以「法體系整體關聯性」為標準審查系爭規定，乃為因應臺灣法治環境之需要，包括如下現象：

(一) 我國法律修改進度緩慢，往往不符社會變遷需要，尤其是像民法、刑法等基礎法律。而我國繼受法律的根源德國，戰後修法迅速，民法、刑法修改次數遠逾我國，新生的法律問題可以透過修法解決。我國法律無法滿足社會發展之需求，而在審判實務上產生嚴重困擾時，有必要透過司法途徑敦促行政、立法機關儘速修改。

(二) 司法實務適用法律發現的問題應作實證研究，尤其是當有多數法官認法律有違憲疑義時，更應審慎考量法律規範有所缺陷。

(三) 德國刑法規定亦趨詳盡，如德國刑法第 142 條規定「未受准許離開事故現場罪」，就例外情形作了詳盡規定，以避免過度要求而符合社會生活之人情事理。這些繁複的例外規定應係由實際案例歸納而來，其立法方式有英美法化之趨勢。我國立法時亦應參考法院之案例而作較詳盡之規定，以更貼近社會生活之現實。

(四) 法院於審判個案適用系爭條文，逐漸擴張法條文字意涵，甚至訴諸立法理由，以尋求個案正義，這一趨勢可視為法官造法，以判決先例之方式補充立法之不足，尋求社會正義，固值贊同，但恐有違反罪刑法定主義之疑慮。在眾多最高法院的案件中可以發現法官運用其價值判斷，開發法條未明確的意涵，呼應社會需要而擴大保護法益，可以想見法官們的努力，深值感佩。然而刑法對人民之人身自由等權益影響甚鉅，故應釜底抽薪，就實務上所遇到的問題重新檢討制定新法，始為正辦。

## 八、結論：修法之具體建議

系爭規定缺失嚴重，難以修補，應重新制定新條文取代，

具體建議如下：

（一）系爭規定立法理由所考慮之情形，即「肇事者因基於僥倖心態，延誤受害者就醫存活的機會，錯失治療的寶貴時間」應納入現行刑法第 293 條及第 294 條之遺棄罪處理，可另考量交通領域事物性質的特殊性，制定特別遺棄類型，並應具體規定汽車駕駛人對於因肇事受傷者負有救助義務。

（二）依駕駛人應負的行為責任與社會責任二個脈絡，分別制定新條文。就社會責任方面，可參酌德國刑法第 142 條規定駕駛人之在場義務與第 332c 條規定駕駛人之救助義務，亦可參酌其他國家類似之法律，增加駕駛人維護交通安全之義務，均不以駕駛人就事故之發生是否有責任為要件，應負責者甚至不以駕駛人為限，而可擴張至交通事件之參與人，但違反者之刑度自不宜太高。

（三）就駕駛人應負之行為人責任應優先適用現行法有關殺人、傷害罪、過失傷害、過失致死之處罰條文，對於在交通事件中，未盡在場義務或救助義務之駕駛人加重處罰。

# 司法院釋字第 777 號解釋協同意見書

黃昭元大法官提出

[1] 本號解釋意旨：本號解釋以刑法第 185 條之 4（系爭規定）為審查標的，就構成要件部分，認為「肇事」一詞之文義，固然包括因駕駛人之故意、過失致生事故之情形，然是否包括駕駛人無過失致生事故之情形，並不明確，在此範圍內（無過失之情形），宣告系爭規定違憲並立即失效。就法律效果部分，認 88 年修正公布之系爭規定所定 6 月以上 5 年以下有期徒刑之法定刑合憲，然 102 年修正公布之系爭規定一律以 1 年以上 7 年以下有期徒刑為法定刑，於情節輕微之個案構成顯然過苛之處罰，於此範圍內，不符罪刑相當原則，因而宣告違憲並至遲於 2 年後失效。

[2] 本席立場：本號解釋對於要件及效果都宣告部分違憲，本席支持這兩項結論。但對於其理由構成，則各有不同之想法。謹此提出協同意見。

## 一、構成要件部分

[3] 多數意見採取較為嚴格之審查標準，認系爭規定要件中有關「肇事」部分，在文義上是否包括無過失之情形，違反法律明確性原則。然法律明確性原則之評價，並不當然涉及規範內容是否違憲的評價。故如立法者將來修法明確規定無過失致生事故之情形亦屬肇事，而應處罰，仍屬合憲之政策選擇。

[4] 法律明確性原則之審查標準：本院過去對於法律明確性原則之操作，多半強調其三項內涵：可理解、可預期、可審查確認（如釋字第 594 號、第 617 號、第 690 號解釋等）。至於法律明確性原則是否如法律保留原則，也會有不同密度的審查標準，則少見有系統的正面闡釋。本院在釋字第 636 號解釋，就限制人身自由之法令，曾明示應採取較為嚴格之

審查標準，<sup>1</sup>並因此認為檢肅流氓條例的部分規定違反法律明確性原則。之後本院在釋字第 690 號解釋中，對於限制人身自由之法律，則進一步區別究屬刑罰性質或非刑罰性質之限制，而對於不具有刑事處罰性質之人身自由限制（如傳染病防治法之強制隔離），採相對寬鬆之一般審查標準。<sup>2</sup>本號解釋延續上述兩號解釋之立場，就直接限制人身自由之系爭規定（刑罰），採取較為嚴格之審查標準。<sup>3</sup>

[5] 法令規定之文義，如果無法僅從該規定本身予以確定，本院向來會參考其他規定而整體解釋之。亦即除文義解釋的方法外，也得使用體系解釋的方法，來確定系爭規定之文義。但究得參考那些其他規定？其範圍有無限制？似無單一標準。本號解釋於理由書第 9 段明示：系爭規定屬刑罰規定，其構成要件是否明確，「應僅以該規定文義及刑法體系整體關聯性判斷，不應再參考其他相關法律而為判斷。」強調刑罰規定之是否符合法律明確性原則，應僅就包括系爭規定在內之「刑法體系」為整體判斷，且不應另外參考其他法規，如與本案密切關連之道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）及其相關法令，此亦即多數意見所稱較為嚴格審查標準於本案之實際操作。

---

<sup>1</sup> 本院釋字第 636 號解釋理由書第 2 段：「又依前開憲法第 8 條之規定，國家公權力對人民身體自由之限制，於一定限度內，既為憲法保留之範圍，若涉及嚴重拘束人民身體自由而與刑罰無異之法律規定，其法定要件是否符合法律明確性原則，自應受**較為嚴格**之審查。」（**黑體**為本文所加）

<sup>2</sup> 本院釋字第 690 號解釋理由書第 3 段：「惟強制隔離雖拘束人身自由於一定處所，因其乃以保護人民生命安全與身體健康為目的，與刑事處罰之本質不同，且事涉醫療及公共衛生專業，其明確性之審查自得採**一般之標準**，毋須如刑事處罰拘束人民身體自由之採嚴格審查標準。」（**黑體**為本文所加）釋字第 636 號解釋對「與刑罰無異之人身自由限制」規定，係採較為嚴格之審查標準；而釋字第 690 號解釋則對「刑事處罰」規定採取嚴格審查標準，二者似乎有別。然因釋字第 690 號解釋並未涉及刑事處罰規定，無法得知其所稱嚴格審查與較為嚴格審查，是否真的有別？又在法律明確性原則的審查上，嚴格與較為嚴格之審查，究應如何區別，亦難以想像。本席暫且認為釋字第 690 號解釋所稱之嚴格審查標準，實與較為嚴格之審查標準相當。

<sup>3</sup> 關於本院先前解釋就法律明確性原則之審查標準，本席曾在釋字第 767 號解釋協同意見書第[9]至[13]段有所分析，於此不再贅述。

[6] 與此相比，本院在釋字第 767 號解釋就藥害救濟法第 13 條第 9 款所稱「常見」、「可預期」規定之意義，則援引其他法律規定，如醫療法第 81 條、醫師法第 12 條之 1，以及醫療主管機關之函，再加上醫師治療與藥害救濟審議委員會之實務作法，來確定藥害救濟法上述規定之文義，而認其符合法律明確性原則。且不是僅以受規範之人民為準來判斷是否明確，而另認「其意義於個案中並非不能經由適當組成之機構依其專業知識加以認定及判斷」，且可審查確認即可。（參釋字第 767 號解釋理由書第 5 段）足見釋字第 767 號解釋係採相對寬鬆之一般審查標準，來操作法律明確性原則。

[7] 本號解釋以一般人民（而非專家）的理解為標準，並以刑法體系為限，來判斷系爭規定是否明確，以此彰顯較為嚴格審查標準之實際操作，固有其理。但不論是在方法論層次的一般情形或於本案的個案操作，本席認為都仍有值得斟酌之處。

[8] 在方法論上，本號解釋之限縮於刑法體系，恐怕不具一般適用之可能。蓋有些刑法規定本身已經明定有「依法令」之要件，且不是指向特定法令，例如刑法第 21 條第 1 項、第 187-1 條、第 294 條第 1 項、第 307 條等規定。就這類刑法規定之解釋而言，必然要援引或參酌非刑法體系之其他法令（可能包括民法、行政法規、地方法規、甚至行政命令或函釋等），而無法僅限於刑法體系。其次，有些特別刑法是規定在行政法規中，甚至是對於同一違法行為，依其結果之危害程度分別科處行政罰或刑罰。<sup>4</sup>就這類特別刑法規定如發生

---

<sup>4</sup> 例如：廢棄物清理法第 12 條第 1 項：「一般廢棄物回收、清除、處理之運輸、分類、貯存、排出、方法、設備及再利用，應符合中央主管機關之規定，其辦法，由中央主管機關定之。」第 2 項：「執行機關得視指定清除地區之特性，增訂前項一般廢棄物分類、貯存、排出之規定，並報其上級主管機關備查。」對於違反第 12 條之行為人，同法第 50 條處以罰鍰：「有下列情形之一者，處新臺幣 1200 元以上 6000 元以下罰鍰。經限期改善，屆期仍未完成改善者，按日連續處罰：一、...。二、違反第 12 條之規定。三、...。」對違反第 12 條規定並因而致死、重傷或疾病者，同法第 45 條則進一步處以刑罰：「違反第 12 條...規定，因而致人於死者，處無期徒刑或 7 年以上有期徒刑，得併科新臺幣 3000 萬元以下罰金；致重傷者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑，得併科新臺幣 2500

明確性之疑義，勢必也要參考其所連結之行政法規或其相關法令而予以解釋，應該無法僅考量刑法體系之相關規定。

[9] 在本案，多數意見認為系爭規定所稱肇事是否包括無過失之情形，不夠明確。純就肇事二字的可能文義（狹義指有責肇事，廣義包括與事故之發生有客觀上因果關係）而言，上述質疑固有其理路。然我國交通主管機關及法院實務<sup>5</sup>向來似都認為肇事包括無過失致生事故之情形，於此並無重大歧異，亦無難以理解、預期或審查確認的不明確。反而是應否包括故意肇事之情形，法院實務及相關學說仍有爭議。<sup>6</sup>多數意見之上述見解，不僅一舉變更長期以來的法院穩定見解，且造成刑法與道路交通法制有關肇事規定，在解釋上的體系斷裂。

[10] 從立法沿革來看，立法者在 1999 年增定系爭規定時，當時之立法理由就已表明係參酌刑法第 294 條第 1 項規定，因此將其刑度定為 6 月以上 5 年以下有期徒刑，與刑法第 294 條第 1 項相同；其目的則係為「維護交通安全，加強救護，

---

萬元以下罰金；致危害人體健康導致疾病者，處 1 年以上 7 年以下有期徒刑，得併科新臺幣 2000 萬元以下罰金。」

5 參，例如，最高法院 104 年台上字第 1705 號、第 2570 號刑事判決（不以有責肇事為限）。

6 參最高法院 102 年第 9 次刑事庭會議決議（所列甲乙丙三說都認肇事包括無過失與有過失，但就是否包括故意肇事之情形，有甲乙丙三說；決議採乙說，認故意肇事不成立系爭規定之肇事逃逸罪）。乙說的主要理由是：『行為人如出於故意殺人、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，在法規範上，實無法期待其不為逃逸之行為。職是，本罪「肇事」應限於行為人非故意之肇事行為。』國內刑法學界也以接近通說的程度，認為故意開車撞人不成立肇事逃逸罪，主要理由也是無期待可能性（亦有主張不自證己罪的理由）。不過，如以無期待可能性為由，認故意肇事不成立系爭規定之肇事逃逸罪，這和本號解釋認肇事之文義包括故意肇事，兩個立場之間似仍無矛盾。因為無期待可能性是有責性階段的判斷，不是構成要件不該當；反而是構成要件該當後，才需進入有責性的判斷。本席認為：本號解釋將故意及有過失肇事均納入系爭規定所稱肇事之文義範圍內，並認不違反法律明確性原則，就刑事法院之認事用法而言，其效果應僅限於構成要件是否該當的階段。至於刑事法院是否仍得以無期待可能性為由，認故意肇事不成立刑法第 185 條之 4 所定肇事逃逸罪，則屬刑事法院個案審判之職權。

減少被害人之死傷」。本席推測：當時立法者或係認為系爭規定之性質與刑法第 294 條違背義務遺棄罪類似，雖然要件仍有差異（如「致人死傷」與「無自救力」仍然有別）。如依此立法意旨，系爭規定所稱肇事自不應限於有責肇事的情形，而亦應包括無責肇事，即客觀上發生交通事故之情形。因為依刑法第 294 條第 1 項規定，即使無自救力之人之陷於無自救力狀態，並非由行為人造成，例如嬰兒或老年人純因本身之生病等事由，而陷於無自救力狀態，其父母或照護者如未及時為必要之扶助、養育或保護，仍會構成刑法第 294 條第 1 項之罪。換言之，所謂依法令負有扶助等義務者，並不限於那些對於「對無自救力之狀態」之出現，因故意過失而負有刑事責任之人。放在系爭規定的架構下，不論是無責或有責肇事，只要發生交通事故並致人死傷，駕駛人就應有停留現場為必要救護之積極作為義務，始符合系爭規定減少死傷之立法意旨。

[11] 系爭規定之解釋應與道交條例力求一致：從體系解釋而言，系爭規定之所以禁止肇事者逃逸，應該是延續並貫徹道交條例第 62 條對於事故關係者所課予之在場及救護等義務。在比較法上，很多國家（如德國、美國之州法等）也多半是在該國道路交通相關法律之同一條文內，接續規定肇事致死傷之逃逸罪。然我國立法者或係基於法典體系的考量，沒有將系爭規定放在道交條例第 62 條內，而是於刑法典另行規定。此項立法技術的考量，不應因此影響系爭規定與道交條例第 62 條間的整體關連及解釋。換言之，系爭規定與道交條例第 62 條均有之肇事要件，應為同一解釋，不應割裂適用。<sup>7</sup>何況道交條例在 1968 年制定公布時，即在第 56 條規定有關肇事後之行為義務。上述第 56 條規定在 1975 年 7 月全文修正公布時，改列為同法第 62 條，其條次及基本內容則延續至

---

<sup>7</sup> 又如系爭規定所稱之「動力交通工具」，除指汽車及機車外，是否也包括電動輔助自行車及電動自行車？依道交條例第 69 條第 1 項第 1 款第(二)及第(三)目規定，這兩種電動自行車均屬慢車。本席實在懷疑是否有可能如本號解釋所示，法院僅能參考刑法體系以確定「動力交通工具」之文義？另刑法第 185 條之 3 所定酒駕公共危險罪中所稱「動力交通工具」之範圍，亦會有類似的問題。

今，沒有重大或實質變動。這 50 年來，道交條例上述條文所稱之肇事，一直是包括無責肇事。行政機關<sup>8</sup>、法院<sup>9</sup>及人民也都已採取或接受這個理解，而認無責肇事者也有停留現場並為必要救護之行為義務。本號解釋卻對無責肇事者之適用系爭規定有所質疑，不僅可能進一步衝擊道交條例之解釋適用，也徒增人民困惑。

[12] 其實系爭規定處罰的重點在逃逸，而非肇事。不論肇事是否有故意過失，逃逸必屬故意行為。亦即在有交通事故發生，且有人死傷的前提下，仍故意離開現場者，始可能成立逃逸。查系爭規定之立法目的係為「維護交通安全，加強救護，減少被害人之死傷」，除為及時救護事故被害人外，另有減少二次事故（保護第三人）的目的。就此立法目的而言，則無論肇事是否有責，只要有人死傷，都應納入系爭規定之適用範圍，始足以達成上述立法目的。<sup>10</sup>反之，如果要求肇事

---

8 參道路交通事故處理規範第 2 條：「二、本規範用詞定義如下：...（八）肇事人：指與發生交通事故有客觀上相當因果關係之車輛駕駛人、其他在場之人、相關設施管理人或物品財物所有權人或使用權人等。（十二）肇事原因：指與交通事故之發生有客觀上相當因果關係之原因、行為或事實。...」道路交通事故處理辦法第 3 條：「發生道路交通事故，駕駛人或肇事人應先為下列處置：一、事故地點在車道或路肩者，應在適當距離處豎立車輛故障標誌或其他明顯警告設施，事故現場排除後應即撤除。二、有受傷者，應迅予救護，並儘速通知消防機關。三、發生火災者，應迅予撲救，防止災情擴大，並儘速通知消防機關。四、不得任意移動肇事車輛及現場痕跡證據。但無人傷亡且車輛尚能行駛，或有人受傷且當事人均同意移置車輛時，應先標繪車輛位置及現場痕跡證據後，將車輛移置不妨礙交通之處所。五、通知警察機關。但無人受傷或死亡且當事人當場自行和解者，不在此限。」

9 本院釋字第 284 號、第 531 號解釋對於道交條例第 62 條所稱肇事，似乎也是解釋為交通事故發生的客觀情形，不以肇事者對於交通事故之發生具有故意過失為前提。故如行為人無過失而「被肇事」，亦屬肇事。

10 本席認為系爭規定應明確規定以客觀上發生交通事故來取代肇事，主要理由為：在當代社會中，汽車或機車等動力交通工具之使用，本身就是具有社會風險的行為。駕駛人既然藉此擴大其行為範圍，並享有相應之利益，似乎也應就其駕駛行為所可能導致的風險，負起一定的責任。類似見解參本號解釋，黃瑞明大法官協同意見書（三、駕駛人之行為人責任與社會生活責任，應分別立法規範）。又在統計上，汽機車的使用必有一定比例的事故，已屬常態且可預見之結果。法律課以駕駛人有停留事故現場、採取必要救護或通知警方之義務，並非過苛之要求。就此而言，無責肇事者似乎會負有某種結果責任或狀態責任。其實在環境、公害法制上，也有對非有責行為人課以結果責任或狀態責任之規

者先自行判斷本人對於事故之發生是否有過失，並據以認定駕駛人有無停留現場、並為必要救護之義務，這反而會造成系爭規定在適用上的不明確。蓋駕駛人對於事故之發生是否有責，往往需要事後的鑑定才能得知並確定。即使駕駛人自認或確信本人無責後，才離開事故現場，但如事後鑑定認為有 1% 之過失，則仍會該當系爭規定之肇事逃逸。對於駕駛人而言，最保險的作法也仍然是：只要有事故發生，不論是否有責，都要留在現場，並採取一定的救護措施。

[13]「逃逸」才是不明確？：如果真要討論系爭規定是否明確，本席認為：系爭規定所稱逃逸才是不夠明確。肇事後，如何構成逃逸？駕駛人如未為必要之救護措施或未揭露真實身分，即逕自離開事故現場，固屬逃逸。然如行為人已先為救護等必要措施，或已向被害人揭露真實身分，或有其他正當理由（如需急送同車乘客就醫等）而離開事故現場，是否亦當然構成系爭規定所稱之逃逸，實非一般受規範者所得理解或預見。與系爭規定相比，道交條例第 62 條第 3 項就肇事致人死傷的情形，則是先明定駕駛人有在場、救護、處置、通知警方等作為義務，而後在同條第 4 項才進而對於肇事逃逸者處以吊銷駕駛執照的處分。可見系爭規定之僅規定逃逸，而無任何肇事後作為義務的規定，反而才是不夠明確。

[14] 如前所述，系爭規定之立法目的除保護事故被害人之個人法益外，且另有防止二次事故、維護交通安全等保護社會法益之用意。然系爭規定僅禁止駕駛人逃逸，要求其不得離開現場，固有助於釐清事故責任，然未同時明定駕駛人所應採取之救護或通知等積極作為義務，則有所不足。如此單純

---

定。如土地及地下水污染整治法第 2 條第 19 款所定之污染土地關係人（指非屬於污染行為人之土地使用人、管理人或所有人），即使土地或地下水污染並無可歸責於上述關係人，而是他人或自然力造成之污染，依同法第 7 條第 5 項規定，主管機關仍得命污染土地關係人採取應變必要措施，以減輕污染影響或避免污染擴大。污染土地關係人如未採取應變必要措施，因而致人於死或重傷者，依同法第 32 條，亦可能受到無期徒刑、有期徒刑或罰金之刑罰。這也是對於原本無責的污染土地關係人，就其違法之不作為，科以結果責任。

禁止逃逸的限制手段，與達成上述立法目的間，是否具有足夠的實質關聯？亦有可再檢討之處。

## 二、法律效果部分

[15] 就系爭規定之法律效果部分，多數意見認為 102 年修正公布之系爭規定，一律以 1 年以上 7 年以下有期徒刑為法定刑，就犯罪情節輕微之個案會構成顯然過苛之處罰，在此範圍內，宣告其違反罪刑相當原則。

[16] 本席支持多數意見宣告部分違憲的結論，但有以下兩點不同或補充理由。第一，88 年增定之系爭規定係以 6 月以上 5 年以下有期徒刑為其法定刑，亦無單科拘役或罰金刑之可能。如果 102 年系爭規定之法律效果會因個案過苛而部分違憲，則 88 年系爭規定亦有類似之個案過苛問題，而應同時宣告部分違憲。

[17] 第二，多數意見之所以宣告系爭規定是否包括無責肇事違反法律明確性原則，本席認為：這應該也是出於效果顯然過苛之考量。如和本號解釋理由書第 15 段所舉之輕傷、已為救護或已通知警方後始離開現場等例示情形相比，對於無責肇事後逃逸亦處以相同刑度之法定刑，確實也可能會發生個案顯然過苛之結果。

[18] 本席認為：系爭規定之所以有違憲爭議，其實是連結並整體考量其構成要件和法律效果的結論。由於構成要件的規定過於簡略、粗糙，沒有區別有責或無責肇事，也沒有區別致死亡、重傷或輕傷等不同程度之加重結果，而有相對應的刑罰或減免規定，因此法律效果才會顯得過於僵硬而過苛。故多數意見所稱效果過苛之結論，其實也是構成要件之限制過廣（overbroad）所致，而非不夠明確。本號解釋如果先接受向來實務之解釋（肇事包括無責肇事、離開現場就是逃逸等），則可認為系爭規定的要件並沒有不明確，而是限制過廣。在此前提下，仍可認定系爭規定之法律效果過於僵硬而有個案顯然過苛之違憲。

[19] 在本號解釋之部分違憲宣告的前提下，立法者對於系爭規定固負有修法義務，但仍然有其一定之立法形成空間。惟立法者之修法仍應符合釋憲意旨，在本號解釋的架構下，本席認為立法者的合憲修法義務及空間有：（1）就肇事部分，應修正目前肇事之文字或給予明確之定義；至於是否要包括無責肇事之情形，立法者仍有裁量空間。然本席認為刑法與道交條例就此部分之規定應求一致，不必區別駕駛人是否有故意過失，故系爭規定宜以客觀上發生交通事故之類似文字取代目前所稱之肇事。（2）就致人死傷部分，至少應再區別僅致輕傷之情形，而有相對較輕之刑罰。至於是否要同時區別致重傷或死亡，則屬立法裁量。（3）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之達成。（4）就效果部分，至少應就情節輕微之情形，調整並放寬以 1 年以上有期徒刑為最低法定刑之效果，例如僅致輕傷者，應有單科拘役或罰金刑的量刑可能；甚至區別致死亡、重傷或輕傷等不同程度的死傷情形，而分別給予相稱的法定刑；於無責肇事的情形，則得考慮增定得（或應）減免其刑的規定。

[20] 在立法政策上，系爭規定確有其必要及重要性。然現行規定也顯示了相關機關或許是急於懲惡，因此忽略了手段的嚴謹度。這是以一個過於簡單、粗糙的立法，來處理一個重要但複雜的問題。在鄉民喧嘩的鼓譟中，相關機關仍宜保持必要的慎重和嚴謹。

## 釋字第 777 號解釋部分協同暨部分不同意見書

羅昌發大法官提出

黃虹霞大法官加入

本件涉及 88 年 4 月 21 日增訂公布之刑法第 185 條之 4 所規定：「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。」（下稱 88 年系爭規定）以及 102 年 6 月 11 日修正公布同條所規定：「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。」（下稱 102 年系爭規定；此規定與前開 88 年系爭規定，下併稱系爭規定）

其核心爭議在於「肇事」及「逃逸」二構成要件是否明確，以及 88 年系爭規定科處「6 月以上 5 年以下有期徒刑」與 102 年系爭規定科處「1 年以上 7 年以下有期徒刑」是否對情節輕微者造成個案過苛。

1. 針對「肇事」要件是否包括「非因駕駛人之故意或過失所致事故之情形」之部分，多數意見認為並不明確，故宣告該構成要件，部分違反法律明確性原則。本席認有補充說明之必要。
2. 針對「逃逸」之要件是否明確之問題，多數意見並未對此作出宣告。本席認為，「逃逸」要件如依其文字通常含意，應解釋為「為躲避責任而逃離不見蹤跡」；於此前提下，此要件並無不明確。
3. 針對 88 年系爭規定科處「6 月以上 5 年以下有期徒刑」是否過苛之問題，多數意見認為並未違反罪刑相當原則及

比例原則。本席認為，此處罰之刑度對駕駛人無過失及情節輕微之情形，可能造成個案過苛之結果。

4. 針對 102 年系爭規定科處「1 年以上 7 年以下有期徒刑」部分，多數意見認為，其適用於駕駛人無過失及情節輕微之情形，可能造成個案過苛。本席敬表同意。

謹提出本意見書，說明如次：

#### 一、有關「肇事」之構成要件欠缺明確性部分

- (一) 按法條各種解釋方法間，有其優先次序；除非法律對其文字用語有特殊之定義，否則就法律條文，原則上應先以文字之通常含意出發，而為解釋；如仍有不明確時，再輔以其他解釋方法為之（見本席於本院釋字第 692 號解釋所提出之意見書）。而文字之通常含意，常可由正規之辭典獲得基本之認識（故諸多國家法院對國內法之解釋以及諸多國際爭議解決機制對國際條約之解釋，均常以辭典對文字之定義出發）。
- (二) 系爭規定係以「肇事」一詞作為其構成要件，而非以「發生事故」之中性描述為其要件。如由辭典之定義而言，「肇事」一詞顯非中性用詞，而帶有行為人因自己之原因而導致事故發生之意。例如教育部對該詞即定義為「闖禍，引起事故」。此係「肇事」一詞相當明確的「通常含意」。倘若以此通常含意出發，以解釋系爭規定，似應認為「肇事」一詞語意所及之範圍，僅包括「因駕駛人之故意或過失」所致之事故；而不包括「非因駕駛人之故意或過失」（因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失）所致之事故。換言之，「肇事」

之構成要件，並不包括「非因駕駛人之故意或過失」所致之事故，應無不明確之處。如採此種見解，則本院應以「合憲限縮」之方式宣告「肇事」之要件，在解釋為「不包括非因駕駛人之故意或過失所致之事故」之前提下，並不違反法律明確性原則。

(三) 然系爭規定在司法實務多年適用之結果，導致「肇事」一詞有相當混淆之見解（有些判決認為包括駕駛人無責之所導致之事故，有些則認為不包括駕駛人無責所導致之事故）。「非因駕駛人之故意或過失」所致之事故是否構成系爭規定所稱「肇事」要件，既有極為不同的判決先例，本號解釋多數意見乃顧及實務見解所導致之混淆情況，而認為「非因駕駛人之故意或過失」所致事故之部分，並不明確。依前開說明，此種便宜之解釋方式，尚有斟酌餘地。

(四) 應另補充者，因「故意」所導致之事故，究竟是否屬「肇事」涵蓋之範圍，固可能有不同的意見（司法實務上有認為：開車「故意」撞人致死傷，如要求行為人留在原地照護傷亡者，屬於「期待不可能」；故系爭規定不應適用於「故意」造成事故之情形）。然「過失」導致事故之駕駛人，於事故發生時既有義務留在現場，則解釋上絕無認為責任較重（故意導致事故）之駕駛人，於事故發生時，反而無須留在現場之理；更何況，故意與過失常同時存在於一個事故（例如過失撞傷之後再故意將傷者撞死）或有界線模糊之情形（例如因「不確定故意」造成之事故與因「過失」造成之事故，在認定上常僅有一線之隔），如認「故意」

導致之事故不在系爭規定規範之範圍，不但與前述應以法條文字通常含意而為解釋之意旨不合，且亦輕重失衡（使較輕微之過失肇事須負肇逃刑責，而較嚴重之故意肇事不需肇逃負責），因而偏離解釋之常理。多數意見將因「故意」及「過失」造成事故之駕駛人，均同受系爭規定適用，本席敬表同意。

## 二、針對「逃逸」之要件是否欠缺明確性之問題

- (一) 系爭規定係以「逃逸」一詞作為其構成要件，而非以「離開現場」之中性描述為其要件。由辭典之定義而言，「逃逸」一詞亦非中性用詞。該詞有「逃」、「逸」二內涵；其中「逃」帶有躲避責任之意涵，而「逸」則有離開不見蹤跡之意義。例如前開教育部即對「逃逸」一詞定義為「逃離不見蹤跡」。
- (二) 故如以系爭規定法條文字之通常含意出發而為解釋，則「逃逸」一詞係指駕駛人「為躲避責任而逃離不見蹤跡」（而非駕駛人「單純離開現場」）之情形。就此而言，「逃逸」一詞並無不明確。換言之，駕駛人之離開現場如非為逃避責任，而係有正當理由（例如駕駛人對於事故之造成並無故意或過失，且發生事故後已經下車查看，發現對方受傷輕微，並無大礙之後而離開事故現場；或駕駛人於發生事故後已先通知警察機關或為必要救護措施，並留下聯絡資料之後，而離開事故現場），則其應不符合「逃逸」之構成要件。如採此種見解，則本院應以「合憲限縮」之方式宣告「逃逸」之要件，在解釋為「不包括駕駛人非為逃避責任，而係有正當理由離開事故現場」之前提下，並不違反

法律明確性原則。多數意見對「逃逸」要件並未為上開意旨之宣告，甚為可惜。

### 三、針對 88 年系爭規定科處「6 月以上 5 年以下有期徒刑」是否過苛之問題

- (一) 多數意見認為，此部分之刑度並未違反罪刑相當原則及比例原則。然本席認為，此種處罰之刑度，於駕駛人毫無過失且情節輕微之情形，確可能造成個案過苛之結果。
- (二) 刑法中，科處「6 月以上 5 年以下有期徒刑」者，均為相當嚴重之犯罪。例如刑法第 100 條內亂罪預備犯、第 150 條公然聚眾強暴脅迫之首謀或下手實施者、第 155 條煽惑軍人不執行職務或不守紀律或逃叛者、第 162 條損壞拘禁處所械具或以強暴脅迫脫逃者、第 174 條放火燒毀自己所有住宅等致生公共危險者、第 294 條對無自救力之人遺棄者等。
- (三) 刑法對「肇事逃逸」致人傷亡之處罰，除保護個人法益（降低傷亡之嚴重性）之外，雖另有公益之考量（維護交通往來安全），然「肇事逃逸」致人傷亡之情形，差異極大。以前述所舉之例（駕駛人於事故之發生並無故意或過失，且於發生事故時已經下車查看，發現對方受傷輕微，並無大礙之後而離開現場）而言，事故造成之侵害極小，且受傷者並非無自救力，其情形對往來安全又不發生任何影響，然駕駛人卻必須與「內亂罪預備犯、公然聚眾強暴脅迫之首謀或下手實施、煽惑軍人不執行職務或不守紀律或逃叛、損壞拘禁處所械具或以強暴脅迫脫逃者、放火燒毀自己所有

住宅致生公共危險者、對無自救力之人遺棄」等嚴重犯罪，負相同的刑責，輕重顯然失衡。本席認為，88年系爭規定之處罰刑度，顯亦有造成個案過苛之問題。

- (四) 原則上，立法者對於犯罪刑度之訂定，有相當的立法裁量空間。但其刑度之訂定，如在個案適用之情形，可能造成與犯罪行為之可責性顯不相當時，本院自應基於憲法上罪刑相當原則，宣告其在造成個案過苛之部分違憲。多數意見認為 88 年系爭規定有關刑度部分並未違憲，本席無法同意。

#### 四、有關本件宣告違憲之法律效果及建議修法方向

- (一) 本院以往宣告法規違憲，常直接宣告該法規定期或立即失其效力、不再適用或不再援用。但本件情形有關宣告「部分違憲」之情形並不完全相同。
- (二) 嚴格言之，「肇事」之構成要件既未能通過法律明確性之審查，則理論上系爭規定「整個條文」即應被宣告失其效力。然多數意見考量現實之情形，僅將「非因駕駛人之故意或過失所致事故而加以處罰」之部分，宣告違憲；而維持「駕駛人之故意或過失所致之事故而加以處罰」之部分之合憲性。本號解釋並僅將 102 年系爭規定造成個案過苛之部分，宣告違憲。本號解釋之後，系爭規定將分成下列情形，決定其效力及決定法院應如何審判：

1. 本號解釋之下，系爭規定無違憲疑義部分，為「因駕駛人之故意或過失所致之事故」，致人死傷而逃逸，

且「未造成個案過苛」者。法院在法律修正前，就此部分，仍得繼續適用系爭規定而為審判。

2. 系爭規定涉及「非因駕駛人之故意或過失」(因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失)所致之事故，致人死傷而逃逸之部分，違反法律明確性原則，此部分自本號解釋公布之日起失其效力。故法院就涉及此種類型之肇事逃逸個案，應即為無罪之宣告。無須待法律之修正。

此係屬「部分無效」之宣告。而此種「部分無效」之宣告形式，與以往本院所為「部分無效」之宣告，並不完全相同。

本院以往所為「部分無效」之宣告，多係宣告「法條之部分內容」失效(例如本院釋字第 749 號解釋宣告道路交通管理處罰條例第 37 條第 3 項規定「計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第 230 條至第 236 條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照」中，有關吊扣執業登記證、廢止執業登記之部分，失其效力);或係「法條適用於特定情形之部分」失效(例如本院釋字第 731 號解釋宣告 89 年 2 月 2 日制定公布之土地徵收條例第 40 條第 1 項「實施區段徵收時，原土地所有權人不願領取現金補償者，應於徵收公告期間內，檢具有關證明文件，以書面向該管直轄市或縣(市)主管機關申請發給抵價地」，關於「應於

徵收公告期間內」之要件，適用於「欲申請發給抵價地」，「於徵收處分公告日之後，始送達徵收處分之書面通知，而仍以徵收公告日計算申請期間」之情形，失其效力)。

而本件情形，則係宣告法條文字(即「肇事」)的「部分意涵」(即「非因駕駛人之故意或過失」所致事故)失其效力。

此種宣告「部分意涵」(即「非因駕駛人之故意或過失」所致事故之部分)失其效力之目的，在於使該要件中的「其他意涵」(即「因駕駛人之故意或過失」所致事故)仍維持效力。避免將該要件整個宣告失其效力(進而致使系爭規定整個條文失其效力)所造成之重大法秩序之衝擊。

3. 就 102 年系爭規定涉及肇事逃逸之個案過苛，因而有違憲疑義之部分，因法院無從自行改變該規定之刑度而為宣判(亦即，法院不能在無法律明確依據的情形下，直接對駕駛人宣告易科罰金)，故其必須暫停審判，待立法者依本號解釋意旨修正 102 年系爭規定後，再以「從輕原則」，依修正後降低刑責之法律而為審判。

(三) 本席認為，系爭規定之立法內容確實不夠細膩。立法一味加重刑度的結果，導致除懲罰了惡性肇逃之駕駛人外，一併對情節極為輕微者產生嚴重失衡的處罰。在諸多法重情輕之肇事逃逸案件中，系爭規定造成許多法官在法感情上之極大掙扎，使其難以直接依據系爭規定而為裁判(判不下手)。本件情形，由多位法官

為其承審之案件向本院聲請解釋系爭規定之現象，可見系爭規定問題之嚴重性。立法者將來依本號解釋意旨修正系爭規定時，實宜避免維持以單一之處罰條文，處理「駕駛人於發生交通事故時，無故離開現場」之所有情形；而宜區分駕駛人於交通事故之發生是否有責、事故造成傷亡之情形是否嚴重（諸如是否造成死亡、重傷害、一般傷害、極輕微傷害、有無自救能力等）、駕駛人是否採行若干具體措施等，為較細膩之規範，以真正達到以嚴懲惡性肇逃，並以輕重適中之罰則，督促駕駛人於事故發生時採行必要措施，並對其產生警惕作用。

## 釋字第七七七號解釋 部分協同暨部分不同意見書

湯德宗大法官提出  
林俊益大法官加入[5]部分

[1] 本解釋合併審理 3 件人民聲請案及 16 件法官聲請案(詳解釋理由書第 1 段至第 3 段及「附表」所示)。聲請人分別指摘 88 年 4 月 21 日增訂公布之刑法第 185 條之 4 規定：「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」(下稱 **88 年系爭規定**)，及 102 年 6 月 11 日修正公布之刑法第 185 條之 4 規定：「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」(下稱 **102 年系爭規定**)，認處罰過重，有牴觸憲法之疑義。多數大法官議決通過的解釋包含兩個重點，一為關於系爭規定之「構成要件」，一為關於系爭規定之「刑度」：

[2] 一、前述兩系爭規定「構成要件」所稱之「肇事」，除指「因駕駛人之故意或過失所致事故」尚不違反「法律明確性原則」外，其餘「非因駕駛人之故意或過失所致事故」是否構成「肇事」部分，尚非一般受規範者所得理解或預見，有違「法律明確性原則」，應自本解釋公布之日起，失其效力(解釋文第 1 段參照)。

[3] 二、102 年系爭規定因提高法定刑刑度為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，致法官對犯罪情節輕微者，無從為易科罰金之宣告<sup>1</sup>，構成個案顯然過苛之處罰，不符憲法罪刑相當原

---

<sup>1</sup> 參見刑法第 41 條第 1 項：「犯最重本刑為五年以下有期徒刑以下之刑之罪，而受六月以下有期徒刑或拘役之宣告者，得以新臺幣一千元、二千元或三千元折算

則，與憲法第 23 條比例原則有違，應自本解釋公布之日起，至遲於屆滿 2 年時，失其效力；至於 88 年系爭規定之刑度則與憲法罪刑相當原則尚無不符（解釋文第 2 段參照）。

[4] 如上多數意見直接產生兩個值得商榷的後果。首先，兩系爭規定所稱之「肇事」，於其指涉「非因駕駛人之故意或過失所致事故」部分，因非一般受規範者所得理解或預見，有違「法律明確性原則」，故為違憲。然，嗣後立法者修法時，仍得明定：該條所稱「肇事」，包括「非因駕駛人之故意或過失所致之事故」在內。蓋「法律明確性原則」僅屬「形式合憲性」的判斷，而非「實質合憲性」的判斷。換言之，本解釋實際上並未就系爭規定所稱「肇事」，按憲法之評價標準，得否包括「非因駕駛人之故意或過失所致之事故」在內，進行判斷。尤有甚者，現行法中使用「肇事」一詞者不勝枚舉，按多數大法官的邏輯，以後凡稱「肇事」均應作「分裂式的理解」——其指涉「因駕駛人之故意或過失所致事故」的部分，尚不違反「法律明確性原則」；其指涉「非因駕駛人之故意或過失所致事故」的部分，則違反「法律明確性原則」！莫非「斯斯」有兩種，「肇事」也有兩種？如此解釋，豈符合人民的法常識？！

[5] 其次，多數意見既認定 102 年系爭規定之刑度「部分違憲」——僅於「情節輕微之個案構成顯然過苛之處罰」時違憲，則「相關機關基於本解釋意旨修正 102 年系爭規定前，各級法院對駕駛人於事故之發生有故意或過失而逃逸，且無情節輕微個案顯然過苛之情形者，仍應依法審判」（解釋理由書

---

一日，易科罰金。但易科罰金，難收矯正之效或難以維持法秩序者，不在此限」。

第 16 段參照)，毋寧為當然。然事故之情節是否輕微，從而於修法前應暫停此類案件之審理，需由法官於個案認定，如上多數意見使得刑法第 185 條之 4 的適用處於一種「實際上不確定的狀態」，不利於法律的「公平適用」。

[6] 本席以為，關於系爭規定「構成要件」部分，應以限縮解釋的方法，將系爭規定解為「合憲」。亦即，採「合憲性限縮解釋」，明確釋示：「依其文義、一般社會通念及刑法體系觀之，88 年系爭規定與 102 年系爭規定所稱『肇事』，係指因駕駛人之故意或過失之有責行為所致之事故；所稱『逃逸』係指駕駛人為規避可能之法律責任，未經他造當事人同意，逕自離開事故現場」。據此，立法者固仍得明確規定：駕駛人於發生車禍事故時，無論其於事故之發生有無故意或過失，皆有「停留現場」、「通報警察機關處理」、甚至實施「緊急救護」等義務<sup>2</sup>；惟駕駛人違反上開義務而「逃逸」時，立法者如擬對之處以「刑罰」，仍應以「因駕駛人之故意或過失致生事故」而「逃逸」者為限。蓋行為人應僅就其「有責」之行為，接受國家「刑罰」之制裁，殆為現代法治國家共同遵循之基本原則。

[7] 至於多數意見釋示：102 年系爭規定於「情節輕微之個案構成顯然過苛之處罰」而「違憲」一節，本席更難贊同。本席一向以為，基於權力分立、相互制衡並相互尊重之原

---

<sup>2</sup> 查道路交通管理處罰條例關於駕駛人駕駛汽車肇事時，所應履行之「行政法上義務」已有明文，並有「行政罰則」(罰鍰)。參見同條例第 62 條第 3 項：「汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即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，違反者處新臺幣三千元以上九千元以下罰鍰。但肇事致人受傷案件當事人均同意時，應將肇事汽車標繪後，移置不妨礙交通之處所」。

則，大法官解釋憲法時倘無憲法之明文指引，應避免將自己之價值偏好強加於立法者。姑不論本件多數意見認 102 年系爭規定提高法定刑刑度已違反「憲法罪刑相當原則」之判斷，容或有誤<sup>3</sup>；縱認 1 年以上 7 年以下有期徒刑對犯罪情節輕微者，有導致個案量刑過重之可能，現行刑法中亦已設有適當調節機制，足可避免個案過苛之處罰（請參閱本席於釋字第 775 號解釋提出之「部分不同意見書」第 8 段，不贅）。準此，多數大法官議決通過之多數意見不免過度干涉立法（者）之裁量（權力）。何況，系爭規定所稱「肇事」，依本席所見（如前文[6]所述）本即指「因駕駛人之故意或過失之有責行為所致之事故」，在此前提下，立法者於 102 年系爭規定提高刑度之決定（裁量），本院更應予尊重。

[8] 司法院作成的每件解釋，都是大法官集體智慧的展現。唯其能開誠布公，察納雅言，坦然合議，充分思辨，乃能將集體的智慧發揮至極致！

---

<sup>3</sup> 參見林俊益大法官於本解釋提出之「部分協同部分不同意見書」參、之分析。

# 釋字第 777 號解釋部分協同暨部分不同意見書

林俊益大法官 提出

黃璽君大法官 加入

## 壹、前言

本件解釋係【**駕駛人無過失及情節輕微之肇事逃逸案**】。

本解釋合併審理 3 件人民聲請案及 16 件法官聲請案，解釋客體分別是，88 年 4 月 21 日增訂公布之刑法第 185 條之 4<sup>1</sup>規定：「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」（下稱 88 年系爭規定）、102 年 6 月 11 日修正公布之同條規定：「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」（下稱 102 年系爭規定）。上開釋憲聲請案的重要爭點有二：上開規定構成要件中的「肇事」一詞，是否符合法律明確性原則？上開規定對情節輕微個案，處罰有無顯然過苛而不符憲法罪刑相當原則、比例原則？

本解釋文第 1 段釋示：「肇事」一詞，於因駕駛人之故意或過失所生之事故為該條所涵蓋，並無不明確；其餘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，此違反部分，應自本解釋公布之日起失其效力。

解釋文第 2 段釋示：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，

---

<sup>1</sup> 刑事法學界對於刑法第 185 條之 4 規定的批評非常多，不論是構成要件或是法律效果，眾說紛紜，見仁見智，爭論不休，莫衷一是，可謂是立法技術非常值得商榷的刑法條文。

不符憲法罪刑相當原則，與憲法第 23 條之比例原則有違。此違反部分，應自本解釋公布之日起，至遲於屆滿 2 年時，失其效力。

本席認為，88 年及 102 年系爭規定構成要件有關「肇事」部分，與法律明確性原則尚無違背，對解釋文第 1 段關於「駕駛人有過失所致事故，合憲」部分，表示贊同，至於「其餘非因駕駛人故意或過失所致事故，違憲」部分，則不表贊同。就 88 年系爭規定法定刑合憲及 102 年系爭規定法定刑「並非全然不當」部分，本席原則上敬表贊同，惟其理由容有不同。另本解釋關於肇事逃逸犯罪情節輕微個案，處罰有構成顯然過苛部分，違反憲法罪刑相當原則及比例原則，則難以贊同。本席因此提出部分協同暨部分不同意見書。

## 貳、肇事構成要件之審查

本解釋係大法官第 1 次<sup>2</sup>以法律明確性原則宣告刑法分則條文部分違憲，至為奇特！「肇事」二字，依本解釋第 1 段意旨所示，部分違反法律明確性，部分沒有違反法律明確性原則，同樣「肇事」二字，右面觀之，明確有效，左面觀之，不明確無效，究是有效？還是無效？讓人難以捉摸！不禁讓人懷疑本解釋本身是否也有違反法律明確性原則之疑義？

本解釋，首先揭示法律明確性原則的審查原則，解釋理由釋示：「依本院歷來解釋，法律規定所使用之概念，其意義依法條文義、立法目的及法體系整體關聯性，須為受規範者可得理解，

---

<sup>2</sup> 關於刑法分則條文，本院採用法律明確性原則為審查原則予以審查者，僅有 1 則解釋，即釋字第 617 號解釋，認為刑法第 235 條所稱「猥褻」之資訊、物品，其中「猥褻」雖屬評價性之不確定法律概念，其意義並非一般人難以理解，且為受規範者所得預見，並可經由司法審查加以判斷，與法律明確性原則尚無違背。

且為其所得預見，並可經由司法審查加以確認，始與法律明確性原則無違（本院釋字第 432 號、第 521 號、第 594 號、第 617 號、第 623 號、第 636 號及第 690 號解釋參照）。惟涉及拘束人民身體自由之刑罰規定，其構成要件是否符合法律明確性原則，應受較為嚴格之審查（本院釋字第 636 號解釋參照）。」由此可知，法律規定所使用之概念，其意義依（1）法條文義、（2）立法目的及（3）法體系整體關聯性，須為受規範者可得理解。惟本解釋理由嗣又稱：「核上開二規定為涉及拘束人民身體自由之刑罰規定，是其構成要件是否明確，自應受較為嚴格之審查，其判斷應僅以該規定文義及刑法體系整體關聯性為準，不應再參考其他相關法律」。前後對照以觀，判斷基準較諸本院解釋先例似乎縮水，本解釋將判斷基準變為僅以（1）規定文義及（2）刑法體系整體關聯性判斷，不再參酌立法目的，多數意見更加強調「不應再參考其他相關法律」，實在令人不解！茲分述如下：

### 一、應參酌立法目的

本解釋為何不參酌立法目的？因為參酌立法目的，「肇事」二字就不會不明確。誠如本解釋理由所引 88 年系爭規定的立法目的是為「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」而增訂，是以所有駕駛動力交通工具的駕駛人，一旦發生車禍事故，無論有無過失，都要立即停車查看，如有死傷，應立即放置交通障礙標誌，馬上報警救護，在場停留等候，以達維護交通安全、加強救護的目的。任何使用動力交通工具的駕駛人，參酌立法目的，就可明白「肇事」二字，就是指發生車禍事故的意思。

## 二、應參酌法體系整體關聯性

本解釋理由為何強調「不應再參考其他相關法律」？目的係為排除道路交通管理處罰條例第 62 條，當中有關「肇事」二字已經累積 50 年的事實經驗。多數意見想要視而不見，藉以達到「肇事」二字不明確之結論，因此限縮判斷基準。

「肇事」一詞，其來有自，早於 57 年 2 月 5 日制定公布之道路交通管理處罰條例第 56 條即已明文規定，嗣經 64 年 7 月 24 日修正，調整條文號次為第 62 條，再經 75 年 5 月 21 日、86 年 1 月 22 日、91 年 7 月 3 日、94 年 12 月 28 日修正為現行法規定。經分析道路交通管理處罰條例第 62 條規定，摘錄其重要規定內容如下：

- (一) **肇事無人死傷者**：汽車行為人駕駛汽車肇事，無人受傷或死亡而未依規定處置者，處新臺幣 1,000 元以上 3,000 元以下罰鍰；逃逸者，並吊扣其駕駛執照 1 個月至 3 個月（第 1 項參照）。
- (二) **肇事致人死傷者**：汽車行為人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即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，違反者處新臺幣 3,000 元以上 9,000 元以下罰鍰。但肇事致人受傷案件當事人均同意時，應將肇事汽車標繪後，移置不妨礙交通之處所（第 3 項參照）。
- (三) **肇事致人死傷而逃逸者**：行為人肇事致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照；致人重傷或死亡而逃逸者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領（第 4 項參照）。

上開規定，施行迄今已滿 50 年，駕車「肇事」一詞，可謂人盡皆知，無人不曉，隨意問一下週遭使用動力交通工具的駕駛人或市井小民：「請問什麼是駕車肇事？」幾乎都會回答：「肇事，就是發生車禍、發生事故啊！有什麼問題嗎？」可知一般駕駛動力交通工具的駕駛人均能明瞭，「肇事」一詞，就是發生車禍事故，是中性的名詞，沒有區別其發生原因，不論有無過失，都一體適用。

本院曾於 80 年 9 月 13 日作成釋字第 284 號解釋釋示：「道路交通管理處罰條例第 62 條第 2 項規定：『汽車駕駛人如肇事致人受傷或死亡，應即採取救護或其他必要措施，並向警察機關報告，不得逃逸，違者吊銷其駕駛執照。』旨在增進行車安全，保護他人權益，以維持社會秩序，為憲法第 23 條之所許，與憲法尚無牴觸。」此一解釋，業已詳細闡明：汽車駕駛人如肇事致人受傷或死亡，應即採取救護或其他必要措施，並向警察機關報告，不得逃逸，以增進行車安全，保護他人權益，增進社會秩序。此一解釋，自公布迄今，已近 28 年，有其一定效力，任何人不應為達成特定結論而故意視而不見！

立法者鑑於道路交通管理處罰條例有關駕車肇事逃逸的行政罰處罰規定，不足以發揮制裁效果，乃於 88 年 4 月 21 日修正公布刑法時，增訂 88 年系爭規定。其中「肇事」一詞，仍援用道路交通管理處罰條例「駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡」的用詞，規定為「駕駛動力交通工具肇事，致人死傷」。立法者直接援用「肇事」一詞作為肇事逃逸罪的構成要件之一，102 年系爭規定繼續維持相同的構成要件迄今，已逾 20 年，「肇事」一詞，已是相當明確的用詞，怎能說受規範者無法預見，而有違法律明確性原則！？

本席認為，「肇事」一詞，參酌道路交通管理處罰條例第 62 條、88 年系爭規定及 102 年系爭規定之法體系整體關聯性，應為一般使用動力交通工具之受規範者即交通工具之駕駛人所能理解及可預見，「肇事」一詞，就是發生車禍事故，不論有無過失，均應停留現場，不可逃逸。

肇事一詞，既經聲請人聲請釋憲，多數意見採用翻閱辭典進行釋義。認查閱辭典得知，所謂「肇事」是指因闖禍而引起事故，也作「肇禍」（教育部《重編國語辭典修訂本》臺灣學術網路第 5 版試用版的字詞釋義參照），逕而將「肇事」一詞，解釋為「有責」，「有責」包括故意及過失（參考刑法體系用語？），形成套用公式：肇事＝有責＝故意＋過失，最後得出結論，肇事一詞不包括無過失所致事故。因而解釋文謂：其中有關「肇事」部分，除因駕駛人之故意或過失所致之事故，依其文義及刑法體系整體關聯性判斷，為該條所涵蓋，而無不明確外，其餘非因駕駛人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，於此範圍內，其文義有違法律明確性原則。

本席對此解釋方式及結論，均深不以為然。蓋，使用動力交通工具的駕駛人，有其交通的便利性，但更有其危險性。因為發生車禍事故，不論有無死傷，都可能形成公共危險，造成二度車禍，引發後續的公共危險，是以任何駕駛動力交通工具的使用人，都有義務監控這種危險狀態，不讓實際侵害發生或擴大，這是不允許肇事逃逸的首要原因。至於未使用動力交通工具的人發生車禍事故，既沒有享受交通便利性，自無強制其停留現場之理。是以駕駛動力交通工具肇事致人死傷，不論其有無過失，均應立即停車查看，協助救護，維護交通安全。<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> 例如，甲持刀衝向騎機車行進中之乙，致乙倒地受傷，並致自後追撞乙之丙所騎機

## 參、法定刑度的違憲審查：依憲法罪刑相當原則審查

### 一、憲法罪刑相當原則的內涵

長久以來，有關普通刑法典所定各罪的刑度問題，釋憲機關多本於尊重立法形成的態度，認為立法機關對刑罰相關立法事實的判斷與預測，如合乎事理而具可支持性，司法者應予適當尊重，本院釋字第 646 號解釋<sup>4</sup>可資參照。換言之，立法有一定立法形成自由的空間，原則上，釋憲機關應予尊重，特別是普通刑法典對於值得以刑罰非難之行為，設有一般性、體系性的評價，刑法典的修改通常需要較體系性的考量、較審慎的立法審議過程及較冗長的民主歷程，是以釋憲機關對普通刑法典有關刑度規定，更應予以適當尊重<sup>5</sup>，以符功能最適。

本解釋依據憲法罪刑相當原則及比例原則，審查 88 年及 102 年系爭規定法定刑有無過苛，其主要論據為：「法定刑度之高低，應與行為所生之危害、行為人責任之輕重相稱，始符合憲法罪刑相當原則，而與憲法第 23 條比例原則無違。」由此可知，憲法罪刑相當原則的重要核心概念，即係罪責與刑罰必須相當。

---

車倒地受傷，甲見狀逃逸，甲不構成肇事逃逸罪。又例如，戊騎機車衝撞車輛處於靜止狀態且合法停放於路邊之丁，戊因此倒地受傷，丁依本解釋，因為無責，可以離開，不構成肇事逃逸罪。但戊倒地不起，若再遭後續駕駛車輛行經該地之己追撞，雖然或許可以考慮依遺棄罪追究丁之責任，但豈能謂丁離去未採取必要措施之行為，與二度車禍無關，未危害公共安全？

<sup>4</sup> 本院釋字第 646 號解釋謂：對違法行為是否採取刑罰制裁，涉及特定時空下之社會環境、犯罪現象、群眾心理與犯罪理論等諸多因素綜合之考量，而在功能、組織與決定程序之設計上，立法者較有能力體察該等背景因素，將其反映於法律制度中，並因應其變化而適時調整立法方向，是立法者對相關立法事實之判斷與預測如合乎事理而具可支持性，司法者應予適度尊重。

<sup>5</sup> 請參閱，本院釋字第 669 號解釋，許宗力大法官協同意見書。

本席認為，依**憲法罪責原則**衍生的**憲法罪刑相當原則**，國家所施加的**刑罰**須與行為人的**罪責**相當，**刑罰不得超過罪責**，**罪責**是**刑罰**的上限。**基於憲法罪刑相當原則**（本院釋字第 602 號、第 630 號、第 662 號、第 669 號、第 679 號及第 775 號解釋參照），法律所設的處罰，須與法律所定犯罪行為情節相稱，**不得過苛**。普通刑法典各罪構成要件與**刑罰**的決定，有其內部一致性的評價體系，即**微罪微刑**（處拘役、罰金）；**輕罪輕刑**（處 3 年以下<sup>6</sup>、5 年以下有期徒刑，依刑法第 41 條第 1 項前段得易科罰金）；**中度罪中度刑**（6 月以上 5 年以下有期徒刑、1 年以上 7 年以下有期徒刑、7 年以下有期徒刑，不得易科罰金，但得易服社會勞動，以避免短期自由刑之流弊）；**重罪重刑**（處 3 年以上<sup>7</sup>10 年以下有期徒刑、5 年以上有期徒刑<sup>8</sup>、7 年以上有期徒刑、10 年以上有期徒刑、無期徒刑、死刑等）。因此，立法機關衡量其所欲維護法益的重要性、防止侵害的可能性及事後矯正行為人的必要性，綜合斟酌各項情狀，以法律規定法官所得科處的**刑罰種類及其上**

---

<sup>6</sup> 刑法於 24 年 1 月 1 日制定之初，刑法第 41 條規定得宣告易科罰金之罪，限於最重本 3 年以下有期徒刑以下之刑之罪，刑法第 61 條第 1 款亦將 3 年以下有期徒刑定為輕微案件，56 年 1 月 28 日修正公布刑事訴訟法第 449 條第 1 項規定得以簡易判決處刑之案件，亦限於刑法第 61 條所列各款之罪之案件。換言之，刑事法立法之初，界定輕罪之對應法定刑為 3 年以下有期徒刑。隨時空環境改變，犯罪輕重與刑度之對應亦隨之調整。90 年 1 月 10 日修正公布刑法第 41 條第 1 項，修正得宣告易科罰金之犯罪，擴大為最重本刑 5 年以下有期徒刑以下之刑之罪，是以輕罪之範圍，亦隨之調整。目前在刑事立法政策上，法定刑為 5 年以下有期徒刑，併列拘役、罰金刑者，均可列為輕罪之範圍。但如法定刑為 6 月以上 5 年以下有期徒刑，沒有併列拘役、罰金刑者，則歸類為中度犯罪。

<sup>7</sup> 刑事訴訟法將最輕本刑 3 年以上有期徒刑之罪之案件，列為審判中強制辯護案件（第 31 條第 1 項第 1 款參照），另亦列為職權再議之案件（第 256 條第 3 項參照）。

<sup>8</sup> 法體系之整體評價中，最輕本刑 5 年以上有期徒刑之罪，列為重罪重刑之分界標準。例如，刑事訴訟法第 76 條第 4 款重罪之逕行拘提、第 88 條之 1 第 1 項第 4 款之重罪緊急拘提、第 101 條第 1 項第 3 款之重罪羈押、第 117 條第 1 項第 5 款之重罪再執行羈押；少年事件處理法第 27 條第 1 項少年刑事案件移送檢察官；警察職權行使法第 11 條有關犯罪資料之蒐集；海岸巡防機關重大案件基準等。

下限，仍應對應該犯罪行為的不法與罪責程度，並應與該犯罪行為所生的危害、行為人責任的輕重相符，始符合憲法罪刑相當原則（本院釋字第 646 號解釋、第 551 號解釋、第 544 號、第 669 號及第 775 號解釋參照）。

## 二、88 年系爭規定法定刑之違憲審查

本席認為，88 年系爭規定法定刑 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。其理由如下：

### （一）從肇事逃逸罪的罪質而論

88 年系爭規定法定刑，是否符合憲法罪刑相當原則，可參考立法者就其他犯罪的評價，予以體系性的比較，即能有相對客觀的參考指標可資斷定，避免流於主觀法感情的論斷。經查：88 年系爭規定，明定在刑法第 11 章公共危險罪章內，屬於侵害社會法益中侵害公共安全的犯罪，如本解釋理由所引其立法目的是為「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」而增訂。其法定刑「6 月以上 5 年以下有期徒刑」是否符合憲法罪刑相當原則的要求，自應衡酌其立法目的、侵害法益的態樣、內容、犯罪本質及所列第 11 章公共危險罪章<sup>9</sup>內相關各罪的罪質（中度罪或重罪）、法定刑度（中

---

<sup>9</sup> 刑法第 11 章公共危險罪章，主要是放火罪（第 173 條至第 176 條）、決水罪（第 178 條至第 180 條）、傾覆或破壞交通工具罪（第 183 條）、妨害舟車及航空機行駛安全罪（第 184 條）、劫持交通工具罪（第 185 條之 1）、危害毀損交通工具罪（第 185 條之 2）及服用酒類等不能安全駕駛罪（第 185 條之 3）等。

度刑或重刑，原則上，無易科罰金之可能)等予以判斷。反觀，刑法第 294 條第 1 項的違背義務遺棄罪，規定在刑法第 25 章遺棄罪章<sup>10</sup>內，屬於侵害個人法益中侵害生命、身體的犯罪，該章主要 2 罪即第 293 條及第 294 條的罪刑均屬輕罪輕刑或中度刑(5 年以下有期徒刑、6 月以上 5 年以下有期徒刑，原則上有易科罰金之可能)。足徵肇事逃逸罪與違背義務遺棄罪二者的立法目的、侵害法益的態樣、內容及罪質的輕重，均不相同。肇事逃逸罪的罪質恆重於違背義務遺棄罪，88 年系爭規定援用罪質較輕違背義務遺棄罪的法定刑為其刑度，實際上是中度罪中度刑，自不會過當或過苛，是以解釋理由謂：「其訂定相同之法定刑，尚非過當。」本席敬表贊同！

## (二) 就中度罪搭配相稱的中度刑而論

如前所述，刑法分則各條文於立法或修正時，業依罪刑相當原則，針對各該條犯罪的罪質，設有一般性的評價體系，即**微罪微刑**、**輕罪輕刑**(處 3 年以下、5 年以下有期徒刑，依刑法第 41 條第 1 項前段得易科罰金者，以避免短期自由刑之流弊)、**中度罪中度刑**(6 月以上 5 年以下有期徒刑、7 年以下有期徒刑、1 年以上 7 年以下有期徒刑，不得易科罰金，但有可能得易服社會勞動者，以避免短期自由刑之流弊)、**重罪重刑**(不得易科罰金或易服社會勞動)，預先設計得否易科罰金或易服社會勞動的基準。88 年系爭規定之本質既係中度罪，依罪刑相當原則，自應**搭配中度刑**。刑法就中度刑的設計體系，有 3 種可能，依得否易科

---

<sup>10</sup> 刑法第 25 章遺棄罪章，主要是無義務遺棄罪(第 293 條)、違背義務遺棄罪(第 294 條)及遺棄直系血親尊親屬罪(第 295 條)。

罰金及易服社會勞動，依序為(1)6月以上5年以下有期徒刑(得易科罰金)、(2)7年以下有期徒刑(不得易科罰金但可能得易服社會勞動)、(3)1年以上7年以下有期徒刑(依刑法第59條酌減其刑後，有可能得易服社會勞動)。88年系爭規定，採取中度刑即「6月以上5年以下有期徒刑」的刑度，透過刑事體系內的比較，在體系上是屬於相當的刑度，自與憲法罪刑相當原則尚無不符。本解釋理由非以憲法罪刑相當原則之審查方式，而以是否得易科罰金(是憲法的要求嗎？殊值懷疑)，以避免「執行短期自由刑或易服社會勞動<sup>11</sup>，致過度影響行為人重新回歸一般社會生活之流弊」為由，認為違反憲法罪刑相當原則，釋憲之基準、方法與說理，殊值商榷！

### 三、102年系爭規定法定刑之違憲審查

本席認為，102年系爭規定法定刑1年以上7年以下有期徒刑，與憲法罪刑相當原則亦尚無不符，未違反比例原則。其理由如下：

#### (一) 就中度罪所得搭配相當的中度刑範圍而論

按88年刑法修正增訂系爭規定之初，88年系爭規定搭配中度刑即「6月以上5年以下有期徒刑」，尚無違背罪刑相當原則，已如前述。102年系爭規定提高法定刑度，依相關立法資料所示，係鑑於依修法當時之犯罪統計資料，顯示駕車肇事致人傷亡而逃

---

<sup>11</sup> 假如連易服社會勞動都不足以調節過苛而違憲，刑法第41條第3項用心良苦規定易服社會勞動究有何用？

逸事件有逐年上升之趨勢，並為免肇事逃逸者基於僥倖心態，延誤傷者就醫等，乃修法加重處罰，102 年系爭規定法定刑乃提高為「1 年以上 7 年以下有期徒刑」。由於「1 年以上 7 年以下有期徒刑」之刑度，仍屬於普通刑法典刑罰體系中度刑的範圍內，中度罪搭配中度刑，仍與憲法罪刑相當原則，尚無違背。是以本解釋理由謂「就此而言，102 年系爭規定提高法定刑度並非全然不當」，本席仍予以贊同。

## （二）就刑法設有 4 項過苛調節機制而論

刑法總則為避免刑法分則條文犯罪情節輕微之個案構成顯然過苛之情形，另有 4 項過苛調節機制<sup>12</sup>，留給法官適當的個案裁量空間，以緩解特殊個案情法失平的情形：

1. 酌減其刑：刑法總則第 59 條規定：「犯罪之情狀顯可憫恕，認科以最低刑仍嫌過重者，得酌量減輕其刑。」<sup>13</sup>對所有犯罪，不論輕重，設有一般性之過苛調節機制。
2. 免除其刑：對特定輕微犯罪<sup>14</sup>，情節輕微，顯可憫恕，認為依刑法第 59 條規定減輕其刑仍嫌過重者，尚得依刑法第 61 條規定，免除其刑，設有特殊性的過苛調節機制。

<sup>12</sup> 刑法設有過苛調節機制，以避免個案過苛之處罰，可參閱，本院釋字第 775 號解釋，湯德宗大法官部分不同意見書所述。

<sup>13</sup> 依刑法第 73 條規定，酌量減輕其刑者，準用減輕其刑之規定；第 66 條規定，有期徒刑減輕者，減輕其刑至二分之一；第 67 條規定，有期徒刑減輕者，其最高度及最低度同減輕之。

<sup>14</sup> 108 年 5 月 29 日修正公布刑法第 61 條規定的輕罪為：「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 320 條、第 321 條之竊盜罪。三、第 335 條、第 336 條第 2 項之侵占罪。四、第 339 條、第 341 條之詐欺罪。五、第 342 條之背信罪。六、第 346 條之恐嚇罪。七、第 349 條第 2 項之贓物罪。」

3. 宣告緩刑：對所有犯罪，宣告 2 年以下有期徒刑者，刑法第 74 條設有緩刑宣告之調節機制。
4. 易刑處分：刑法總則第 5 章之 2 易刑章，對輕罪，於刑法第 41 條第 1 項前段規定，設有易科罰金的調整機制；對中度罪，於刑法第 41 條第 3 項規定，設有易服社會勞動的調節機制。

102 年系爭規定法定刑雖規定 1 年以上 7 年以下有期徒刑(中度罪中度刑)，如個案有犯罪情狀顯可憫恕，認科以最低刑 1 年有期徒刑仍嫌過重者，得依刑法第 59 條規定，減輕其刑為 6 月有期徒刑，大幅降低刑罰的嚴峻性，且依刑法第 41 條第 3 項規定，尚得易服社會勞動，以避免短期自由刑之流弊，刑法已設有適當的過苛調節機制。另如符合刑法第 74 條緩刑規定，亦得為緩刑宣告，同樣可以避免過度影響行為人重新回歸一般社會生活之流弊。多數意見執意以「致對犯罪情節輕微者無從為易科罰金之宣告」，認為「對此等情節輕微個案構成顯然過苛之處罰」，尚欠憲法上的說服力！

### (三) 就與本院釋字第 669 號解釋比較而論

或謂：針對違法情節輕微處罰過苛個案應設調節規定，本院釋字第 669 號已著有解釋。惟本席認為，本解釋所涉的犯罪與本院釋字第 669 號解釋所涉的犯罪不同，尚難比附援引。蓋：

1. 本院釋字第 669 號解釋，是針對特別法的槍砲彈藥刀械管制條例第 8 條第 1 項未經許可製造、販賣或運輸槍枝罪(重罪)，「不論行為人犯罪情節之輕重，均以無期徒刑或 5 年以上有期徒刑之重度自由刑相繩，對違法情節輕微、顯可憫恕之個案，法院縱適用刑法第 59 條規定酌減其刑，最低刑度仍達 2 年 6 月以

上之有期徒刑，無從具體考量行為人所應負責任之輕微，為得易科罰金或緩刑之宣告，尚嫌情輕法重，致罪責與處罰不相對應。首揭規定有關空氣槍部分，對犯該罪而情節輕微者，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 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。」該解釋係針對特別刑法<sup>15</sup>的重罪與重刑是否相當作解釋，重刑（5 年以上有期徒刑）非常重，如無過苛調節機制，無得為易科罰金或緩刑之宣告，可能有處罰過苛的情形。惟本解釋係針對刑法普通法之中度罪中度刑而為審查，已有得易服社會勞動或緩刑宣告的過苛調節機制，能否援引釋字第 669 解釋針對特別刑法重罪重刑欠缺過苛調節機制而宣告違憲為例，殊有疑問。況槍砲彈藥刀械管制條例第 8 條第 1 項規定，於 100 年 1 月 5 日依本院釋字第 669 號解釋意旨修正，亦僅於第 8 條第 5 項修正為「其情節輕微者，得減輕其刑。」由原來 5 年以上有期徒刑，減輕其刑為 2 年 6 月以上有期徒刑，因法定最重本刑仍未改變，同樣無法為易科罰金之宣告，如按照本解釋標準，是否違憲？

2. 法制上<sup>16</sup>，雖有若干「其情節輕微者，得減輕其刑」或「其情節輕微者，處……（更低刑度之表示）」的立法例。例如，刑法第 185 條之 1<sup>17</sup>規定：「（第 1 項）以強暴、脅迫或其他非法方法劫持使用中之航空器或控制其飛航者，處死刑、無期徒刑

---

<sup>15</sup> 一般而言，為回應快速、全面、重刑的需求，特別刑法所定的法定刑，在重刑迷思下，一般會較刑法典所規定的刑罰為重。

<sup>16</sup> 法制上，僅有一些刑事特別法有類此規定，例如，貪污治罪條例第 12 條、陸海空軍刑法第 17 條第 4 項、第 18 條第 4 項、第 19 條第 4 項、第 58 條第 5 項、第 59 條第 4 項、第 64 條第 4 項、證券交易法第 174 條第 4 項、水土保持法第 32 條第 1 項、食品安全衛生管理法第 49 條第 1 項，均係針對重罪而為規定，可資參照。

<sup>17</sup> 此條文是立法委員提案版本經協商通過之條文，非法務部提案修正的條文。詳見立法院公報，第 88 卷第 13 期院會紀錄，第 83 頁至第 89 頁。

或 7 年以上有期徒刑。其情節輕微者，處 7 年以下有期徒刑。……（第 3 項）以第一項之方法劫持使用中供公眾運輸之舟、車或控制其行駛者，處 5 年以上有期徒刑。其情節輕微者，處 3 年以下有期徒刑。」惟應注意者，此等情形，均係重罪與重刑是否相當之問題，但非釋字第 669 號解釋所指情形：對違法情節輕微、顯可憫恕之個案，法院縱適用刑法第 59 條規定酌減其刑，最低刑度仍達 2 年 6 月以上之有期徒刑，無從具體考量行為人所應負責任之輕微，**為得易科罰金或緩刑之宣告，尚嫌情輕法重，致罪責與處罰不相對應**。反觀，本解釋所要處理的 102 年系爭規定法定刑，係中度罪與中度刑是否相當之問題，且有易服社會勞動與緩刑宣告的調節機制，但並無釋字第 669 號解釋所指的情形，自不能比附援引釋字第 669 號解釋作為本解釋憲法依據的理由。

#### （四）就尊重立法自由形成而論

依刑法第 41 條第 1 項前段規定，必須「法定」<sup>18</sup>最重本刑為 5 年以下有期徒刑以下之刑之罪，始有可能為易科罰金之宣告，本解釋理由既然肯認 102 系爭規定提高法定刑為 1 年以上 7 年以下有期徒刑「並非全然不當」，假如立法者不調降 7 年以下有期徒刑為 5 年以下有期徒刑，根本就不可能為易科罰金之宣告？如此一來，本解釋所造成之後續可能，即強制立法機關修法，須將中度犯罪本質上不宜設得易科罰金之刑，改為得易科罰金之刑，結果反而破壞憲法罪刑相當原則之要求！如本解釋意旨所述無

---

<sup>18</sup> 最高法院 103 年度台非字第 306 號判決要旨：參照司法院院解字第 3755 號解釋，刑法第 41 條第 1 項前段所稱犯最重本刑為 5 年以下有期徒刑之刑者，係指法定最重本刑而言，並不包括依總則加重或減輕情形在內。

誤，是否所有刑法典有關法定刑 1 年以上 7 年以下有期徒刑<sup>19</sup>的中度犯罪，均須增設：「前項犯罪，情節輕微者，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑」，俾利情節輕微者，均得為易科罰金之宣告，以避免構成顯然過苛？否則，是否均有相同的違憲疑慮？不無疑問。

## 肆、結論

88 年及 102 年系爭規定，無論是其構成要件，或是法律效果，都引起眾多刑法學者的嚴厲批評，再看看今日本解釋的公布，竟然有 14 份各式各樣的協同或不同意見書，創下本院解釋從來沒有過的釋憲紀錄，更加證明系爭規定構成要件業已到了非修正不可的地步！

無巧不成書！立法院今日（5 月 31 日）中午 13 時 40 分許，三讀通過刑法第 185 條之 3 的增訂修正，加重酒駕累犯致人死傷的刑責！更巧的是，先前修正之刑法規定亦自今日起施行，故意傷害、過失傷害及過失致死罪的法定刑都提高了！刑法第 277 條第 1 項普通傷害罪的法定刑，自 3 年以下有期徒刑提高為 5 年以下有期徒刑；刑法第 284 條前段過失致傷害罪的法定刑，自 6 月以下有期徒刑提高為 1 年以下有期徒刑；同條後段過失致重傷罪的法定刑，自 1 年以下有期徒刑提高為 3 年以下有期徒刑；刑法第 276 條過失致死罪的法定刑，自 2 年以下有期徒刑提高為 5 年

---

<sup>19</sup> 刑法第 175 條第 1 項放火罪、第 179 條第 1 項決水罪、第 185 條之 3 第 2 項不能安全駕駛致重傷罪、第 186 條之 1 第 1 項不法使用爆裂物罪、第 189 條第 1 項損壞保護生命設備罪、第 190 條第 1 項妨害公眾飲水罪、第 201 條第 1 項偽造有價證券罪、第 201 條之 1 第 1 項偽造信用卡罪、第 211 條偽造公文書、第 213 條公文書不實登載罪、第 296 條第 1 項使人為奴隸罪等。

以下有期徒刑<sup>20</sup>。駕駛動力交通工具肇事，致人死傷而逃逸，致人死傷罪的法定刑度都已提高，以此觀之，益加證明 102 系爭規定法定刑「1 年以上 7 年以下有期徒刑」在得易服社會勞動或得宣告緩刑等過苛調節機制搭配下，更無處罰過苛之可言。

雖然本解釋文第 1 段釋示，無過失肇事的駕駛人離開現場，不構成肇事逃逸罪，但有無過失，不是駕駛人說了算，最終還是要由法院判斷，假如法院最終判斷駕駛人有 1% 的過失，還是有可能成立肇事逃逸罪，罪加一等，得不償失！本席在此誠摯的勸告所有駕駛人，只要發生車禍事故，致人死傷，無論如何，一定要停車檢查、報警救護、協助就醫及保全證據，維護交通安全，減少死傷，絕對不要自認無過失而逕行離開現場！

---

<sup>20</sup> 修正前第 276 條第 1 項過失致死罪，列入同法第 61 條輕罪的範圍，自 108 年 5 月 31 日起提高刑度，業已從刑法第 61 條輕罪範圍剔除之，不再列入輕罪的範圍。

## 釋字第 777 號解釋部分協同、部分不同意見書

詹森林大法官提出

黃虹霞大法官加入

### 壹、系爭規定（刑法第 185 條之 4）肇事構成要件之法律明確性原則部分

#### 一、詭譎多變的系爭規定

##### （一）立法：用意良善、內容粗糙

系爭規定於 88 年增訂時，其立法理由為：「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。」

系爭規定於 102 年修正，原來之法定刑 6 月以上 5 年以下有期徒刑，經提高為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，立法理由為：「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，提高肇事逃逸刑度。」

從前開兩次立法理由觀察，立法者先增訂系爭規定，後提高法定刑，其用意良善，應可肯定。

然而，系爭規定於 88 年 4 月增訂公布施行之初，即有學者直言：「新增定的第 185 條之 4 交通肇事逃逸罪，不管怎麼解釋，理論上都講不通。前者（按照立法意旨）解釋方法的缺陷在於，有一部分是過度的入罪（對於死人的救助義務？），有一部分是沒有立法意義的重複立法。後者（保護民事請求利益）解釋的缺陷則在於，一方面立法文字形成保護上的漏洞，另一方面是法定刑可能偏重。如此解釋上的困境，

只可能再透過修法來解決。」<sup>1</sup>其後，系爭規定更遭學者批評違反平等原則<sup>2</sup>，或違反罪刑法定原則及罪刑相當原則<sup>3</sup>，而為違憲。

## （二）司法：最高法院竭力擴張適用範圍

### 下級法院勇敢掀起憲法論戰

學者對於系爭規定之批評，原因來自於系爭規定保護法益為何，甚不精確。

如前所述，系爭規定之立法理由稱：「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。」

如以前開立法理由之文義為依據，則系爭規定之保護法益應為「交通安全」及「交通事故被害人之生命、身體與健康」<sup>4</sup>。

惟最高法院於適用系爭規定時，經常援用前開立法理由，而逐步擴張系爭規定保護法益之種類，從早期指出，系爭規定「係為維護交通安全，加強救護，減少被害人之死傷，促

---

<sup>1</sup> 黃榮堅，不能駕駛與肇事逃逸，臺灣本土法學雜誌，第7期，2000年2月，152頁。

<sup>2</sup> 許玉秀，擇一故意與所知所犯一兼論違憲的肇事逃逸罪，臺灣本土法學雜誌，第13期，2000年8月，197頁。

<sup>3</sup> 陳志輝，論肇事逃逸罪之保護法益——兼淺論本罪之合憲審查，《刑事法與憲法的對話》——許前大法官玉秀教授六秩祝壽論文集，2017年3月，623-626頁。

<sup>4</sup> 參見最高法院102年台上字第4948號刑事判決：「刑法第185條之4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，……。」

使駕駛人於肇事後，能對被害人即時救護而設」<sup>5</sup>，到後來改稱，系爭規定「據立法說明，其目的在於『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。可見所保護之法益，除維護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，尚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，兼顧社會與個人之重疊性權益保障。」<sup>6</sup>

由於最高法院擴張系爭規定之保護法益，導致其於解釋系爭規定所稱之「肇事」及「逃逸」時，採最寬鬆之立場而謂：「肇事逃逸罪之成立，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，不以肇事之發生須有過失責任為要件」<sup>7</sup>、「行為人是否自認有肇事原因，以及實際上有無過失責任，並不影響上述罪名之成立」<sup>8</sup>、「肇事逃逸罪之成立，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，至於肇事責任歸屬及行為人有無過失，則非所問」<sup>9</sup>、「肇事逃逸罪之重點，在於『逃逸』的禁止，若未等待警方人員到場處理，或無獲得他方人員同意，或不留下日後可以聯繫的資料，即逕自離開現場（含離去後

<sup>5</sup> 最高法院 89 年台上字第 1589 號、90 年台上字第 7523 號、91 年台上字第 4482 號等刑事判決。

<sup>6</sup> 最高法院 104 年台上字第 2570 號、105 年台上字第 783 號、106 年台上字第 1403 號、108 年台上字第 1221 號等刑事判決。

<sup>7</sup> 最高法院 89 年台上字第 7622 號、90 年台上字 6786 號、102 年台上字第 4848 號等刑事判決。

<sup>8</sup> 最高法院 88 年台上字第 7396 號、90 年台上字第 2191 號、104 年台上字第 1937 號、106 年台上字第 1231 號、107 年台上字第 2571 號、107 年台上字第 2831 號等刑事判決。

<sup>9</sup> 最高法院 107 年台上字第 1728 號刑事判決。

折返，卻沒表明肇事身分)，均屬逃逸行為。」<sup>10</sup>

令人訝異者，最高法院卻又召開刑事庭會議，並引用系爭規定前揭「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」之立法理由，就出於故意而駕駛動力交通工具致人死傷之情形，限縮系爭規定「肇事」之範圍，而作成決議：「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，但仍以行為人對於死傷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。……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，方為本條立法之目的，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。……職是，本罪『肇事』應限於行為人非故意之肇事行為。」<sup>11</sup>

相對於最高法院竭盡所能藉由立法理由擴張系爭規定之適用，學者則持續對系爭規定全面撻伐，或闡述「肇事」是否應包含駕駛人無故意過失之情形，或批判系爭規定之保護法益不明確，或檢視最高法院前述關於系爭規定「肇事」及「逃逸」之見解<sup>12</sup>。

<sup>10</sup> 最高法院 108 年台上字第 1221 號刑事判決。

<sup>11</sup> 最高法院 102 年度第 9 次刑事庭會議決議。

<sup>12</sup> 就此，學者之論著堪稱汗牛充棟，請僅參見：蔡墩銘，論駕駛交通工具肇事逃逸罪之適用，臺灣本土法學雜誌，第 34 期，2002 年 5 月，138-140 頁；林鈺雄，

更值得注意者，下級法院審理肇事逃逸案件時，有多位法官勇於挑戰最高法院前述裁判，並本於憲法意識，確信系爭規定有「肇事」未區別駕駛人有責與無責，違反罪刑法定主義、「處罰逃逸」牴觸不自證己罪原則、系爭規定法定刑不符罪刑相當原則等違憲疑義，乃聲請本院解釋<sup>13</sup>。

## 二、「肇事逃逸」構成要件違反法律明確性

本號解釋認為，系爭規定所稱之「肇事」，就是否含非因駕駛人之故意或過失所致之事故，尚非一般受規範者所得理解或預見，在此範圍內，其文義違反法律明確性原則。本席基本上贊同此項看法。

應進一步指出者，將「肇事」解釋為包含非因駕駛人之故意或過失所致之事故，實為一般人難以接受。

事實上，本院大法官討論本案時，就「肇事」是否包含駕駛人無責（即無故意與過失）之情形，意見異常分歧，幾乎因而導致本號解釋難產。

其實，看似簡單之「肇事」二字，最高法院於適用系爭規定時，卻須屢屢強調「不問駕駛人是否有過失，均屬『肇

---

從肇事逃逸罪看實體法與訴訟法的連動性，臺灣本土法學雜誌，第 94 期，2003 年 3 月，258-270 頁；陳子平，危險駕駛動力交通工具罪與肇事逃逸罪，月旦法學教室，第 76 期，2009 年 2 月，24-36 頁；余振華，肇事逃逸罪之規範評價，月旦法學雜誌，第 193 期，2011 年 5 月，5-19 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，臺灣大學法學論叢，第 43 卷特刊，2014 年 11 月，1227-1264 頁；薛智仁，變遷中的肇事逃逸罪，政大法學評論，第 149 期，2017 年 6 月，221-273 頁。吳耀宗，肇事逃逸罪：保護法益、肇事逃逸罪：各個要素的解析；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；張麗卿，肇事逃逸「致人死傷」的判斷，分別收錄於：月旦匪豐專題系列，肇事逃逸罪（一），2018 年 7 月，3-15 頁、17-37 頁、41-58 頁、59-71 頁。

<sup>13</sup> 參見本號解釋附表。

事』」<sup>14</sup>，充分顯見法律適用者（法官）與受法律規範者（被告），對「肇事」之認知，有甚大差異，並從而可知，系爭規定之「肇事」二字，先天上即有法律明確性之疑義。

再者，本席認為，審查系爭規定所稱「肇事」之法律明確性時，必須將該規定所稱之「逃逸」一併納入考量，此乃系爭規定為「肇事（後）逃逸罪」當然應有之推論。

按「逃逸」，文義上，即當然含有非難意味。換言之，「逃逸」乃後行為，目的在於脫免被人發現逃逸人之「不法先行為」。換言之，如無不法之先行為，何須「逃逸」。就系爭規定而言，「肇事（後）逃逸」，應係指駕駛動力交通工具致人死傷後，駕駛人自知或害怕自己就該「致人死傷」必須負起法律責任，但又不願勇敢面對，遂起意藉由「逃之夭夭」，以脫免此項責任。據此，就「發生事故」部分，駕駛人如因無故意或過失而不須負擔法律責任，則駕駛人縱使未經表明其身分即離開現場，亦不應指為「逃逸」。

簡言之，系爭規定處罰之行為，既然是「逃逸」，而非「肇事」<sup>15</sup>，則基於「逃逸」之目的在於隱匿先前之不法行為，系爭規定中，作為「逃逸」先行為之「肇事」，應限於有故意或過失之情形。就自己無故意或過失之「事故」，駕駛人於嗣後縱未表示身分而離開現場，仍非「逃逸」，該先前之「事故」，亦從而無「肇事」可言。要求無故意與過失之駕駛人，必須如最高法院所稱，如同有故意或過失一般，依舊向被害人或

---

<sup>14</sup> 同前註 7-9。

<sup>15</sup> 駕駛動力交通工具致人死傷，如駕駛人就致人死傷之結果，有故意或過失，則視其情形，應分別論處「殺人罪」、「（業務）過失致死罪」、「傷害罪」、「傷害致死罪」、「重傷罪」、「重傷致死罪」、「（業務）過失傷害罪」、「（刑法第 271 條、第 276 條、第 277 條、278 條、第 284 條）。

其他人表明身分、報警處理或以其他類似方式停留現場，依本席所信，縱非已逾越法律管制範疇，進入道德規範境界，亦不在系爭規定構成要件涵蓋範圍內，而不應予以處罰。事故之發生，如完全可歸責於被害人者，更是如此。

## 貳、系爭規定刑度之罪刑相當原則部分

88年系爭規定之法定刑為6年以上5年以下有期徒刑；102年系爭規定之法定刑經提高為1年以上7年以下有期徒刑。

多數意見認為：上開88年規定之刑度，與憲法罪刑相當原則尚無不符，未違反比例原則；但102年規定之刑度，其最高刑（7年有期徒刑），已逾越刑法第41條得易科罰金之最重本刑（5年以下有期徒刑），導致對於觸犯系爭規定而犯罪情節輕微之人，無從為易科罰金之宣告，對此等情節輕微之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。

本席則認為：88年系爭規定之刑度，亦為違反憲法罪刑相當原則。

按「審查罪刑相當原則，應有客觀、明確之基準，以免淪為主觀法感的論斷」<sup>16</sup>，且「審查某一規範是否符合罪刑相當原則，不能僅就該規範的內容單獨審查，而必須從不同構成要件事實之間，比較不同規範之間的法定刑」<sup>17</sup>。進行罪刑是否相當之審查時，「尤不得單以個人之價值判斷，執以否定立法之價值體系」<sup>18</sup>。本於體系正義之要求，審查特定犯罪之

<sup>16</sup> 許宗力大法官，釋字第669號解釋協同意見書第7頁。

<sup>17</sup> 許玉秀大法官，釋字第630號解釋協同意見書第4頁。

<sup>18</sup> 釋字第476號解釋理由書第1段。

法定刑，是否符合罪刑相當原則時，「應參考立法者就其他行為之評價，予以體系性的比較，對於刑度的嚴苛程度，便能有相對客觀的參考指標以資斷定」<sup>19</sup>。

關於 88 年系爭規定之法定刑，多數意見認為：該法定刑係參考刑法第 294 條第 1 項遺棄罪，而遺棄行為及逃逸行為，罪責內涵相類似，故系爭規定就交通肇事逃逸罪，明定與刑法第 294 條第 1 項遺棄罪完全相同之法定刑（6 月以上 5 年以下有期徒刑），尚非過當。且在此法定刑下，如有犯罪情節輕微之個案，法院尚得依刑法第 41 條第 1 項易科罰金，避免個案過苛，故該法定刑尚無不符憲法之罪刑相當原則，未違反比例原則（本號解釋理由書第 14 段）。

惟本席以為，刑法第 294 條第 1 項之違背法令或契約義務遺棄罪，係以被遺棄之人，於行為人為遺棄行為之前，業已陷於無自救力，為構成要件要素<sup>20</sup>；反之，系爭規定所定之罪，被害人則無須為無自救力之人。又，刑法第 294 條第 1 項遺棄罪之構成，須其行為人認識自己對被害人負有法令或契約上之保護義務<sup>21</sup>，且以行為人主觀上有遺棄無自救力之人之犯罪故意為前提<sup>22</sup>；而依最高法院一貫見解，即使駕駛人自認被害人並未受傷或傷勢無礙，仍無礙於構成系爭規定之肇事逃逸罪<sup>23</sup>。

---

<sup>19</sup> 許宗力大法官，釋字第 669 號解釋協同意見書第 7 頁。

<sup>20</sup> 韓忠謨，刑法各論，1976 年 8 月，360 頁；最高法院 93 年台上字第 5585 號、99 年台上字第 4045 號刑事判決。

<sup>21</sup> 甘添貴，體系刑法各論，第 1 卷，侵害個人專屬法益之犯罪，2001 年 9 月，245 頁。

<sup>22</sup> 最高法院 93 年台上字第 5585 號、99 年台上字第 4045 號等刑事判決。

<sup>23</sup> 最高法院 104 年台上字第 2439 號、106 年台上字第 373 號、106 年台上字第 1233 號、106 年台上字第 2560 號、107 年台上字第 2571 號等刑事判決。

由是可見，在被害人受危害之嚴重性、法規範保護法益之重要性及行為之非難性各方面，刑法第 294 條第 1 項之遺棄罪均明顯大於系爭規定，故 88 年系爭規定之法定刑，何能與刑法第 294 條第 1 項之法定刑相提並論？據此，88 年系爭規定之法定刑，不但不能因其係參考刑法第 294 條第 1 項之遺棄罪，而通過合憲性審查，反因其係參考後，逕行同以 6 月以上 5 年以下有期徒刑為肇事逃逸罪之法定刑，而凸顯該法定刑不符比例原則，與憲法罪刑相當原則有違。

再者，系爭規定所處罰者，乃肇事致人死傷之「逃逸」行為，姑不論此項處罰，是否違反不自證己罪原則，僅就 88 年系爭規定所定「6 月以上 5 年以下有期徒刑」而言，相較於過失傷害（刑法第 284 條第 1 項前段，6 月以下有期徒刑、拘役或 500 元以下罰金）、過失傷害致人重傷（刑法第 284 條第 1 項後段，1 年以下有期徒刑、拘役或 500 元以下罰金）、業務過失傷害（刑法第 284 條第 2 項，1 年以下有期徒刑、拘役或 1000 一千元以下罰金）、過失致死（刑法第 276 條第 1 項，2 年以下有期徒刑、役或 2000 元以下罰金）、業務過失致死（刑法第 276 條第 2 項，5 年以下有期徒刑或拘役，得併科 3000 元以下罰金）<sup>24</sup>，均明顯輕重失衡，亦屬違反比例原則，抵觸憲法罪刑相當原則<sup>25</sup>。

## 參、結語

系爭規定，自 88 年 4 月增訂施行，迄今剛好滿 20 年。

---

<sup>24</sup> 108 年 5 月 10 日修正刑法時，業已刪除第 276 條第 2 項及第 284 條第 2 項之業務過失致死罪及業務過失傷害罪，並同時提高過失致死及過失傷害之法定刑。

<sup>25</sup> 參見臺灣彰化地方法院刑事第 5 庭法官 107 年 12 月 24 日釋憲聲請書第 6-10 頁。

在此期間，立法機關鑑於交通事故頻傳，於 102 年 6 月提高法定刑；最高法院不斷擴張適用範圍，最近判決更稱：「……尤以社會大眾對於駕車肇事逃逸，咸認『罪惡重大』，立法機關呼應民意，修法提高罰責，乃全民意志之體現，無違憲法第 23 條要求和比例原則。何況刑法本即有如第 59 條之衡平調整機制，可依實際犯情，於法定本刑外，酌予調整，足以避免用法僵化，罰其當罰，是上開規定無論於文義上或適用上，均難謂有何客觀上明顯錯誤之可言。」<sup>26</sup>，甚至直言：系爭規定「與憲法第 23 條之規定無違，自無停止審理，聲請釋憲之必要。」<sup>27</sup>。

相對於此，部分歸功於多位各地方法院法官勇於挑戰最高法院<sup>28</sup>，本號解釋始得以誕生<sup>29</sup>。本席更期盼，立法機關及司法機關共同凜然憲法保障人權之意旨，本於刑罰謙抑原則，入罪寧缺勿濫、定刑寧輕勿重，讓刑罰是最後手段的目標，能夠早日實現！

---

<sup>26</sup> 最高法院 107 年度台上字第 3027 號刑事判決。

<sup>27</sup> 最高法院 107 年度台上字第 4099 號刑事判決。

<sup>28</sup> 參見臺灣雲林地方法院刑事第 1 庭 105 年 4 月 27 日釋憲聲請書第 7 頁。

<sup>29</sup> 本號解釋聲請人，計有 3 位受系爭規定適用之人民，及適用系爭規定之 16 件聲請案之數十位法官。

## 釋字第 777 號解釋部分不同意見書

陳碧玉大法官提出

中華民國 88 年 4 月 21 日增訂公布之刑法第 185 條之 4 規定：「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。」102 年 6 月 11 日修正上開規定為：「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。」（下稱系爭規定），除提高法定刑度外，其他用字並未更動。系爭規定關於刑事責任之構成要件，是否合乎法律明確性原則？分就前段、後段說明。

### 壹、系爭規定前段部分

本號解釋依交通事故發生之原因，是否可歸責於駕駛人之主觀事由，區分系爭規定前段「肇事」一詞是否合於法律明確性原則。認其中「因駕駛人之故意或過失所致事故」之情形，為該條所涵蓋，而無不明確外，其餘「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，於此範圍內，該文義有違法律明確性原則。

就此多數意見，礙難贊同，理由如下：

- 1、依多數意見，既認系爭規定前段之「肇事」一詞之概念，有多種解釋之可能性，則必須所有可能之解釋，均能合於法律明確性之要件時，始得為該概念之意義合於法律明確性之認定。若其中有任一「可能」之解釋，未合於法律明確性要件時，即應認該概念本身不合於法律明確性原則，不可切割認定。亦即明確即明確、不明確即不明確，而非一部分明確，一部分不明確。
- 2、再者，「肇事」一詞應係指駕駛人因駕駛動力交通工具發生事故之一種事實狀態。駕駛人是否依系爭規定負肇事逃逸刑事

責任，其有責性是建構於有無逃逸之意圖，與其是否就交通事故之發生有故意過失而負刑事傷害、傷害致死等罪責無涉。蓋駕駛人對於交通事故之發生是否應負故意過失責任有爭執時，是由法院於事後認定之。果爾，倘駕駛人於事故發生時，主觀上認定自己對於該交通事故之發生無可歸責，無停留事故現場之法定義務，而未具逃逸意圖離開現場，豈能依據事後對於肇事原因可歸責性之認定，而命其負起主觀上未具逃逸意圖之肇事逃逸刑責之理？

- 3、 道路交通管理處罰條例第 62 條第 3 項規定：「汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即採取救護措施及依規定處置，並通知警察機關處理，……。」第 4 項規定：「前項駕駛人肇事致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照；致人重傷或死亡而逃逸者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。」另交通部公路總局為處理其車輛及行動機械行車肇事，而訂定交通部公路總局車輛機械肇事處理要點，其中第 5 點規定肇事責任依發生之原因區分為「有責任肇事」：因駕駛之故意或過失所發生之肇事、「無責任肇事」：非因駕駛之故意或過失所發生之肇事、「意外肇事」：因天災、意外事故或不可抗力之原因所發生之肇事。交通主管機關於上開要點，認駕駛人對於車禍之發生無論具故意或過失與否，只要發生事故，皆屬「肇事」之文義範圍，進而依同要點第 10 點規定<sup>1</sup>，駕駛人或隨

---

<sup>1</sup> 十、「肇事發生後駕駛人或隨車人員應即作左列處理。

（一）保持現場，救助傷患，有人員傷亡時應即報告警察機關及主管單位，下班時間則向值日人員報告。如傷者行動有困難時以洽請救護車為原則，如連絡不便或情況緊急、等待救援緩不濟急，需由肇事車輛載運傷患就醫時，應速就近報告警察機關，以免被誤會「逃逸」。

（二）肇事之報告內容應包含時間、地點、車號、人員傷亡情形、車損情形及緊急處置，需否救護車救助。

（三）為搶救傷患，不及等待警察到場處理，不得已需移動肇事傷亡、車輛等破壞現場時，應儘可能先註記或拍照。肇事現場註記或拍照重點如左：

1. 肇事車輛位置。
2. 車輛撞擊部位及擦刮部位。
3. 剎車痕、刮地痕（應順行駛方向拍攝）。
4. 油漬、血跡、散落物。

車人員一律須於現場為相關之處理，而僅因駕駛人或保養人員就發生車禍原因之有責性程度而異其所負之內部責任。交通主管機關於處理其車輛肇事之見解既如前述，準此，一般駕駛人於車禍事故發生時，即該當系爭規定關於「肇事」之構成要件，皆應有停留於現場採取必要措施之法定義務，並不以其對於該事故之發生具可歸責性為必要。

- 4、系爭規定規範之「對象」為駕駛動力交通工具之駕駛人，為通過相關交通法規之考試及訓練後而有機車或汽車駕駛執照之人，非指一般人民。駕駛人於駕駛動力交通工具時，必須遵守交通法規，為其明知之法定義務，駕駛人不得以不知有某交通法規，而得為未遵守並不違法之抗辯。是，依系爭規定及其立法目的而言，駕駛人依法於事故發生時，不問其對於該事故之發生有無可歸責之事由，即有停留於現場為一定作為之義務。如有違反，除依上開規定負擔肇事逃逸之行政法上責任外，亦於系爭規定令其負擔刑事責任。
- 5、系爭規定於 88 年 4 月 21 日及 102 年 6 月 11 日之立法理由為：「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」、「為避免肇事逃逸者基於僥倖心態，延誤受害者就醫存活的機會，錯失治療的寶貴時間」減少因延誤醫療造成被害人之死傷為主要目的之一，

---

5. 人員受傷部位或倒地位置。

6. 肇事現場全景、路況（應從高處拍攝）。

（四）在肇事地點兩端適當距離處放置車輛故障標誌或其他明顯標識，事後應即予撤除；在高速公路，應將車輛故障標誌在肇事現場後方 50 至 100 公尺處豎立，警告後方來車，以防追撞。

（五）現場丈量註記或拍照，應注意血跡、剎痕、刮痕、拖痕、碎片、胎痕、落土、遺留物、機車倒地處、人倒地處、車損、當事人受傷部位等事項，相關注意事項如左：

1. 丈量造表時應注意號誌、標誌、標線、日期、天氣等相關資料。
2. 肇事車輛相關位置及車行方向、距離。
3. 車輛撞擊部位及擦刮部位（由後向前或由前向後之方向及長度）。
4. 剎車痕、刮地痕形狀及長度。
5. 人員受傷部位或倒地位置及相關距離。

如遇行車火災，應先救護人員，再搶救物品，並協助滅火，防止災情擴大。並即就近報告警察機關儘速救助。」

此目的具合法性與正當性。本號解釋之效力，使系爭規定於相關機關修正前，排除對事故之發生無故意過失之駕駛人，有留於現場之義務，無需提供被害人獲得救助之機會（例如於鮮少有人車通行之道路，發生事故，被害人因流血過多死亡之案件），將使系爭規定之立法目的無從達成。況如前所述，事故之發生是否有可歸責於駕駛人之事由，為法院事後之認定，與行為時駕駛人個人之判斷未必相同。縱事後認定駕駛人對於事故之發生為有故意過失，而令其負起肇事逃逸責任，對於已喪失之生命又有何助益？

## 貳、系爭規定後段部分

- 1、系爭規定列於刑法公共危險罪章，除保護被害人之生命、身體法益外，交通安全之維護亦屬其立法目的。系爭規定後段有關「致人死傷而逃逸」部分，僅能為駕駛人因駕駛動力交通工具發生事故致人死傷時，不能離開事故現場之解釋。但於有正當理由，是否不得離開現場？又停留於現場應盡之義務內容為何（例如是否須通知警察到場釐清肇事責任、叫救護車將傷者送醫、放置標記避免二次事故之發生）？此等攸關係爭規定刑事責任之構成要件並不明確，使受規範對象不能預見其行為之法律效果，無從確保法律預先告知之功能，並作為執法之準據，已違反法律明確性原則。多數意見就此後段規定是否合於法律明確性原則，並未審酌。
- 2、至依系爭規定，駕駛人於駕駛動力交通工具發生交通事故時，有停留於現場之法定義務，固短暫限制駕駛人之行動自由，然與系爭規定立法目的所欲維護之法益相比，顯屬輕微；而停留於現場之手段與目的之達成有實質關聯性，且無其他侵害較小之手段可資替代。故從建立駕駛人有維護道路使用人「行之安全」之社會責任，以及駕駛人應愛惜、尊重被害人之生命權、身體權之教育，就事故發生時未依法停留於現場

之駕駛人處以法定刑 1 年以上 7 年以下之刑事責任，即難謂與比例原則有違。

## 釋字第 777 號解釋部分不同意見書

黃璽君大法官 提出  
林俊益大法官 加入

本號解釋多數意見認中華民國 88 年 4 月 21 日增訂公布之刑法第 185 條之 4 規定：「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。」（102 年 6 月 11 日修正公布同條規定，提高刑度為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，構成要件均相同。以下分別稱 88 年系爭規定及 102 年系爭規定；兩者併稱系爭規定）其中有關「肇事」部分，除因駕駛人之故意或過失所致之事故為該條所涵蓋而無不明確外，其餘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，於此範圍內，其文義有違法律明確性原則，宣告此部分立即失效。102 年系爭規定，對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。定期 2 年失效。本席尚難支持，爰就法律明確性原則部分提出部分不同意見書如下：

### 一、單一不確定法律概念並無部分明確部分不明確情形

法律明確性之要求，非僅指法律文義具體詳盡之體例而言，立法者於立法制定時，仍得衡酌法律所規範生活事實之複雜性及適用於個案之妥當性，從立法上適當運用不確定法律概念而為相應之規定。如法律規定之意義，自立法目的與法體系整體關聯性觀點非難以理解，且個案事實是否屬於法

律所欲規範之對象，為一般受規範者所得預見，並可經由司法審查加以認定及判斷者，即無違反法律明確性原則（本院釋字第 432 號、第 521 號、第 594 號、第 602 號、第 690 號及第 697 號解釋參照）。

不確定法律概念就其文義觀之，常有多種解釋空間，不得逕因此認其違反法律明確性原則，而應自立法目的與法體系整體關聯性觀點，判斷法律規定之意義，如為受規範者可得理解，且為其所得預見，並可經由司法審查加以確認，即與法律明確性原則無違。反之，則違反法律明確性原則。單一不確定法律概念之意義是否明確，應僅有明確或不明確兩種結論，實無部分明確，部分不明確可言。本院歷來解釋，未曾宣告單一不確定法律概念部分違反法律明確性原則。

## **二、涉及拘束人民身體自由之刑罰規定，其構成要件是否明確，固應受較為嚴格之審查，惟其判斷不應僅以該規定文義及刑法體系整體關聯性為準，應視規定內容，參考其他相關法律規定，並審查其立法目的**

多數意見認涉及拘束人民身體自由之刑罰規定，其構成要件是否明確，應受較為嚴格之審查，故判斷時應僅以該規定文義及刑法體系整體關聯性為準，不應再參考其他相關法律規定。本席以為不可一概而論，應視其規範內容與其他法律之關聯性定之。舉例言之，刑法第 167 條關於配偶、5 親等內之血親或 3 親等內之姻親犯藏匿人犯罪之減免其刑規定、第 272 條殺直系血親尊親屬罪，所稱配偶、5 親等內之血親、3 親等內之姻親及直系血親尊親屬，均須參酌民法親屬篇規定。又本院歷來解釋，審查涉及拘束人身自由之規定

是否明確，均未認不得審酌立法目的(本院釋字第 617 號、第 636 號、第 669 號參照)，於釋字第 623 號解釋中更明白表示係根據其文義及該法之立法目的解釋判斷法規之意義。本號解釋認不應參考其他法律規定及審酌立法目的，似非妥適。

### 三、「肇事」係不確定法律概念，依其文義可解為發生事故

「肇」，依康熙字典解為「始也」<sup>1</sup>；教育部國語小字典解為「發生、引起。如肇事。」<sup>2</sup>「肇事」教育部國語辭典簡編本解為「闖禍，引起事故。」<sup>3</sup>是「肇事」，依其文義可解為發生事故或引起事故，即包含可歸責及不可歸責於駕駛人情形。本號解釋亦認「肇事」可能語意所及之範圍，包括「因駕駛人之故意或過失」或「非因駕駛人之故意或過失」(因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失)所致之事故。此文義所及範圍應為一般受規範者所得理解或預見。

### 四、參酌立法目的，系爭規定之「肇事」包含「非因駕駛人之故意或過失」所致之事故

88 年系爭規定係為「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」而增訂。102 年系爭規定提高刑度係為避免「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」，以遏阻肇事逃逸之行為。是系爭規定係為保障人民之生命身體及道路往來交通安全等重要法益<sup>4</sup>，要求發生事故後，駕駛人有停留事故現場之義務，以加強救護及維護交通

<sup>1</sup> 同文書局版，未集中(冊)，第 58 頁。

<sup>2</sup> 出自教育部雲端運用服務。

<sup>3</sup> 同註 2。

<sup>4</sup> 見解釋理由書第 13 段。

安全（減少二次事故之發生），並非追究交通事故發生之責任，故不以事故之發生有故意或過失者為必要。是由其文義及立法目的，可知「肇事」包含「非因駕駛人之故意或過失」所致之事故。至逃逸係指發生事故後，駕駛人未依規定停留事故現場，未盡法定停留事故現場之義務而離去，故稱逃逸，非指其為逃避肇事責任而離去，故難據此認須對事故發生有故意或過失者始符合肇事逃逸構成要件。

## 五、系爭規定係有關交通事故規定，交通法規使用肇事一詞既久且廣，應參酌系爭規定與交通法規體系之關聯性判斷其意義

「肇事」一詞，早於 57 年間相關交通法規中即有規定，如 57 年 2 月 5 日訂定之道路交通管理處罰條例第 56 條（64 年 7 月 24 日修正調整條號為第 62 條<sup>5</sup>；94 年 12 月 28 日修正為現行第 62 條<sup>6</sup>）及 57 年 4 月 5 日訂定發布之道路交通安全規則第五章汽車肇事處理及責任鑑定。

<sup>5</sup> 64 年 7 月 24 日修正公布之道路交通管理處罰條例第 62 條規定：「汽車駕駛人駕駛汽車肇事後，應即時處理，不得駛離；違者吊扣其駕駛執照 3 個月至 6 個月。（第 1 項）汽車駕駛人如肇事致人受傷或死亡，應即採取救護或其他必要措施，並向警察機關報告，不得逃逸；違者吊銷其駕駛執照。（第 2 項）前項汽車駕駛人肇事時，如汽車所有人同車，不命駕駛人停車處理者，吊扣所駕車輛牌照 6 個月至 1 年。（第 3 項）」

<sup>6</sup> 現行道路交通管理處罰條例第 62 條規定：「汽車駕駛人駕駛汽車肇事，無人受傷或死亡而未依規定處置者，處新臺幣 1000 元以上 3000 元以下罰鍰；逃逸者，並吊扣其駕駛執照 1 個月至 3 個月。（第 1 項）前項之汽車尚能行駛，而不儘速將汽車位置標繪移置路邊，致妨礙交通者，處駕駛人新臺幣 600 元以上 1800 元以下罰鍰。（第 2 項）汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即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，違反者處新臺幣 3000 元以上 9000 元以下罰鍰。但肇事致人受傷案件當事人均同意時，應將肇事汽車標繪後，移置不妨礙交通之處所。（第 3 項）前項駕駛人肇事致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照；致人重傷或死亡而逃逸者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。（第 4 項）第 1 項及前項肇事逃逸案件，經通知汽車所有人到場說明，無故不到場說明，或不提供汽車駕駛人相關資料者，吊扣該汽車牌照 1 個月至 3 個月。（第 5 項）肇事車輛機件及車上痕跡證據尚須檢驗、鑑定或查證者，得予暫時扣留處理，其扣留期間不得超過 3 個月；未經扣留處理之車輛，其駕駛人或所有人不予或不能即時移置，致妨礙交通者，得逕行移置之。（第 6 項）肇事車輛機件損壞，其行駛安全堪虞者，禁止其行駛。（第 7 項）」

57年2月5日制定之道路交通管理處罰條例第56條<sup>7</sup>規定，汽車駕駛人駕車肇事後，應即時處理，不得駛離。雖未明示包含對事故之發生無故意或過失者，惟依該條例第76條之授權規定，主管機關於57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第五章汽車肇事處理及責任鑑定規定，肇事原因可分：機件故障<sup>8</sup>、駕駛人責任<sup>9</sup>、被害人疏忽<sup>10</sup>、被害人責任<sup>11</sup>、慢車駕駛人之責任<sup>12</sup>、主管機關之責任<sup>13</sup>及不可抗力<sup>14</sup>所致，足見該條例所稱肇事係包含非因駕駛人責任所致情形。

<sup>7</sup> 57年2月5日制定之道路交通管理處罰條例第56條規定：「汽車駕駛人駕車肇事後，應即時處理，不得駛離；違者吊扣其駕駛執照3個月至6個月。（第1項）汽車駕駛人如肇事致人傷亡，應即採取救護或其他必要措施，並向警察機關報告，不得逃逸；違者吊銷其駕駛執照。（第2項）前2項汽車駕駛人肇事時，汽車所有人同車不命駕駛人停車處理者，吊扣所駕車輛牌照3個月至6個月。（第3項）」

<sup>8</sup> 57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第143條規定：「因左列各款情事之一以致肇事者，為機件之故障，但汽車所有人或管理人駕駛人仍應負疏忽之責之任：一、車輪脫離或車胎爆裂以致車身失其平衡者。二、制動器或方向盤臨時失靈無法控制者。三、羊角折斷或後軸脫出無法控制者。四、其他有關機件臨時發生故障無法操縱者。」

<sup>9</sup> 57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第144條規定：「因左列各款情事之一以致肇事者，為駕駛人之責任：一、變換車道行駛未預先顯示信號或手勢者。二、依規定應減速、避讓、停車之處，而未作減速、避讓、停車之措施者。三、未保持行車間隔或距離者。四、不依規定停車、會車、倒車、超車或轉彎者。五、依規定應鳴喇叭而不鳴者。六、不依規定使用燈光者。七、違反標誌、號誌、標線行駛者。八、交助手或他人駛車者。九、不依規定速率行駛者。一〇、下坡時關閉電門用空檔行駛者。一一、車輛因拋錨、停留急彎、危險或視線不清地帶未按規定豎立臨時顯著標識者。一二、拖帶車輛未盡安全措施者。一三、其他不依規定行車者。」

<sup>10</sup> 57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第145條規定：「因左列各款情事之一，以致肇事者，為被害人之疏忽：一、在車道上行走不避讓汽車或奔跑不定者。二、車未停妥或在行動時搶先上下車者。三、在車輛左邊上下車者。四、頭部或手足伸出車外，或攀搭車身兩旁或車頂者。五、乘坐不當跌出車外者。六、其他屬於行人或乘客之疏忽者。」

<sup>11</sup> 57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第146條規定：「因左列各款情事之一以致肇事者，為被害人之責任：一、突然擋阻行車者。二、遇汽車行駛已顯示信號而突然闖越者。三、不依警察指揮或號誌指示者。四、不依規定穿越車道者。五、在車道上嬉戲者。六、疏縱禽畜在車道上奔走者。七、藉汽車自殺者。」

<sup>12</sup> 57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第147條規定：「因左列各款情事之一以致肇事者，為慢車駕駛人之責任：一、行駛快車道者。二、不依規定穿越快車道者。三、違反標誌、號誌標線之指示行駛者。四、夜間行駛不燃亮燈光者。五、裝載或乘騎不當妨礙駕駛者。六、反向行駛者。七、攀扶汽車行駛者。八、車輛安全設備不全者。九、不依規定停車、會車、超車，或轉彎者。十、其他不依規定行車者。」

<sup>13</sup> 57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第148條規定：「因左列各款情事之一以致肇事者，為主管機關之責任：一、陡坡、急彎、橋樑、隧道、叉道、鐵路平交道等處未依規定設置標誌、號誌、標線或其他必需之安全設備者。二、火車經過設有遮斷器之鐵路平交道時，遮斷器未放下者，或閃光燈不亮及警鈴不響者。」

<sup>14</sup> 57年4月5日訂定發布之道路交通安全規則第149條規定：「突遇山崩、地震、颱風、豪雨等意外災害，或其他不可預防事故，以致肇事者，為不可抗力。」

82年10月5日發布之交通部公路總局車輛機械肇事處理要點第5點亦規定：「行車肇事責任依發生之原因區分如左。（一）有責任肇事：因駕駛或保養人員之故意或過失所發生之肇事。（二）無責任肇事：非因駕駛或保養人員之故意或過失所發生之肇事。（三）意外肇事：因天災、意外事故或不可抗力之原因所發生之肇事。」是交通法規所稱肇事向指發生事故，不以駕駛人有故意或過失者為限。

迨至88年系爭規定增訂時，同時亦修正道路交通管理處罰條例第62條：「汽車駕駛人，駕駛汽車肇事致人受傷或死亡，應即採取救護或其他必要措施，並向警察機關報告，不得駛離；違者吊扣其駕照3個月至6個月；逃逸者吊銷駕駛執照。（第1項）汽車駕駛人駕駛汽車肇事，無人受傷或死亡且車輛尚能行駛，而不儘速將車輛位置標繪移置路邊，致妨礙交通者，處新臺幣600元以上1800元以下罰鍰。（第2項）第1項汽車駕駛人肇事時，如汽車所有人同車，不命駕駛人停車處理者，吊扣所駕駛車輛牌照6個月至1年。（第3項）」系爭規定改科以刑罰，援用「肇事」、「逃逸」、「致人受傷或死亡」等詞，是解釋系爭規定有關肇事一詞之意義，應參酌上開交通法規與系爭規定之法體系整體關聯性判斷。系爭規定受規範之對象，為駕駛動力交通工具者，應知悉相關交通法規。而「肇事」一詞用於交通法規迄今已逾50年，距88年系爭規定增訂時亦有30年，則系爭規定有關肇事之意義，依其文義、立法目的及與前開交通法規之法體系整體關聯性觀點，係指發生事故，不論就事故之發生有無故意或過失，均應停留現場，不得逃逸。此應為一般受規範者所能理解，且得預見，與法律明確性原則無違。

六、非因駕駛人之故意或過失所致之事故，令其停留現場有其必要，況如區分有無故意或過失以決定應否停留，執行上亦有困難。

或謂事故之發生既非因駕駛人之故意或過失所致，其即無停留之義務，故系爭規定之肇事不應包含駕駛人無故意或過失情形。

惟駕駛人使用道路，有共同維護道路交通安全之義務，所駕車輛發生事故致人死傷，如不停留處置(道路交通安全規則第 62 條)，則受傷者可能延誤治療或發生二次事故，危及道路交通安全。系爭規定課以駕駛人停留現場之義務，有其必要。況有無過失，亦非當場即能確定，須待鑑定，如任令駕駛人自行判斷決定，系爭規定之立法目的即難以完全達成。

## 釋字第 777 號解釋部分不同意見書

吳陳銀大法官提出

多數意見以「中華民國 88 年 4 月 21 日增訂公布之刑法第 185 條之 4 規定：『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。』（102 年 6 月 11 日修正公布同條規定，提高刑度為 1 年以上 7 年以下有期徒刑，構成要件均相同）其中有關『肇事』部分，可能語意所及之範圍，包括『因駕駛人之故意或過失』或『非因駕駛人之故意或過失』（因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失）所致之事故，除因駕駛人之故意或過失所致之事故為該條所涵蓋，而無不明確外，其餘非因駕駛人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，於此範圍內，其文義有違法律明確性原則，此違反部分，應自本解釋公布之日起失其效力。」其論據為：「依本院歷來解釋，法律規定所使用之概念，其意義依法條文義、立法目的及法體系整體關聯性，須為受規範者可得理解，且為其所得預見，並可經由司法審查加以確認，始與法律明確性原則無違（本院釋字第 432 號、第 521 號、第 594 號、第 617 號、第 623 號、第 636 號及第 690 號解釋參照）。惟涉及拘束人民身體自由之刑罰規定，其構成要件是否符合法律明確性原則，應受較為嚴格之審查（本院釋字第 636 號解釋參照）。……核上開二規定為涉及拘束人民身體自由之刑罰規定，是其構成要件是否明確，自應受較為嚴格之審查，其判斷爰應僅以該規定文義及刑法體系整體關聯性為準，不應再

參考其他相關法律。……有關『肇事』部分，可能語意所及之範圍，包括『因駕駛人之故意或過失』或『非因駕駛人之故意或過失』（因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失）所致之事故，除因駕駛人之故意或過失所致之事故，依其文義及刑法體系整體關聯性判斷，為該條所涵蓋，而無不明確外，其餘非因駕駛人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，於此範圍內，其文義有違法律明確性原則，此違反部分應自本解釋公布之日起失其效力。」

查多數意見既認「肇事」可能語意所及之範圍，包括「因駕駛人之故意或過失」或「非因駕駛人之故意或過失」（因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失）所致之事故，則「肇事」包括「因駕駛人之故意或過失」及「非因駕駛人之故意或過失」（因不可抗力、被害人或第三人之故意或過失）所致之事故，即無不明確之情形。但多數意見之結論卻是：「非因駕駛人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，於此範圍內，其文義有違法律明確性原則」。其理由與結論彼此矛盾，已難贊同。

次按，確如多數意見所言，依本院釋字第 432 號、第 521 號、第 594 號、第 617 號、第 623 號、第 636 號及第 690 號解釋等歷來解釋，法律規定所使用之概念，其意義依法條文義、立法目的及法體系整體關聯性，須為受規範者可得理解，且為其所得預見，並可經由司法審查加以確認，始與法律明確性原則無違。

惟查本院歷來解釋，就法律明確性之審查，從未僅以單一法律之法體系整體關聯性而為判斷，且刑法及刑事特別法所定之構成要件，有須參考其他相關法律而為判斷者，亦有須依其他相關法律而為判斷者，不勝枚舉。例如：刑法第 107 條第 1 項第 1 款、第 4 款<sup>1</sup>及第 112 條<sup>2</sup>所稱之「要塞」，須依要塞堡壘地帶法而為判斷；刑法第 135 條第 1 項、第 2 項<sup>3</sup>及第 140 條第 1 項<sup>4</sup>所稱之「公務員依法執行職務」「公務員依法執行之職務」或「公務員依法執行一定之職務」，須依刑法以外其他相關法律而為判斷；刑法第 187 條之 2 第 1 項<sup>5</sup>及第 187 條之 3 第 1 項<sup>6</sup>所稱之「核能」及「放射線」，須依刑法以外其他相關法律而為判斷；刑法第 193 條<sup>7</sup>所稱之「建築術成規」，須依刑法以外之建築相關法規而為判斷；刑法第 225 條第 1 項、第 2 項<sup>8</sup>及第 341 條第 1 項<sup>9</sup>所稱之「精神障礙」、「身

---

<sup>1</sup> 刑法第 107 條第 1 項規定：「犯前條第一項之罪而有左列情形之一者，處死刑或無期徒刑：一、……將要塞……交付敵國或毀壞或致令不堪用者。

……

四、以關於要塞……之秘密文書、圖畫、消息或物品，洩漏或交付於敵國者。」

<sup>2</sup> 刑法第 112 條規定：「意圖刺探或收集第一百零九條第一項之文書、圖畫、消息或物品，未受允准而入要塞……，或留滯其內者，處 1 年以下有期徒刑。」

<sup>3</sup> 刑法第 135 條第 1 項、第 2 項規定：「(第 1 項)對於公務員依法執行職務時，施強暴脅迫者，處 3 年以下有期徒刑、拘役或 300 元以下罰金。(第 2 項)意圖使公務員執行一定之職務或妨害其依法執行一定之職務或使公務員辭職，而施強暴脅迫者，亦同。」

<sup>4</sup> 刑法第 140 條第 1 項規定：「於公務員依法執行職務時，當場侮辱，或對於其依法執行之職務公然侮辱者，處 6 月以下有期徒刑、拘役或 100 元以下罰金。」

<sup>5</sup> 刑法第 187 條之 2 第 1 項規定：「放逸核能、放射線，致生公共危險者，處 5 年以下有期徒刑。」

<sup>6</sup> 刑法第 187 條之 3 第 1 項規定：「無正當理由使用放射線，致傷害人之身體或健康者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑。」

<sup>7</sup> 刑法第 193 條規定：「承攬工程人或監工人於營造或拆卸建築物時，違背建築術成規，致生公共危險者，處 3 年以下有期徒刑、拘役或 3000 元以下罰金。」

<sup>8</sup> 第 225 條第 1 項、第 2 項規定：「(第 1 項)對於男女利用其精神、身體障礙、心智缺陷或其他相類之情形，不能或不知抗拒而為性交者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑。(第 2 項)對於男女利用其精神、身體障礙、心智缺陷或其他相類之情形，不能或不知抗拒而為猥褻之行為者，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑。」

<sup>9</sup> 刑法第 341 條第 1 項規定：「意圖為自己或第三人不法之所有，乘未滿 18 歲人之知慮淺薄，或乘人精神障礙、心智缺陷而致其辨識能力顯有不足或其他相類之情形，使之將本人或第三人之物交付者，處 5 年以下有期徒刑、拘役或科或併科 50 萬元以下罰金。」

體障礙」及「心智缺陷」，須依刑法以外之身心障礙者權益保障法而為判斷。

再按「汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即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，違反者處新臺幣 3,000 元以上 9,000 以下罰鍰。但肇事致人受傷案件當事人均同意時，應將肇事汽車標繪後，移置不妨礙交通之處所。」「前項駕駛人肇事致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照；致人重傷或死亡而逃逸者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。」道路交通管理處罰條例第 62 條第 3 項及第 4 項分別定有明文。

「汽車駕駛人，有下列情形之一者，應接受道路交通安全講習：一、違規肇事受吊扣駕駛執照處分。」「違反本條例之行為，自行為成立之日起；行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾三個月不得舉發。但汽車肇事致人受傷或死亡案件，因肇事責任不明，已送鑑定者，其期間自鑑定終結之日起算。」同條例第 24 條第 1 項第 1 款及第 90 條亦定有明文。<sup>10</sup>同條例第 92 條第 1 項復規定：「……汽車駕駛人執照考驗、換發、證照效期與登記規定……及其他有關道路交通安全等事項之規則，由交通部會同內政部定之。」而依道路交通管理處罰條例第 92 條第 1 項規定訂定之道路交通安全規則，<sup>11</sup>其第 2 條第 1 項第 1 款、第 50 條第 1 項、第 53

<sup>10</sup> 道路交通管理處罰條例第 92 條第 4 項授權訂定之違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 10 條第 2 項第 4 款規定：「肇事舉發：發生道路交通事故，肇事原因或肇事責任不明，經分析研判或鑑定後，確認有違反本條例行為之舉發。」第 35 條第 2 項規定：「車輛肇事案件，被通知人已依指定應到案日期到案，因肇事責任尚待鑑定，無法即時裁決……」就肇事一辭，亦未限制可歸責方屬肇事。

<sup>11</sup> 道路交通安全規則第 1 條規定：「本規則依道路交通管理處罰條例第 92 條第 1 項規定訂定

條及第 65 條第 1 項、第 3 項亦分別規定：「汽車：指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛（包括機車）。」「汽車駕駛執照為駕駛汽車之許可憑證，由駕駛人向公路監理機關申請登記，考驗及格後發給之。汽車駕駛人經考驗及格，未領取駕駛執照前，不得駕駛汽車。」「汽車駕駛執照分為下列各類：一、小型車普通駕駛執照。二、大貨車普通駕駛執照。三、大客車普通駕駛執照。四、聯結車普通駕駛執照。五、小型車職業駕駛執照。六、大貨車職業駕駛執照。七、大客車職業駕駛執照。八、聯結車職業駕駛執照。九、國際駕駛執照。十、輕型機車駕駛執照。十一、小型輕型機車駕駛執照。十二、普通輕型機車駕駛執照。十三、重型機車駕駛執照。十四、普通重型機車駕駛執照。十五、大型重型機車駕駛執照。」「申請汽車駕駛執照考驗者，其應考科目為筆試及路考。」「筆試包括交通規則及機械常識，報考普通駕駛執照者，免考機械常識。……」則於道路上駕駛動力交通工具，均應通過包括道路交通管理處罰條例第 62 條第 3 項、第 4 項與第 90 條「汽車駕駛人駕駛汽車肇事致人受傷或死亡者，應即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」及駕駛人肇事致人受傷、受重傷或死亡，縱肇事責任不明，是否可歸責於該駕駛人，均不得逃逸等內容交通規則之駕駛執照考驗，亦即於道路上駕駛動力交通工具者，均明知駕駛動力交通工具肇事致人受傷、受重傷或死亡，縱非因可歸責於該

---

之。」

駕駛人之違規而肇事，或是否可歸責於該駕駛人不明，均不得逃逸。

另按所謂「肇事」，依教育部《重編國語辭典修訂本》，係指闖禍、引起事故。<sup>12</sup>係屬客觀事實之描述，包括行為人有責及無責之情形。一般人民依據日常生活與語言經驗，尚非難以理解，更為受規範應通過交通規則考驗取得駕駛執照於道路上駕駛動力交通工具者所得預見，並可經由司法審查加以確認，與法律明確性原則無違。

復按 88 年增訂之刑法第 185 條之 4，係由立法委員黃國鐘等 18 位立法委員及顏錦福等 17 位立法委員提案增訂，黃國鐘等 18 位立法委員提案增訂該規定之參考條文為行政院草案（按應係行政院、司法院之草案），其立法理由僅列載多位刑法學者之評估意見，該等刑法學者多認為係仿德國刑法第 142 條之規定而增訂（立法院公報第 3 屆第 2 會期第 23 次會議議案關係文書院總字第 246 號第 39 頁及第 48-50 頁參照），而行政院、司法院草案之修正理由係「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」，嗣立法院司法委員會審查通過採納黃國鐘等 18 位立法委員之提案，惟文字略加修正為：「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。」院會二、三讀通過之條文內容與司法委員會審查通過

---

<sup>12</sup> <http://dict.revised.moe.edu.tw/cgi-bin/cbdic/gswweb.cgi?o=dcbdic&searchid=Z00000115669> 最後瀏覽日：108 年 3 月 18 日。

之條文內容完全相同（立法院公報第 88 卷第 13 期院會紀錄第 77 頁、第 82 頁、第 97 頁、第 98 頁、第 100 頁、第 211 頁、第 215 頁及第 218 頁參照）。查黃國鐘等 18 位立法委員提案增訂該規定之參考條文既為行政院、司法院之草案，而行政院、司法院草案之修正理由係「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」，則自不以行為人就肇事有故意過失為必要，否則立法目的即無法達到。況查，該規定參考之德國刑法第 142 條肇事逃逸罪，亦不以就肇事有故意過失為必要。<sup>13</sup>綜上，就立法過程觀之，依該規定之立法目的，該規定所稱之「肇事」，自不以駕駛人有故意過失為必要，縱無過失，亦包括在內。更何況駕駛動力交通工具肇事之當下，究竟何人有過失，多數無從判斷，須經車輛行車事故鑑定委員會鑑定，如將非因

---

<sup>13</sup> German Criminal Code Section 142 Leaving the scene of an accident without cause provides that: ‘  
(1) A party to a road traffic accident who leaves the scene of the accident before he  
1. has facilitated, on behalf of the other parties to the accident and any persons suffering injury or damage, the determination of his identity, his vehicle and the nature of his involvement through his presence and an statement that he was involved in the accident; or  
2. has waited for an appropriate period of time under the circumstances, during which no one was willing to make such determinations, shall be liable to imprisonment not exceeding three years or a fine.  
(2) A party to an accident shall also be liable under subsection (1) above if he  
1. after expiry of the waiting period (subsection (1) No 2 above); or  
2. justifiably or excusably  
left the scene of the accident but subsequently does not without undue delay make these determinations possible.  
(3) A party to the accident satisfies the obligation to subsequently make the determinations possible if he informs the persons entitled to receive such information (subsection (1) No 1 above) or a nearby police station that he was involved in the accident, and if he states his address and whereabouts as well as the licence plate number and location of his vehicle, and makes it available for prompt examination for a reasonable period. This shall not apply if he intentionally obstructs the determinations by his conduct.  
(4) The court shall mitigate the sentence (section 49(1)) in cases under subsections (1) and (2) above or may order a discharge under these provisions if the party to the accident subsequently voluntarily makes the determinations possible (subsection (3) above) within twenty-four hours after an accident which did not take place in owing traffic and which resulted in merely minor property damage.  
(5) A party to an accident shall be deemed to be anyone whose conduct under the circumstances may have contributed to causing the accident.’ [https://www.gesetze-im-internet.de/englisch\\_stgb/englisch\\_stgb.html#p1336](https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/englisch_stgb.html#p1336) last visited: May 21, 2019.

駕駛人故意或過失所致事故之情形，排除在該規定規範範圍之外，則每個發生事故致人死傷之駕駛人，均得以其自認就事故之發生無故意過失，因此未留在現場，因該規定僅處罰故意犯，縱行為人之認知錯誤，其就事故之發生確有故意過失，仍無法以該規定處罰，該規定將形同具文，無法達成「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」之立法目的。

綜合上開說明，刑法第 185 條之 4 規定之「肇事」一詞，其意義依法條文義、立法目的及法體系整體關聯性，包括可歸責於駕駛人及不可歸責於駕駛人之情形，為受規範者可得理解，且為其所得預見，並可經由司法審查加以確認，與法律明確性原則無違。

而與我國法制較為相近之日本道路交通法第 72 條、第 117 條<sup>14</sup>及國人較常造訪之美國加州之汽車法(Vehicle

---

<sup>14</sup> 日本道路交通法第 72 條規定：「交通事故があつたときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員（以下この節において「運転者等」という。）は、直ちに車両等の運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車両等の運転者（運転者が死亡し、又は負傷したためやむを得ないときは、その他の乗務員。以下次項において同じ。）は、警察官が現場にいるときは当該警察官に、警察官が現場にいないときは直ちに最寄りの警察署（派出所又は駐在所を含む。以下次項において同じ。）の警察官に当該交通事故が発生した日時及び場所、当該交通事故における死傷者の数及び負傷者の負傷の程度並びに損壊した物及びその損壊の程度、当該交通事故に係る車両等の積載物並びに当該交通事故について講じた措置を報告しなければならない。2 前項後段の規定により報告を受けたもよりの警察署の警察官は、負傷者を救護し、又は道路における危険を防止するため必要があると認めるときは、当該報告をした運転者に対し、警察官が現場に到着するまで現場を去つてはならない旨を命ずることができる。3 前二項の場合において、現場にある警察官は、当該車両等の運転者等に対し、負傷者を救護し、又は道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要な指示をすることができる。4 緊急自動車若しくは傷病者を運搬中の車両又は乗合自動車、トロリーバス若しくは路面電車で当該業務に従事中的ものの運転者は、当該業務のため引き続き当該車両等を運転する必要があるときは、第一項の規定にかかわらず、その他の乗務員に第一項前段に規定する措置を講じさせ、又は同項後段に規定する報告をさせて、当該車両等の運転を継続することができる。」

第 117 條規定：「車両等（軽車両を除く。以下この項において同じ。）の運転者が、当該車両等の交通による人の死傷があつた場合において、第七十二条（交通事故の場合の措置）第一

Code) 第 2001 條<sup>15</sup>、**紐約州之汽車及交通法**(Vehicle and Traffic Law) 第 600 條第 2 項<sup>16</sup>與**華盛頓州法**(Revised Code

項前段の規定に違反したときは、五年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。2 前項の場合において、同項の人の死傷が当該運転者の運転に起因するものであるときは、十年以下の懲役又は百万円以下の罰金に処する。」[http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws\\_search/lsg0500/detail?lawId=335AC000000105#699](http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=335AC000000105#699) last visited: March 20, 2019.

<sup>15</sup> California Vehicle Code §20001 stipulates that: ‘ (a) The driver of a vehicle involved in an accident resulting in injury to a person, other than himself or herself, or in the death of a person shall immediately stop the vehicle at the scene of the accident and shall fulfill the requirements of Sections 20003 and 20004.

(b) (1) Except as provided in paragraph (2), a person who violates subdivision (a) shall be punished by imprisonment in the state prison, or in a county jail for not more than one year, or by a fine of not less than one thousand dollars (\$1,000) nor more than ten thousand dollars (\$10,000), or by both that imprisonment and fine.

(2) If the accident described in subdivision (a) results in death or permanent, serious injury, a person who violates subdivision (a) shall be punished by imprisonment in the state prison for two, three, or four years, or in a county jail for not less than 90 days nor more than one year, or by a fine of not less than one thousand dollars (\$1,000) nor more than ten thousand dollars (\$10,000), or by both that imprisonment and fine. However, the court, in the interests of justice and for reasons stated in the record, may reduce or eliminate the minimum imprisonment required by this paragraph.

(3) In imposing the minimum fine required by this subdivision, the court shall take into consideration the defendant’s ability to pay the fine and, in the interests of justice and for reasons stated in the record, may reduce the amount of that minimum fine to less than the amount otherwise required by this subdivision.

(c) A person who flees the scene of the crime after committing a violation of Section 191.5 of, or paragraph (1) of subdivision (c) of Section 192 of the Penal Code, upon conviction of any of those sections, in addition and consecutive to the punishment prescribed, shall be punished by an additional term of imprisonment of five years in the state prison. This additional term shall not be imposed unless the allegation is charged in the accusatory pleading and admitted by the defendant or found to be true by the trier of fact. The court shall not strike a finding that brings a person within the provisions of this subdivision or an allegation made pursuant to this subdivision.

(d) As used in this section, “permanent, serious injury” means the loss or permanent impairment of function of a bodily member or organ.’

[https://leginfo.ca.gov/faces/codes\\_displaySection.xhtml?lawCode=VEH&sectionNum=20001](https://leginfo.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=VEH&sectionNum=20001). Last visited: March 23, 2019.

<sup>16</sup> New York Vehicle and Traffic Law § 600(2) ‘Leaving scene of an incident without reporting’ provides that: ‘2. Personal injury.

a. Any person operating a motor vehicle who, knowing or having cause to know that personal injury has been caused to another person, due to an incident involving the motor vehicle operated by such person shall, before leaving the place where the said personal injury occurred, stop, exhibit his or her license and insurance identification card for such vehicle, when such card is required pursuant to articles six and eight of this chapter, and give his or her name, residence, including street and street number, insurance carrier and insurance identification information including but not limited to the number and effective dates of said individual's insurance policy and license number, to the injured party, if practical, and also to a police officer, or in the event that no police officer is in the vicinity of the place of said injury, then, he or she shall report said incident as soon as physically able to the nearest police station or judicial officer. In addition to the foregoing, any such person shall also: (i) produce the proof of insurance coverage required pursuant to article forty-four-B of this chapter if such person is a TNC driver operating a TNC vehicle at the time of the incident who was (A) logged on to the TNC's digital network but not engaged in a TNC prearranged trip or (B) was engaged in a TNC prearranged trip; and (ii) disclose whether he or she, at the time such incident occurred, was (A)

---

logged on to the TNC's digital network but not engaged in a TNC prearranged trip or (B) was engaged in a TNC prearranged trip.

b. It shall be the duty of any member of a law enforcement agency who is at the scene of the accident to request the said operator or operators of the motor vehicles, when physically capable of doing so, to exchange the information required hereinabove and such member of a law enforcement agency shall assist such operator or operators in making such exchange of information in a reasonable and harmonious manner.

c. A violation of the provisions of paragraph a of this subdivision resulting solely from the failure of an operator to exhibit his or her license and insurance identification card for the vehicle or exchange the information required in such paragraph shall constitute a class B misdemeanor punishable by a fine of not less than two hundred fifty nor more than five hundred dollars in addition to any other penalties provided by law. Any subsequent such violation shall constitute a class A misdemeanor punishable by a fine of not less than five hundred nor more than one thousand dollars in addition to any other penalties provided by law. Any violation of the provisions of paragraph a of this subdivision, other than for the mere failure of an operator to exhibit his or her license and insurance identification card for such vehicle or exchange the information required in such paragraph, shall constitute a class A misdemeanor, punishable by a fine of not less than five hundred dollars nor more than one thousand dollars in addition to any other penalties provided by law. Any such violation committed by a person after such person has previously been convicted of such a violation shall constitute a class E felony, punishable by a fine of not less than one thousand nor more than two thousand five hundred dollars in addition to any other penalties provided by law. Any violation of the provisions of paragraph a of this subdivision, other than for the mere failure of an operator to exhibit his or her license and insurance identification card for such vehicle or exchange the information required in such paragraph, where the personal injury involved (i) results in serious physical injury, as defined in section 10.00 of the penal law, shall constitute a class E felony, punishable by a fine of not less than one thousand nor more than five thousand dollars in addition to any other penalties provided by law, or (ii) results in death shall constitute a class D felony punishable by a fine of not less than two thousand nor more than five thousand dollars in addition to any other penalties provided by law.' <http://public.leginfo.state.ny.us/lawssrch.cgi?NVLWO>: last visited: March 23, 2019.

52)第 20 條(Section 20)<sup>17</sup>及加拿大刑法第 320.16 條<sup>18</sup>、第

---

<sup>17</sup> RCW 46.52.020 Duty in case of personal injury or death or damage to attended vehicle or other property—Penalties stipulates that: ‘

- (1) A driver of any vehicle involved in an accident resulting in the injury to or death of any person or involving striking the body of a deceased person shall immediately stop such vehicle at the scene of such accident or as close thereto as possible but shall then forthwith return to, and in every event remain at, the scene of such accident until he or she has fulfilled the requirements of subsection (3) of this section; every such stop shall be made without obstructing traffic more than is necessary.
- (2) ...
- (3) Unless otherwise provided in subsection (7) of this section the driver of any vehicle involved in an accident resulting in injury to or death of any person, or involving striking the body of a deceased person, or resulting in damage to any vehicle which is driven or attended by any person or damage to other property shall give his or her name, address, insurance company, insurance policy number, and vehicle license number and shall exhibit his or her vehicle driver's license to any person struck or injured or the driver or any occupant of, or any person attending, any such vehicle collided with and shall render to any person injured in such accident reasonable assistance, including the carrying or the making of arrangements for the carrying of such person to a physician or hospital for medical treatment if it is apparent that such treatment is necessary or if such carrying is requested by the injured person or on his or her behalf. Under no circumstances shall the rendering of assistance or other compliance with the provisions of this subsection be evidence of the liability of any driver for such accident.
- (4) (a) Any driver covered by the provisions of subsection (1) of this section failing to stop or comply with any of the requirements of subsection (3) of this section in the case of an accident resulting in death is guilty of a class B felony and, upon conviction, is punishable according to chapter 9A.20 RCW.  
(b) Any driver covered by the provisions of subsection (1) of this section failing to stop or comply with any of the requirements of subsection (3) of this section in the case of an accident resulting in injury is guilty of a class C felony and, upon conviction, is punishable according to chapter 9A.20 RCW.  
(c) Any driver covered by the provisions of subsection (1) of this section failing to stop or comply with any of the requirements of subsection (3) of this section in the case of an accident involving striking the body of a deceased person is guilty of a gross misdemeanor.  
(d) This subsection shall not apply to any person injured or incapacitated by such accident to the extent of being physically incapable of complying with this section....’

<https://app.leg.wa.gov/RCW/default.aspx?cite=46.52.020> last visited: March 23, 2019.

<sup>18</sup> Canadian Criminal Code section 320.16 states that: ‘(1) Everyone commits an offence who operates a conveyance and who at the time of operating the conveyance knows that, or is reckless as to whether, the conveyance has been involved in an accident with a person or another conveyance and who fails, without reasonable excuse, to stop the conveyance, give their name and address and, if any person has been injured or appears to require assistance, offer assistance.

(2) Everyone commits an offence who commits an offence under subsection (1) and who at the time of committing the offence knows that, or is reckless as to whether, the accident resulted in bodily harm to another person.

(3) Everyone commits an offence who commits an offence under subsection (1) and who, at the time of committing the offence, knows that, or is reckless as to whether, the accident resulted in the death of another person or in bodily harm to another person whose death ensues.’

<https://laws.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/page-71.html#docCont> last visited: May 20, 2019.

320.2 條<sup>19</sup>、第 320.21 條，<sup>20</sup>亦均規定汽車駕駛人無論有無故意或過失發生交通事故致人受傷或死亡，未採取應採之措施而離開車禍現場，即構成犯罪。

此外，持我國駕駛執照之國人，直接持我國駕駛執照或換發國際駕駛執照後，得在世界上許多國家駕駛汽車，<sup>21</sup>如將刑法 185 條之 4 規定之肇事，限縮解釋為僅限於駕駛人有故意過失之情形，該種見解，不僅不能與國際接軌，且將使國人直接持我國駕駛執照或換發國際駕駛執照後，在世界上其他國家駕駛汽車，發生交通事故致人受傷或死亡時，極有可能未採取應採之措施即離開車禍現場，而受該國之刑事訴追，將之曝險於人生地不熟之國外，情何以堪，多數意見更難以贊同。

---

<sup>19</sup> Canadian Criminal Code section 320.16 stipulates that: 'Everyone who commits an offence under subsection 320.13(2), 320.14(2), 320.15(2) or 320.16(2) is liable on conviction on indictment or on summary conviction

(a) to the following minimum punishment, namely,

(i) for a first offence, a fine of \$1,000,

(ii) for a second offence, imprisonment for a term of 30 days, and

(iii) for each subsequent offence, imprisonment for a term of 120 days;

(b) if the offence is prosecuted by indictment, to imprisonment for a term of not more than 14 years; and

(c) if the offence is punishable on summary conviction, to imprisonment for a term of not more than two years less a day.' <https://laws.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/page-71.html#docCont> last visited: May 20, 2019.

<sup>20</sup> Canadian Criminal Code section 320.16 reads that: 'Everyone who commits an offence under subsection 320.13(3), 320.14(3), 320.15(3) or 320.16(3) is liable on conviction on indictment to imprisonment for life and to a minimum punishment of,

(a) for a first offence, a fine of \$1,000;

(b) for a second offence, imprisonment for a term of 30 days; and

(c) for each subsequent offence, imprisonment for a term of 120 days.'

<https://laws.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/page-71.html#docCont> last visited: May 20, 2019.

<sup>21</sup> 中華民國交通部公路總局，主要國家駕照互惠情形一覽表參照。

[https://www.thb.gov.tw/sites/ch/modules/download/download\\_list?node=831dcd37-7259-47c3-9211-ffbf8dee35bc&c=89275811-dcff-4d14-877e-981db78a5b18](https://www.thb.gov.tw/sites/ch/modules/download/download_list?node=831dcd37-7259-47c3-9211-ffbf8dee35bc&c=89275811-dcff-4d14-877e-981db78a5b18) 最後瀏覽日:108 年 3 月 24 日。