

## 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，感謝吳大法官陳鏗提供)。

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。