

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）¹。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

¹ 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）²，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³，可惜均未獲立法者重視，立法

² 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。」

³ 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」⁴，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。

⁴ 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。