

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¹，構成個案顯然過苛之處罰，不符憲法罪刑相當原

¹ 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²；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

² 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³；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！

³ 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。